

# Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích

## I. díl



Všeobecná část



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

vydání 11/2023

# Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích

## I. díl – Všeobecná část

### II. díl – Schémata DN, DM, DK, DD

Dálnice

Směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h  
(krátkodobá a dlouhodobá pracovní místa na volné trase bez převedení provozu)

### III. díl – Schémata DP

Dálnice

Směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h  
(dlouhodobá pracovní místa na volné trase s převedením provozu)

### IV. díl – Schémata C

Směrově rozdělené komunikace mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h

### V. díl – Schémata S

Směrově nerozdělené komunikace mimo obec

### VI. díl – Schémata O

Komunikace s provozem motorových vozidel v obci

– s dovolenou rychlostí max. 60 km/h

– směrově nerozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h

– směrově rozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h a max. 90 km/h

### VII. díl – Schémata DT

Dálnice s převedením provozu v tunelech

### VIII. díl – Schémata PP

Pracovní postupy při pohybu na komunikaci za provozu

### IX. díl – Schémata pro IZS

Prvotní označení při zásazích IZS u dopravních nehod

## Upozornění


**Práce na komunikaci za provozu je ze své podstaty velmi nebezpečná činnost. Každé přijíždějící vozidlo může ohrozit pracovníky.**

**Tato publikace obsahuje zásady, při jejichž dodržení lze počet nehod a jejich následky zmírnit. Nelze však dosáhnout plné bezpečnosti pracovníků nebo provozu.**

**Vždy je nutno užít zdravý rozum, dle možnosti sledovat provoz a předvídat.**

**Ochrana zdraví a života osob má přednost před všemi ostatními zájmy.**

Schváleno Ministerstvem dopravy pod čj. MD-39682/2023-930/3 ze dne 24. listopadu 2023

Michal Prášil, 2023 



Toto dílo podléhá licenci Creative Commons Uveďte původ-Zachovejte licenci 4.0 Mezinárodní  
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.cs>

## Úvod k celé příručce

*Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích tvoří základní dokument pro přechodné značení na komunikacích s provozem motorových vozidel ve správě ŘSD. Slouží ke sjednocení přechodného značení, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu i zvýšení bezpečnosti pracovníků při práci na komunikaci za provozu.*

*Na komunikacích ve správě ŘSD nahrazuje TP 66, které se nadále nepoužívají. Dále nahrazuje stávající příručku Označování pracovních míst na dálnicích (I. díl – 06/2017, doplněk I. dílu – 07/2021, II. díl – 06/2017, III. díl – 07/2021) a příručku Označování pracovních míst na silnicích I. třídy – 01/2022.*

*Příručka sestává z dílů sestavených pro jednotlivé druhy komunikací. Schémata v jednotlivých dílech je možno stanovit jako obecná pro každodenní údržbu nebo je použít jako podklad pro konkrétní akce se samostatným stanovením přechodné úpravy provozu.*

*Na příručku pro označování pracovních míst navazují další předpisy ŘSD. Jedná se o standardy PPK, Provozní směrnice, výkresy opakovaných řešení (R-plány)*

*Příručka je určena projektantům, správcům, správním úřadům, službě dopravní policie, investořům, zhotovitelům i firmám v oblasti přechodného značení pro každodenní praxi.*

*Příručka je vhodná i pro seznámení studentů s problematikou přechodného dopravního značení.*

*Doporučuje se příručku využít (stanovit jako obecná schémata pro přechodnou úpravu provozu) též na komunikacích jiných správců.*

## Úvod k I. dílu

*První díl příručky pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích tvoří všeobecná část. Je tvořena textem platným pro všechny typy pracovních míst a kompletními všeobecnými schémata a tabulkami. Stanovuje rozdělení pracovních míst, základní prvky pro přechodné značení, postup při přechodné úpravě provozu, požadavky na výstražné oděvy pracovníků a další potřebné údaje.*

*Pokud je některý díl příručky stanoven jako obecná schémata pro každodenní údržbu komunikace, je žádoucí spolu s tím stanovit i textovou část tohoto prvního dílu.*

## Obsah

1. Všeobecně	6
2. Základní prvky pozemní komunikace	7
3. Rozdělení pracovních míst	8
4. Prvky pracovních míst	10
5. Přejížděná úprava provozu	12
6. Plánování, zřizování a rušení pracovních míst	17
7. Rychlost jízdy	18
8. Prvky pro přechodné značení	20
8.1 Svislé značky	20
8.2 Vodorovné značky	22
8.3 Světelné signály	22
8.4 Dopravní zařízení	24
9. Bezpečnost práce, výstražné oděvy, oranžové majáky, vozidla	33
10. Tabulky	38
11. Všeobecná schémata	45

Tato příručka a všechny navazující veřejně přístupné předpisy ŘSD jsou dostupné na adrese: <https://www.rsd.cz/web/guest/technicke-dokumenty/ppk-a-dopravni-znaceni#zalozka-prechodne-znaceni> (www.rsd.cz, sekce Technické dokumenty – PPK a dopravní značení)

Případné chyby nebo překlepy prosím oznamte na adresu [michal.prasil@rsd.cz](mailto:michal.prasil@rsd.cz)

*... a kdo by zachránil jediného člověka,  
jako by zachránil celý svět*



## 1. Všeobecně

Tato příručka se zabývá přechodným značením, tj. přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích s provozem motorových vozidel související s pracovními místy. Nevěnuje se chodníkům a komunikacím pro cyklisty.

**Pracovní místo** pro účely této příručky představuje letní údržba komunikací, dálniční nebo silniční asistence, prohlídky, měření, opravy, místa mimořádných událostí (nehody, živelné události, zřícení nebo poškození objektů), servisní zásahy u nepojízdných vozidel, kontrolní místa policie a další podobné činnosti prováděné na komunikaci za provozu, při nichž jsou použity prvky dopravního značení (svislé a vodorovné dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály).

Za pracovní místo se nepovažuje zimní údržba komunikací nebo uzavírky komunikací nesjízdných vlivem zimních podmínek.

Příručka vychází především ze zákona č. 361/2000 Sb. a vyhlášky č. 294/2015 Sb. Kromě textu obsahuje schémata přechodného značení pro různé situace na různých typech pozemních komunikací, přičemž řadu schémat je možno využít jako obecná pro roční stanovení přechodné úpravy provozu.

Skladba schémat v příručce umožňuje postupně doplňovat další schémata dle potřeby. Také je možno jednotlivé díly příručky snadněji aktualizovat než jeden obsáhlý předpis. Lze i velmi snadno aktualizovat jedno schéma, neboť každé z nich má datum vydání.

Příručka je zpracována zejména pro komunikace ve správě ŘSD, tj. dálnice a silnice I. třídy. Navazuje na předpisy o přechodném značení vydávané u ŘSD pro dálnice od roku 1990. Dálnice jsou vzaty jako základ, neboť mají nejvyšší požadavky na bezpečnost.

Je však využitelná i na komunikacích jiných správců. Pro nižší třídy komunikací se pak ze zásad platných pro dálnice postupně ubírá a zkracují se bezpečnostní odstupy.

Na komunikacích ve správě ŘSD nahrazuje tato příručka technické podmínky TP 66. Odkazuje na další předpisy ŘSD, kterými jsou standardy PPK, výkresy opakovaných řešení (R-plány), Provozní směrnice atd.

Při tvorbě příručky byly využity i zahraniční předpisy. Zejména se jedná o předpisy francouzské, německé, rakouské, švýcarské.

Příručka sestává z celkem devíti dílů.

**Díl I.** obsahuje všeobecnou část platnou pro všechny ostatní díly.

**Díly II. a III.** obsahují požadavky a schémata platná na dálnicích a také na směrově rozdělených komunikacích s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h.

**Díl IV.** platí pro směrově rozdělené komunikace mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h.

**Díl V.** platí pro směrově nerozdělené komunikace mimo obec.

**Díl VI.** platí pro komunikace v obci mimo směrově rozdělených s rychlostí vyšší než 90 km/h.

**Díl VII.** obsahuje schémata pro převedení provozu v provozovaných tunelech na dálnicích.

**Díl VIII.** se odlišuje od předchozích dílů; zaměřuje se na bezpečnost práce na komunikaci za provozu. Obsahuje schémata s pracovními postupy při zřizování a rušení přechodného značení a osnovu školení s technicko-právní a dopravně-bezpečnostní částí pro zvýšení odbornosti pracovníků a bezpečnosti práce.

**Díl IX.** obsahuje schémata pro zásahy složek integrovaného záchranného systému (IZS) na směrově rozdělených i nerozdělených komunikacích.

Označení vybraných překážek provozu (typových situací) konkrétními schématy dle této příručky je uvedeno v Provozní směrnici č. 6 a na výkresech opakovaných řešení č. R 54, R 68.

## Faktory ovlivňující přechodné značení:

Při projektování přechodného značení a následně při stanovení přechodné úpravy je vždy nutno zohledňovat významné faktory. Jedná se především o:

- čas (doba trvání prací, resp. doba omezení stávajícího stavu),
- bezpečnost práce (bezpečnost pracovníků provádějících vlastní stavební práce nebo práce údržby a pracovníků manipulujících s přechodným značením),
- bezpečnost provozu,
- plynulost provozu (snížení nebo zvýšení rizika vzniku kolon),
- možnosti a rizika převedení provozu na objízdnu trasu,
- cena za značení,
- nároky stavby na prostor (usnadnění nebo vůbec možnost provádět práce určitými technologiemi a určitými prostředky),
- technologická možnost provedení přechodného značení (např. provedení vodorovného značení v zimním období),
- omezení lokálních uživatelů (zachování možnosti místních uživatelů použít komunikaci, na níž budou prováděny práce, nebo zajištění jiného adekvátního přístupu).

Obvykle respektování jednoho faktoru výrazně omezuje nebo zcela vylučuje respektování faktoru druhého. Výsledkem tak nutně je kompromis. To zejména platí pro vztah šířka jízdního pruhu – omezení rychlosti – šířka bočního odstupu – šířka pracoviště. Mají být vzaty v úvahu celospolečenské náklady (včetně našťvanosti veřejnosti) ze všech faktorů. Bezpečnost pracovníků a bezpečnost provozu však mají stejně velkou a oproti ostatním faktorům nejvyšší prioritu.

*Příklady:*

*Práce v jedné směně a jen v pracovní dny ušetří investorovi placení příplatku za práce přesčas či práce v noci, ale výrazně prodlužuje dobu omezení.*

*Výrazné rozšíření pracovního místa usnadní zhotoviteli nerušený pohyb po staveništi, ale snížený počet jízdních pruhů vyvolá pravidelné kolony a s tím spojené nehody*

*Žádoucí zachování počtu jízdních pruhů a určité dovolené rychlosti si vynutí změnu použité technologie a dopravních prostředků a tedy i zvýšení ceny.*

*Použití fyzického oddělení protisměrných jízdních pruhů na dlouhodobém pracovním místě pouze vodícími deskami místo dočasného svodidla je sice levnější, ale může zhoršit následky nehod. Desky je sice při nehodě možno objíždět, je ale často nutné jejich opakované rovnání během uzavírky.*

## 2. Základní prvky pozemní komunikace

V oblasti dopravního značení je nutno používat terminologii známou řidičům a veřejnosti celkově. Chování účastníků silničního provozu upravuje zákon č. 361/2000 Sb. a vyhláška č. 294/2015 Sb. Toto jsou jediné předpisy, které musí každý účastník provozu znát (není řeč o mýtu, povinných přestávkách, nebezpečných nákladech a podobně). Nezná, a znát ani nemá, technické předpisy používané v silničním stavitelství, jako je např. ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6102. To je velmi důležité při rozlišení tří základních prvků pozemní komunikace, kterými jsou vozovka, jízdní pruh a krajnice.

Pro vozovku nelze užívat popis dle ČSN 73 6101. V ní je chápána vozovka ve smyslu stavebně konstrukčním (tj. celá šířka zpevnění), kdežto v zákonu č. 361/2000 Sb. ve smyslu dopravním.

Vozovku tvoří pouze jízdní pruhy. Vodicí čáry se počítají do šířky zpevněné krajnice. Základní prvky příčného řezu komunikace zobrazuje všeobecné schéma 004.

Detailní technické a právní rozdíly v prvcích příčného řezu komunikace a jejich vývoj obsahuje výkres opakovaných řešení R 112.

Přehledné zobrazení historických i současných kategorií směrově rozdělených komunikací obsahuje výkres opakovaných řešení R 126.

### 3. Rozdělení pracovních míst

Pracovní místa se rozdělují podle následujících hledisek:

- doba trvání,
- délka,
- druh komunikace,
- denní doba.

Rozdělení podle doby trvání			poznámka
neplánované (nouzové)	krátkodobé		při nehodách, jiných mimořádných událostech nebo označení překážky provozu při nebezpečí z prodlení; na dobu jedné směny nebo jednoho dne
plánované	krátkodobé		na dobu jedné směny nebo jednoho dne, výjimečně na dobu dvou dní
		pohyblivé	pohybují se malou rychlostí plynule nebo s přestávkami trvajících cca do 20 minut
		stabilní	na jednom místě
	dlouhodobé		obecně na dobu nepřetržitého trvání delší než jeden den; vždy stabilní
		bez převedení provozu na protisměrný pás	
		s převedením provozu na protisměrný pás	

Neplánovaná (nouzová) pracovní místa se vyznačují minimem použitých prostředků. Použije se při aktuálním nedostatku prostředků nebo pracovníků pro plné označení pracovního místa. Podle možnosti se co nejdříve přeznačí na krátkodobé nebo dlouhodobé, případně dlouhodobé s převedením provozu.

Pohyblivé pracovní místo – pracovní vozidlo se pohybuje nízkou rychlostí, případně s krátkými zastávkami zpravidla nepřevyšujícími dobu 20 minut. Může jít i o pěší pracovníky průběžně jdoucí po komunikaci. Například se jedná o sekání trávy, mytí směrových sloupků, prohlídky, sběr odpadků, denní kontrolu a úklid trasy. Při jízdě vozidel buď vystupování pracovníků z vozidla není plánováno (mytí vozovky, zametání...), nebo je plánováno, avšak doba pobytu pracovníků mimo vozidlo je krátká a nepravidelná (rovnání sloupků, úklid trasy...).



Schémata pro dlouhodobá pracovní místa mohou být podle místních podmínek, intenzity provozu, denní doby, viditelnosti a podobně použita i na krátkodobých stabilních pracovních místech během jednoho dne.

Rozdělení podle délky		poznámka
bodová		do 50 m
liniová	standardní	50 až 500 m
	dlouhá	delší než 500 m

Může být i několik bodových stabilních pracovních míst v různých odstupech za sebou. Jedná se například o opravu ojedinělých výtluků, odstranění ojedinělých padlých stromů, opravy svislých značek, narovnání sloupků, sběr překážek na vozovce a podobně. Přejídné dopravní značení se tak postupně posouvá. To platí zejména, pokud práce na každém místě trvají déle než cca 20 min.

Rozdělení podle druhu komunikace			
D	dálnice (všechny) a směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h		
C	směrově rozdělené komunikace mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h		
S	směrově nerozdělené komunikace mimo obec		
O	komunikace s provozem motorových vozidel v obci	O 1	směrově nerozdělené i rozdělené s dovolenou rychlostí max. 60 km/h
		O 2	směrově nerozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h
		O 3	směrově rozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h a max. 90 km/h

Za směrově nerozdělené se pro účely této příručky považují i čtyřpruhy nebo vícepruhy, kde je oddělení protisměrných pruhů provedeno balisetai nebo lanovým svodidlem. V takových případech totiž není po levé straně jízdních pruhů prostor pro přenosné značky a při práci v levém pruhu jsou pracovníci značně ohroženi vozidly v protisměru.

Volnou trasou se pro účely této příručky rozumí prostor mimo tunely.

Pracovní místo může být rozděleno i podle denní doby, resp. dle viditelnosti. To má význam zejména u plánovaných krátkodobých pracovních míst, při nichž Provozní směrnice 6 požaduje vyšší zabezpečení. Noční pracovní místa jsou plánovaná krátkodobá pracovní místa provozovaná za snížené viditelnosti. Období se sníženou viditelností je doba od konce občanského soumraku do začátku občanského úsvitu, tj. doba cca 40 minut po západu slunce až cca 40 minut před východem slunce. Pro zjednodušení plánování pracovních míst lze využít následující tabulku.

Rozdělení na denní a noční pracovní místo	denní pracovní místo	noční pracovní místo
léto (duben–září)	6:00 až 20:00 hod	20:00 až 6:00 hod
zima (říjen–březen)	8:00 až 17:00 hod	17:00 až 8:00 hod

Poznámka: již je započítána změna na letní čas

Detailnější údaje o požadavcích pro noční pracovní místa viz Provozní směrnice 6.

## 4. Prvky pracovních míst

Ačkoliv jsou pracovní místa velmi různorodá i na shodných typech komunikací, mají vždy společné základní prvky. To platí pro pracovní místa stabilní krátkodobá i dlouhodobá i pro místa krátkodobá pohyblivá.

### Stabilní pracovní místo

Na stabilních místech se vyskytují následující prvky (vyobrazení viz všeobecné schéma 002 v kapitole 11):

**Příčná uzávěra (A)** na krátkodobých místech může být tvořena vozidlem nebo různými prvky dopravního zařízení podle typu komunikace. Nejvyšší zabezpečení je logicky na dálnicích a podobných komunikacích. Přípustné prvky pro příčnou uzávěru na plánovaných místech jsou uvedeny v tabulce 3 v kapitole 10. Minimální délka příčné uzávěry, pokud není tvořena vozidlem, je uvedena v tabulce 2 v kapitole 10. Prvky na neplánovaných místech mají být pokud možno totožné.

**Bezpečnostní zóna (B)** představuje nejvíce ohrožený prostor. Jeho délka mezi příčnou uzávěrou a začátkem vlastního pracovního místa se odvozuje od typu komunikace. V tomto prostoru nesmí být vozidla, stroje nebo materiál a nesmí se zde pohybovat pracovníci mimo dobu zřizování, změny nebo rušení pracovního místa. Minimální délky bezpečnostní zóny jsou uvedeny v tabulkách 1 a 2 v kapitole 10.

**Pracovní místo (C)** je kompletní prostor pro pracovní vozidla, pracoviště, stroje, materiál, pracovníky atd. Vlastní pracoviště, tj. například opravovaný výtlupek nebo čištěný mostní závěr, může zabírat jen malou část pracovního místa.

**Boční bezpečnostní odstup (D)** také představuje velmi ohrožený prostor. Je to vzdálenost od hrany provozovaného jízdního pruhu, tj. od hrany dopravního zařízení tvořícího podélnou uzávěru bližší k provozu, k hraně vlastního pracovního místa. U stabilních míst zde stejně jako v bezpečnostní zóně nesmí být vozidla, stroje, materiál nebo pracovníci mimo dobu zřizování, změny nebo rušení pracovního místa. Minimální šířky bočního odstupu na krátkodobých a dlouhodobých pracovních místech vzhledem k prvku použitému pro podélnou uzávěru a rychlosti jízdy jsou uvedeny v tabulkách 5 a 6 v kapitole 10.

Dodržení bočního odstupu od podélné uzávěry má smysl zejména ve chvílích, kdy vozidla veřejnosti jedou blízko za sebou. Řidiči druhých a dalších vozidel nemají dostatečný rozhled a vzhledem k přesahu pravých zpětných zrcátek nad podélnou uzávěru u zúžených jízdních pruhů ohrožují pracovníky v těsné blízkosti podélné uzávěry.

**Podélná uzávěra (E)** vymezuje hranici pracovního místa rovnoběžně se směrem provozu. Sestává z řady za sebou umístěných prvků dopravních zařízení jednoho typu. Minimální přípustné prvky pro podélnou uzávěru jsou stanoveny v tabulce 4 kapitoly 10. Délka přesahu podélné uzávěry od konce pracovního místa k začátku koncové uzávěry udává tabulka 2 v téže kapitole.

**Koncová uzávěra (F)** ukazuje řidičům, že zde pracovní místo končí a navádí je zpět do původního místa na vozovce. Zároveň slouží pracovníkům jako ukazatel, že z pracovního místa již vyjíždějí do běžného provozu. Zároveň v prostoru nebo těsné blízkosti koncové uzávěry jsou umístěny značky č. B 26. Délky koncové uzávěry na jednotlivých typech komunikací jsou v tabulce 2 v kapitole 10.

**Přibližovací úsek (G)** je úsek od první svislé značky označující pracovní místo (obvykle zvýrazněná značka č. A 15) k začátku příčné uzávěry.

Při částečném nebo úplném převedení provozu v jednom směru na směrově rozdělené komunikaci na druhý jízdní pás je nutno protisměrné jízdní pruhy fyzicky oddělit. To platí i u směrově nerozdělených komunikací, kdy vozidla v jednom směru jezdí částečně protisměrným pruhem. Přípustné prvky pro oddělení protisměrných pruhů jsou v tabulce 7 v kapitole 10.

**Prostor uzavírky (H)** je tvořen všemi výše uvedenými prvky vyjma přibližovacího úseku.

Neplánovaná pracovní místa (nouzová) se obvykle skládají z příčné uzávěry, bezpečnostní zóny a vlastního pracovního místa, tj. prostoru nehody včetně vozidel IZS, nepojízdného auta a servisu nebo odtahovky, poškozeného objektu nebo jiné mimořádné události.

### Pohyblivé pracovní místo

Pohyblivé místo je tvořeno jedním nebo více vozidly, která se pohybují malou rychlostí plynule nebo s přestávkami trvajících cca do 20 minut.

Na místech tvořených více vozidly se vyskytují následující prvky (vyobrazení viz všeobecné schéma 003 v kapitole 11):

**Příčná uzávěra** tvořená **těžkou krycí soupravou** (A) je tvořena ochranným vozidlem s pohotovostní hmotností min. 7,5 t a výstražným vozíkem.

**Příčná uzávěra** tvořená **lehkou krycí soupravou** (A') je tvořena tažným vozidlem s pohotovostní hmotností nižší než 7,5 t a výstražným vozíkem. Místo soupravy může být použito i jen samostatné vozidlo.

**Bezpečnostní zóna** (B) mezi příčnou uzávěrou a pracovním vozidlem chrání pracovní vozidlo před nárazem zezadu.

**Pracovní vozidlo** nebo **pracovní místo** (C) – při krátkých zastávkách s pohybem pracovníků mimo vozidlo.

**Pracovní sestava** (D) se skládá z vozidla (soupravy) v místě příčné uzávěry a pracovního vozidla.

**Předzvěstný vozík** nebo dva vozíky (E, F) – tažná vozidla s přívěsy se sestavou značek a výstražných světel.

**Kompletní sestava** (G) se skládá z vozidel příčné uzávěry, pracovního vozidla a vozidel s předzvěstnými vozíky.

Pokud jede jen jedno pracovní vozidlo, tvoří současně příčnou uzávěru i pracovní místo.

Na směrově rozdělených komunikacích s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h nesmí být v jízdních pružích sloučena příčná uzávěra s vlastním pracovním vozidlem. Takové sloučení představuje velmi výrazné riziko pro pracovníky a je příčinou těžkých nebo smrtelných zranění. Výjimka viz schéma DM 210, CM 210.

Obdobně nesmí být pro příčnou uzávěru (včetně tažení výstražného vozíku) v jízdním pruhu směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h na pohyblivém místě použito vozidlo s pohotovostní hmotností nižší než 7,5 t. Výjimky z uvedených zákazů představují vozidla dálniční nebo silniční asistence na neplánovaných (nouzových) místech a dále vozidla provádějící denní kontrolu trasy, sběr ojedinělých odpadků či prohlídku, která jedou a zastavují na zpevněné krajnici. Více viz schémata pro jednotlivé typy komunikací a tabulky 1, 3, 9 v kapitole 10.

Předzvěstný vozík nikdy nesmí být použit jako příčná uzávěra.

Potřebnou délku rozhledu na příčnou uzávěru ve vztahu k rychlosti uvádí tabulka 8 v kapitole 10.

Použití vybraných prvků dopravního značení dle typu komunikace je uvedeno v tabulce 9 v kapitole 10.

## 5. Přechodná úprava provozu

### Co je přechodná úprava provozu

*Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními.*

*Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace pro vybrané nebo opakované činnosti spojené se správou, údržbou, měřením, opravami nebo výstavbou pozemní komunikace nebo k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích může být stanovena obecnými schématy. Platnost obecného schématu musí být časově omezena, nejdéle však na dobu jednoho roku.*

Více viz § 61 zákona č. 361/2000 Sb.

Druhý díl, čtvrtý až sedmý díl této příručky jsou zpracovány jako obecná schémata, která mohou být (včetně tabulek a textové části) stanovena až na dobu jednoho roku pro jednoduché každodenní použití.

Zobrazená schémata značení odpovídají nejběžnějším situacím, s nimiž se lze při práci za provozu setkat. Nejsou vyčerpávající a lze je přizpůsobit dané situaci. Ve schématech jsou uvedeny minimální počty značek a zařízení. O případném zvýšení počtu značek a zařízení, o kombinaci více schémat v jednom místě nebo o změně rozmístění jednotlivých prvků rozhoduje vedoucí zaměstnanec dle místních podmínek. Je samozřejmé, že pracovní místo má být co nejkratší, má co nejméně odpovídat dopravní situaci a má trvat jen nezbytně nutnou dobu.

Nedodržení stanovení přechodné úpravy provozu, tj. použití nesprávného schématu pro označení pracovního místa, výrazná úprava schématu nad rámec stanovení, použití nesprávných značek nebo jen některých značek atd. je přestupek podle silničního zákona.

Ve schématech není uvedeno vozidlo vybavené pouze zvláštním výstražným světelným zařízením oranžové barvy (majákem nebo majákovou rampou) bez dalších prvků. Možnosti použití takového vozidla na konkrétních místech různých typů komunikací je vždy popsána v příslušném dílu.

Dlouhodobá schémata s převedením provozu na dálnicích (DP, třetí díl) jsou nakreslena jako typová, vzhledem k rozsahu značení a nutnosti úpravy pro dané místo musí vždy být stanovena pro každý konkrétní projekt.

Osmý díl příručky uvádí pracovní postupy a osnovu školení pracovníků. Tento díl se nestanovuje, slouží pro potřeby správců komunikací a firem v rámci vzdělávání a BOZP.

Devátý díl příručky obsahuje typová schémata s rozmístěním jednotek IZS v místě zásahu při mimořádných situacích. Tento díl se nestanovuje.

### Nadřazenost značek

*Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazená obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích je nadřazena místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích.*

*Svislé stálé dopravní značky jsou nadřazeny vodorovným dopravním značkám.*

*Přechodné vodorovné dopravní značky jsou nadřazeny stálým vodorovným dopravním značkám.*

*Přenosné svislé dopravní značky jsou nadřazeny všem dopravním značkám.*

Více viz § 76 zákona č. 361/2000 Sb.

I když jsou přenosné značky nadřazeny všem ostatním značkám, je velmi žádoucí, aby zejména přenosné značky a stálé svislé značky nebyly v rozporu. V řadě případů, například při umístění za svodidlem, totiž není dostatečná viditelnost červenobílých pruhů na nosném sloupku přenosných značek. Řidič může věnovat pohledu na dopravní značky jen určitou část času při řízení. Proto má

být značení tak jasné a přehledné, aby řidič buď byl schopen jednoduše rozlišit stálou a přenosnou značku, nebo aby nemusel složitě zjišťovat ze situace, která značka asi platí.

Naopak pokud nejsou značky stanovené přechodnou úpravou v rozporu s místní úpravou a nezasahují do volné šířky komunikace, není nezbytné vyžadovat jejich sloupek s červenobílými pruhy. To platí například při etapových ukončeních nových tras, kdy je sice vydáno stanovení přechodné úpravy, ale značky tam jsou osazeny na dobu řady měsíců nebo let a jejich sloupky jsou tudíž pro zvýšení stability upevněny v zabetonovaných základech.

Je také nutno věnovat velkou pozornost kombinaci přenosných značek a proměnných značek použitých jako stálé liniové řízení provozu nebo jako systém liniového řízení provozu při uzavírkách. Pokud mají být použity v dotčeném úseku přenosné značky omezující dovolenou rychlost, musí být upraveno ovládání (algoritmus) proměnných značek. Jako velmi závadný lze označit stav, kdy přenosné a proměnné značky se střídají a každá stanovuje jinou dovolenou rychlost.

### Kolize mezi přenosnými značkami navzájem

*Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruhovaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle.*

Více viz § 62 zákona č. 361/2000 Sb.

Při zřizování, změně a rušení přechodného značení mohou nastat situace, kdy přenosné dopravní značky umístěné na vozidle jsou krátkodobě v rozporu s přenosnými dopravními značkami umístěnými vedle vozovky. Jedná se například o kolizi značek IP 18 a světelných šipek, práce na přechodném vodorovném značení. Ukázka kolize je též na schématu PP 040.1 v osmém dílu příručky.

Značky na červenobíle pruhovaných sloupcích i značky na vozidlech mají stejnou závaznost. I když logicky platí více značky na vozidlech instalujících značky vedle vozovky, formálně to nelze rozlišit. Tyto situace vyplývají z dané činnosti a místa a nelze jim všeobecně zabránit. Je však nutné dbát na to, aby byly jen na skutečně nezbytnou dobu.

### Ukončení platnosti značek

*Platnost zákazu, omezení nebo příkazu vyjádřeného přenosnou dopravní značkou umístěnou na vozidle, které označuje pohyblivé pracoviště tvořené pomalu se pohybujícím vozidlem nebo skupinou vozidel, končí 100 m ve směru jízdy za tímto vozidlem nebo za posledním vozidlem skupiny, jedná-li se o skupinu vozidel.*

Více viz § 3 vyhlášky č. 294/2015 Sb.

To obdobně platí při zřizování, změně nebo rušení stabilního pracovního místa. Jakékoliv pracovní místo je zřizováno, měněno nebo rušeno postupně. Nelze zajistit, aby v jednu chvíli byly kompletní nebo naopak zrušeny všechny dopravní značky, dopravní zařízení a světelné signály.

### Kdo stanoví a kdo se vyjadřuje k přechodné úpravě provozu

*Přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích stanoví:*

- a) na dálnici ministerstvo dopravy,
- b) na silnici I. třídy krajský úřad,
- c) na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností.

*Dotčenými orgány při stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích jsou:*

- a) ministerstvo vnitra, jde-li o dálnice,
- b) policie, jde-li o silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace,

c) drážní správní úřad, jde-li o užití dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ před železničním přejezdem a dopravní značky „Železniční přejezd se závorami“, „Železniční přejezd bez závor“, „Návěstní deska“, „Tramvaj“ a „Dej přednost v jízdě tramvaji!“.

Návrh stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích projedná příslušný správní orgán s dotčenými orgány. Nevyjádří-li se dotčený orgán do 30 dnů ode dne doručení návrhu stanovení, má se za to, že s návrhem stanovení souhlasí.

Více viz § 77 zákona č. 361/2000 Sb.

Ačkoliv to zákon přímo nestanovuje, vždy je žádoucí předem projednat projekt přechodné úpravy provozu se správcem komunikace. Projekt musí zohledňovat intenzitu dopravy v daném místě a bezpečnostní, technické a kvalitativní požadavky ŘSD. Viz též Provozní směrnice ŘSD č. 1 a 11.

### Odůvodněnost a systematika při užití přechodného značení

Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí tvořit ucelený systém.

Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

Přenosné svíslé dopravní značky, přechodné vodorovné dopravní značky, světelné signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace smějí být užívány jen po nezbytně nutnou dobu a jen z důvodů uvedených v předchozím odstavci.

Více viz § 78 zákona č. 361/2000 Sb.

Uvedené tři odstavce § 78 představují základní princip dopravního značení.

Je třeba zdůraznit, že při přechodném značení většinou není třeba a ani žádoucí osadit všechny možné dopravní značky. Účelem není vytvoření projektantského nebo úředního alibi, ale jasné, stručné a přehledné vedení řidičů a ostatních účastníků provozu. To znamená pouze nezbytné snížení dovolené rychlosti, nepoužití duplicitních dopravních značek nebo značek v místech a situacích, kdy příslušné varování, informace, příkaz nebo zákaz vyplývá z konkrétní situace nebo místní úpravy.

Například se jedná o jen velmi omezené použití značek typu č. C 4 – zpravidla je vedení provozu zcela jasné z podoby směrovacích desek č. Z 4.

Přeplnění dopravního prostoru mnoha značkami („přeznačkování“), obvykle pak umístěnými velmi blízko za sebou a dokonce navzájem se překrývajícími, vede k tomu, že řidič není schopen všechny značky přečíst, pochopit jejich význam a v daném čase se podle nich chovat. Nastává otupělost řidičů a automatické vylučování a nerespektování „nepotřebných či nesmyslných“ značek. V důsledku se tak řidiči chovají i na jiných místech v provozu, kde je úprava chování nebo rychlosti skutečně třeba (např. u škol). Tím se snižuje celkové respektování dopravního značení i respektování práva.

V řadě případů projektant navrhne takové množství značek a takové snížení rychlosti, že při diskusi nad projektem přizná, že by sám v daném místě značení nerespektoval a jel jinak. Chce se však předem vyvinut z odpovědnosti za případné nehody. Zde je důležitá funkce a odpovědnost správního a dotčeného orgánu, aby takový projekt nechaly před stanovením upravit.

Je třeba mít na paměti i § 4 a § 5 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb.

## Pevná překážka

*Stálé značky ani jejich konstrukce, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace nesmějí zasahovat do vymezené části dopravního prostoru určené pro provoz vozidel.*

*Sloupky nebo stojany přenosných dopravních značek, přenosných dopravních zařízení nebo přenosných zařízení pro provozní informace mohou být v odůvodněných případech umístěny výjimečně i na vozovce.*

Více viz § 2, § 15, § 16 vyhlášky č. 294/2015 Sb.

*Na vozovkách, dopravních ostrůvcích a krajnicích dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace mohou být umístěny pouze dopravní značky a zařízení kromě zábradlí, zrcadel a hlásek; ostatní předměty tvoří pevnou překážku.*

Více viz § 29 zákona č. 13/1997 Sb.

I když to zákon přímo neuvádí, z logiky věci lze na vozovkách, dopravních ostrůvcích a krajnicích umísťovat i světelné signály.

Je však třeba dbát, aby konstrukce všech prvků použitých pro přechodné značení byla co nejlehčí a co nejvíce deformovatelná při nárazu.

Pokud jsou značky, dopravní zařízení a světelné signály osazeny na vozidle tvořícím příčnou uzávěru, musí být takové vozidlo s pohotovostní hmotností vyšší než 3,5 t opatřeno pojízdným tlumičem nárazu (TMA).

## Překážka provozu

*Překážka provozu na pozemních komunikacích je vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace.*

Viz § 2 zákona č. 361/2000 Sb.

*Překážka provozu na pozemních komunikacích musí být označena tak, aby ji jiný účastník provozu na pozemních komunikacích mohl včas a z dostatečné vzdálenosti zpozorovat, například červeným praporkem, dopravním zařízením „Zábrana pro označení uzavírky“, „Směrovací deska“, „Pojízdná uzavírková tabule“ nebo vozidlem vybaveným zvláštním výstražným světlem oranžové, modré nebo modré a červené barvy. Za snížené viditelnosti musí být dopravní zařízení doplněno výstražným světlem žluté barvy.*

Více viz § 45 zákona č. 361/2000 Sb.

*Způsob a rozsah označení překážky provozu na pozemní komunikaci volí její původce, popřípadě vlastník nebo správce pozemní komunikace s přihlédnutím k poloze a charakteru překážky, stupni možného ohrožení a dopravnímu významu dotčené pozemní komunikace.*

Viz § 18 vyhlášky č. 294/2015 Sb.

Překážka provozu nemusí být jenom na vozovce, může být i na dopravním ostrůvku, na zpevněné či nezpevněné krajnici a dokonce i v příkopu přilehlém ke krajnici (například havarované vozidlo).

Za překážku provozu se považuje i kovový kontejner na stavební nebo jiný odpad.

Překážky provozu se označují podle běžných schémat pro údržbu nebo podle schémat určených pro nebezpečí z prodlení (nouzová schémata). Řada překážek provozu totiž vznikne při dopravních nehodách nebo jiných mimořádných událostech.

## Použití přechodného značení při mimořádných událostech

*V případě nebezpečí z prodlení (živelní pohromy, dopravní nehody, zřícení nebo poškození objektů) musí příslušnou část komunikace neprodleně uzavřít a označit alespoň provizorním způsobem její vlastník nebo správce... V případě havárie inženýrské sítě nebo jiného vedení je povinen příslušnou část komunikace neprodleně uzavřít a alespoň provizorně označit vlastník této inženýrské sítě nebo tohoto vedení a věc neprodleně oznámit vlastníkovu pozemní komunikace nebo správci... Vlastník pozemní komunikace nebo správce... oznámí uzavření a označení její části správnímu úřadu příslušnému ke stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích neprodleně poté, co uzavření a označení provedl nebo se o něm dozvěděl.*

Více viz § 24 zákona č. 13/1997 Sb.

*Součástí údržby komunikace jsou také opatření, která neprodleně po zjištění závady zajišťují usměrnění dopravy na závadných úsecích komunikací. Jde zejména o:*

- a) uzavírku závadného (včetně zavátého) úseku,*
- b) vyznačení objížděky a umístění příslušných dopravních značek a zařízení,*
- c) okamžité provizorní zajištění bezpečnosti provozu (např. optická náhrada záchytných zařízení, nouzové podepření nebo překrytí propadů a sesuvů, odstranění pevných překážek).*

*Opatření provedená podle písmen a) a b) je správce povinen neprodleně oznámit příslušnému silničnímu správnímu úřadu.*

Více viz § 9 vyhlášky č. 104/1997 Sb.

Schéματα uvedená v jednotlivých dílech příručky se použijí i mimo plánovaná pracovní místa při mimořádných událostech.

## Neoprávněné užití dopravních značek, zařízení a světelných signálů

*Na dálnicích, silnicích a místních komunikacích je zakázáno neoprávněně odstraňovat, zakrývat, přemísťovat, osazovat nebo pozměňovat dopravní značky a dopravní zařízení, anebo na těchto věcech cokoliv umísťovat.*

*Fyzická, právnická nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku, pokud provede výše uvedenou zakázanou činnost. Za přestupek lze uložit pokutu do výše 300 000 korun.*

Více viz § 19, § 42a, § 42b zákona č. 13/1997 Sb.

Při plánovaném zřizování, změně nebo rušení pracovního místa vždy musí být předem vydáno stanovení přechodné úpravy provozu. To může být buď obecné (zejména pro běžná krátkodobá schémata pro údržbu) nebo konkrétní pro danou akci.

Výjimku tvoří označení překážky provozu, dopravní nehody nebo jiné mimořádné události při nebezpečí z prodlení. Takové místo lze nejen označit bez předchozího stanovení, ale jakýmkoliv v tu chvíli dostupnými prostředky, které zvýší viditelnost místa pro jiné účastníky provozu a tím bezpečnost provozu. Může se jednat i o pěšího pracovníka.

## Plánovaná částečná uzavírka komunikace

*Provoz na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích může být částečně nebo úplně uzavřen, popřípadě může být nařízena objížděka.*

*O uzavírce a objížděce rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě žádosti osoby, v jejímž zájmu má dojít k uzavírce.*

*Při rozhodování příslušný silniční správní úřad dbá, aby uzavírka byla vždy omezena na nejkratší možnou dobu.*



*Uzavírka a objížďka musí být označena předepsaným způsobem. Označení zabezpečuje žadatel o uzavírku a objížďku na svůj náklad a odpovídá za jeho stav po dobu trvání uzavírky a objížďky.*

Více viz § 24 zákona č. 13/1997 Sb.

*Rozhodnutí o povolení uzavírky a nařízení objížďky kromě jiného obsahuje stanovení dopravního značení v místě uzavírky a na trase objížďky.*

Více viz § 39 vyhlášky č. 104/1997 Sb.

Za uzavírku se při údržbě, měření nebo opravě komunikace považuje i snížení počtu jízdních pruhů včetně pruhů přídatných, zúžení jízdních pruhů včetně pruhů přídatných nebo zúžení šířky zpevněné krajnice. I pro takovéto běžné činnosti tedy musí být předem vydáno rozhodnutí o uzavírce.

Obdobně jako u ročního stanovení obecných schémat přechodného značení může být vydáno obecné roční rozhodnutí o částečných uzavírkách.

Při vydávání obecného rozhodnutí o částečných uzavírkách se mimo jiné zohlední i intenzita provozu na komunikaci, směrové a výškové vedení, exponované dny (např. začátky a konce prázdnin, Velikonoce), míra omezení provozu dle stanovených schémat a podobně.

## 6. Plánování, zřizování a rušení pracovních míst

### Plánování a projektování pracovních míst

Jednotlivé díly této příručky jsou sestaveny tak, aby bylo možno většinu schémat, případně s malým doplněním dle konkrétní situace, použít jako obecná na základě ročního stanovení přechodné úpravy provozu. Při takovém použití pro označení pracovního místa nemusí být zpracován žádný projekt. Ten je ale potřeba pro dlouhodobá pracovní místa, uzavírky a změny provozu většího rozsahu, atypické situace.

Požadavky na kompletní a zjednodušený projekt přechodného značení a dopravně inženýrských opatření stanovuje Provozní směrnice č. 1.

Plánování pracovních míst, tj. zda lze provést práce předpokládaného rozsahu a vedení provozu v daném místě a čase vzhledem k intenzitě provozu na komunikaci, stanovuje Provozní směrnice č. 11.

Pokud je pro oddělení protisměrných pruhů nebo oddělení pracovního místa od provozu nutno použít dočasné svodidlo, stanovuje požadavky na tato svodidla Provozní směrnice č. 10.

Při uzavření výjezdu na křižovatce, ČSPH nebo odpočívky pro všechna vozidla nebo jen některé druhy vozidel je nutno upravit orientační dopravní značení a případně vyznačit objížďnou trasu. Ta musí být posouzena z hlediska druhu a množství odkloněných vozidel, doby trvání, úpravy signálních plánů SSZ, úpravy přechodů pro chodce, oprav před a po skončení trvání objížďky, obnovy vodorovného značení a dalších náležitostí. Více viz Provozní směrnice č. 11.

### Zřizování a rušení pracovních míst

Dopravní značky, zařízení a světelné signály potřebné pro označení pracovního místa smějí být instalovány až bezprostředně před začátkem prací. Pokud je třeba je u rozsáhlých pracovních míst osadit dříve, musí toto být odsouhlaseno ve stanovení přechodné úpravy, rozhodnutí o uzavírce nebo záznamu z uzavírkové komise a platnost osazených značek a dopravních zařízení musí být dočasně zrušena. Technické požadavky na zrušení platnosti značek jsou uvedeny ve standardu PPK – PRE. Dopravní zařízení musí být natočena nebo zakryta tak, aby pro řidiče nebyla platná. Světelné signály musí být vypnuty.

Při zřizování i rušení označení pracovního místa v přibližovacím úseku se postupuje ve směru jízdy. Případná kolize přenosných značek vedle vozovky a přenosných značek na vozidlech při zřizování, změně nebo rušení místa viz kapitola 5.

Postup při rušení příčné a podélné uzávěry viz díl VIII. příručky.

S vlastní pracovní (údržbovou nebo stavební) činností na místě smí být započato až po dokončení instalace všech prvků přechodného značení.

Rušení pracovního místa smí být započato až po dokončení prací a odjezdu strojů a pracovníků. Zároveň musí být označení zrušeno co nejdříve po skončení prací, aby nebyl zbytečně omezován provoz.

Značky mající význam jen po určitou dobu trvání pracovního místa (např. snížení rychlosti při přítomnosti pracovníků), musí mít mimo tuto dobu zrušenou platnost.

Nedílnou součástí označení pracovního místa je údržba a čištění instalovaných prvků (viz též všeobecné schéma 007), výměna poškozených a doplňování chybějících.

Při úzké zpevněné krajnici se předzvěstné vozíky dle možnosti umísťují co nejvíce mimo jízdní pruhy – do zálivů, na dopravní stíny č. V 13, na nezpevněnou krajnici nebo plochý terén atd.

Dodatkové tabulky na předzvěstných vozících – Použijí se vzdálenostně nejbližší dodatkové tabulky ze sady dodávané s vozíkem. Též lze na opakovaně používané jiné vzdálenosti dokoupit příslušné tabulky. Při pohyblivém pracovním místě se během pracovní činnosti při rozdílné vzdálenosti vozíku od příčné uzávěry tabulky průběžně nemění.

## 7. Rychlost jízdy

Při úvahách o snižování rychlosti v prostoru pracovního místa je třeba stále mít na paměti § 78 zákona č. 361/2000 Sb., viz kapitola 5, a též § 18 odst. 1 zmíněného zákona. Snížení dovolené rychlosti musí být jen na míru nezbytně nutnou k bezpečnému průjezdu kolem pracovního místa. Není přípustné osazovat značky snižující dovolenou rychlost zbytečně – například na 50 km/h nebo dokonce na 30 km/h v čase mimo pracovní dobu jen s odkazem na tradici značení a jednoduchost rozhodování při stanovení přechodné úpravy provozu. Naopak, na takovéto zbytečné snížení rychlosti je nutno nahlížet jako na neoprávněné užití značek, tedy na přestupek podle zákona č. 13/1997 Sb., viz kapitola 5.

Požadavky na oprávněné snížení rychlosti jsou dány šířkou zachovaných jízdních pruhů, typem podélné uzávěry a velikostí bočního odstupu mezi vlastním pracovištěm a hranou přilehlého jízdního pruhu. S tím ještě souvisí přítomnost pracovníků a pohybujících se strojů v pracovním místě. Při zastavení prací (na noc, na víkend) lze v řadě případů rychlost zvýšit a pro celkové respektování značení a snížení kolon je to i žádoucí.

Obecně platí, že dovolená rychlost se snižuje o 20 km/h, výjimečně o 30 km/h. Je ale možno snížit rychlost i o jen 10 km/h oproti rychlosti v předcházejícím úseku, pokud je to z výše uvedených důvodů nezbytné.

Při snižování dovolené rychlosti je také třeba vycházet z místních podmínek. Pokud je například na běžné silnici mimo obec v daném místě reálná rychlost vozidel nejvýše 70 km/h, je jako první značku pro snížení rychlosti možno dát rychlost 60 km/h či ještě méně.

*Případné snižování rychlosti u vybraných překážek provozu (typových situací) je uvedeno též na výkresech opakovaných řešení č. R 54, R 68.*

## Dálnice, směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h

První snížení rychlosti je o 30 km/h nebo o 10 km/h, tj. na 100 km/h podle nejvyšší dovolené rychlosti. Další snížení jsou po 20 km/h. Vzdálenost mezi značkami B 20a je zpravidla 200 m. Bezpečná dovolená rychlost v prostoru pracovního místa je zpravidla 80 km/h. Při noční práci na plánovaných krátkodobých místech se snižuje na 60 km/h. Tyto rychlosti jsou ověřeny v praxi po dobu mnoha let.

Při nemožnosti zajistit dostatečnou šířku bočního odstupu v době provádění prací podle tabulek 5 a 6 je třeba dovolenou rychlost snížit. V čase mimo pracovní dobu je ale i na těchto místech velmi žádoucí rychlost zvýšit na 80 km/h, pokud zde nehrozí jiné nebezpečí (např. pád vozidla do výkopu a nemožnost osazení dočasných svodidel).

Pokud se plánovaně zastavuje provoz nebo se vyvádí provoz při uzavření celé komunikace, snižuje se rychlost až na 60 km/h.

Snížení rychlosti pod 60 km/h by mělo být použito jen zcela ojediněle, neboť klesá kapacita komunikace a naopak výrazně roste nerespektování značek. Na směrově rozdělených komunikacích vzhledem k jejich charakteru naprostá většina řidičů takto pomalu nepojede a donutilo by je k tomu pouze trvalé měření rychlosti s okamžitou penalizací.

## Směrově rozdělené silnice mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h

Snížení rychlosti na 80 km/h obvykle na širší silnici stačí na většinu pracovních míst v běžných podmínkách. Při snižování rychlosti na 70 km/h nebo 60 km/h lze dle místních podmínek rovnou snížit na tuto rychlost. Při noční práci na krátkodobých místech se rychlost snižuje na 60 km/h. Pod uvedené hodnoty se při běžných podmínkách rychlost nesnižuje, neboť klesá kapacita komunikace a naopak roste nerespektování značek.

Při nemožnosti zajistit dostatečnou šířku bočního odstupu v době provádění prací podle tabulek 5 a 6 je třeba dovolenou rychlost snížit. V čase mimo pracovní dobu je ale i na těchto místech žádoucí rychlost zvýšit na 80 km/h, pokud zde nehrozí jiné nebezpečí (např. pád vozidla do výkopu).

Pokud se plánovaně zastavuje provoz nebo se vyvádí provoz při uzavření celé komunikace, snižuje se rychlost až na 60 km/h.

Při úvahách o snížení rychlosti je žádoucí vycházet z mnohaletých zkušeností s pracovními místy na dálnicích.

## Směrově nerozdělené komunikace mimo obec Komunikace s provozem motorových vozidel v obci

Obecně platí text uvedený výše.

Je velmi nežádoucí snižovat dovolenou rychlost v prostoru pracovního místa „tradičním“ způsobem na 50 km/h nebo dokonce na 30 km/h. Takovéto snížení rychlosti, zejména pak v době mimo provádění prací nebo v protisměru nedotčeném pracemi má zcela oprávněně velmi nízkou až nulovou respektovanost a vede jen k tomu, že řidiči jezdí automaticky a ani v místech skutečně odůvodněných dostatečně nesníží rychlost.

Snížení dovolené rychlosti na 50 km/h má především význam v obci ve vztahu k bezpečnosti chodců. Není však žádná objektivní vazba na takové snížení rychlosti při průjezdu kolem pracovního místa, pokud je k dispozici dostatečná šířka jízdního pruhu a dostatečná šířka bočního odstupu. Dostačující snížení dovolené rychlosti na 80 km/h, výjimečně na 60 km/h kolem pracovního místa v místech bez výskytu chodců je po řadu let ověřeno na dálnicích.

Není ani správné obecné snížení rychlosti v protisměru, který je jinak pracovním místem nedotčen.

*Velmi často lze v obcích vidět „zapomenuté“ značky s rychlostí sníženou na 30 km/h, přičemž takto pomalu nikdo nejezdil ani v době, kdy se v daném prostoru pracovní místo vyskytovalo.*

## 8. Prvky pro přechodné značení

### 8.1 Svislé značky

*Přenosnou svislou dopravní značkou se rozumí dopravní značka umístěná na červenobíle pruho-  
vaném sloupku (stojánku) nebo na vozidle.*

Více viz § 62 zákona č. 361/2000 Sb. a kapitola 5 tohoto dílu příručky.

*Červené a bílé pruhy na sloupku (stojánku), na němž je umístěna přenosná dopravní značka, mají  
šířku 100 až 200 mm a retroreflexní provedení.*

*Pro zdůraznění významu a zlepšení viditelnosti lze svislou dopravní značku umístit na retroreflex-  
ním žlutozeleném fluorescenčním podkladu. Takový podklad nelze použít v kombinaci se světel-  
nými signály.*

Více viz § 1 vyhlášky č. 294/2015 Sb.

Svislé dopravní značky, dodatkové tabulky a jejich základní umístění, platnost, význam atd. jsou uvedeny ve vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Obecná pravidla pro užití svislých značek obsahují technické podmínky TP 65.

Užití svislých značek v konkrétních situacích přechodného značení zobrazují schémata v jednotlivých dílech této příručky.

Pokud jsou značky při dlouhodobé přechodné úpravě provozu osazeny na sloupky zabudované do terénu (např. etapové ukončení stavby dálnice) a nejsou v rozporu s jinými značkami, nepovažují se za přenosné a jejich sloupky nemají červenobílou úpravu, viz kapitola 5.

Zvýraznění značek se zpravidla provede užitím podkladu ze žlutozelené fluorescenční fólie třídy RA3; v takovém případě má stejnou třídu retroreflexe i vlastní svislá značka a případná dodatková tabulka. Použití výstražných světel pro zvýraznění svislých značek je možné jen při noční práci nebo ve specifických případech, jako je například značka C 4c v prostoru křižovatky. Tvar štítu značky (podkladového plechu) stanovují TP 65.

Zdvojené zvýraznění značek, tj. současné užití žlutozelené fluorescenční fólie a výstražných světel je zakázáno.

Všechny svislé značky a dodatkové tabulky musí být retroreflexní. Při značení podle schémat řady D, C, S, O (skupina O3) musí být použita fólie třídy RA2. Při značení podle schémat řady O (skupina O1, O2) musí být použita fólie nejméně třídy RA1. Fólie třídy RA3 smí být použita jen na značkách se žlutozeleným fluorescenčním pozadím.

Vzhledem k místu použití přenosných značek a dopravních zařízení a jejich malé výšce a blízkosti k jízděmu pruhu lze předpokládat jejich výrazně vyšší zašpinění provozem (viz všeobecné schéma 007) a nutnost čištění.

Při značení podle schémat řady D, C, O (skupina O3) se vždy použijí značky zvětšené velikosti.

Při značení podle schémat řady S, O (skupina O1, O2) se obvykle použijí značky základní velikosti. Zvětšená velikost se užije v odůvodněných případech.

Značky zvýrazněné žlutozeleným fluorescenčním pozadím mají základní velikost.

Značky se osazují na sloupky, které mohou být připevněny ke svodidlu nebo vsazeny do stojanu nebo jedné či více podkladních desek.

Velkoplošné značky (VLKP) nebo proměnné světelné a hranolové značky se osazují na schválené příhradové konstrukce.

Červenobílý retroreflexní polep sloupků a příhradových konstrukcí je z fólie třídy RA1.

Třídy fólie RA1, RA2, RA3 jsou dle ČSN EN 12 899-1. Kolorita odpovídá třídě CR 2 uvedené normy. Pokud je použita mikroprizmatická fólie, platí pro ni požadavky uvedené v čl. NA.2.6 ČSN EN 12 899-1, třída min. RA2. Požadavky na fólii přenosných značek jsou shodné jako na fólii stálých značek.

Zásady užití a umístění svislých značek jsou obdobné jako v TP 65, pokud tato příručka nebo jiné předpisy v ní uvedené nestanovují jinak.

Další požadavky na svislé značky, jejich umístění, výškové a boční osazení, konstrukci, zvýraznění, zneplatnění, nosné konstrukce (sloupky, příhrady, stojany, podkladní desky), stabilitu a podobně obsahuje standard PPK – PRE.

Požadavky na retroreflexní fólie obsahuje standard PPK – FOL.

### Poznámky k vybraným značkám:

**Výstražné značky** – Výstražné značky se mimo obec umísťují 100 až 250 m před označované místo, v obci je to 50 až 100 m. Není-li možno stanovené rozmezí vzdálenosti dodržet, doplní se výstražná dopravní značka dodatkovou tabulkou č. E 3a „Vzdálenost“ s udáním skutečné vzdálenosti k označovanému místu. Pokud je úsek nebezpečí delší než 500 m, doplňuje se značka dodatkovou tabulkou č. E 4 „Délka úseku“ se skutečnou délkou úseku.

Značka č. **A 6a, A 6b** – Tato značka má smysl při místní úpravě. Při přechodném značení se zpravidla nepoužívá, neboť se zde nejedná o zúžení vozovky, ale o objížďení pracovního místa.

Značka č. **B 1** – Obvykle je nutno ji doplnit dodatkovou tabulkou č. E 13 „Mimo vozidla stavby“. Vždy je však nutno zvážit, zda není třeba umožnit vjezd i pro „dopravní obsluhu“ nebo „zásobování“, viz text k tabulce č. E 13 ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. Lze též uvést text „Kromě vozidel se souhlasem stavby“.

Značky č. **B 20a** – Více viz kapitola 7 tohoto dílu příručky.

Značka č. **B 21a** – při značení podle schémat řady D, C, O (skupina O3) se nepoužívá. Při značení podle schémat řady S, O (skupina O1, O2) se na krátkodobých pracovních místech zpravidla nepoužívá, na dlouhodobých se použije jen dle potřeby.

Značka č. **B 26** – Při užití této značky je třeba dát pozor, zda nebyl dříve místní úpravou stanoven nějaký zákaz, který pokračuje i za pracovním místem. Na krátkodobých stabilních pracovních místech na vícepruhových a směrově rozdělených komunikacích se značka pro zvýšení bezpečnosti pracovníků zpravidla umísťuje na straně pracovního místa; není tak nutné ji při instalaci a rušení pracovního místa přenášet včetně podkladní desky přes provozovaný jízdní pruh. Značka také má být osazena co nejbližší konci pracovního místa, viz schémata v jednotlivých dílech a kapitola 5 v tomto dílu.

Značka č. **C 4a, C 4b** – Značka má být užitá jen výjimečně, zpravidla ji více než dostatečně nahrazují dopravní zařízení č. Z 4, Z 5. Příklad výjimky viz schémata OD 230, OD 231 v VI. dílu.

Značka č. **IP 18** se na krátkodobých pracovních místech při značení podle schémat řady C, S, O zpravidla nepoužívá.

Značky č. **P 7, P 8** – Detailní údaje ke střídavému provozu uvádí V. díl a VI. díl příručky v kapitolách 4.

**Předzvěstný vozík** – na krátkodobých stabilních i pohyblivých pracovních místech se používá sestava obvykle značek č. A 15 + B 20a, B 20a + IP 18b apod. zvýrazněná dvěma světly třídy L9H (viz kapitola 8.3 tohoto dílu) a osazená na přívěsu stojícím buď samostatně nebo připojeném k tažnému vozidlu. Tato sestava se nazývá předzvěstný vozík a požadavky na ni obsahuje standard PPK – VOZ.

## 8.2 Vodorovné značky

*Vodorovné dopravní značky se užívají samostatně nebo ve spojení se svislými dopravními značkami, popřípadě s dopravními zařízeními, jejichž význam zdůrazňují nebo zpřesňují. Vodorovné dopravní značky jsou vyznačeny barvou nebo jiným srozumitelným způsobem; přechodná změna místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je vyznačena žlutou nebo oranžovou barvou.*

Viz § 64 zákona č. 361/2000 Sb.

Pokud je třeba vést při přechodném značení provoz odlišně od stávajících jízdních pruhů, může být kromě svislých značek a dopravních zařízení (kužely, směrovací desky, vodící desky) použito i vodorovné značení.

Značení se stříká barvou, plastem nebo lepí z fólie. Obvykle je žluté. Pokud však není v kolizi se stávajícím bílým značením (např. na dočasné přeložce při stavbě mostu), je vhodnější použít viditelnější a obvykle trvanlivější značení bílé.

Žluté značení může být použito v odstínu pro trvalé i přechodné použití, více viz standard PPK – PRE.

Veškeré vodorovné značení musí být retroreflexní.

Kadence přerušovaných čar je patrná z jednotlivých schémat.

Vodící čáry č. V 4 mohou mít šířku 12,5 cm.

Příčné čáry č. V 5, V 6a, V 6b musí mít šířku jako stálé vodorovné značky a musí být v celé ploše vyplněny.

Značky č. V 7, V 9a mohou být provedeny jen čarami vyznačujícími obrys značky.

Tvary a velikosti čar a symbolů jsou dle VL 6.3 a TP 133.

Na vodorovné značení smí být použity pouze schválené výrobky (fólie) nebo schválené systémy (kombinace podkladového materiálu a balotiny), které jsou uvedeny v katalogu hmot pro vodorovné značení, viz <https://pjpk.rsd.cz/vodorovne-dopravni-znaceni/>.

Požadavky na přechodné vodorovné značení, jeho pokládku, rušení platnosti, odstraňování, trvanlivost obsahuje standard PPK – PRE. Kontrolní zkoušky se provádějí dle TP 70.

## 8.3 Světelné signály

*Světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály se řídí provoz na pozemních komunikacích nebo se jimi upozorňuje na nutnost dbát zvýšené opatrnosti.*

Více viz § 65 zákona č. 361/2000 Sb.

Při přechodném značení se používají výstražná světla a světelná signalizační zařízení (SSZ, tzv. semaforey).

### Výstražná světla

Používají se zpravidla:

- jako signál č. S 7 na samostatném sloupku,
- jako signál č. S 7 nad neproměnnou standardní značkou,
- jako signál č. S 7 nad proměnnou hranolovou značkou standardní a VLKP,
- jako signál č. S 7 na dopravním kuželu č. Z 1,
- jako signál č. S 7 na zábraně č. Z 2,
- jako signál č. S 7 na směrovací desce č. Z 4,

- jako signál č. S 7 na světelné rampě složená z více světel na vozidle,
- jako signál č. S 8c, S 8d (světelná šipka malá, střední, velká) na vozidle nebo na vozovce; střední a velká šipka zároveň mohou zobrazit světelný kříž č. S 8e a mohou být též zvýrazněny dvěma střídavě blikajícími světly č. S 7
- jako signál č. S 7 na předzvěstném nebo informačním vozíku.

Při přechodném značení na komunikacích s provozem motorových vozidel se smí používat pouze žlutá výstražná světla třídy L8H a L9H dle ČSN EN 12 352. Použití světel jiných tříd nebo světel neodpovídajících požadavkům uvedené normy je zakázáno.

Požadavky na výstražná světla a jejich užití při přechodném značení obsahuje standard PPK – SVE a jeho příloha výkres opakovaných řešení R 110.

Musí být použita světla LED (novější, úsporné a trvanlivé provedení) nebo s halogenovými žárovkami (staré a méně výhodné provedení). Zábleskové výbojky se nesmí používat.

Světla třídy L8H mají průměr cca 200 mm, světla třídy L9H mají průměr cca 300 mm.

Výstražná světla jsou umístěna na vozidlech nebo na konstrukci na vozovce nebo terénu.

Výstražná světla na zábranách č. Z 2 viz kapitola 8.4.

Výstražná světla L8H na směrovacích deskách č. Z 4 při příčné uzávěře se používají v sestavě tří, pěti nebo deseti světel. Přípustné světelné režimy na příčné uzávěře uvádí standard PPK – SVE.

Použití světelných signálů č. S 7 (světelná rampa), S 8c, S 8d, S 8e je uvedeno ve všeobecných schématech 015, 016, 017. Na schématu 017 jsou též zobrazeny přípustné režimy světelné rampy.

Střední světelná šipka se třinácti světly L8H se nesmí používat. Světelný kříž je v takovém provedení možno zobrazit pouze pěti světly, což je nedostatečné.

Na podélných uzávěrách se výstražná světla neužívají.

Při vyvádění celého silničního provozu z hlavní trasy na křižovatce nebo na přivaděč po delší dobu, zejména na směrově rozdělených komunikacích při etapovém ukončení výstavby, může být sada světel L8H užitá i na pevně osazených vodicích tabulích č. Z 3. To platí i pro dočasný nájezd z přivaděče na hlavní trasu. Použije se vždy 10 světel pro daný směr jízdy. Požadavky na světla, radiče, kabely jsou stejné jako u světel na směrovacích deskách. Důležité je správné nasměrování světel k řidičům, při němž se každé světlo nastavuje samostatně.

Světla třídy L8H a L9H jsou nejvýkonnější ve svých kategoriích. Mají ale poměrně malý úhel vyzařování světla. Světla třídy L8H mají rozmezí úhlu se zaručenou svítivostí od osy  $\pm 7,5^\circ$  horizontálně a  $\pm 5^\circ$  vertikálně. Světla třídy L9H mají rozmezí vyzařovacího úhlu pouze  $1,5^\circ$  od osy ve všech směrech. Je tak velmi důležité, aby světla, resp. jejich nosná zařízení (sloupky, směrovací desky, značky) byla správně natočena, aby je řidič viděl co nejvíce kolmo po co nejdelší dobu.

S tím souvisí svislost směrovacích desek. Pokud je na desce připevněno světlo L8H, nesmí mít deska větší odklon od svislice než 1:10, viz standard PPK – PRE. V opačném případě vnímá řidič světlo jako velmi slabé a může ho přehlédnout. Vzhledem k velmi malému úhlu vyzařování u světel L9H pak musí být vždy zajištěna rovnoběžnost osy světla s vozovkou.

Jak je vidět výše, světla třídy L8H mají vertikálně a horizontálně odlišný vyzařovací úhel. Proto je nevhodné používat malou světelnou šipku na vozidle nebo stojanu na vozovce tak, že ji lze přetočením použít i pro druhý směr.

Použití výstražných světel na výstražných, předzvěstných a informačních vozících též obsahuje standard PPK – VOZ.

Vzhledem ke své zastaralosti a rozporu s vyhláškou č. 294/2015 Sb. a ČSN EN 12 352 se kapitola 4 ČSN 73 6021 nepoužívá.

## Světelné signalizační zařízení (SSZ)

Základní pravidla užití světelných signálů stanovují §§ 70, 71 zákona č. 361/2000 Sb.

Světelné signalizační zařízení se při přechodném značení užívá zejména pro řízení provozu v křižovatce, na přechodech pro chodce nebo v místech, kde je takové zúžení vozovky, že vozidla v opačných směrech mohou jet jen střídavě jedním pruhem a není vhodné určení přednosti svítlými dopravními značkami nebo regulace provozu pracovníky s terčem pro střídavý provoz. Detailní údaje ke střídavému provozu uvádí V. díl a VI. díl příručky v kapitolách 4.

Při přechodném značení se užívají přenosná SSZ zpravidla tříbarevné soustavy s plnými kruhovými světly.

SSZ musí splňovat požadavky ČSN EN 12 368, ČSN EN 12 675, ČSN EN 50556, ČSN 73 7042. Poslední z uvedených norem obsahuje národní požadavky k ostatním třem normám.

Pokud je zařízení SSZ napájeno napětím vyšším než 24 V, nesmí být umístěno ve volné šířce komunikace (viz všeobecné schéma 004).

Synchronizace návěstidel může být kabelem, rádiem nebo krystalem (přesnými hodinami).

Řízení návěstidel může být s pevným nebo proměnným signálním plánem.

Synchronizace návěstidel SSZ na vjezdech se provádí pomocí kabelu, rádiového přenosu nebo krystalu.

Základní způsob představuje synchronizace kabelem.

Synchronizace rádiovým přenosem zachovává zpětnou vazbu mezi návěstidly. Nemůže být užitá tam, kde není zaručen přenos rádiových vln, např. v tunelech, členitém terénu apod.

Synchronizace krystalem je vhodná pouze tam, kde je místo se střídavým provozem v celé délce přehledné a není delší než 1000 m. Na rozdíl od předchozích dvou způsobů synchronizace zde chybí zpětná vazba návěstidel, neboť každé pracuje samostatně.

SSZ musí okamžitě automaticky přejít do režimu přerušovaného žlutého světla v případě, že se na světelném signalizačním zařízení vyskytne některá z následujících poruch:

- samovolné zastavení běhu programu,
- nefunkční žárovka červeného světla,
- chybný přenos povelů,
- chybný signální obraz.

Není-li možno režim přerušovaného žlutého světla zabezpečit, musí systém všechna návěstidla vypnout.

Navrhováním SSZ se zabývají TP 81, řízení provozu při střídavém provozu (v uzavírkách) pomocí SSZ obsahuje příloha G těchto TP. Vzhledem k určitým nepřesnostem v příloze G se na komunikacích ve správě ŘSD používá metodika firmy EDIP, která tvoří samostatnou přílohu k V. a VI. dílu příručky.

## 8.4 Dopravní zařízení

Při přechodném značení se používají následující dopravní zařízení:

- dopravní kužel č. Z 1,
- zábrana pro označení uzavírky č. Z 2,
- směrovací deska č. Z 4,
- vodící deska č. Z 5,



- pojízdná uzavírková tabule č. Z 7,
- zastavovací terč pro střídavý provoz č. Z 8d,
- červený praporek,
- plot,
- dočasné svodidlo,
- vodící stěna,
- vodící práh,
- výstražný práh,
- výstražná páska a zarážený sloupek.

### Dopravní kužel (č. Z 1)

*Dopravní kužely umístěné v řadě za sebou podle svého umístění plní funkci podélné čáry souvislé nebo vodící čáry, a to i tehdy, jsou-li umístěny na jiné podélné čáře. Mohou též vymezovat plochu, do níž je zakázáno vjíždět.*

Viz příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Dopravní kužely se zpravidla používají jen na krátkodobých pracovních místech. Vzhledem ke své malé stabilitě při umístění blízko provozu (tlak vzduchu od projíždějících vozidel a úmyslné najíždění velkých vozidel na kužely) nejsou vhodné na dlouhodobých místech.

Lze používat pouze kužely s výškou 0,5 m a 0,75 m.

Kužel o výšce 0,5 m má hmotnost nejméně 1,9 kg, kužel o výšce 0,75 m má hmotnost nejméně 4,0 kg.

Dopravní kužel je rozdělen pěti střídavě červenými a bílými pruhy, přičemž vrchol a základ jsou červené.

Bílá plocha na kuželu je tvořena retroreflexní fólií. Kužely s výškou 0,5 m musí mít fólii nejméně třídy R1 nebo R1A podle ČSN EN 13 422. Kužely s výškou 0,75 m musí mít fólii třídy R2 nebo R2A dle téže normy.

Kužely mohou být jednodílné nebo dvoudílné. Základna musí být upravena tak, aby se povalený kužel nemohl kutálet po vozovce. Kužel je z netříštivého plastu nebo gumy.

Použití kuželů různé velikosti na jednotlivých typech komunikací stanovuje tabulka 9 v kapitole 10.

Pro zvýraznění překážky provozu, výstražných prahů nebo usměrnění provozu může být na dopravním kuželu osazeno výstražné světlo S 7. V takovém případě se musí jednat o světlo třídy L8H, viz kapitola 8.3.

Použití kuželů má vztah pouze k vozidlům, neplatí však pro chodce. Pokud je nutno zabránit vstupu chodců do prostoru ohraničeného kužely (zejména při přecházení vozovky), je nutno za řadou kuželů osadit plot.

Další požadavky na kužely obsahuje standard PPK – PRE.

Další požadavky na výstražné světlo na kuželu obsahuje standard PPK – SVE.

### Zábrana pro označení uzavírky (č. Z 2)

*Zábrana se používá zejména k vyznačení úplné uzavírky pozemní komunikace nebo k vyznačení ohrazení pracoviště.*

Viz příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Zábrana se používá jako příčná uzávěra.

V obci na komunikacích skupiny O1 se zábrana užívá jako dílčí nebo celková počáteční nebo koncová příčná uzávěra na dlouhodobých pracovních místech.

Mimo obec na směrově nerozdělených komunikacích se zábrana užívá jen při použití SSZ.

V ostatních případech mimo obec a na komunikacích skupiny O2 a O3 v obci se zábrana užívá jen pro zdůraznění uzavírky nájezdové větve na křižovatce z křižující silnice nebo přívaděče nebo pro uzavření dílčího průjezdu na odpočívce nebo ČSPH.

Na činné ploše zábrany jsou střídavě červené a bílé pruhy šířky 0,25 m. Krajní pole jsou červená a mají šířku 0,125 až 0,25 m.

Mimo obec a na směrově rozdělených komunikacích skupiny O3 v obci musí být na zábraně retro-reflexní fólie třídy RA2 dle ČSN EN 12 899-1, kolorita je třídy CR2 dle téže normy. Pokud je použita mikroprizmatická fólie, platí pro ni požadavky uvedené v čl. NA.2.6 ČSN EN 12 899-1, třída min. RA2. Požadavky na fólii jsou shodné jako na fólii svislých značek.

V obci na komunikacích skupiny O1, O2 musí být použita fólie nejméně třídy RA1, ostatní požadavky na fólii jsou stejné jako v předchozím odstavci.

Výška činné plochy je 0,2 až 0,25 m. Minimální šířka činné plochy je 1,5 m. Štít zábrany je vyroben z hliníkového nebo pozinkovaného plechu či profilu nebo z plastu.

Zábrany se osazují na sloupky vsazené do podkladních desek. Horní hrana zábrany je ve výšce cca 1 m nad vozovkou.

Zábrana může být zvýrazněna světly třídy L8H upevněnými nad horní hranou zábrany. Nejmenší počet světel jsou tři. Obvykle se užívá pět světel (pro uzavření celého pruhu nebo směru vždy), doporučená vzdálenost mezi nimi je cca 1 m.

Pokud je zábranu možno objet jiným pruhem, blikají střídavě sudá a lichá světla. Pokud je daný směr zcela uzavřen, blikají všechna světla současně.

Kromě výstražných světel nesmějí být na zábranách nebo jejich sloupcích a podkladních deskách umístovány dopravní značky nebo jiná dopravní zařízení, neboť se tím snižuje stabilita při větru.

Zábrany se osazují na stejné sloupky a podkladní desky jako svislé značky.

Alternativně může být činná plocha zábrany č. Z 2 nalepena na díl kovového nebo plastového plotu, viz článek Plot v této kapitole. V takovém případě se jedná o plotovou zábranu se stejným užitím jako běžná zábrana.

Další požadavky na zábrany, sloupky a podkladní desky obsahuje standard PPK – PRE.

[Směrovací deska se šikmými pruhy se sklonem vlevo nebo vpravo \(č. Z 4a, Z 4b\)](#)

[Směrovací deska středová \(č. Z 4c\)](#)

[Směrovací deska se šipkou doleva nebo doprava \(č. Z 4d, Z 4e\)](#)

*Směrovací desky se šikmými pruhy usměřují provoz ve směru sklonu šikmých pruhů.*

*Směrovací deska středová usměřuje provoz po obou stranách desky.*

*Směrovací desky se šipkou usměřují provoz ve směru šipky.*

Viz příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Směrovací desky se používají pro vytvoření příčné uzávěry, podélné uzávěry, převedení provozu, označení bodových závad a podobně zejména na dlouhodobých pracovních místech. Pro zvýšení bezpečnosti však mohou být použity i na krátkodobých místech.

Desky jsou vyrobeny z plastu, jehož barva u jednostranných desek je bílá nebo žlutá, barva plastu u oboustranných desek může být i černá.

Činná plocha fólie má šířku 250 mm a výšku 1000 mm. Sklon a šířka pruhů nebo šipek a jejich umístění na činné ploše odpovídají VL 6.3.

Mimo obec a na směrově rozdělených komunikacích skupiny O3 v obci musí být činná plocha z jednoho kusu retroreflexní fólie třídy RA2 dle ČSN EN 12 899-1. Kolorita odpovídá třídě CR 2 uvedené normy. Pokud je použita mikroprizmatická fólie, platí pro ni požadavky uvedené v čl. NA.2.6 ČSN EN 12 899-1, třída min. RA2. Požadavky na fólii jsou shodné jako na fólii svislých značek.

V obci na komunikacích skupiny O1, O2 musí být použita fólie nejméně třídy RA1, ostatní požadavky na fólii jsou stejné jako v předchozím odstavci.

Na fólii směrovacích desek je možná pouze kombinace bílé a červené barvy. Použití žlutozelené fluorescenční fólie je zakázáno.

Preferují se desky typu Z 4d nebo Z 4e (se šipkou). Stávající desky typu Z 4a nebo Z 4b (se šrafy) mohou být používány do konce jejich technické životnosti.

Na jednom pracovním místě smí být použity desky jen jednoho typu (šrafové, nebo šipkové).

Desky se osazují tak, aby sklon šraf nebo šipky směřoval do prostoru nebo jízdního pruhu, kudy má řidič jet.

Na komunikacích s obousměrným provozem se desky užívají oboustranné. Je nutno dbát, aby řidiči v každém směru jízdy viděli pouze desky se správným sklonem šraf nebo šipek.

Na směrově rozdělené komunikaci v prostoru převádění provozu a v úseku 300 m od něj smí být použity pouze jednostranné desky.

Pokud s deskami manipulují pracovníci stavby, například při průjezdu vozidel stavby podélnou uzávěrou, musí být vždy po skončení pracovní doby zkontrolováno správné natočení desek k požadovanému vedení provozu.

Na příčných uzávěrách jsou směrovací desky doplněny výstražným světlem třídy L8H. Požadavky na světla obsahuje standard PPK – SVE.

Je velmi důležité, aby směrovací desky s výstražnými světly byly natočeny, aby je řidič viděl co nejdříve kolmo po co nejdelší dobu. S tím souvisí svislost směrovacích desek. Pokud je na desce připevněno světlo L8H, nesmí mít deska větší odklon od svislice než 1:10. V opačném případě vnímá řidič světlo jako velmi slabé a může ho přehlédnout. Více viz kapitola 8.3.

Na podélných uzávěrách se světla na směrovacích deskách nepoužívají.

Použití směrovacích desek má vztah pouze k vozidlům, neplatí však pro chodce. Pokud je nutno zabránit vstupu chodců do prostoru ohraničeného směrovacími deskami (zejména při přecházení vozovky), je nutno za řadou desek osadit plot.

Vzdálenosti mezi deskami při podélné uzávěře jsou uvedeny ve schématech.

Za nedílnou součást směrovací desky se považuje podkladní deska, do níž je směrovací deska vsazena čepem. Podkladní deska má hmotnost min. 28 kg. Výška je max. 120 mm, půdorysný rozměr cca 800×400 mm.

V obci na komunikacích skupiny O1 (směrově nerozdělené i rozdělené s dovolenou rychlostí max. 60 km/h) je možno použít i podkladní desky rozměru cca 400×400 mm s hmotností min. 12 kg. Je však nutno posoudit dostatečnou stabilitu Z 4 s podkladní deskou v daném místě,

Další požadavky na směrovací desky a podkladní desky obsahuje standard PPK – PRE.

[Vodící deska se šikmými pruhy se sklonem vlevo nebo vpravo \(č. Z 5a, Z 5b\)](#)

[Vodící deska středová se šikmými pruhy \(č. Z 5c\)](#)

[Vodící deska středová s vodorovnými pruhy \(č. Z 5d\)](#)

*Vodící desky č. Z 5a, Z 5b usměrňují provoz ve směru sklonu šikmých pruhů.*

*Vodící deska č. Z 5c usměrňuje provoz po obou stranách desky.*

*Vodící deska č. Z 5d odděluje jízdní pruhy a plní funkci podélné čáry souvislé.*

Viz příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Vodicí desky č. Z 5a, Z 5b se používají jako podélná uzávěra, zvýraznění okraje vozovky, zvýraznění odpojení a připojení větví nebo pro oddělení protisměrných jízdních pruhů. Výjimečně mohou být použity jako příčná uzávěra, viz tabulka 3 v kapitole 10 a schémata řady DT.

Desky č. Z 5c se používají pouze na začátku rozdělení jízdních pruhů na dva směry, např. při převedení jednoho pruhu na druhý jízdní pás a ponechání druhého jízdního pruhu na původním pásu.

Desky č. Z 5d se nepoužívají.

Vodicí desky jsou z červeného nebo oranžového plastu s činnou plochou z jednoho kusu fólie třídy RA2 dle ČSN EN 12 899-1. Kolorita odpovídá třídě CR 2 uvedené normy. Pokud je použita mikroprizmatická fólie, platí pro ni požadavky uvedené v čl. NA.2.6 ČSN EN 12 899-1, třída min. RA2.

Velikost činné plochy vodicích desek se odvozuje z rozměru směrovacích desek. Podle velikosti činné plochy se rozeznávají čtyři typy vodicích desek, přípustné na komunikacích s provozem motorových vozidel jsou tři.

typ vodicí desky	rozměr fólie [mm]	plocha fólie [m <sup>2</sup> ]	poznámka
I	100×300	0,03	nesmí být užito
II	187,5×500	0,09375	
III	125×500	0,0625	Z 4 s rozměry zmenšenými na 50 %
IV	187,5×750	0,140625	Z 4 s rozměry zmenšenými na 75 %
(směrovací deska Z 4)	(250×1000)	(0,25)	

Možnosti užití desek typu II, III, IV obsahují tabulky 4, 5, 6, 7 v kapitole 10. Vodicí desky typu I se nesmí užit.

Deska je osazena na vodicí práh nebo na samostatnou patku, obojí žluté barvy. Práh nebo patka tvoří nedílnou součást desky. Osazená vodicí deska nesmí mít větší sklon od svislice než 1:5.

Práh má výšku 80 až 100 mm a šířku max. 300 mm. Patka má hmotnost nejméně 12 kg.

Samostatný práh bez vodicích desek se nepoužívá. Jednotlivé díly prahu s osazenými vodicími deskami nesmí být použity samostatně.

Použití vodicích desek má vztah pouze k vozidlům, neplatí však pro chodce. Pokud je nutno zabránit vstupu chodců do prostoru ohraničeného vodicími deskami (zejména při přecházení vozovky), je nutno za řadou desek osadit plot.

Další požadavky na vodicí desky, vodicí práh a patky obsahuje standard PPK – PRE.

### Pojízdná uzavírková tabule (č. Z 7)

*Tabule se používá zejména ke krátkodobému označení překážky provozu na pozemních komunikacích, uzavírky jízdního pruhu nebo statického nebo pohyblivého pracovního místa na pozemní komunikaci.*

*V nezměněné nebo sklopené podobě se tabule použije i pro příjezd k označovanému místu ze stanoviště a pro návrat zpět na stanoviště.*

Viz příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Toto zařízení tvoří příčnou uzávěru na krátkodobých pracovních místech. Kromě rámu s červenými a bílými šrafy obsahuje dopravní značku č. C 4a, resp. C 4b a střední nebo velkou světelnou šipku

doplněnou dvěma světly L9H. Světelná šipka zobrazuje světelný signál č. S 8c, S8d nebo světelný kříž č. S 8e.

Pojízdná uzavírková tabule namontovaná na přívěsné vozidlo se nazývá **výstražný vozík**. Podle použití na různých druzích komunikací se rozlišuje výstražný vozík velký a malý.

Požadavky na výstražné vozíky obsahuje standard PPK – VOZ.

Pokud je pojízdná uzavírková tabule upevněna přímo na motorovém vozidle s celkovou hmotností vyšší než 3,5 t, musí být toto vozidlo vybaveno mobilním tlumičem nárazu (TMA) splňujícím požadavky technické specifikace CEN/TS 16 786 pro třídu rychlosti 100.

Na pojízdné uzavírkové tabule upevněné přímo na motorových vozidlech jsou stejné požadavky jako na štíty výstražných vozíků.

### Zastavovací terč pro střídavý provoz (č. Z 8d)

*Terč slouží k zastavování vozidel k tomu určenou osobou dle § 79 odst. 1 písm. i) zákona, a to zejména při obousměrném provozu v jednom jízdním pruhu při přechodné úpravě provozu na pozemní komunikaci.*

*Terč se užívá tak, že strana se symbolem dopravní značky „Zákaz vjezdu všech vozidel“ směřuje k vozidlům, kterým se dává znamení k zastavení vozidla, a zelená strana směřuje k vozidlům, která mohou pokračovat v jízdě.*

Viz příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

*Znamení k zastavení vozidla se musí dávat včas a zřetelně s ohledem na okolnosti provozu na pozemních komunikacích tak, aby řidič mohl bezpečně zastavit vozidlo a aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.*

Více viz § 79 zákona č. 361/2000 Sb.

Terč je tvořen deskou kruhového tvaru a rukojetí. Na jedné straně terče je symbol svislé dopravní značky č. B 2. Tato strana terče ukládá řidičům povinnost zastavit vozidlo. Druhá strana terče má zelenou barvu s bílým lemem, ta umožňuje pokračovat v jízdě. Požadavky na terč jsou na všeobecném schématu 019.

### Červený praporek

*Překážka provozu na pozemních komunikacích musí být označena tak, aby ji jiný účastník provozu na pozemních komunikacích mohl včas a z dostatečné vzdálenosti upozorovat, například červeným praporkem...*

Více viz § 45 zákona č. 361/2000 Sb.

Praporek se používá zejména ke zvýraznění pokynů pracovníka stojícího před pracovním místem nebo před úzkým či jinak nebezpečným prostorem v průběhu pracovního místa. Pracovník drží praporek šikmo nebo jím pomalu kývá nahoru a dolů.

Praporek má fluorescenční červenou barvu a nahoře a dole bílý kontrastní pás. Je připevněn na rukojeť.

Požadavky na praporek jsou na všeobecném schématu 019, jeho užití je znázorněno například na všeobecném schématu 020, schématu SK 230 a následujících.

### Plot

Slouží pouze jako ochrana chodců před vstupem na staveniště (pracovní místo) nebo před pádem do hloubky.

Plot má obvykle dvě možná provedení:

a) Plot výšky cca 1 až 1,1 m

Skládá se z plastových nebo ocelových pozinkovaných dílů, které mají dole nohy, na jedné boční straně oka a na druhé čepy. Ocelový rám má výplň z drátů nebo trubek, plastový rám má různé možnosti výplní. Dílce mohou stát samostatně nebo být spojeny. U plastového dílu mohou být nohy otočné nebo vsazeny do podkladních desek stejných jako pro osazení sloupků svislých značek.

Plot musí mít dostatečnou stabilitu.

V dolní části musí být vodorovný prvek odpovídající požadavkům na zarážku na slepeckou hůl.

Nohy plotu nebo podkladní desky nesmí zasahovat do průchozího prostoru, neboť představují riziko pro nevidomé a při větším výskytu chodců v úzkém prostoru i pro jiné osoby nebo kočárky.

Plastové ploty s otočnými nohami nesmí být vzhledem k menší stabilitě použity mimo obec.

Pokud jsou díly plotu opatřeny červenými a bílými pruhy odpovídajícími požadavku na zábranu pro označení uzavírky č. Z 2, jedná se o tzv. plotovou zábranu.

b) Plot výšky cca 2 m

Skládá se z ocelových pozinkovaných dílů vzájemně spojených a osazených do patek z betonu nebo recyklovaného plastu. Rám má výplň z drátů. Zejména v obci je nutno dbát, aby patky nezasahovaly do průchozího prostoru, neboť představují riziko pro nevidomé a při větším výskytu chodců v úzkém prostoru i pro jiné osoby nebo kočárky. Většina vyráběných patek umožňuje, aby do nich sloupky plotu byly vsazeny excentricky a patky tak nevyčnívaly do průchozího prostoru.

Plot musí mít dostatečnou stabilitu, případně je nutno osadit vzpěry.

Při instalaci na kratší dobu lze použít i plotovou zábranu s výškou cca 1 m, viz zábrana č. Z 2.

Pokud je třeba, aby byl plot dostatečně viditelný pro řidiče, musí být před ním řada dopravních kuželů nebo směrovacích desek.

### Dočasné svodidlo

Používá se pro:

- oddělení protisměrných jízdních pruhů,
- oddělení provozu od pracovního místa,
- ochranu provozu před nárazem do překážek nebo před pádem vozidla do hloubky.

Dočasné svodidlo může být ocelové, ocelobetonové nebo betonové.

Požadavky na dočasná svodidla a bližší údaje o jejich použití obsahuje Provozní směrnice č. 10.

### Vodicí stěna

Používá se pro:

- oddělení dopravy od pracovního místa,
- oddělení protisměrných pruhů,
- zabránění vjezdu na určitá místa (na parkovištích),
- vytvoření dopravních ostrůvků.

Při přechodném značení se používají pouze mobilní vodicí stěny dle TP 156.

Stěna nemá záchytnou funkci, nesmí být použita jako dočasné svodidlo.

Používá se pouze v obci na osvětlených komunikacích skupiny O1, O2 (vyjma silnice pro motorová vozidla) s dovolenou rychlostí nejvýše 50 km/h.

Stěna je zpravidla z dutých plastových červených a bílých dílů položených na vozovku nebo terén a vzájemně spojených. Výška je min. 0,5 m. Díly mohou být pro zvýšení stability naplněny vodou.

Další požadavky na mobilní vodící stěny obsahují TP 156.

### Vodící práh

Viz vodící desky.

### Výstražný práh

Používá se jako předzvěst pro varování před příčnou uzávěrou na krátkodobém stabilním pracovním místě.

Před dlouhodobým pracovním místem se výstražný práh nepoužívá; při delším přejíždění vozidly totiž dochází k jeho posunu po vozovce a opakované rovnání do správné polohy je pro pracovníky nebezpečné.

Je tvořen žlutým pásem z plastu o rozměrech cca 2,0×0,23 m a výšce 30 mm opatřeným na jedné delší straně odrazkami.

Pokládá se ve skupině tří kusů vzdálených od sebe 5 m na vozovku nebo na zpevněnou krajnici ve vzdálenosti 150 m před příčnou uzávěrou. Při jejich přejetí je řidič hlukem a vibracemi upozorněn na neobvyklou situaci a má ještě čas zastavit nebo přejet do jiného pruhu.

Výstražné prahy jsou vždy doplněny kuželem se světlem nebo malou světelnou šipkou.

Požadavky na výstražný práh obsahuje standard PPK – PRE.

### Výstražná páska a zarážený sloupek

Páska je velmi jednoduchý a snadno instalovatelný prvek pro ohraničení prostoru, do něhož je zakázáno vstupovat. Zároveň však vzhledem ke svému provedení je velmi snadno poškoditelná. Pokud je přetržena (větrem, předřením, vzdálením nosných prvků od sebe, vandaly), je již zpravidla nepoužitelná a nefunkční a konce vlající na chodník nebo do vozovky tak maximálně tvoří překážku provozu. Proto by měla být používána skutečně jen krátkodobě.

V praxi běžné řešení, kdy zhotovitel pro ohrazení výkopu použije plotové zábrany vzdálené více metrů od sebe a na volné místo mezi nimi jen natáhne výstražnou pásku, je velmi nebezpečné. Páska nesmí být použita pro ohraničení výkopů nebo šachet bez poklopů.

Doporučuje se, aby úřad vydávající stanovení přechodné úpravy provozu možnost použití pásky výslovně připustil nebo naopak zakázal.

Na komunikacích mimo obec a na směrově rozdělených komunikacích s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h v obci a v místech bez veřejného osvětlení je použití výstražné pásky zakázáno.

Páska se osazuje do výšky cca 1 m nad terénem. Je z plastu, s oboustrannými červenými a bílými kolmými nebo šikmými pruhy o délce 100 až 200 mm. Šířka pásky je min. 75 mm.

Zarážený sloupek slouží pro upevnění pásky. Je z tyčové oceli průměru min. 14 mm a výšky po zarážení do terénu cca 1 m. Pro uchycení pásky je na něm navařeno oko. Na sloupku nesmí být ostré hrany nebo otřepy.

Sloupek nesmí být použit na vozovce nebo těsně u používaných chodníků, cyklostezek a jiných prostorů pro chodce a cyklisty.

## Nepoužívaná dopravní zařízení

Při přechodném značení se **nepoužívají** následující dopravní zařízení:

Vodící tabule č. Z 3  
Zvýrazňující deska č. Z 6a, Z 6b  
Dopravní knoflíky č. Z 10  
Vodící obrubník

### Vodící tabule (č. Z 3)

*Vodící tabule označuje zejména nebezpečnou zatáčku, v níž musí řidič výrazně snížit rychlost jízdy, a usměrňuje provoz ve směru šipek.*

*Pokud je nutno na zatáčku zvláště upozornit, může být bílá barva nahrazena žlutozelenou fluorescenční barvou.*

*Tabule může být i v provedení jedné šipky nebo sestavy jednotlivých šipek umístěných za sebou.*

Viz příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Vodící tabule se při přechodném značení zpravidla nepoužívá, mimo obec je její použití zakázáno. Plně ji nahrazují směrovací desky č. Z 4

### Velká zvýrazňující deska (č. Z 6a), malá zvýrazňující deska (č. Z 6b)

*Zvýrazňující desky zvýrazňují nebo nahrazují podélnou čáru souvislou zpravidla přechodného vodorovného dopravního značení.*

Viz příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Použití zvýrazňujících desek při přechodném značení je vzhledem k jejich malé velikosti a nutnosti lepit je nebo přišroubovat na vozovku zakázáno.

### Dopravní knoflík č. Z 10

*Knoflíky doplňují nebo zvýrazňují vodorovné dopravní značky.*

*Dopravní knoflíky doplňující podélnou čáru nebo vodící čáru jsou barvy bílé. Na mostech a úsecích se zvýšeným nebezpečím častého výskytu náledí lze užít i knoflíky barvy modré.*

*Náhradou za podélnou čáru přechodného vodorovného dopravního značení lze užít sestavy dopravních knoflíků barvy žluté nebo oranžové.*

Viz příloha č. 10 k vyhlášce č. 294/2015 Sb.

Dopravní knoflíky je pro přechodné značení zakázáno používat. Mají poměrně malou životnost, nedostatečnou viditelnost, tlakem kol vozidel poškozují vozovku a po odstranění nechávají dlouhodobé stopy na vozovce.

### Vodící obrubník

Skládá se z červených a bílých dílů z recyklované gumy nebo plastu, které mají na jedné straně čep a na druhé vybrání. Spojení dílů k sobě je možné ve značně širokém úhlu, lze tak vytvořit vodící linii s tvarem dle potřeby. Jeden díl má rozměry cca 600×160×160 mm.

Vzhledem k nereflexnímu provedení a malé výšce je vodící obrubník nevhodný pro přechodné značení. Mimo obec a na směrově rozdělených komunikacích v obci s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h je jeho užití zakázáno.

Je však vhodný jako dočasná nebo trvalá stavební úprava, zejména po vyplnění ohraničeného prostoru štěrkem nebo betonem, pro vytvoření dopravních ostrůvků, chodníků, úprav v prostoru křižovatek nebo parkovacích stání v obci.



## 9. Bezpečnost práce, výstražné oděvy, oranžové majáky, vozidla

### Bezpečnost práce

Práce na komunikaci za provozu obecně, ale zejména zřizování a rušení pracovních míst je velmi nebezpečná činnost. Přes všechna přijatá opatření zde stále hrozí riziko nehody způsobené nepozorným řidičem. Silničář je jedno z nejvíce rizikových povolání. Například v letech 2011 až 2022 bylo na úsecích dálnic ve správě SSÚD (asi tři čtvrtiny dálniční sítě) jen na krátkodobých pracovních místech zraněno lehce 37, těžce 38 a smrtelně 5 pracovníků ŘSD a cizích firem.

*Zaměstnavatel je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce.*

*Zaměstnavatel je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodné organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům.*

Viz § 101 a násl. zákona č. 262/2006 Sb. (zákoník práce).

Nalezená a vyhodnocená rizika je nutno odstranit nebo snížit jejich závažnost.

Z hodnocení rizik práce na komunikaci za provozu, zejména při zřizování a rušení pracovních míst, vyplývá, že pravděpodobnost rizika dopravní nehody je velmi častá až trvalá a že následky tohoto rizika mohou být smrtelné zranění nebo trvalá invalidita. Práce na komunikaci za provozu je tak považována za práci se zvýšeným rizikem.

*Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti a aby zaměstnanci na pracovišti se zvýšeným rizikem nepracovali osamocně bez dohledu dalšího zaměstnance, pokud jejich ochranu nezajistí jinak.*

Viz § 5 zákona č. 309/2006 Sb.

Pracují-li současně alespoň dva pracovníci, vykonávají vzájemný dohled a mohou se včas upozornit na případné nebezpečí. Pokud je to možné, vždy jeden pracovník více sleduje provoz. Zejména to platí pro pěší pracovníky při práci v jízdním pruhu, silniční nebo dálniční asistenci a zřizování nebo rušení pracovních míst.

Podle vyhodnocení rizik lze určit při práci za provozu i stálý dozor (viz též schéma 020).

I když nelze nehodám zcela zabránit, dodržováním zásad uvedených v této příručce, sledováním provozu, předvídáním a užitím zdravého rozumu lze počet nehod a jejich následky snížit.

Rozhodně neplatí, že zpevněná krajnice se rovná bezpečné místo pro práci. Čím dál více roste počet nehod s vozidly údržby stojícími na relativně široké krajnici (2,75 m včetně vodicí čáry) na dálnici. Dokonce je v posledních letech počet nehod na krajnici na dálnicích vyšší než počet nehod v pravém pruhu.

Pracovní postupy při zřizování, změně a rušení pracovních míst a osnovu technicko-právního a dopravně-bezpečnostního školení obsahuje VIII. díl této příručky. V něm je například zobrazeno správné natočení pracovníků k provozu, příchod k vozidlu, natočení kol stojícího vozidla, pokládka a sběr různých prvků přechodného značení atd.

Pracovníci vždy musí použít výstražné oděvy. Musí být proškoleni nejen z hlediska technologie zřizování a rušení pracovního místa (správná instalace značek, zařízení, signálů), ale též z hlediska BOZP. Doporučenou obecnou osnovu školení pracovníků obsahuje VIII. díl.

Zejména na směrově rozdělených komunikacích je vhodnější místo vozidla se světelnou šipkou nebo rampou použít tažné nebo ochranné vozidlo s výstražným vozíkem. Konstrukce vozíku totiž zabezpečuje, že vozík dostatečně funguje i jako tlumič nárazu.

Zakázané použití vozidel a vozíků viz kapitola 4.

Typové technologické postupy při práci na komunikaci za provozu na komunikacích ve správě ŘSD jsou uvedeny v Provozní směrnici ŘSD č. 2, 3, 4, 5. Doplnující požadavky na plánovaná noční pracovní místa na směrově rozdělených komunikacích jsou v Provozní směrnici č. 9.

Statistika nehod vydávaná policií ČR většinou neobsahuje údaje, zda se jednalo o práci za provozu, nelze zjistit ani údaje o použitých prvcích pro značení. Přibližně polovina nehod pak ve statistice vůbec není evidována, neboť byla řešena jen formulářem záznamu o nehodě (euroformulář). V Česku tak neexistuje žádná kompletní a oficiální statistika nehod při práci na komunikaci za provozu.

Podle výše uvedených Provozních směrnic č. 2 až 5 musí být všechny nehody při práci za provozu na komunikacích ve správě ŘSD hlášeny provoznímu úseku GŘ ŘSD. To platí jak pro vlastní složky ŘSD, tak pro cizí firmy. Provozní úsek GŘ ŘSD vede vlastní statistiku nehod při práci na komunikaci na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD a vydává standardy a metodické materiály pro zvýšení bezpečnosti práce v tomto oboru.

Při tvorbě této příručky byly pro zvýšení bezpečnosti pracovníků i uživatelů komunikací využity poznatky získané vyhodnocením přibližně 700 nehod při práci na dálnici za provozu.

Statistika ŘSD však představuje jen velmi malou část ze skutečného počtu nehod při práci za provozu v celém Česku. Pro snížení počtu a následků nehod při práci za provozu se doporučuje konzultovat s provozním úsekem GŘ ([michal.prasil@rsd.cz](mailto:michal.prasil@rsd.cz)) závěry z nehod a přijatá opatření i na komunikacích jiných správců. Stále platí: Není statistika → není problém, není problém → není co řešit, není co řešit → není důvod vymýšlet bezpečnější postupy a utrácet peníze za lepší vybavení.

## Výstražné oděvy

*Oděvními doplňky jsou blůza, kabát, tričko, vesta nebo kalhoty fluorescenční žluté nebo fluorescenční oranžovo-červené barvy doplněné retroreflexními pásy (dále jen „výstražný oděv“). Retroreflexní pásy a fluorescenční plochy musí být na výstražném oděvu vhodně umístěny a provedeny v dostatečné ploše. Tyto podmínky jsou splněny, odpovídá-li výstražný oděv požadavkům ČSN EN ISO 20 471.*

*Vzory výstražných oděvů jsou vyobrazeny v příloze č. 12 k této vyhlášce.*

*Osoba vykonávající práce spojené se správou, údržbou, měřením, opravami a výstavbou pozemní komunikace nebo k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jsou-li tyto činnosti vykonávány při zachování provozu na dotčené části pozemní komunikace, musí mít na sobě oblečen výstražný oděv.*

Viz § 19 a § 20 vyhlášky č. 294/2015 Sb.

Je nutno poznamenat, že příloha č. 12 vyhlášky neuvádí vzory, ale pouze příklady výstražných oděvů. I výčet oděvních doplňků ve vyhlášce je nutno brát jako neúplný, neboť například není jednoduchá definice rozdílů mezi blůzou, bundou, parkou, kabátem. Výrobci výstražných oděvů uvádějí u vzhledově obdobných výrobků různé názvy. Z hlediska viditelnosti pracovníka na komunikaci je nepodstatné, který ze zmíněných oděvů má na sobě, pokud mají všechny stejnou třídu výstražnosti. Je tak nutno především přihlížet ke splnění požadavků normy pro příslušnou třídu výstražného oděvu.

V národní příloze ČSN EN ISO 20 471 jsou uvedeny doporučené třídy výstražných oděvů pro různé použití.

Požadavky na výstražné oděvy při práci na komunikaci jsou následující:

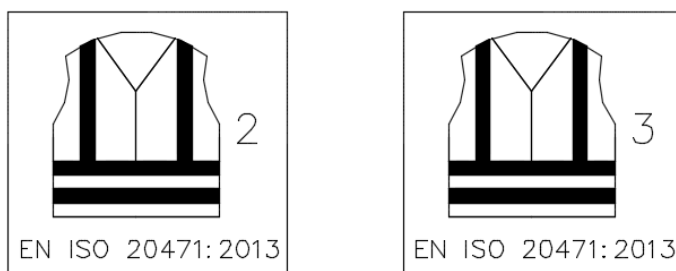
„Všechny osoby provádějící práci na komunikaci za provozu na komunikacích musí být vybaveny oděvem s vysokou viditelností (výstražným oděvem) a musí tento oděv používat. Výstražné oděvy musí vyhovovat požadavkům ČSN EN ISO 20 471, přičemž za výstražné

oděvy se považují kombinéza, kabát, plášť, bunda, vesta, tričko, mikina, dlouhé kalhoty nebo kalhoty po kolena.

Všichni dělníci (včetně geodetů) pohybující se na komunikaci za provozu mimo označené pracovní místo, tj. i při zřizování, změně nebo rušení pracovního místa, musí mít na sobě výstražný oděv třídy 3 dle ČSN EN ISO 20 471. Pouze při velmi teplém počasí při nesnížené viditelnosti mohou dělníci použít výstražný oděv vzoru B2 dle výkresu opakovaných řešení ŘSD R 83.

Všichni dělníci na komunikaci za provozu pohybující se v označeném pracovním místě musí mít na sobě výstražný oděv nejméně třídy 2 dle ČSN EN ISO 20 471.

Všichni techničtí pracovníci na komunikaci za provozu v označeném pracovním místě i mimo označené pracovní místo musí mít na sobě výstražný oděv nejméně třídy 2 dle ČSN EN ISO 20 471.



*Příklad označení třídy na štítku výstražného oděvu*

Zaměstnanci ŘSD musí použít výstražný oděv v barvách a provedení podle příslušného vzoru na výkresu opakovaných řešení ŘSD R 83.

Cizí zaměstnanci mohou použít výstražné oděvy v jiné barvě nebo barevné kombinaci dle ČSN EN ISO 20 471, než stanovuje výkres R 83. Pokud bude dodržena třída oděvu, mohou být menší části oděvu provedeny z tmavého materiálu (např. konce rukávů nebo spodní část bundy).

Případná vyšší třída výstražného oděvu cizích zaměstnanců, než je uvedeno ve druhém, třetím a čtvrtém odstavci je záležitostí vyhodnocení rizik ohrožení života a poškození zdraví zaměstnanců těchto organizací. Obdobně je záležitostí vyhodnocení rizik použití případné nižší třídy výstražného oděvu při práci na staveništi mimo komunikaci za provozu.

Je zakázáno používat silně zašpiněné výstražné oděvy, oděvy s odřenými či utrženými retro-reflexními pásy a podobně nefunkční vybavení. Jako pomůcku pro určení nutnosti výměny výstražného oděvu lze využít metodickou pomůcku ŘSD Minuta pro bezpečnost č. 4 – Použitelnost výstražných oděvů (dostupné na:

<https://www.rsd.cz/web/quest/technicke-dokumenty/ppk-a-dopravni-znaceni#zalozka-prechodne-znaceni>).

Pracovníci mají vždy nosit výstražné oděvy zapnuté. To je důležité jak z hlediska denní a noční viditelnosti, tak z hlediska možnosti zachycení pohyblivými prvky mechanizace a nástrojů.

### Oranžové majáky

*Řidič vozidla vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy smí tohoto světla užívat jen tehdy, mohla-li by být jeho jízdou nebo pracovní činností ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Jestliže to vyžaduje pracovní činnost tohoto vozidla, není jeho řidič povinen dodržovat ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích uvedených v § 4 písm. c), § 7 odst. 1 písm. b), § 11 odst. 2, § 12 odst. 1, 2 a 4, § 13, § 14 odst. 1 a 2, § 18 odst. 2 písm. b),*

§ 22 odst. 3, § 24 odst. 4 písm. a), c), d), e), f) a g), § 25 odst. 1, 2 a 3, § 26 odst. 3, § 27, § 28 odst. 2, § 30, 36, 37 a § 39 odst. 4 a 5; je však povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Řidiči ostatních vozidel musí vozidlu podle odstavce 1 umožnit jízdu nebo pracovní činnost a podle okolností snížit rychlost jízdy, popřípadě i zastavit vozidlo.

Viz § 42 zákona č. 361/2000 Sb.

Zvláštní výstražné světlo oranžové barvy (oranžový maják nebo oranžová majáková rampa) umístěné na vozidle je významný prvek při označování pracovních míst. Oranžový maják nebo majáková rampa vyjadřuje zvláštní povahu vozidel použitých při práci na komunikaci za provozu a jejich postavení vůči ostatním účastníkům provozu na komunikaci. Použití majáků a majákových ramp dává řidičům těchto vozidel určitá práva, ostatním řidičům naopak ukládá povinnosti.

Velmi stručně – řidič vozidla se zapnutým oranžovým majákem, pokud to vyžaduje jeho pracovní činnost:

- nemusí se řídit dopravními značkami,
- smí jet po krajnici,
- mimo obec i v obci může jet v jakémkoliv pruhu, včetně vyhrazeného,
- může jet po tramvajovém pásu nebo vlevo od nástupního ostrůvku,
- může jet velmi pomalu,
- může se otáčet a může couvat na místech, kde je to jinak zakázáno (Pozor – ani vozidlo s oranžovým majákem se nesmí otáčet na světelně řízené křižovatce!),
- může zastavit a stát na místech, kde je to jinak zakázáno,
- nemusí použít výstražný trojúhelník,
- nemusí dát znamení o změně směru jízdy,
- může na dálnici zastavit, stát, couvat, jet v protisměru, vjíždět na střední dělicí pás,
- může vjet do obytné, pěší a cyklistické zóny atd.

Oranžový maják nebo majáková rampa představuje základní – formální označení. Protože však viditelnost i majákové rampy například proti nízkému slunci na horizontu je značně malá a pomalu jedoucí nebo stojící pracovní vozidlo v jízdním pruhu může ohrozit bezpečnost provozu i bezpečnost pracovníků, používají se současně s oranžovými majáky doplňkové výstrahy. Jedná se například o světelnou rampu nebo světelnou šipku (viz kapitola 8.3), u vozidel ŘSD také retroreflexní polepy. To platí zejména pro vozidla tvořící příčnou uzávěru.

Zatímco oranžový maják nebo majáková rampa může svítit na vozidle samostatně, světelná rampa nebo světelná šipka osazená přímo na motorovém vozidle musí svítit vždy společně s oranžovým majákem nebo majákovou rampou.

Pouze pokud vozidlo s výstražným nebo předzvěstným vozíkem v činnosti není v pohybu, nemusí mít zapnuto oranžový maják nebo majákovou rampu. Je to však vhodné.

Je samozřejmé, že oranžové majáky nesmí být zapnuty při běžné jízdě, i když se jedná o přesun na pracoviště, pokud se například nejedná o pomalé vozidlo. To platí i pro komunální vozidla, odtažkovky vezoucí osobní auto apod.

Majáky a majákové rampy musí být třídy nejméně TA1 a musí mít homologaci podle předpisu OSN č. 65 a OSN č. 10. Doporučuje se, aby byly v provedení LED a bez mechanických pohyblivých prvků. Mód blikání musí odpovídat předpisu OSN č. 65.

Požadavky na umístění, ovládání a schválení oranžových majáků a majákových ramp stanovuje vyhláška č. 153/2023 Sb.

Doplňkové požadavky na provedení, ovládání a umístění majáků a majákových ramp na vozidlech ŘSD obsahuje Provozní směrnice č. 7.

*Je-li nutné upozornit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích na hrozící nebezpečí, zejména v případech, kdy je nutné náhle snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo, dává řidič světelné výstražné znamení zapnutím výstražného světelného zařízení.*

*Výstražné znamení se užívá jen po dobu nezbytně nutnou.*

Viz § 31 zákona č. 361/2000 Sb.

Použití výstražných směrových světel (varovných blinkrů) dle § 31 zákona na pracovním místě místo oranžových majáků nebo současně s oranžovými majáky je zakázáno; jedná se o přestupek proti pravidlům silničního provozu.

Navíc výstražná směrová světla nedávají řidiči pracovního vozidla žádnou výjimku z pravidel silničního provozu. Nevyjadřují zvláštní povahu tohoto vozidla ani jeho postavení vůči ostatním účastníkům provozu.

### Barva vozidel

Pro zvýšení viditelnosti má mít vozidlo použité pro práci na komunikaci za provozu barvu oranžovou, žlutozelenou, žlutou nebo jiný světlý a výrazný odstín.

Požadavky na barevnou úpravu vozidel ŘSD obsahuje Provozní směrnice č. 7.

### Retroreflexní polepy

Červenobílé retroreflexní polepy výrazně zvyšují viditelnost vozidel při práci na komunikaci za provozu. Jejich použití je předepsáno ve většině evropských zemí.

Mezinárodní předpis OSN č. 48 i vyhláška č. 153/2023 Sb. obecně považují retroreflexní fólie za světelná zařízení vozidel a výrazně omezují možnosti jejich použití. U vozidel kategorie M1 jsou pak přímo zakázány.

Pokud se ale jedná o vozidla přímo určená pro práci na komunikaci za provozu, je pro ně možno v Česku schválit použití retroreflexních polepů za podmínky jejich přetypování (schválení přestavby) a současně udělení výjimky. Toto schválení je nutno řešit s Ministerstvem dopravy nebo firmou zabývající se přestavbami vozidel pro zvláštní určení.

Fólie použité na vozidla musí být homologovány podle předpisu OSN č. 104.

Požadavky na retroreflexní polepy vozidel ŘSD obsahuje Provozní směrnice 7.

## 10. Tabulky

Tato kapitola obsahuje kompletní tabulky, jejichž části jsou uvedeny v jednotlivých dílech příručky.

Tabulka 1	Minimální délka bezpečnostní zóny B podle schémat 002, 003 na krátkodobých pracovních místech, pokud je příčná uzávěra tvořena vozidlem					
	O			S	C	D
	komunikace s provozem motorových vozidel v obci					
	směrově nerozdělené i rozdělené s dovolenou rychlostí max. 60 km/h (O 1)	směrově nerozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h (O 2)	směrově rozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h a max. 90 km/h (O 3)	směrově nerozdělené komunikace mimo obec	směrově rozdělené komunikace mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h	dálnice; směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h
výstražný vozík připojený k vozidlu s pohotovostní hmotností min. 7,5 t (ochranné vozidlo) *)	5 m	15 m  30 m na čtyřpruhu	30 m	10 m  30 m na čtyřpruhu	30 m	50 m
výstražný vozík připojený k vozidlu s pohotovostní hmotností menší než 7,5 t (pracovní nebo tažné vozidlo) nebo vozidlo téže hmotnosti s výbavou dle tabulky 3	5 m	15 m  30 m na čtyřpruhu	50 m	15 m  30 m na čtyřpruhu	50 m	100 m **)
výstražný vozík odpojený	5 m	15 m  30 m na čtyřpruhu	50 m	25 m  50 m na čtyřpruhu	100 m	100 m

\*) Vozidlo s pohotovostní hmotností 7,5 t a vyšší nesmí být použito jako ochranné, pokud není připojeno k výstražnému vozíku nebo není vybaveno pojízdným tlumičem nárazu (TMA) odpovídající třídy. Vybavení vozidla pouze světelnou šipkou nebo světelnou rampou nestačí

\*\*\*) Nesmí být použito pro pohyblivou příčnou uzávěru v jízdnicích pruzích. Výjimka viz schéma DM 210.

Tabulka 2	Minimální délka některých prvků plánovaných pracovních míst podle schématu 002					
	O			S	C	D
	komunikace s provozem motorových vozidel v obci					
	směrově nerozdělené i rozdělené s dovolenou rychlostí max. 60 km/h (O 1)	směrově nerozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h (O 2)	směrově rozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h a max. 90 km/h (O 3)	směrově nerozdělené komunikace mimo obec	směrově rozdělené komunikace mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h	dálnice; směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h
min. délka příčné uzávěry A pro uzavření jednoho pruhu, pokud je tvořena kužely nebo směrovacími deskami	5 – 15 m *)  příčný odstup mezi prvky 0,6 – 1 m	15 – 30 m při jednom pruhu v daném směru *)  30 m při více pruzích v daném směru (***)	50 m  krajnice nebo přípojovací pruh 5× Z 4  průběžný pruh 10× Z 4 (**)	15 – 30 m při jednom pruhu v daném směru *)  30 m při více pruzích v daném směru (***)	50 m krajnice nebo přípojovací pruh, 5× Z 4  100 m průběžný pruh, 10× Z 4 (**)	50 m krajnice nebo přípojovací pruh, 5× Z 4  100 m průběžný pruh, 10× Z 4 (**)
min. délka bezpečnostní zóny B, pokud není příčná uzávěra tvořena vozidlem	5 – 15 m *)	15 m	50 m (min. 30 m) †)	15 m při jednom pruhu v daném směru  30 m při více pruzích v daném směru	100 m	100 m
délka mezi koncem pracovního místa C a začátkem koncové uzávěry F	obousměrné 5 m jednosměrné 0 m	5 m	10 m	5 m	20 m	20 m u řady DK 30 m u řady DD
délka koncové uzávěry F	obousměrné 5 m jednosměrné 0 m	5 m	10 m	10 m	20 m	20 m

\*) Délka podle typu komunikace (význam, hustota provozu...) a reálné rychlosti

\*\*\*) Pro příčnou uzávěru smí být použity pouze směrovací desky se světly L8H

\*\*\*) Musí být použito nejméně 5 kuželů nebo směrovacích desek

†) Délka standardně 50 m. Při nedostatku místa možno zkrátit na 30 m při současném snížení rychlosti na max. 60 km/h

Tabulka 3	Minimální přípustné prvky pro příčnou uzávěru na plánovaných pracovních místech					
	O			S	C	D
	komunikace s provozem motorových vozidel v obci					
	směrově nerozdělené i rozdělené s dovolenou rychlostí max. 60 km/h (O 1)	směrově nerozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h (O 2)	směrově rozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h a max. 90 km/h (O 3)	směrově nerozdělené komunikace mimo obec	směrově rozdělené komunikace mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h	dálnice; směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h
krátkodobé místo	kužel min. 0,5 m směrovací deska vozidlo s rampou vozidlo se šípkou výstražný vozík malý	kužel min. 0,5 m + první kužel se světlem L8H (na dvoupruhu a třípruhu) směrovací deska vozidlo s rampou vozidlo se šípkou výstražný vozík malý	vozidlo se šípkou výstražný vozík malý	kužel min. 0,5 m + první kužel se světlem L8H (na dvoupruhu a třípruhu) směrovací deska vozidlo s rampou vozidlo se šípkou výstražný vozík malý	vozidlo se šípkou doplněnou dvěma světly L9H výstražný vozík malý	výstražný vozík velký  kužel 0,75 m *) vodící deska min. typ III *)
dlouhodobé místo	zábrana Z 2 se světly L8H **) sada Z 4 se světly L8H (***)	sada Z 4 se světly L8H	sada Z 4 se světly L8H	zábrana Z 2 se světly L8H **) sada Z 4 se světly L8H (***)	sada Z 4 se světly L8H	sada Z 4 se světly L8H

\*) Přípustné pouze s doplněním dalšími prvky u dálničních tunelů při převádění dopravy – viz řada schémat DT

\*\*) Viz příslušná schémata OD nebo SD; světla L8H se použijí dle potřeby

\*\*\*) Při užití SSZ se světla L8H použijí dle potřeby



Tabulka 4	Minimální přípustné prvky pro podélnou uzávěru na plánovaných pracovních místech					
	O			S	C	D
	komunikace s provozem motorových vozidel v obci					
	směrově nerozdělené i rozdělené s dovolenou rychlostí max. 60 km/h (O 1)	směrově nerozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h (O 2)	směrově rozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h a max. 90 km/h (O 3)	směrově nerozdělené komunikace mimo obec	směrově rozdělené komunikace mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h	dálnice; směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h
krátkodobé místo	kužel min. 0,5 m směrovací deska vodicí deska min. typ III plastová vodící stěna	kužel min. 0,5 m směrovací deska vodicí deska min. typ III	kužel 0,75 m směrovací deska vodicí deska min. typ III	kužel min. 0,5 m směrovací deska vodicí deska min. typ III	kužel 0,75 m směrovací deska vodicí deska min. typ III vodicí deska typ II, IV *)	kužel 0,75 m směrovací deska vodicí deska min. typ III vodicí deska typ II, IV *)
dlouhodobé místo	směrovací deska vodicí deska min. typ III plastová vodící stěna dočasné svodidlo vysoké betonové svodidlo	směrovací deska dočasné svodidlo vysoké betonové svodidlo	směrovací deska dočasné svodidlo vysoké betonové svodidlo	směrovací deska dočasné svodidlo vysoké betonové svodidlo	směrovací deska vodicí deska min. typ III **) dočasné svodidlo vysoké betonové svodidlo	směrovací deska vodicí deska min. typ III **) dočasné svodidlo vysoké betonové svodidlo

\*) Plánované noční pracovní místo, viz Provozní směrnice č. 9

\*\*) Přípustné jen v určitém prostoru pracovního místa – viz konkrétní schémata

Tabulka 5	Minimální šířka bočního bezpečnostního odstupu (BO) na krátkodobých pracovních místech					
	nejvyšší dovolená rychlost					
prvek podélné uzávěry	30 km/h	40 km/h	50 km/h	60 km/h	80 km/h	100 km/h
dopravní kužel	40 cm	50 cm	60 cm	80 cm	100 cm	—
směrovací deska ***)	40 cm	50 cm	60 cm	80 cm	100 cm	—
vodicí deska typ IV *) (fólie 187,5×750 mm) samostatná	40 cm	50 cm	60 cm	80 cm	100 cm	—
vodicí deska typ II *) (fólie 187,5×500 mm) samostatná	40 cm	50 cm	60 cm	100 cm	100 cm	—
vodicí deska typ III (fólie 125×500 mm) samostatná nebo na vodicím prahu	60 cm	70 cm	80 cm	90 cm	100 cm	—
plastová vodicí stěna s výškou min. 0,5 m **)	30 cm	40 cm	50 cm	—	—	—

\*) Na dálnici a na směrově rozdělené komunikaci s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h pro noční pracoviště, viz Provozní směrnice ŘSD č. 9 (PS 9)

\*\*) Přípustné pouze na osvětlené komunikaci v obci s rychlostí max. 50 km/h mimo SMV

\*\*\*) Výjimka se zvýšeným rizikem viz schéma 020

Tabulka 6	Minimální šířka bočního bezpečnostního odstupu (BO) na dlouhodobých pracovních místech					
	nejvyšší dovolená rychlost					
prvek podélné uzávěry	30 km/h	40 km/h	50 km/h	60 km/h	80 km/h	100 km/h
směrovací deska ***)	40 cm	50 cm	60 cm	80 cm	100 cm	—
vodicí deska typ IV (fólie 187,5×750 mm) nebo typ II (fólie 187,5×500 mm) samostatná nebo na vodicím prahu	40 cm	50 cm	60 cm	80 cm	100 cm	—
vodicí deska typ III (fólie 125×500 mm) samostatná nebo na vodicím prahu	60 cm	70 cm	80 cm	90 cm	100 cm	—
plastová vodicí stěna s výškou min. 0,5 m **)	30 cm	40 cm	50 cm	—	—	—
dočasné svodidlo pro podélné oddělení provozu od pracoviště (oblast IV podle tabulky 1 Provozní směrnice č. 10)	30 cm *)	40 cm *)	50 cm *)	60 cm *)	pracovní šířka svodidla	—

\*) Platí pouze pro svodidlo, které má při úrovni zadržení T3 pracovní šířku max. W3. U svodidel s větší pracovní šířkou při úrovni zadržení T3 se hodnota bočního bezpečnostního odstupu při všech rychlostech rovná pracovní šířce

\*\*) Přípustné pouze na osvětlené komunikaci v obci s rychlostí max. 50 km/h mimo SMV

\*\*\*) Výjimka se zvýšeným rizikem viz schéma 020

<b>Tabulka 7</b>	<b>Oddělení protisměrných jízdních pruhů v pracovním místě</b>					
	O			S	C	D
	komunikace s provozem motorových vozidel v obci					
	směrově nerozdělené i rozdělené s dovolenou rychlostí max. 60 km/h (O 1)	směrově nerozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h (O 2)	směrově rozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h a max. 90 km/h (O 3)	směrově nerozdělené komunikace mimo obec	směrově rozdělené komunikace mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h	dálnice; směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h
krátkodobé	kužel min. 0,5 m směrovací deska vodicí deska min. typ III žluté vodorovné značení *)	kužel min. 0,5 m směrovací deska vodicí deska min. typ III žluté vodorovné značení *)	vodící deska min. typ III	kužel min. 0,5 m směrovací deska vodicí deska min. typ III žluté vodorovné značení *)	vodící deska min. typ III	vodící deska min. typ III
dlouhodobé	směrovací deska vodicí deska min. typ III žluté vodorovné značení *) plastová vodící stěna s výškou min. 0,5 m dočasné svodidlo	směrovací deska vodicí deska min. typ III dočasné svodidlo	vodící deska min. typ III dočasné svodidlo	směrovací deska vodicí deska min. typ III dočasné svodidlo	vodící deska min. typ III dočasné svodidlo	vodící deska min. typ III dočasné svodidlo

\*) Samotné může být užito jen na podélném oddělení, nikoliv na čele převedení nebo vybočení

<b>Tabulka 8</b>	<b>Viditelnost příčné uzávěry (délka rozhledu)</b>						
	Potřebná viditelnost příčné uzávěry [m] v závislosti na rychlosti [km/h]						
rychlost	90	80	70	60	50	40	30
min. délka rozhledu	130	100	80	60	45	30	20

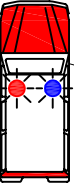

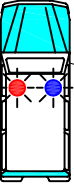
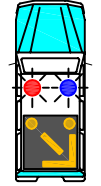
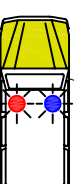
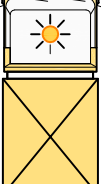

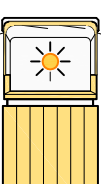

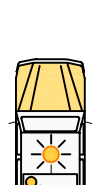





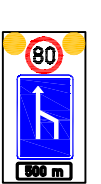


Tabulka 9	Použití vybraných prvků dle oblastí pracovních míst					
	O			S	C	D
	komunikace s provozem motorových vozidel v obci					
	směrově nerozdělené i rozdělené s dovolenou rychlostí max. 60 km/h (O 1)	směrově nerozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h (O 2)	směrově rozdělené s dovolenou rychlostí vyšší než 60 km/h a max. 90 km/h (O 3)	směrově nerozdělené komunikace mimo obec	směrově rozdělené komunikace mimo obec s dovolenou rychlostí max. 90 km/h	dálnice; směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h
výstražné prahy	NE	NE	doporučeno	NE	doporučeno	ANO
předzvěstný vozík	NE	užití je možné	užití je možné	užití je možné	užití je možné	ANO
A 15 zvýraznění + třída RA3	doporučeno	doporučeno	ANO	ANO	ANO	ANO
značka B 21	krátkodobá NE dlouhodobá ANO dle potřeby	krátkodobá NE dlouhodobá ANO dle potřeby	NE	krátkodobá NE dlouhodobá ANO dle potřeby	NE	NE
značka IP 18b	krátkodobá NE dlouhodobá ANO	krátkodobá NE dlouhodobá ANO	krátkodobá NE dlouhodobá ANO	krátkodobá NE dlouhodobá ANO	krátkodobá NE dlouhodobá ANO	ANO
dopravní kužel Z 1	výška 50 cm	výška 50 cm	výška 75 cm	výška 50 cm	výška 75 cm	výška 75 cm
odstupy Z 1, Z 4 (podélná uzávěra)	max. 9 m	max. 9 m	max. 18 m	max. 18 m	max. 18 m	max. 18 m
velikost značek	základní	základní	zvětšená	základní	zvětšená	zvětšená
třída fólie na kuželech	min. R1 nebo R1A	min. R1 nebo R1A	R2 nebo R2A	min. R1 nebo R1A	R2 nebo R2A	R2 nebo R2A
třída fólie na ostatních prvcích	min. RA1	min. RA1	RA2	RA2	RA2	RA2
vzdálenost mezi značkami	30 až 50 m doporučeno (min. 10 m)	50 m doporučeno (min. 30 m)	50 m doporučeno (min. 30 m)	50 m doporučeno (min. 30 m)	min. 50 m	min. 100 m
snižování rychlosti o 20 km/h až o 30 km/h	—	na 50 m	na 100 m	na 100 m	na 100 m	na 200 m

## 11. Všeobecná schémata

Zde je kompletní sestava všeobecných schémat, která jsou uvedena v jednotlivých dílech příručky.

číslo	popis
000	legenda
001	legenda
002	základní prvky pracovního místa – stabilní místo
003	základní prvky pracovního místa – pohyblivé místo
004	základní prvky příčného řezu komunikace
005	základní prvky – skladba pruhů
006	hranice křižovatky – pomůcka pro umístění značek za křižovatkou
007	znečištění značek
010	vzhled výstražných vozíků – správná a nepřipustná řešení
011	vzhled předzvěstných vozíků – správná a nepřipustná řešení
012	základní výbava předzvěstných vozíků – typ triangl
015	světelné signály – výstražný vozík
016	světelné signály – světelná šipka a kříž na vozidle
017	světelné signály – světelná rampa
018	střídavý provoz – graf použití různých systémů regulace dopravy při střídavém provozu
019	terč pro střídavý provoz; červený praporek
020	boční bezpečnostní odstup – dálnice, směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h
021	boční bezpečnostní odstup – dálnice, směrově rozdělené komunikace s dovolenou rychlostí vyšší než 90 km/h
025	boční bezpečnostní odstup – hranice mezi jízdním pruhem a bočním bezpečnostním odstupem
030	šířka pruhu – vztah rychlosti a šířky pruhu při jednosměrném provozu na směrově rozdělené komunikaci
031	šířka pruhu – nutná volná šířka vedle jízdního pruhu při použití podélné uzávěry po obou stranách pruhu na směrově rozdělené komunikaci
032	šířka pruhu – vztah rychlosti a šířky fyzicky oddělených jízdních pruhů při obousměrném provozu na směrově rozdělené komunikaci
033	šířka pruhu – vztah rychlosti a šířky jízdního pruhu na směrově nerozdělené komunikaci – provoz jednosměrný nebo obousměrný
034	šířka pruhu – vztah rychlosti, šířky jízdního pruhu a druhu podélné čáry mezi protisměrnými pruhy na směrově nerozdělené komunikaci – jízdni pruh je zúžen jen v jednom směru
035	šířka pruhu – vztah rychlosti a šířky protisměrných jízdních pruhů na směrově nerozdělené – jízdni pruhy jsou zúženy v obou směrech
040	zaoblení čar – teoretické lomy čar přechodného vodorovného značení a jejich zaoblení
041	směrové vedení a připojení
050	osazení značek – správné a špatné výšky a boční odstupy svislých značek

## LEGENDA

		vozidlo hasičů (RZA)
		vozidlo hasičů (CAS nebo vyprošťovací)
		vozidlo policie (hlídka) nebo celní správy
		vozidlo policie – nehodovka
		vozidlo záchranky (ZZS)
		ochranné vozidlo (pohotovostní hmotnost min. 7,5 t)
		pracovní nebo tažné vozidlo
		pracovní vozidlo se světelnou rampou
		pracovní vozidlo se světelnou šípkou nebo světelným křížem
		pracovní vozidlo se světelnou šípkou nebo světelným křížem a dvěma světly L9H
		výstražný vozík se světelnou šípkou nebo světelným křížem (Z7, malý nebo velký)
		předzvěstný vozík TRIANGL
		předzvěstný vozík LED



značka zvýrazněná ŽZ fluorescenčním pozadím



značka zvýrazněná výstr. světlem L8H



předzvěstná světelná šipka



dopravní kužel Z1



dopravní kužel Z1 s výstr. světlem L8H



samostatné výstražné světlo LH9



směrovací deska Z4

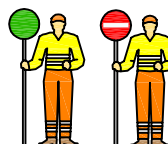
vodicí deska Z5



směrovací deska Z4 s výstr. světlem L8H



výstražné prahy



terč pro střídavý provoz



červený praporek

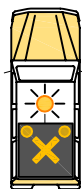
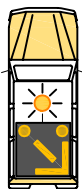


boční bezpečnostní odstup

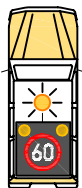


pracovní místo

## LEGENDA



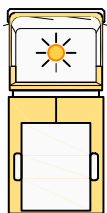
vozidlo se sklopnou  
LED PDZ



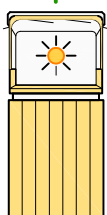
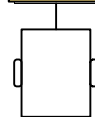
vozidlo se sklopnou  
LED PDZ



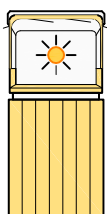
havarované nebo  
nepojížděné vozidlo  
nebo jiná překážka



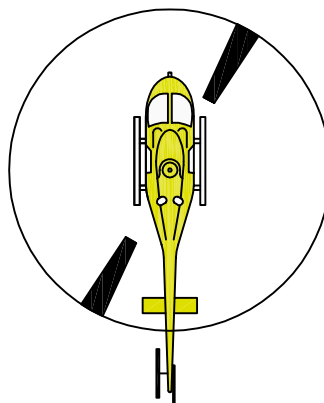
vozidlo se dvěma  
předzvěstnými vozíky



pohybující se vozidlo



příjezd vozidla na pozici



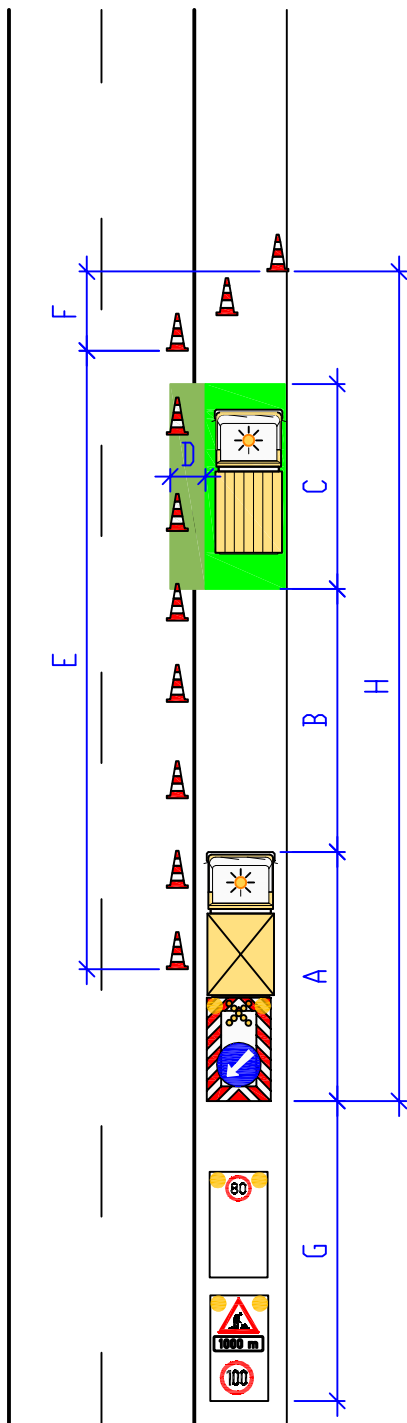
vrtulník LZS

# ZÁKLADNÍ PRVKY PRACOVNÍHO MÍSTA

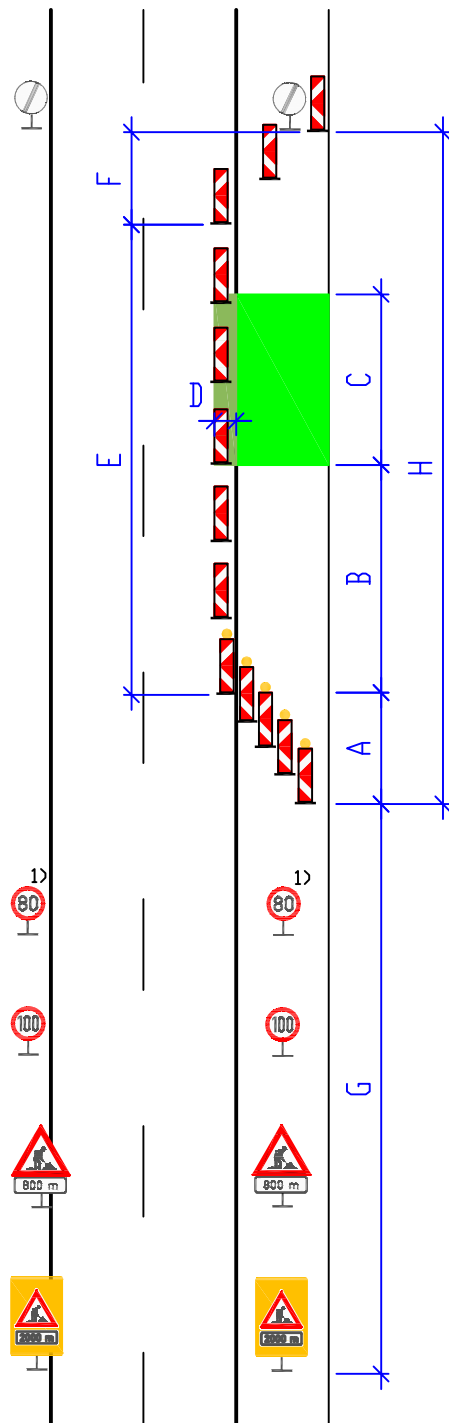
## stabilní místo

002

- A – příčná uzavěra
- B – bezpečnostní zóna = **nejvíce ohrožený prostor**; pracovníci a vozidla zde smějí být pouze při zřizování a rušení pracovního místa
- C – pracovní místo (kompletní prostor pro vozidla, stroje, materiál, pracovníky atd.; vlastní pracoviště může zabírat jen malou část pracovního místa)
- D – boční bezpečnostní odstup = **velmi ohrožený prostor**; pracovníci a vozidla zde smějí být pouze při zřizování a rušení pracovního místa, výjimky viz schéma 020
- E – podélná uzavěra
- F – koncová uzavěra
- G – značky a zařízení před příčnou uzavěrou (přibližovací úsek)
- H – prostor uzavírky



krátkodobé místo



dlouhodobé místo

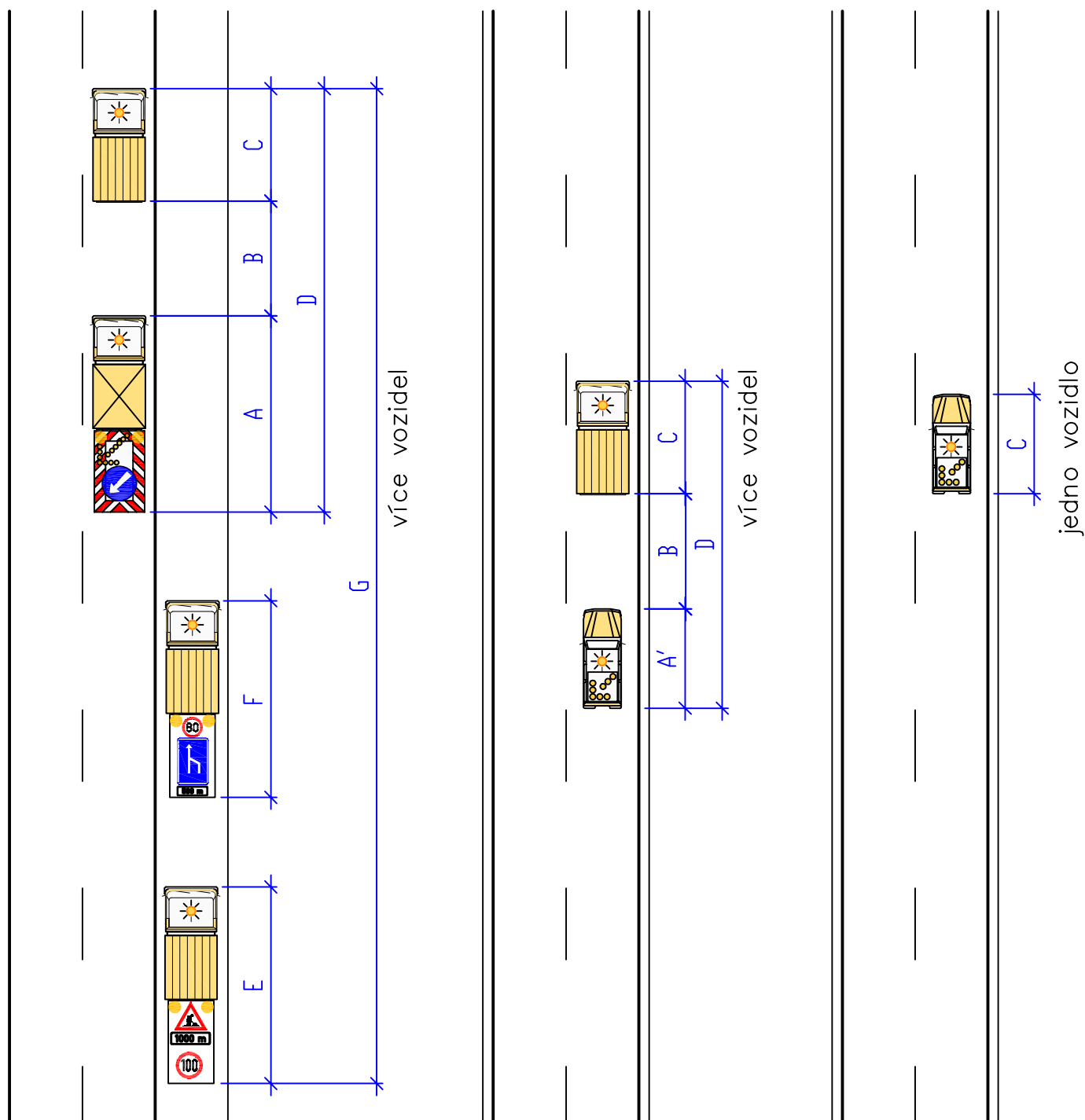
Více k prvkům pro jednotlivé typy komunikací viz tabulky 3 a 9



# ZÁKLADNÍ PRVKY PRACOVNÍHO MÍSTA pohyblivé místo

003

- A – příčná uzávěra tvořená těžkou krycí soupravou (ochranné vozidlo, tj. vozidlo s pohotovostní hmotností min. 7,5 t a výstražný vozík)
- A' – příčná uzávěra tvořená lehkou krycí soupravou (pracovní vozidlo nebo tažné vozidlo s výstražným vozíkem)
- B – bezpečnostní zóna
- C – pracovní vozidlo / pracovní místo
- D – pracovní sestava
- E – první předzvěstný vozík – 1000 m
- F – druhý předzvěstný vozík – 500 m
- G – kompletní sestava



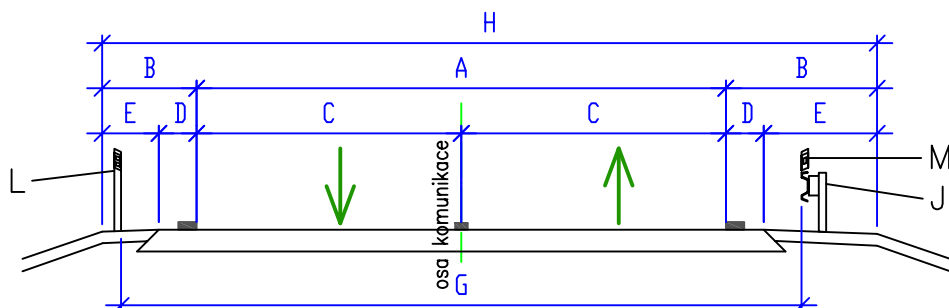
Více k prvkům pro jednotlivé typy komunikací viz tabulky 3 a 9

24. listopadu 2023

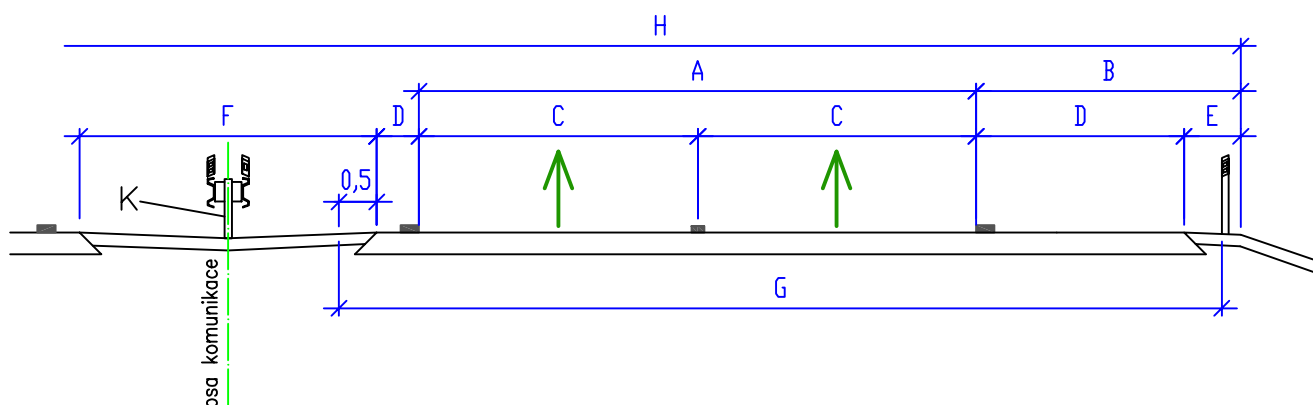
# ZÁKLADNÍ PRVKY PŘÍČNÉHO ŘEZU KOMUNIKACE

004

A) směrově nerozdělená komunikace



B) směrově rozdělená komunikace



Legenda:

- A – vozovka
- B – krajnice
- C – jízdní pruh
- D – zpevněná krajnice
- E – nezpevněná krajnice
- F – střední dělicí pás
- G – volná šířka komunikace
- H – koruna komunikace
- J – jednostranné svodidlo
- K – oboustranné svodidlo
- L – směrový sloupek
- M – směrový nástavec

Pro informaci: Další detaily viz výkres opakovaných řešení ŘSD R 112

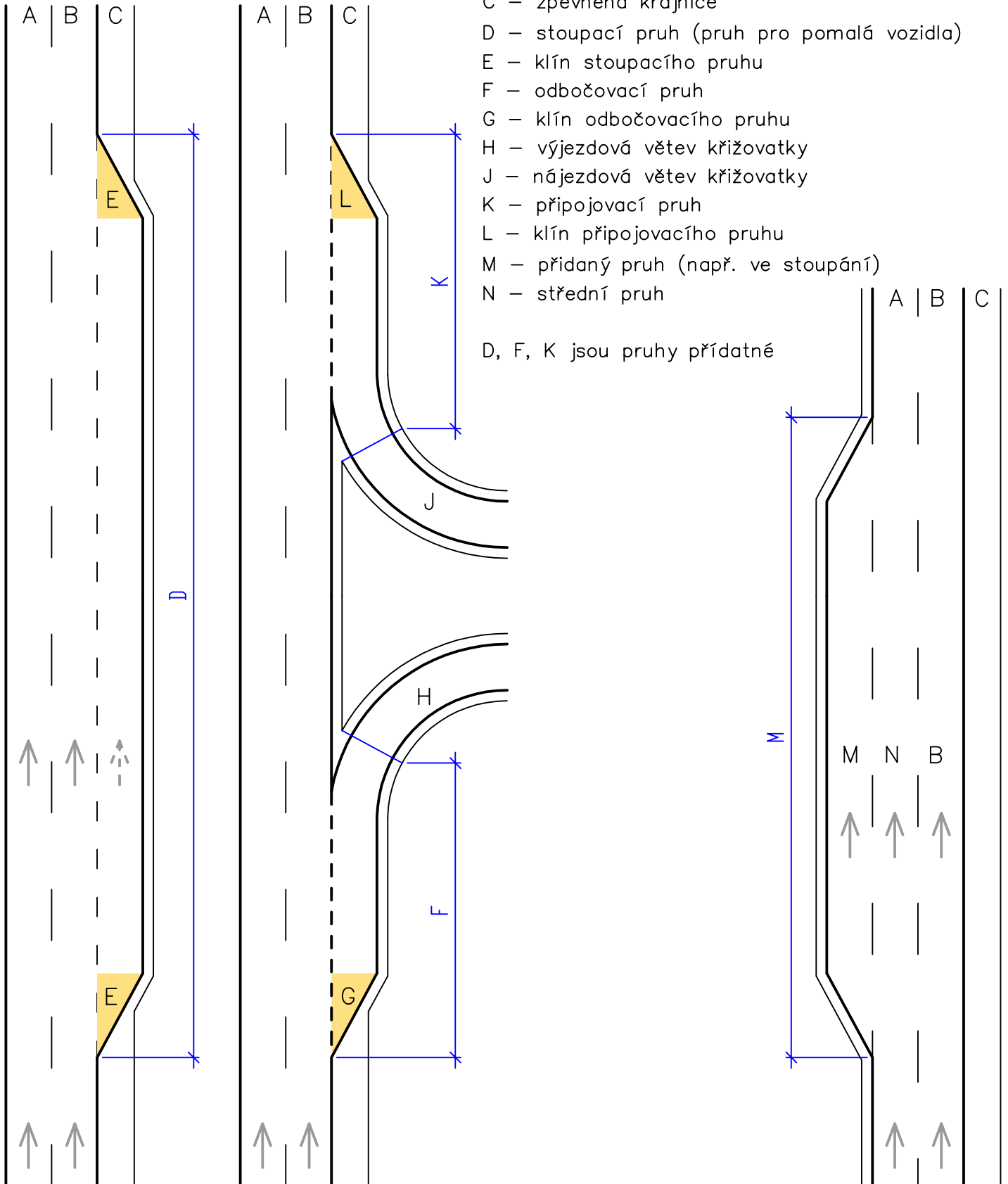
# ZÁKLADNÍ PRVKY SKLADBA PRUHŮ

005

Legenda:

- A – levý pruh (průběžný)
- B – pravý pruh (průběžný)
- C – zpevněná krajnice
- D – stoupací pruh (pruh pro pomalá vozidla)
- E – klín stoupacího pruhu
- F – odbočovací pruh
- G – klín odbočovacího pruhu
- H – výjezdová větev křižovatky
- J – nájezdová větev křižovatky
- K – připojovací pruh
- L – klín připojovacího pruhu
- M – přidatý pruh (např. ve stoupání)
- N – střední pruh

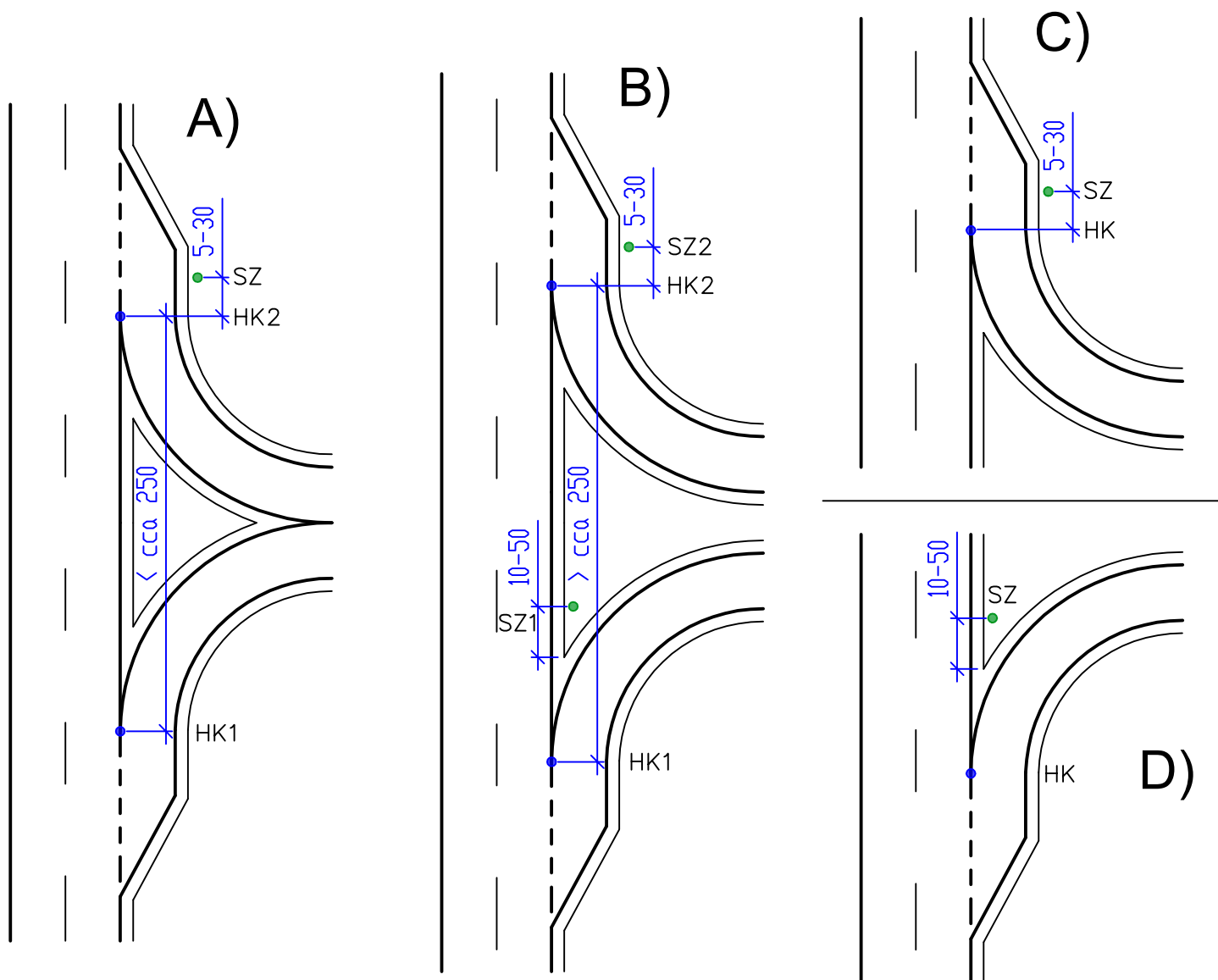
D, F, K jsou pruhy přidatné



# HRANICE KŘIŽOVATKY

006

POMŮCKA PRO UMÍSTĚNÍ ZNAČEK ZA KŘIŽOVATKOU



Hranice křižovatky je místo vyznačené vodorovnou dopravní značkou "Příčná čára souvislá", "Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!" nebo "Příčná čára souvislá s nápisem STOP"; kde taková dopravní značka není, tvoří hranici křižovatky kolmice k ose vozovky v místě, kde pro křižovatku začíná zakřivení okraje vozovky. V praxi je však jednoduché nalezení popsané kolmice často velmi obtížné.

U mimoúrovňových, rozlehlých nebo polovičních křižovatek má hranice křižovatky význam zejména ve vztahu k nutnému opakování značek za křižovatkou. Pro daný účel lze pro zjednodušení v běžné praxi brát jako hranici křižovatky rozhraní dopravního stínu V13 a navazující čáry V 1a.

Obrázek A) – Obě hranice křižovatky HK1 a HK2 jsou vzdáleny od sebe do cca 250 m; značky SZ stačí obvykle opakovat až za druhou hranicí křižovatky HK2

Obrázek B) – Obě hranice křižovatky HK1 a HK2 jsou vzdáleny od sebe více než cca 250 m; obvykle je nutné opakovat značky SZ1 a SZ2 za každou hranicí křižovatky

Obrázek C) a D) – U polovičních křižovatek je nutné opakovat značky SZ vždy za hranicí křižovatky HK

Princip je stejný i u případného snížení nebo zvýšení počtu průběžných pruhů výjezdovou nebo nájezdovou větví

Hranice křižovatky nemá žádnou spojitost s klínem vodorovného značení připojovacího nebo odbočovacího pruhu

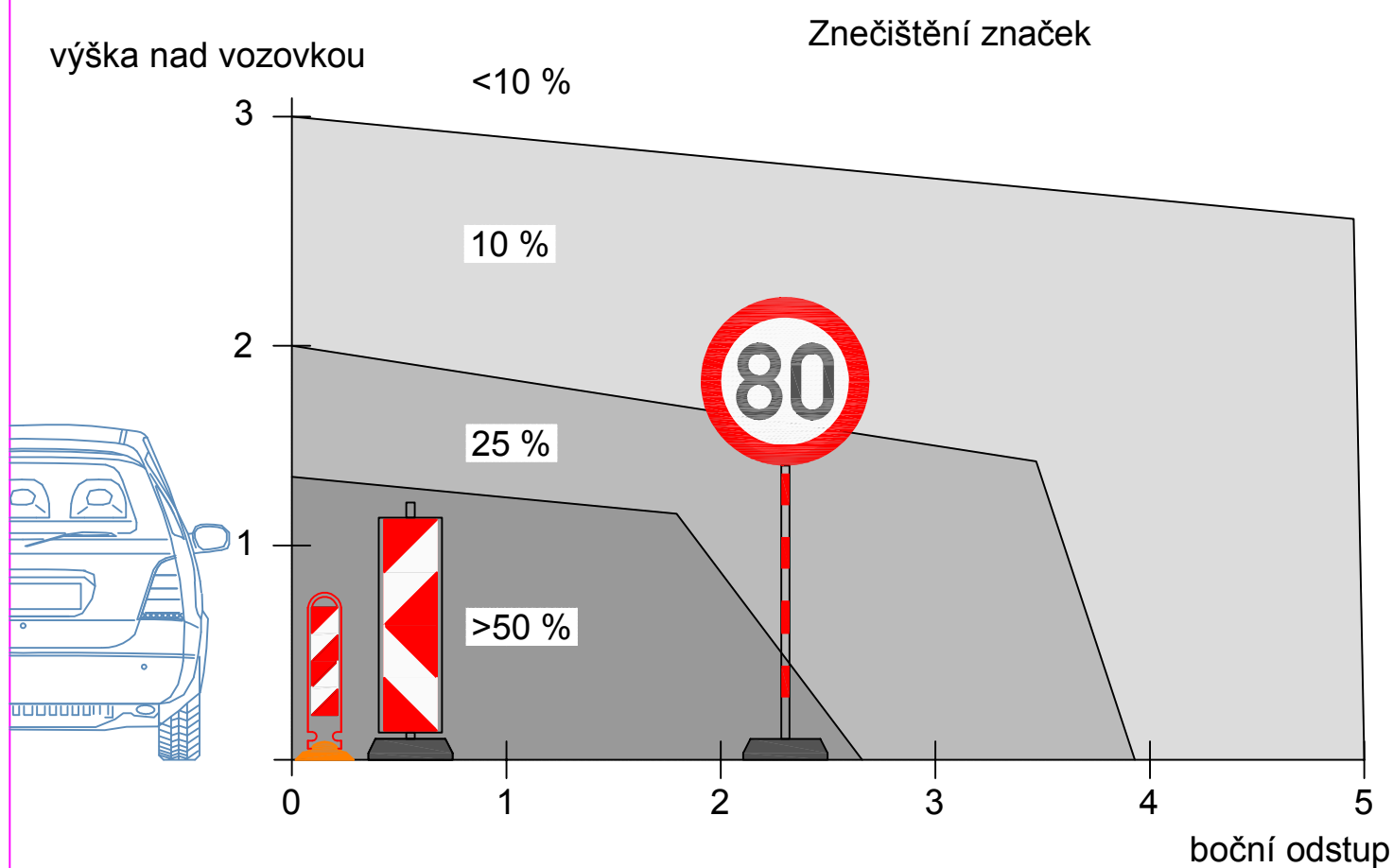
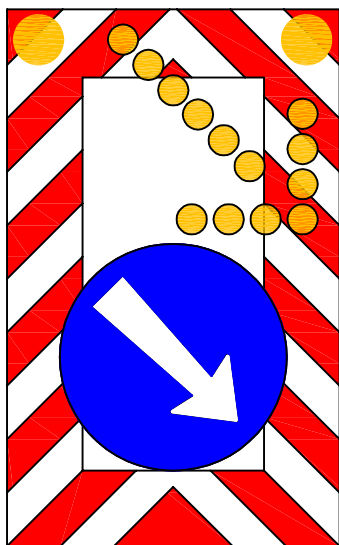


Schéma zobrazuje vliv výšky a bočního odstupe značek a dopravních zařízení od jízdního pruhu na znečištění provozem. Z toho plynou zvýšené požadavky na čištění v deštivém nebo zimním období

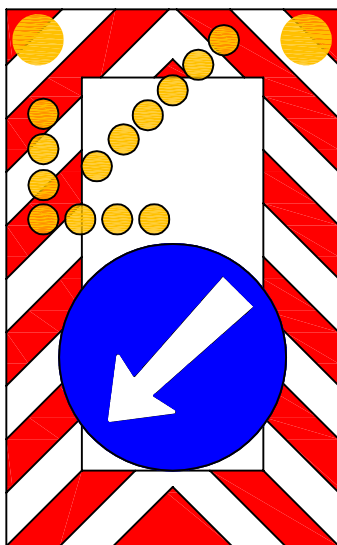
Podle podkladů firmy 3M

# VZHLED VÝSTRAŽNÝCH VOZÍKŮ

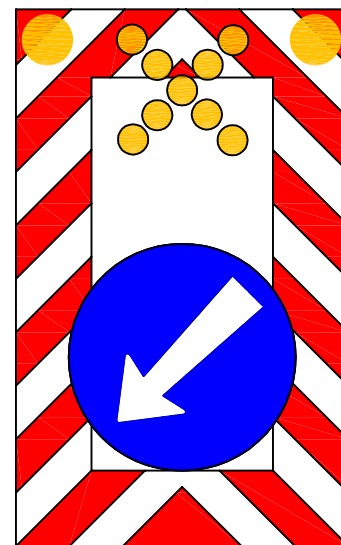
## Správná a nepřipustná řešení



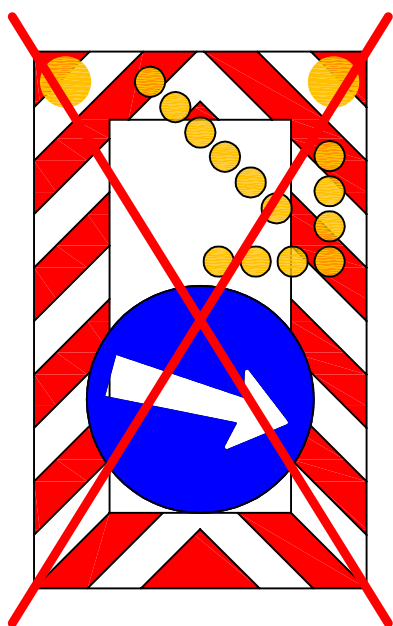
Správný vzhled štítu vozíku při  
zobrazení signálu S 8d



Správný vzhled štítu vozíku při  
zobrazení signálu S 8c

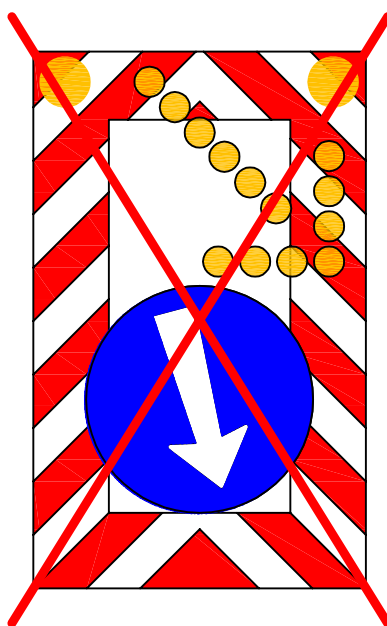


Správný vzhled štítu vozíku při  
zobrazení signálu S 8e



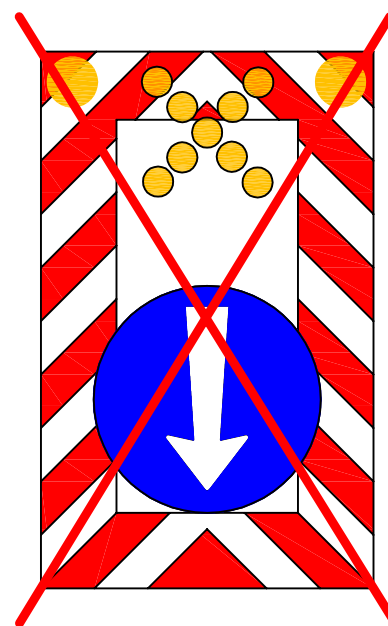
ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ

Šipka na značce nemá správný sklon



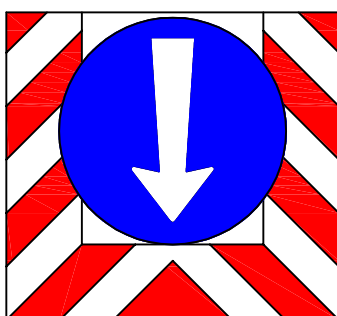
ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ

Šipka na značce nemá správný sklon



ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ

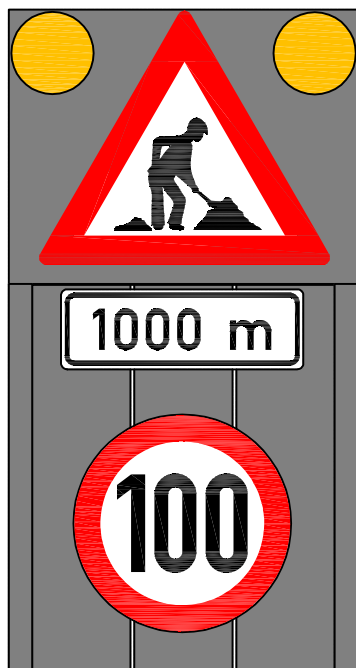
Šipka na značce ukazuje dolů



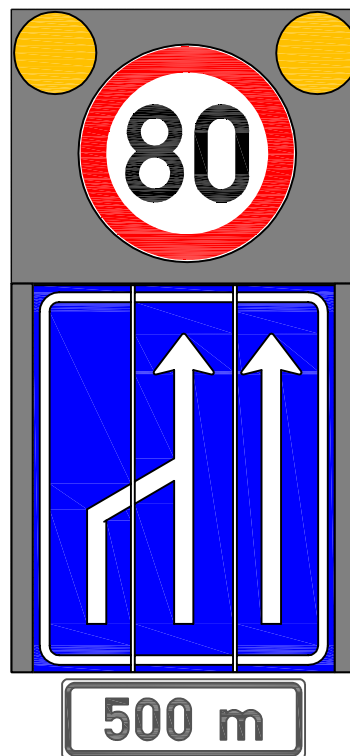
Správný vzhled sklopeného  
štítu vozíku při transportu

# VZHLED PŘEDZVĚSTNÝCH VOZÍKŮ

## Správná a nepřipustná řešení



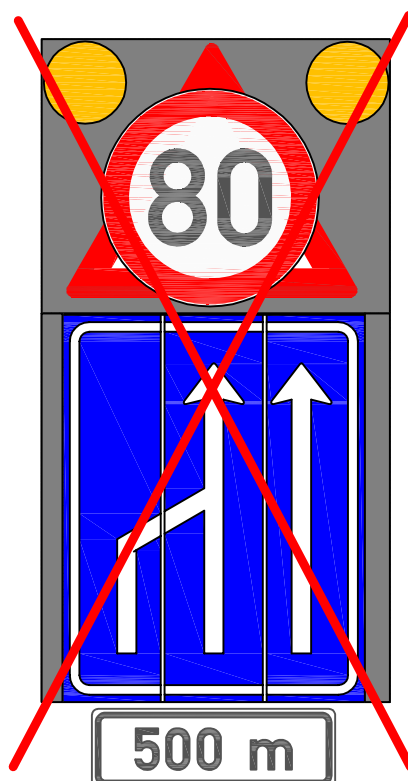
Správné umístění značek a tabulek



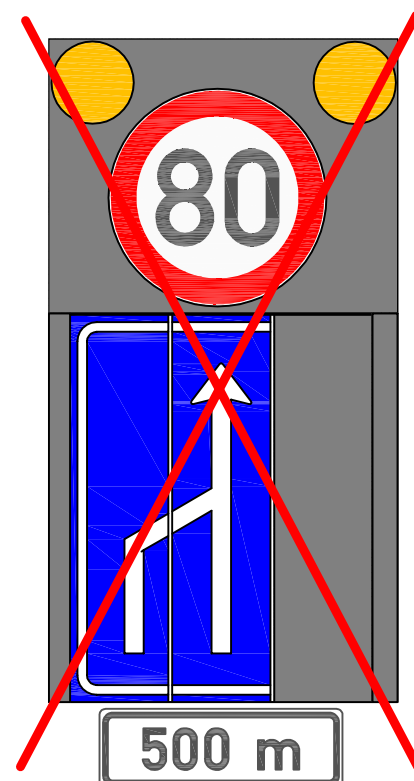
Správné umístění značek a tabulek



**ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ**  
Snížená rychlost bude až za 1000 m



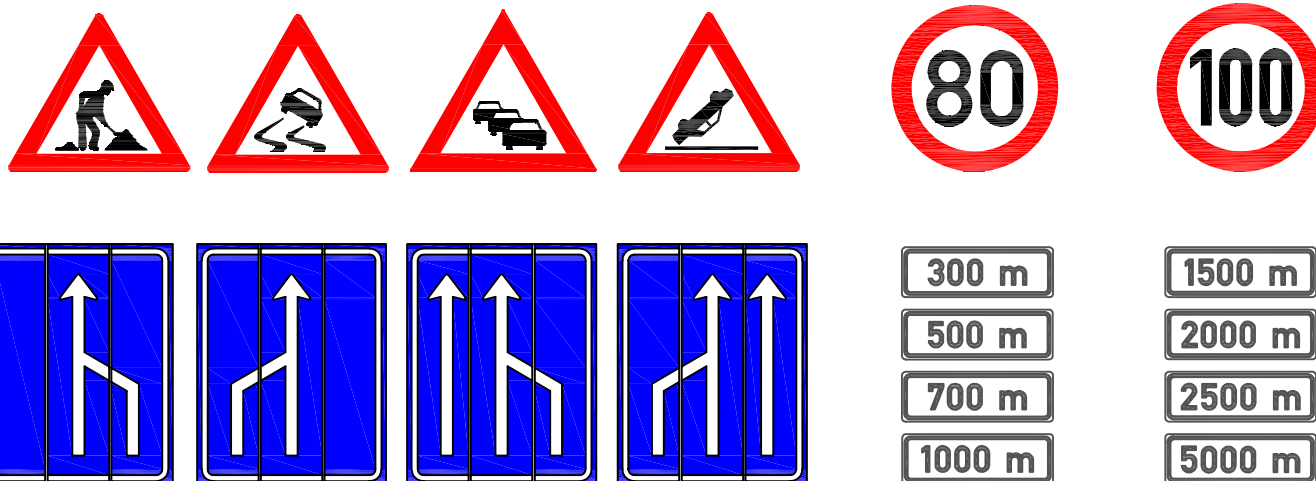
**ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ**  
Zákazová značka nemá tvar dle vyhlášky



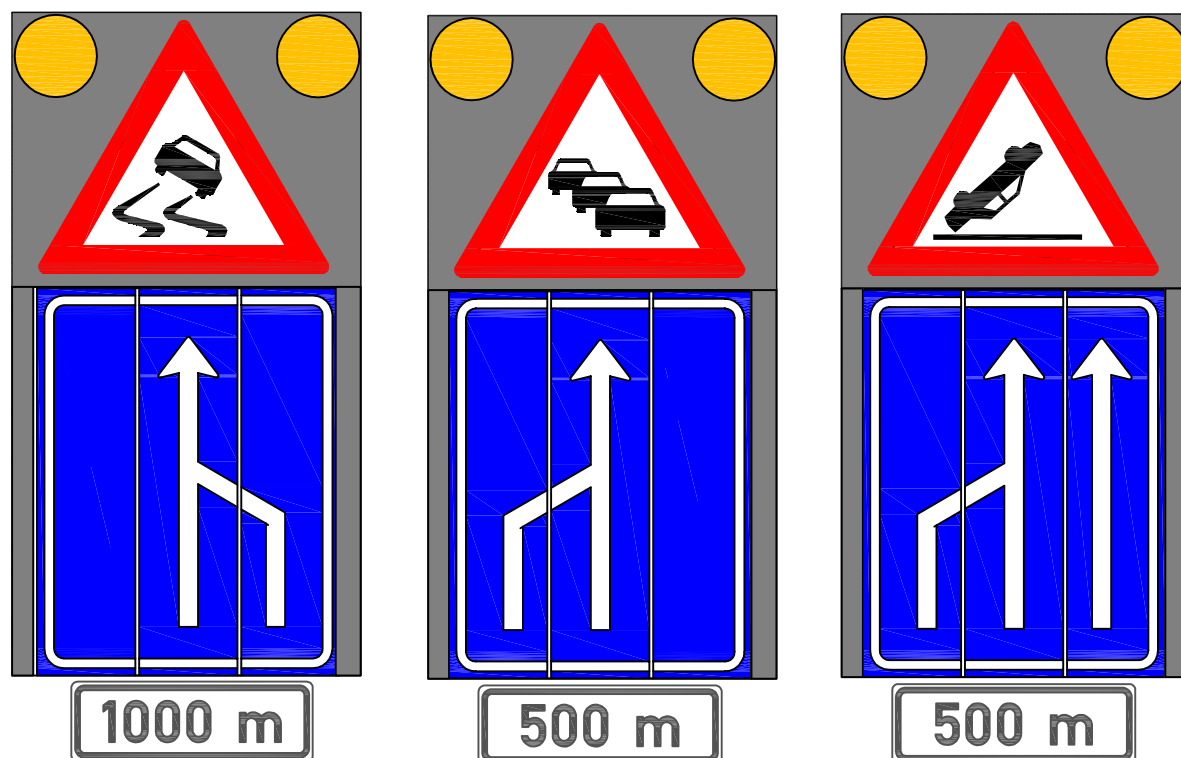
**ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ**  
Informativní značka není úplná

# ZÁKLADNÍ VÝBAVA PŘEDZVĚSTNÝCH VOZÍKŮ

## typ TRIANGL



Příklady vzhledu předzvěstných vozíků  
pro schémata NOUZE, NEHODA



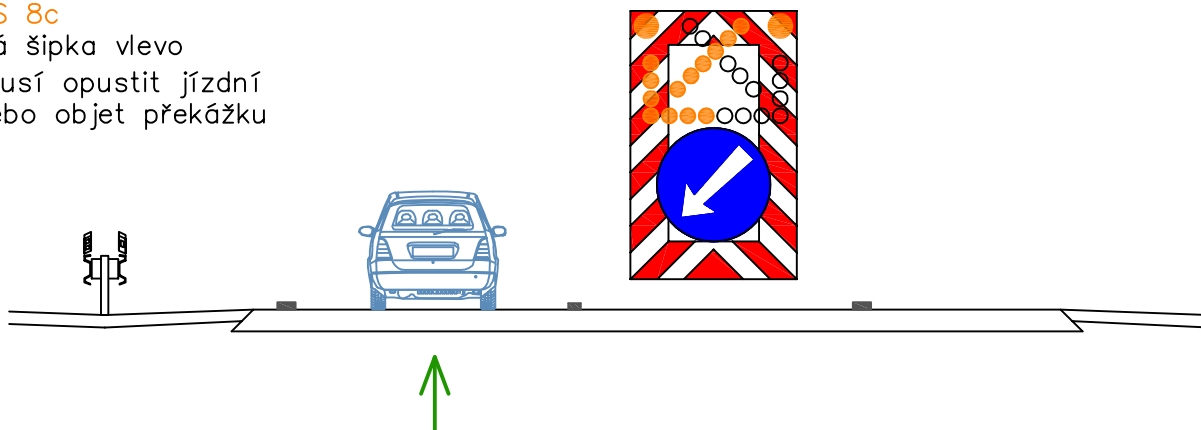
Při značení v případě nouze, dopravní nehody a podobně, kdy je nebezpečí z prodlení, se na předzvěstný vozík umístí do horní části symbol co nejvíce vyjadřující druh nebezpečí. V dolní části štítu se vyznačí počet a směr snížení počtu jízdních pruhů a pod tím dodatková tabulka se vzdáleností k výstražnému vozíku



## VÝSTRAŽNÝ VOZÍK

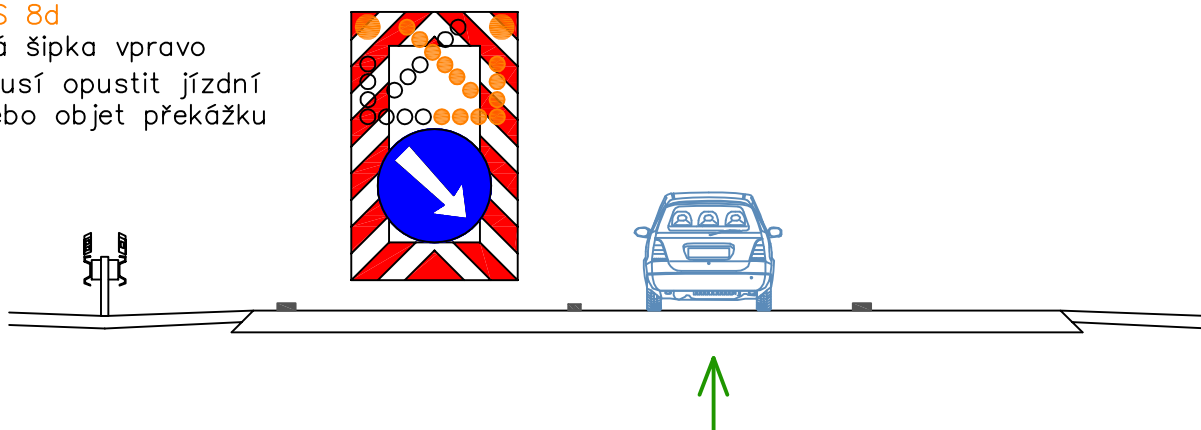
### Signál S 8c

Světelná šipka vlevo  
Řidič musí opustit jízdní pruh nebo objet překážku vlevo



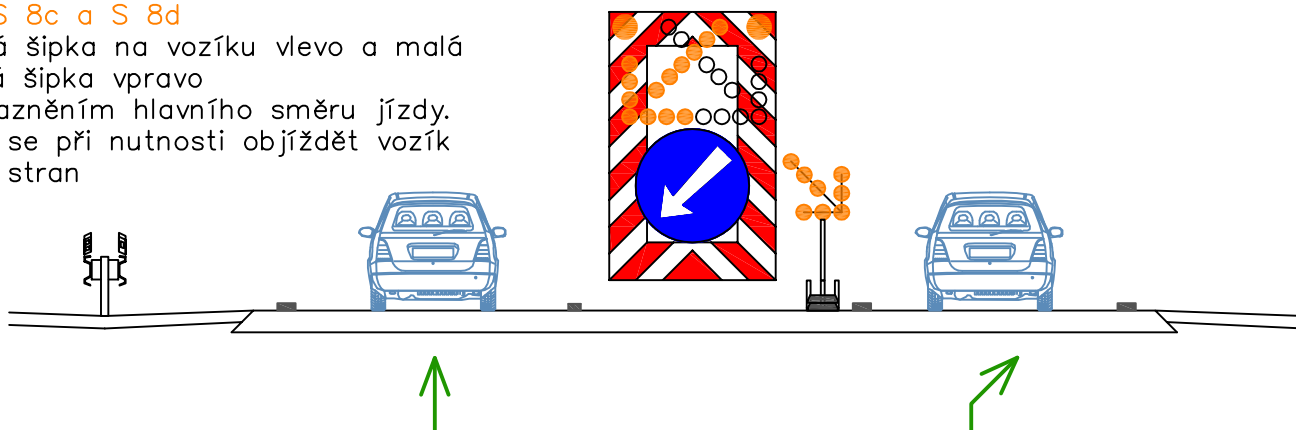
### Signál S 8d

Světelná šipka vpravo  
Řidič musí opustit jízdní pruh nebo objet překážku vpravo



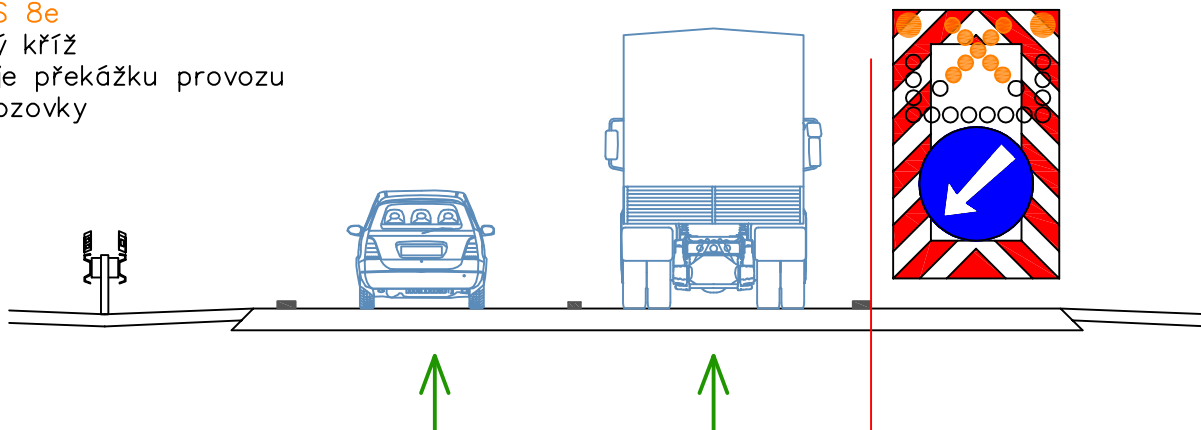
### Signál S 8c a S 8d

Světelná šipka na vozíku vlevo a malá světelná šipka vpravo se zvýrazněním hlavního směru jízdy. Použije se při nutnosti objíždět vozík z obou stran



### Signál S 8e

Světelný kříž  
Označuje překážku provozu vedle vozovky



Zvýšení bezpečnosti – Pokud vozidlo údržby přesahuje třeba jen zrcátkem tuto hranici, tj. je v těsné blízkosti vozovky, použije se již signál S 8c

# SVĚTELNÉ SIGNÁLY

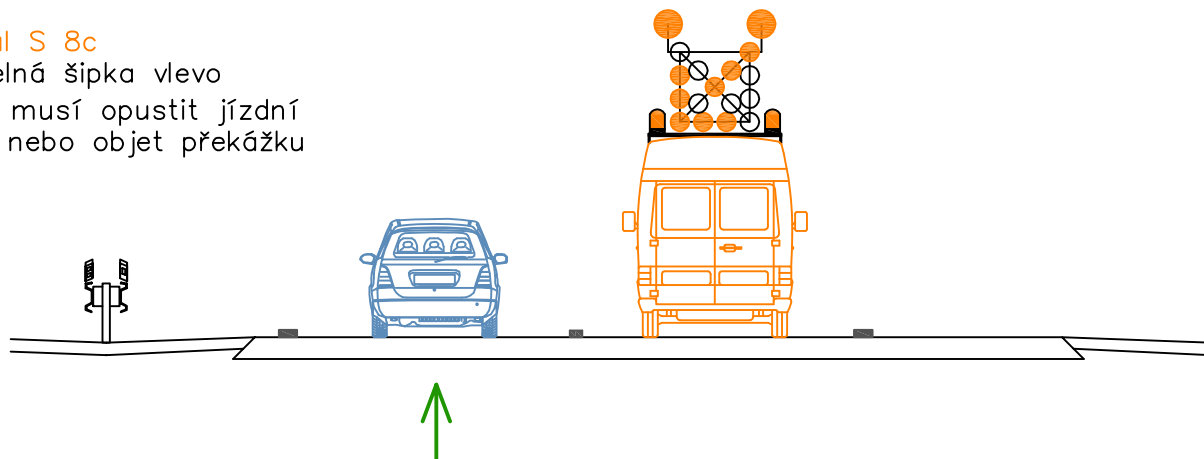
016

## SVĚTELNÁ ŠIPKA A KŘÍŽ NA VOZIDLE

### Signál S 8c

Světelná šipka vlevo

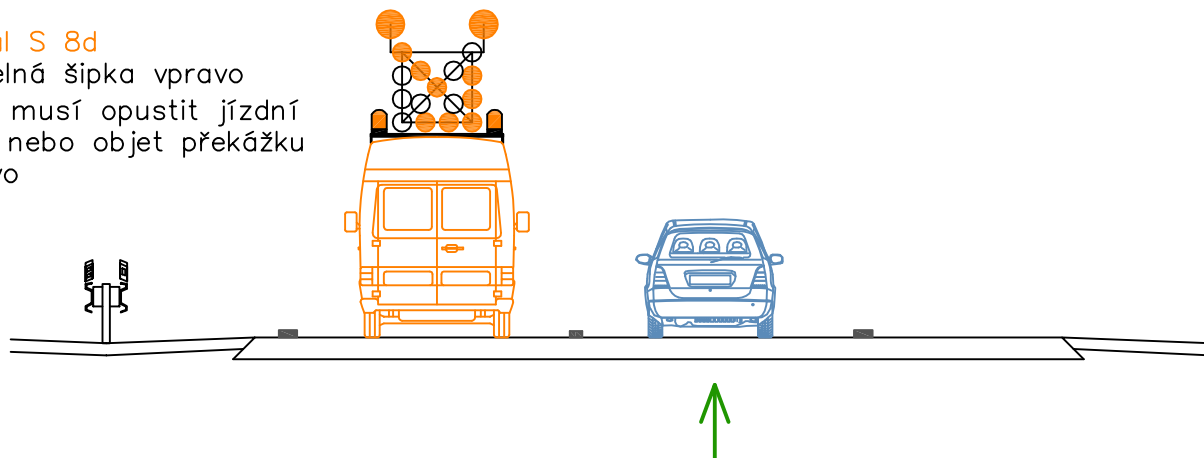
Řidič musí opustit jízdní pruh nebo objet překážku vlevo



### Signál S 8d

Světelná šipka vpravo

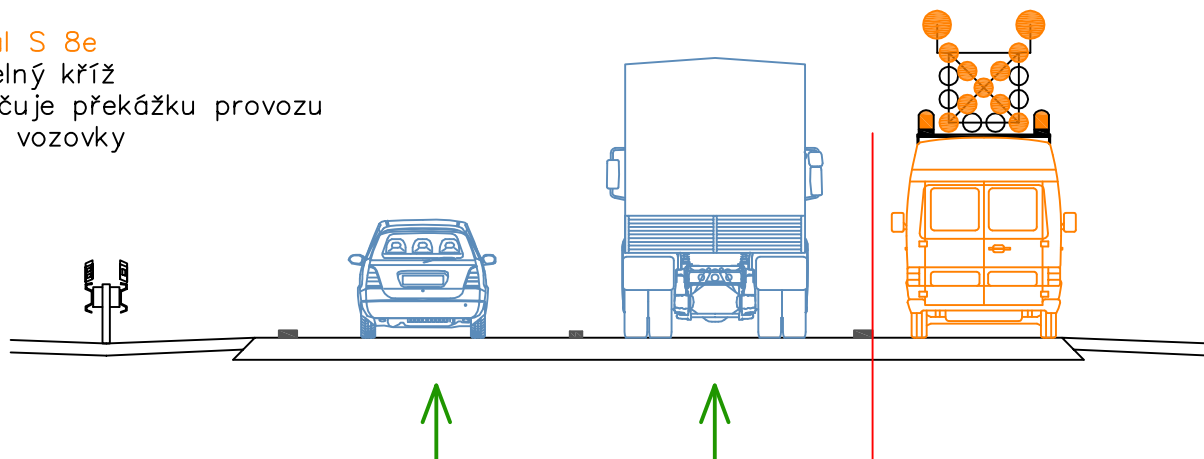
Řidič musí opustit jízdní pruh nebo objet překážku vpravo



### Signál S 8e

Světelný kříž

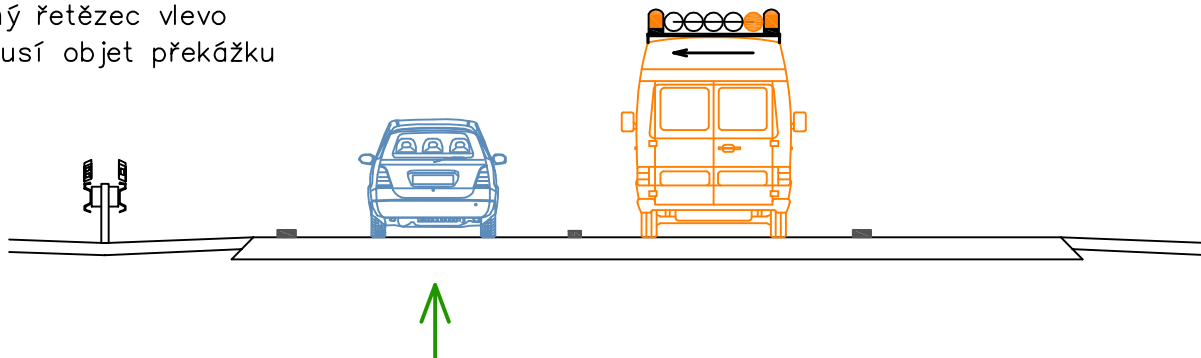
Označuje překážku provozu vedle vozovky



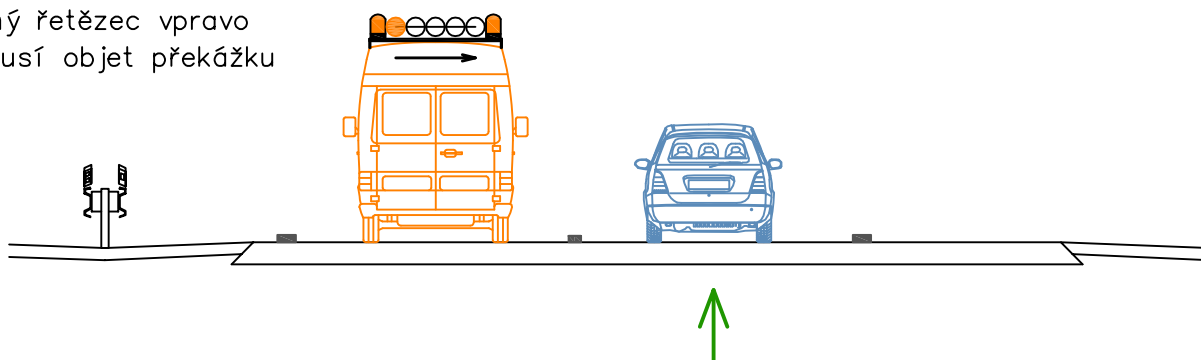
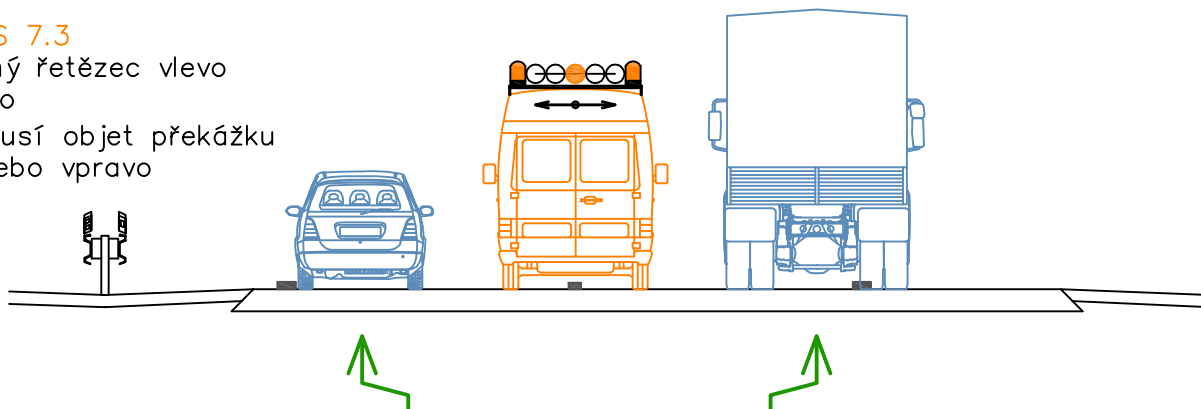
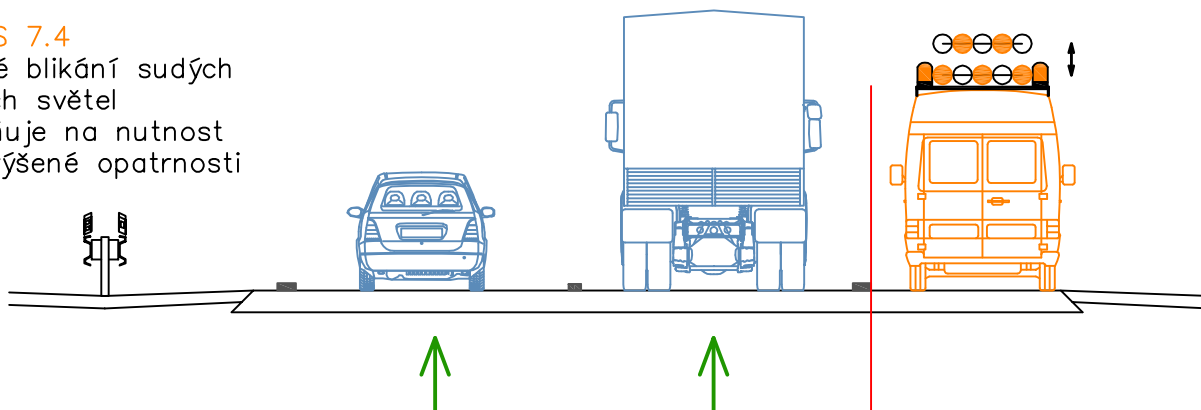
Zvýšení bezpečnosti – Pokud vozidlo údržby přesahuje třeba jen zrcátkem tuto hranici, tj. je v těsné blízkosti vozovky, použije se již signál S 8c

**Signál S 7.1**

Postupný řetězec vlevo

Řidič musí objet překážku  
vlevo**Signál S 7.2**

Postupný řetězec vpravo

Řidič musí objet překážku  
vpravo**Signál S 7.3**Postupný řetězec vlevo  
a vpravoŘidič musí objet překážku  
vlevo nebo vpravo**Signál S 7.4**Střídavé blikání sudých  
a lichých světelUpozorňuje na nutnost  
dbát zvýšené opatrnosti

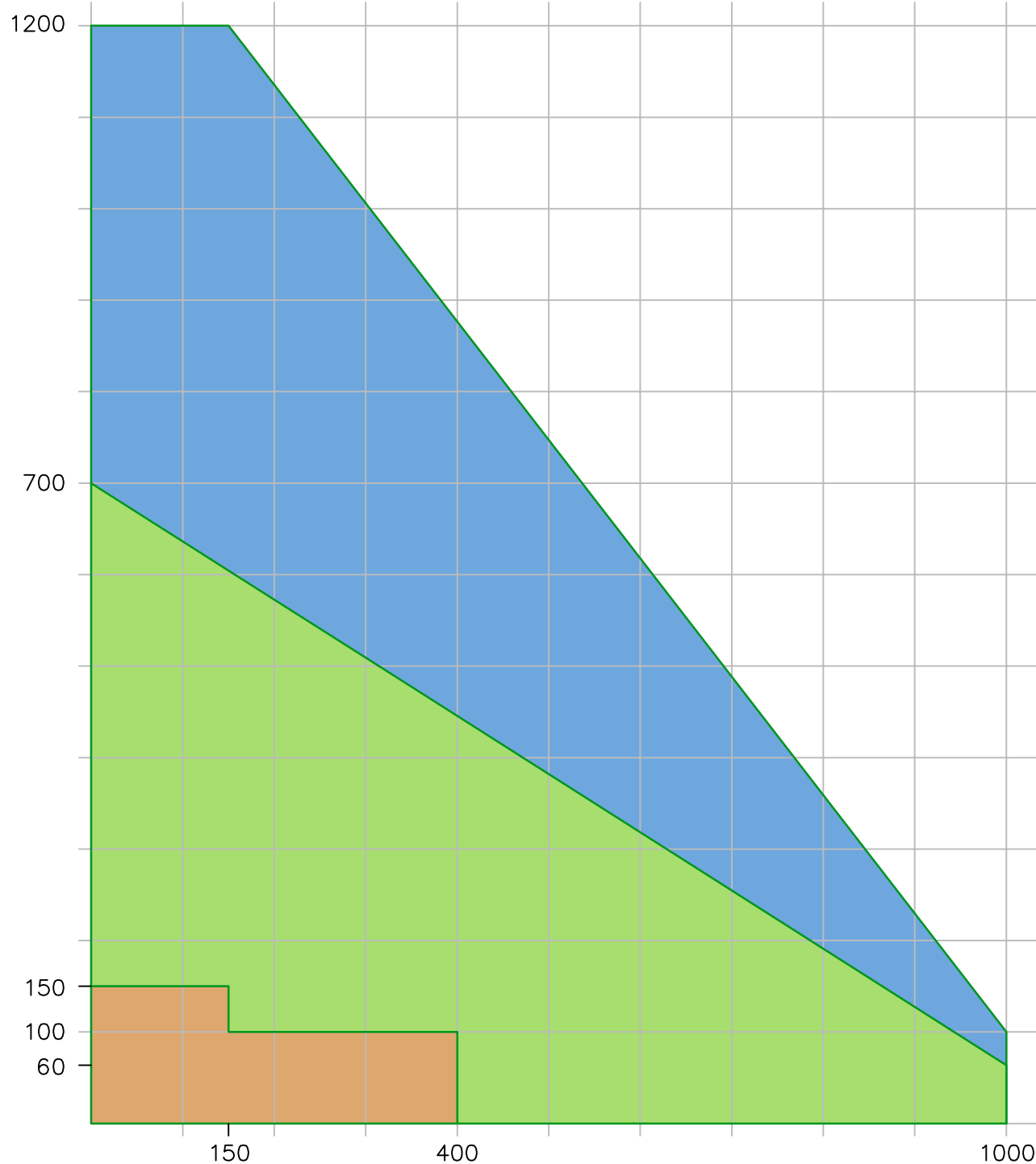
Zvýšení bezpečnosti – Pokud vozidlo údržby přesahuje  
třeba jen zrcátkem tuto hranici, tj. je v těsné  
blízkosti vozovky, použije se již signál S 7.1

# STŘÍDAVÝ PROVOZ

018

GRAF POUŽITÍ RŮZNÝCH SYSTÉMŮ REGULACE DOPRAVY PŘI STŘÍDAVÉM PROVOZU

Délka střídavého provozu (m)



Vhodnost použití značek P7, P8



Vhodnost použití SSZ (příklad pro saturovaný tok  $S_v=1200$  pvoz/h, vyklizovací rychlost  $V_v=20$  km/h a střední dobu zdržení 120 s)



Vhodnost použití terče pro střídavý provoz

Intenzita provozu (voz/h) pro oba směry dohromady \*)

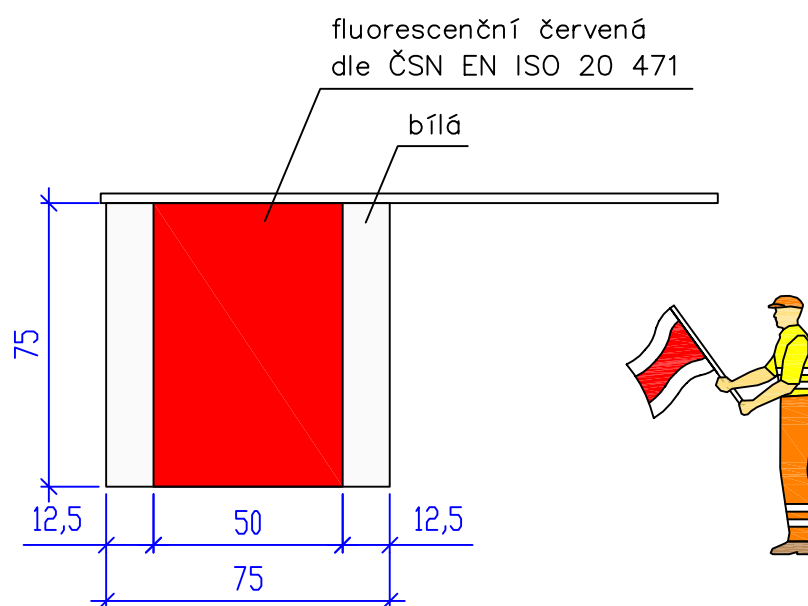
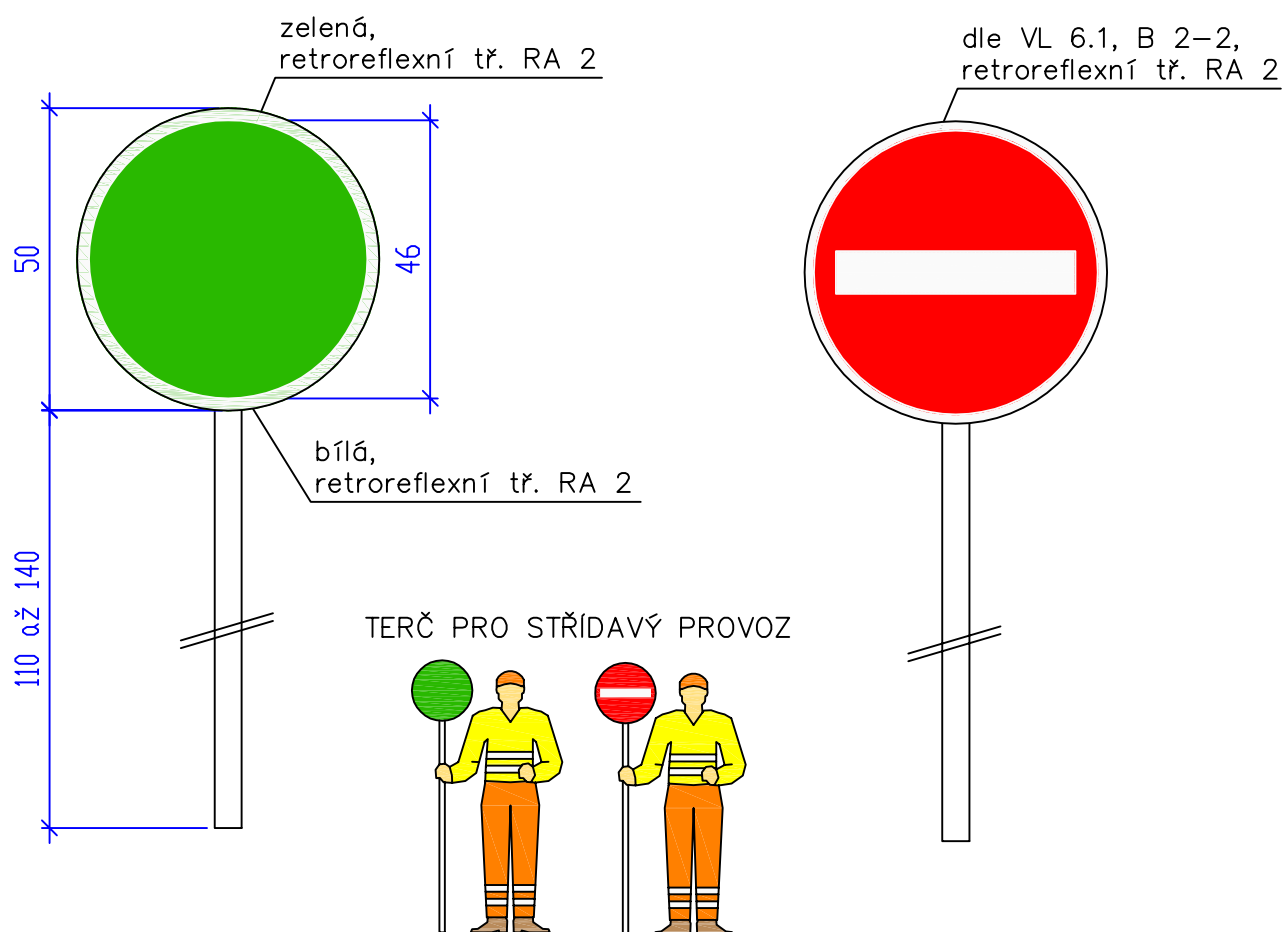
\*) Doprava ve špičce obvykle představuje přibližně 10 % ročního průměru denní intenzity provozu (RPDI).  
RPDI se získá vynásobením hodnot v grafu deseti

Další podmínky použití viz textová část a pro SSZ též metodika firmy EDIP

24. listopadu 2023

# TERČ PRO STŘÍDAVÝ PROVOZ ČERVENÝ PRAPOREK

019



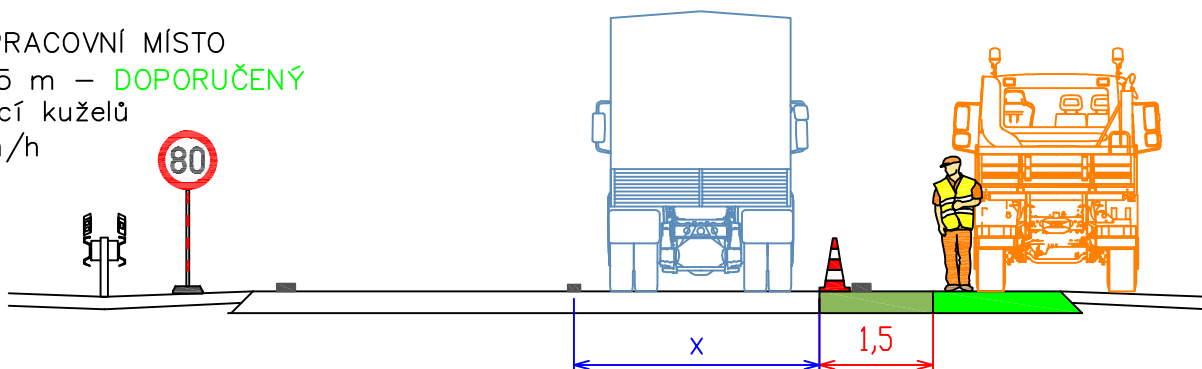
ČERVENÝ PRAPOREK

# BOČNÍ BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP

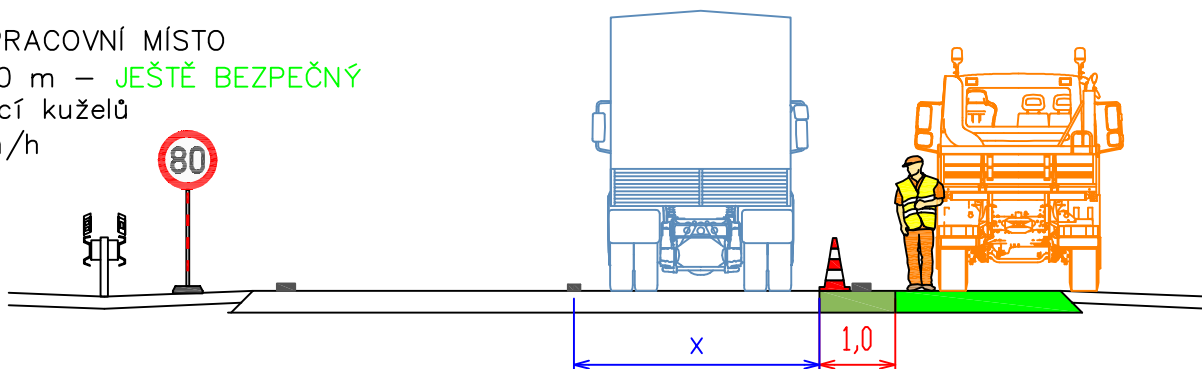
020

DÁLNIČE, SMĚROVĚ ROZDĚLENÉ KOMUNIKACE S DOVOLENOU RYCHLOSTÍ VYŠŠÍ NEŽ 90 km/h

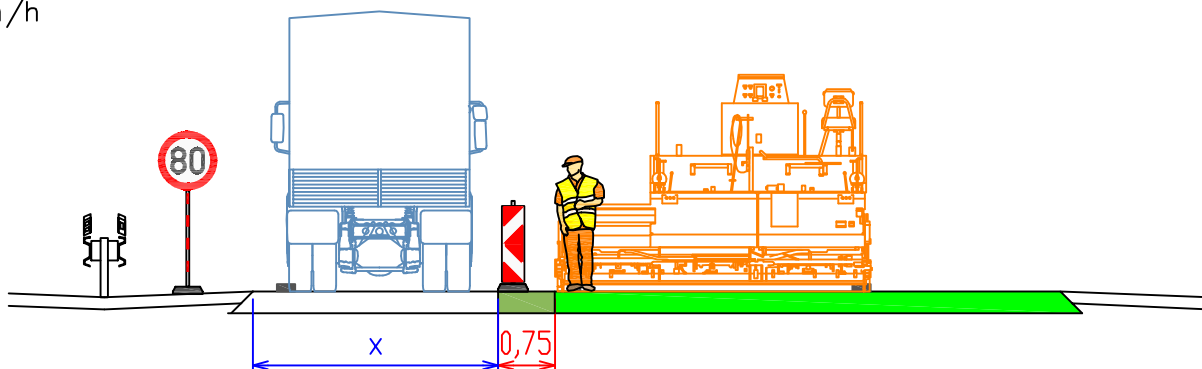
KRÁTKODOBÉ PRACOVNÍ MÍSTO  
odstup min. 1,5 m – **DOPORUČENÝ**  
oddělení pomocí kuželů  
rychlost 80 km/h



KRÁTKODOBÉ PRACOVNÍ MÍSTO  
odstup min. 1,0 m – **JEŠTĚ BEZPEČNÝ**  
oddělení pomocí kuželů  
rychlost 80 km/h

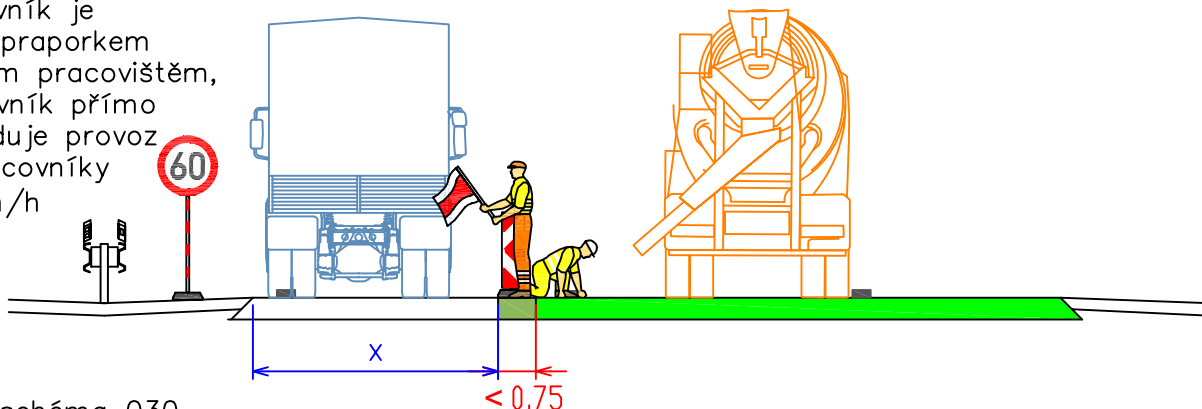


KRÁTKODOBÉ PRACOVNÍ MÍSTO  
odstup min. 0,75 m – **ZVÝŠENÉ RIZIKO**, lze použít při nemožnosti uzavřít  
nebo více zúžit přilehlý jízdní pruh  
oddělení pomocí směrovacích desek  
rychlost 80 km/h



KRÁTKODOBÉ NEBO DLOUHODOBÉ PRACOVNÍ MÍSTO  
odstup menší než 0,75 m – **NEJVYŠŠÍ RIZIKO**, jen výjimečně a krátkodobě  
oddělení pomocí směrovacích desek

- jeden pracovník je s červeným praporkem před vlastním pracovištěm,
  - druhý pracovník přímo v místě sleduje provoz a varuje pracovníky
- rychlost 60 km/h



kóta x – viz schéma 030

Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023

# BOČNÍ BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP

021

DÁLNIČE, SMĚROVĚ ROZDĚLENÉ KOMUNIKACE S DOVOLENOU  
RYCHLOSTÍ VYŠŠÍ NEŽ 90 km/h

KRÁTKODOBÉ PRACOVNÍ MÍSTO – PRÁCE S PLOŠINOU NEBO JEŘÁBEM

odstup min. 1,5 m – **DOPORUČENÝ**

oddělení pomocí kuželů

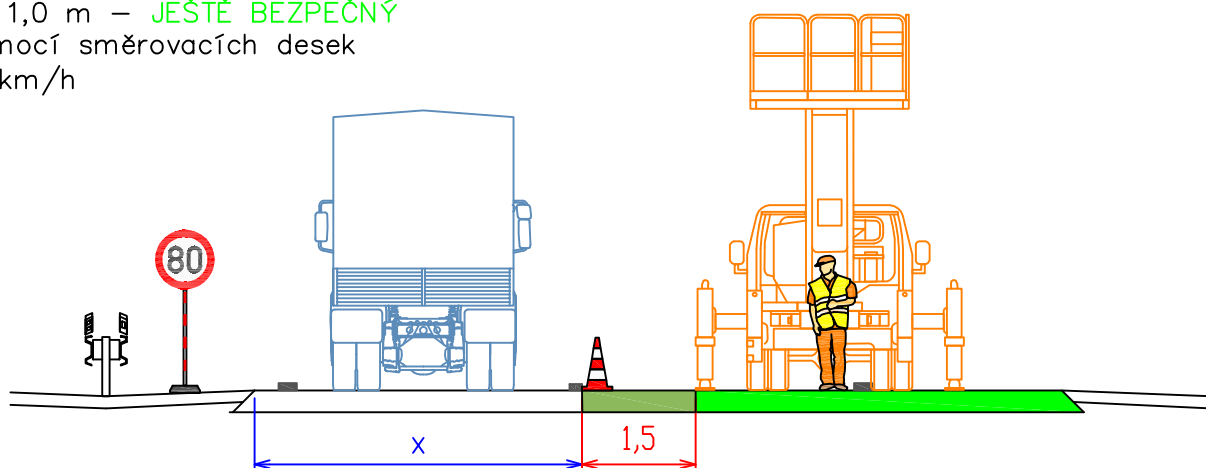
rychlost 80 km/h

NEBO

odstup min. 1,0 m – **JEŠTĚ BEZPEČNÝ**

oddělení pomocí směrovacích desek

rychlost 80 km/h

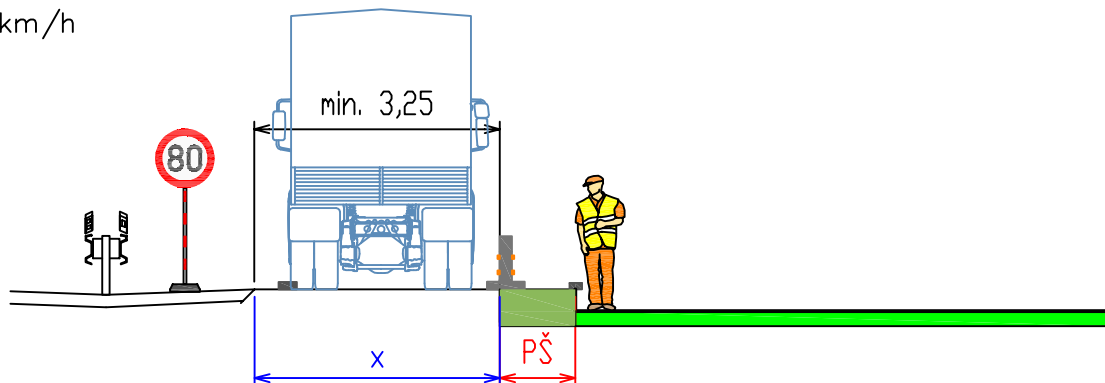


DLOUHODOBÉ PRACOVNÍ MÍSTO

odstup min. pracovní šířka dočasného svodidla – **DOPORUČENÝ**

oddělení pomocí dočasného svodidla

rychlost 80 km/h

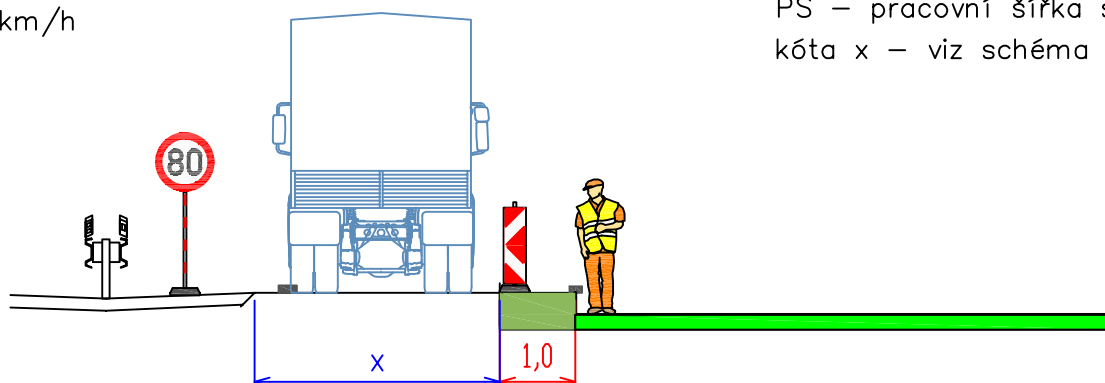


DLOUHODOBÉ PRACOVNÍ MÍSTO

odstup min. 1,0 m – **JEŠTĚ BEZPEČNÝ**

oddělení pomocí směrovacích desek

rychlost 80 km/h



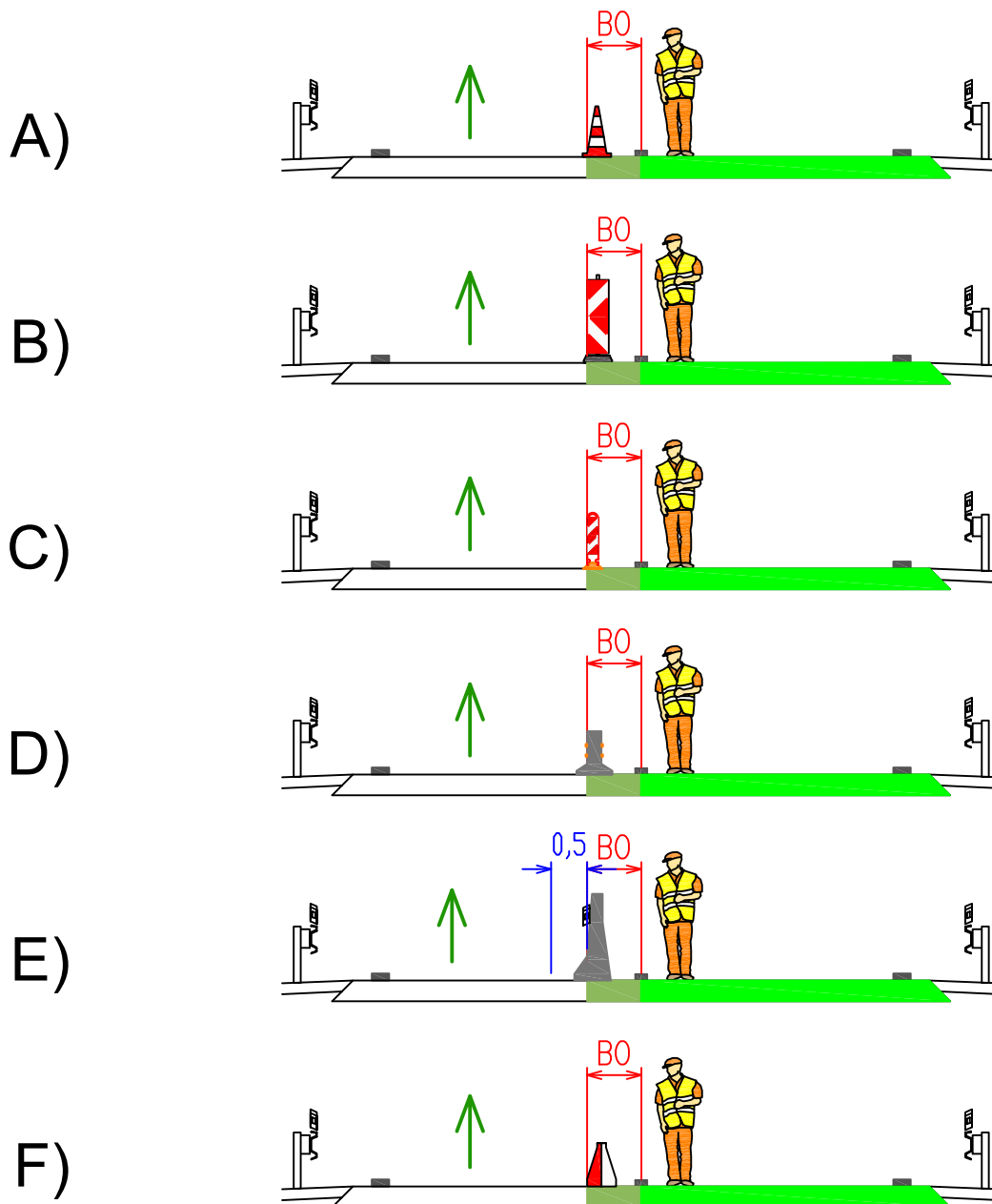
PŠ – pracovní šířka svodidla  
kóta x – viz schéma 030

Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023

## BOČNÍ BEZPEČNOSTNÍ ODSTUP

HRANICE MEZI JÍZDNÍM PRUHEM A BOČNÍM BEZPEČNOSTNÍM ODSTUPEM



- A) dopravní kužel Z 1
- B) směrovací deska Z 4
- C) vodící deska Z 5
- D) dočasné svodidlo výšky max. 0,8 m
- E) dočasné svodidlo vyšší než 0,8 m (= vysoké betonové svodidlo)
- F) plastová vodící stěna

Šířky  $B_0$  podle použitých prvků a dovolené rychlosti viz tabulka 5 a 6

Kóty jsou v metrech

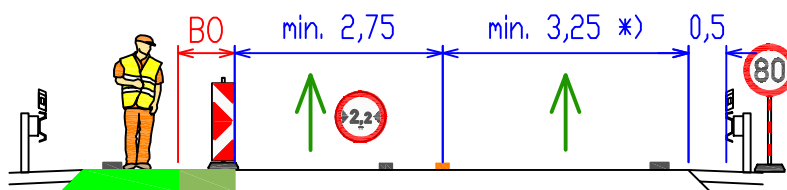


# ŠÍŘKA PRUHU

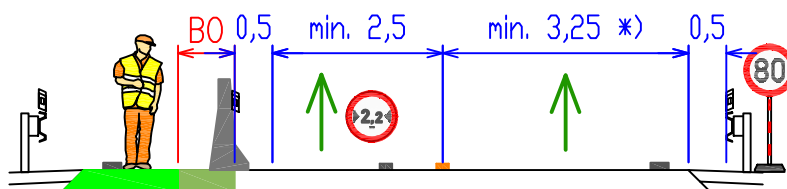
030

VZTAH RYCHLOSTI A ŠÍŘKY PRUHU PŘI JEDNOSMĚRNÉM PROVOZU  
NA SMĚROVĚ ROZDĚLENÉ KOMUNIKACI

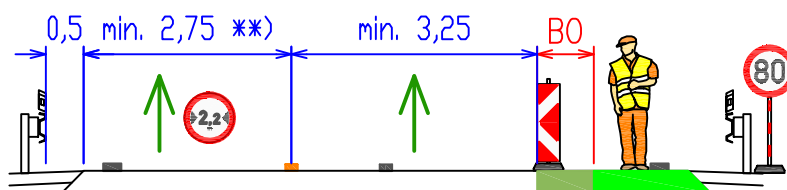
A1)



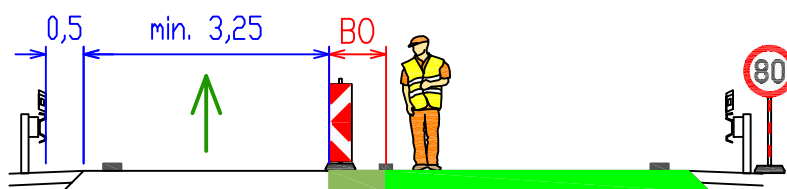
A2)



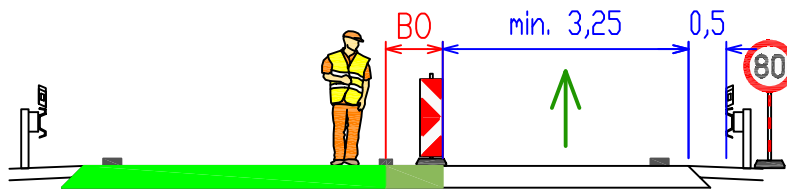
B)



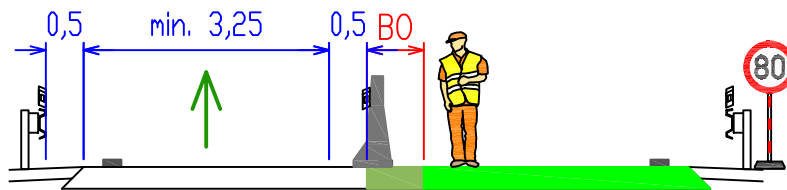
C)



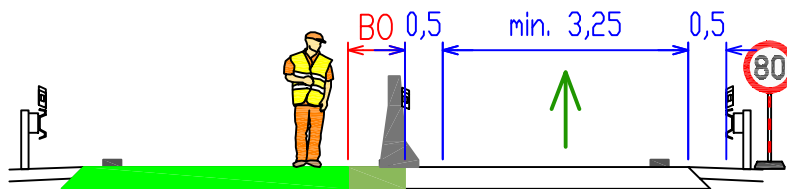
D)



E)



F)



Obrázky A1), B), C), D) platí pro dopravní kužely, směrovací desky, vodicí desky, dočasná svodidla s výškou max. 0,8 m

Obrázky A2), E), F) platí pro dočasná svodidla vyšší než 0,8 m

Zároveň je nutno případně upravit dovolenou rychlost podle šířky B0, viz tabulka 5 a 6

\*) Výjimečně 3,15 m při současném vyznačení okraje žlutou čarou V 4 umístěnou 5 až 10 cm od hrany zpevnění. Čára je též 50 m před a 50 m za úzkým pruhem.

\*\*\*) Výjimečně 2,50 m při současném vyznačení okraje žlutou čarou V 4 umístěnou 5 až 10 cm od hrany zpevnění. Čára je též 50 m před a 50 m za úzkým pruhem.

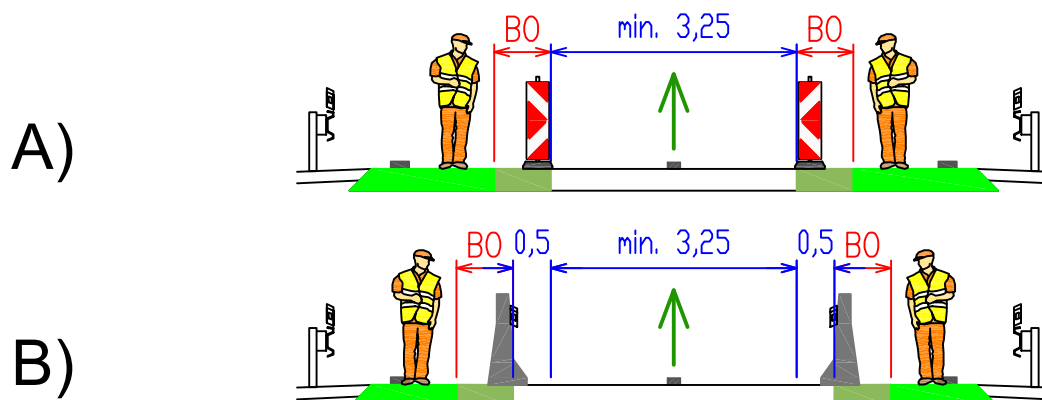
Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023

# ŠÍŘKA PRUHU

031

NUTNÁ VOLNÁ ŠÍŘKA VEDLE JÍZDNÍHO PRUHU PŘI POUŽITÍ PODÉLNÉ UZÁVĚRY PO OBOU STRANÁCH PRUHU NA SMĚROVĚ ROZDĚLENÉ KOMUNIKACI

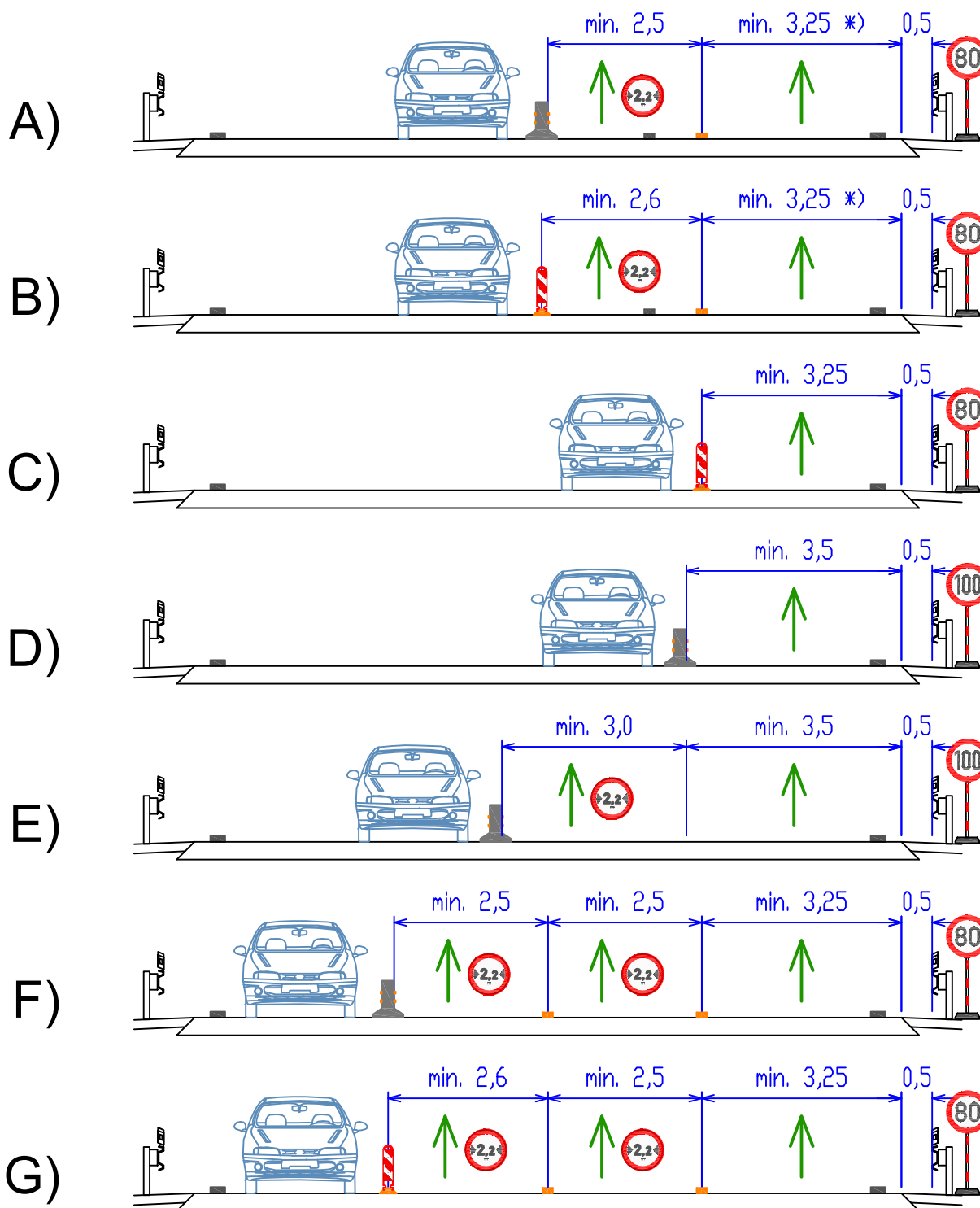


Obrázek A) platí pro dopravní kužely, směrovací desky, vodící desky, dočasná svodidla s výškou max. 0,8 m pro jakoukoliv šířku vozidel při rychlosti max. 80 km/h

Obrázek B) platí pro dočasná svodidla vyšší než 0,8 m pro jakoukoliv šířku vozidel při rychlosti max. 80 km/h

Délka této úpravy je vhodná jen několik desítek nebo málo stovek metrů

VZTAH RYCHLOSTI A ŠÍŘKY FYZICKY ODDĚLENÝCH JÍZDNÍCH PRUHŮ PŘI OBOUSMĚRNÉM PROVOZU NA SMĚROVĚ ROZDĚLENÉ KOMUNIKACI



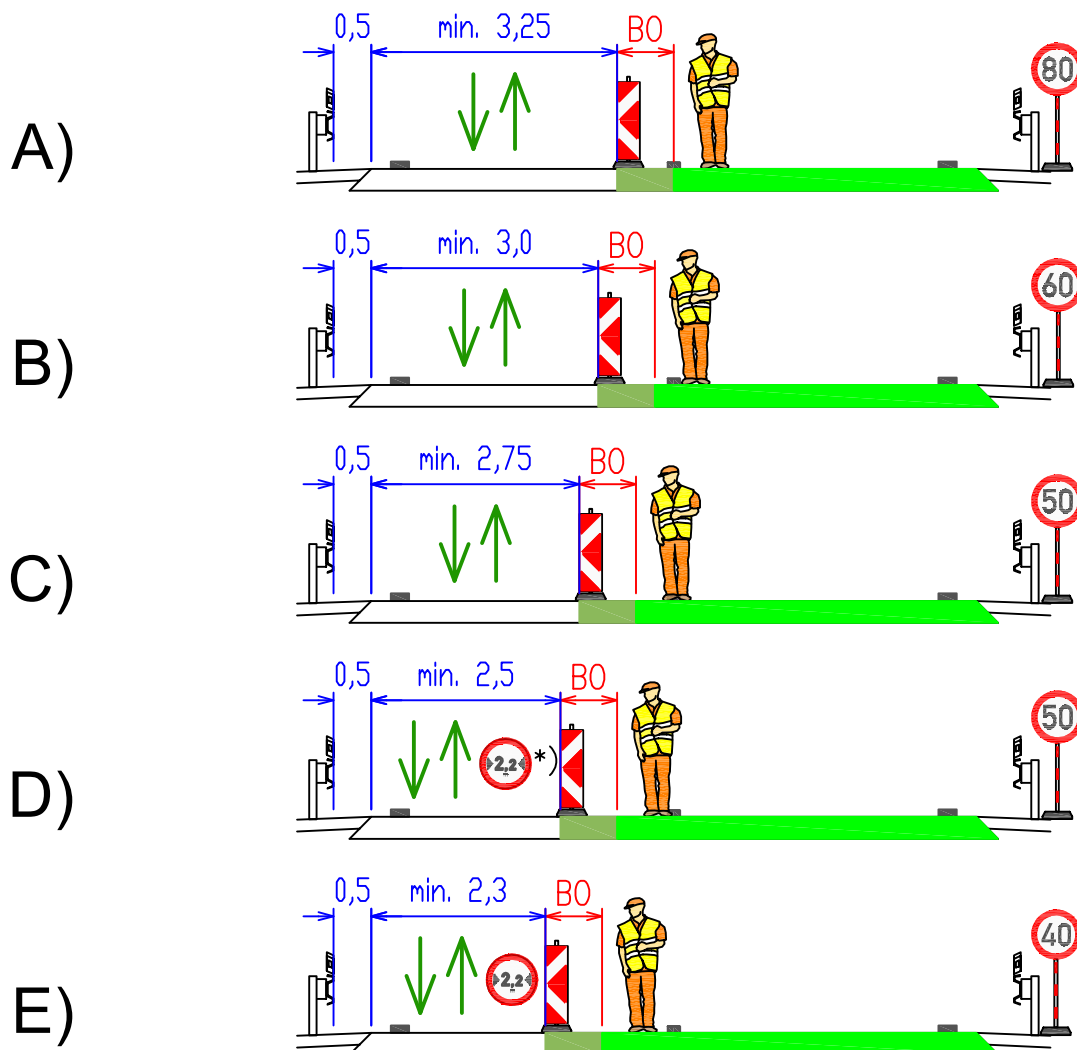
V opačném směru se postupuje obdobně

\*) Výjimečně 3,15 m při současném vyznačení okraje žlutou čarou V 4 umístěnou 5 až 10 cm od hrany zpevnění. Čára je též 50 m před a 50 m za úzkým pruhem.

# ŠÍŘKA PRUHU

033

VZTAH RYCHLOSTI A ŠÍŘKY JÍZDNÍHO PRUHU  
NA SMĚROVĚ NEROZDĚLENÉ KOMUNIKACI  
PROVOZ JEDNOSMĚRNÝ NEBO OBOUSMĚRNÝ



Obrázky platí pro dopravní kužely, směrovací desky, vodicí desky, dočasná svodidla s výškou max. 0,8 m

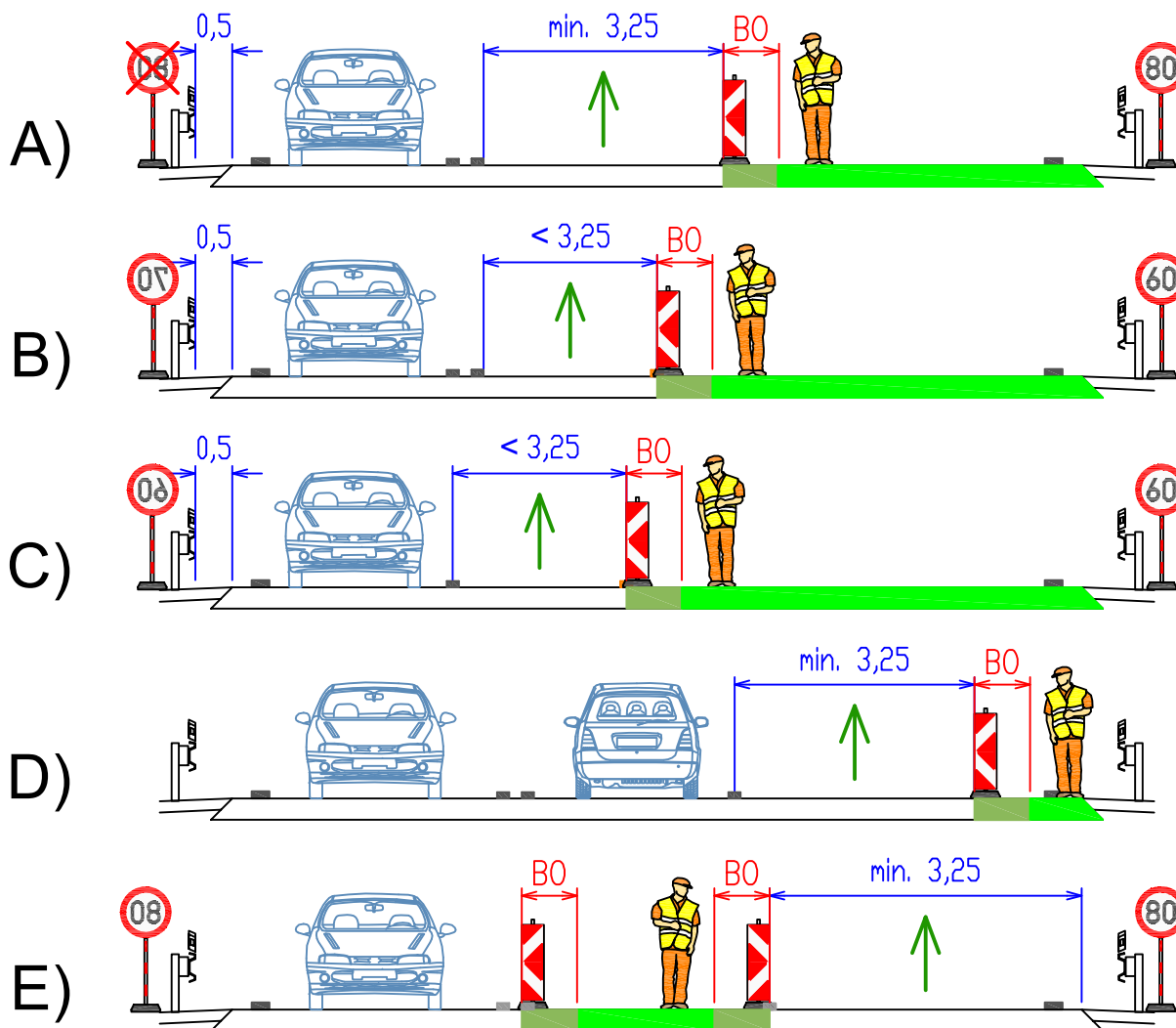
Pro dočasná svodidla vyšší než 0,8 m je mezi jízdní pruh a lom paty svodidla nutno vložit odstup o šířce 0,5 m (obdobně jako na schématu 030); závislost rychlosti na šířce pruhu zůstane stejná

\*) Platí pro vozidla s šířkou do 2,2 m a ojedinělý výskyt vozidel širších (cca 15 vozidel/hod)

Zároveň je nutno případně upravit dovolenou rychlost podle šířky B0, viz tabulka 5 a 6

Schéma se použije i pro směrově rozdělenou komunikaci v obci, pokud jsou jízdní pruhy užší než 3,25 m

VZTAH RYCHLOSTI, ŠÍŘKY JÍZDNÍHO PRUHU A DRUHU PODÉLNÉ ČÁRY MEZI PROTISMĚRNÝMI PRUHY NA SMĚROVĚ NEROZDĚLENÉ KOMUNIKACI  
 JÍZDNÍ PRUH JE ZÚŽEN JEN V JEDNOM SMĚRU



Obrázek A) platí při oddělení protisměrných pruhů čárou V 1b rychlost v protisměru není nutno snižovat

Obrázek B) platí při oddělení protisměrných pruhů čárou V 1b rychlost v protisměru může být o 10 km/h vyšší než u pracovního místa

Obrázek C) platí pro oddělení protisměrných pruhů čárou V 1a, V 2a, V 2b rychlost v protisměru se určí stejná jako u pracovního místa

Obrázek D) platí pro oddělení protisměrných pruhů jakoukoliv čárou rychlost v protisměru není nutno snižovat

Obrázek E) platí pro oddělení protisměrných pruhů jakoukoliv čárou rychlost v protisměru se sníží na 80 km/h

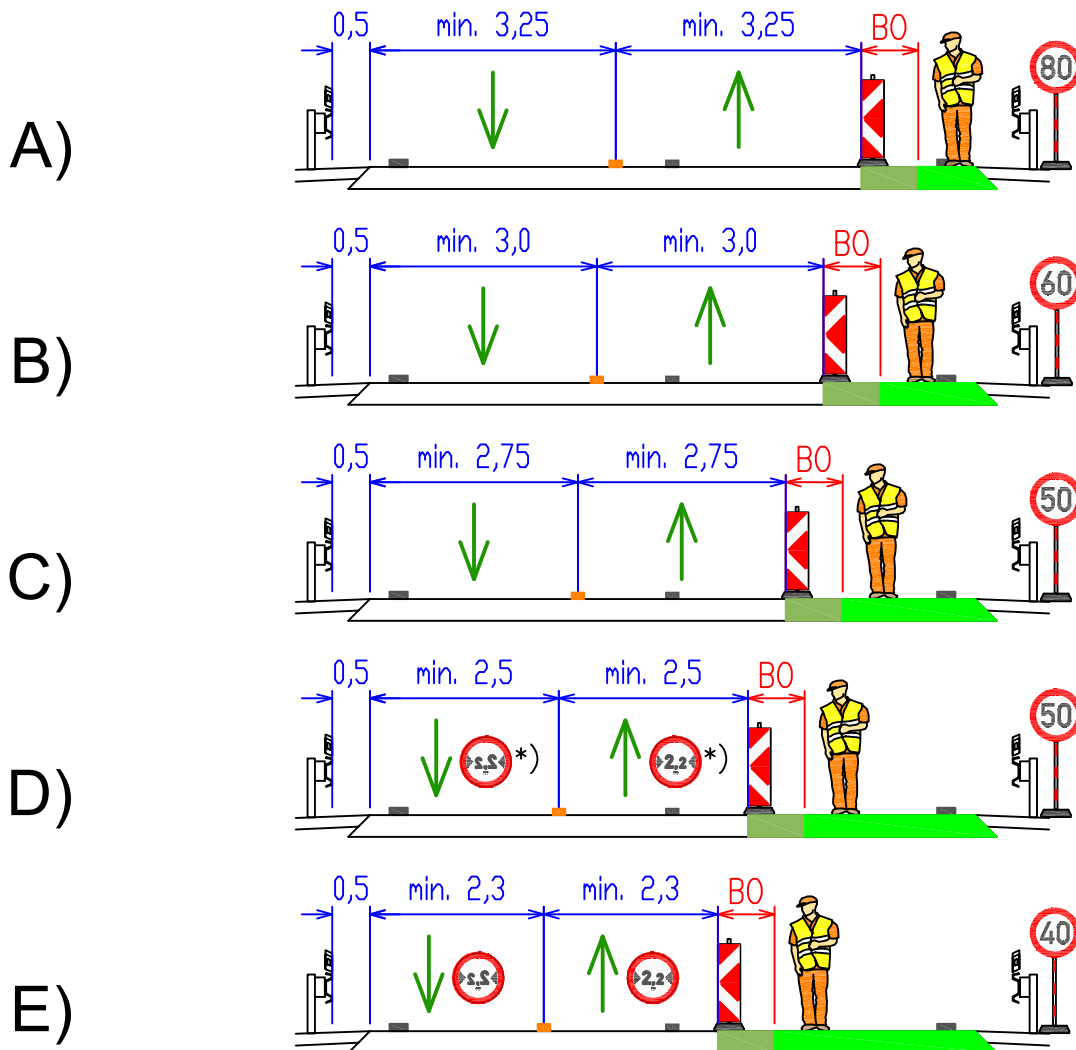
Zároveň je nutno případně upravit dovolenou rychlost podle šířky B0, viz tabulka 5 a 6

Konkrétní rychlosti jsou uvedeny jen jako příklady. Pro rychlost ve vztahu k šířce jízdního pruhu podél pracovního místa platí obdobně schéma 035

# ŠÍŘKA PRUHU

035

VZTAH RYCHLOSTI A ŠÍŘKY PROTISMĚRNÝCH JÍZDNÍCH PRUHŮ  
NA SMĚROVĚ NEROZDĚLENÉ KOMUNIKACI  
JÍZDNÍ PRUHY JSOU ZÚŽENY V OBOU SMĚRECH

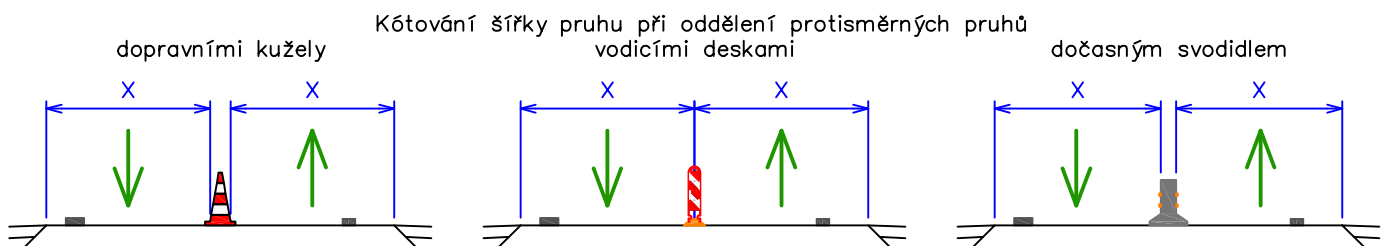


Obrázky A) až E) platí i pro dopravní kužely použité pro podélnou uzávěru. Protisměrné pruhy jsou odděleny podélnou čarou

Pokud je pro podélnou uzávěru použito dočasné svodidlo, musí mít přilehlý pruh šířku min. 3,5 m pro všechna vozidla nebo min. 3,0 m pro vozidla s šířkou do 2,2 m

\*) Platí pro vozidla s šířkou do 2,2 m a ojedinělý výskyt vozidel širších (cca 15 vozidel/hod)

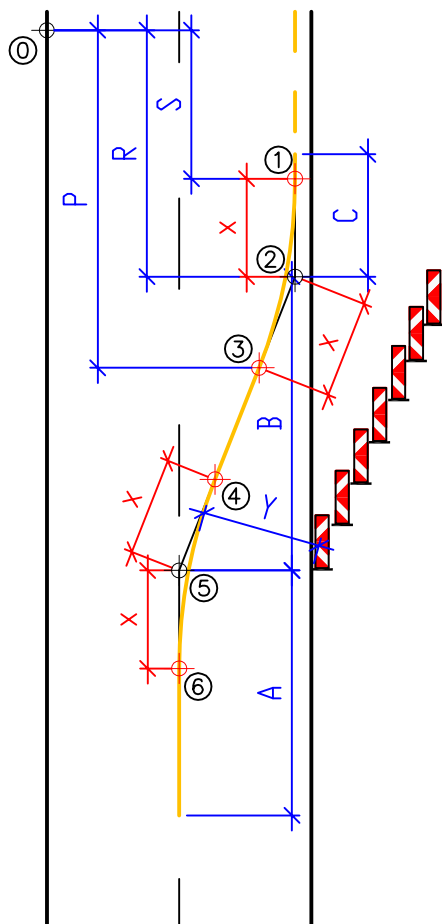
Zároveň je nutno případně upravit dovolenou rychlost podle šířky B0, viz tabulka 5 a 6



Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023

## ZAOBLENÍ ČAR

TEORETICKÉ LOMY ČAR PŘECHODNÉHO VODOROVNÉHO  
ZNAČENÍ A JEJICH ZAOBLENÍ

Ve všech schématech s přechodným vodorovným značením se změnou polohy čáry v příčném řezu (odsunutím pruhu) se kóty vztahují k teoretickým lomům čar. V praxi je však nutno u odsunutí jízdního pruhu více než o 3 m tyto lomy zaoblit, neboť by jinak, zejména při vyšších rychlostech, docházelo k náhlým změnám směru jízdy vozidel.

Kóty A, B, C – číselné kóty k teoretickým lomům čar uvedené v jednotlivých schématech

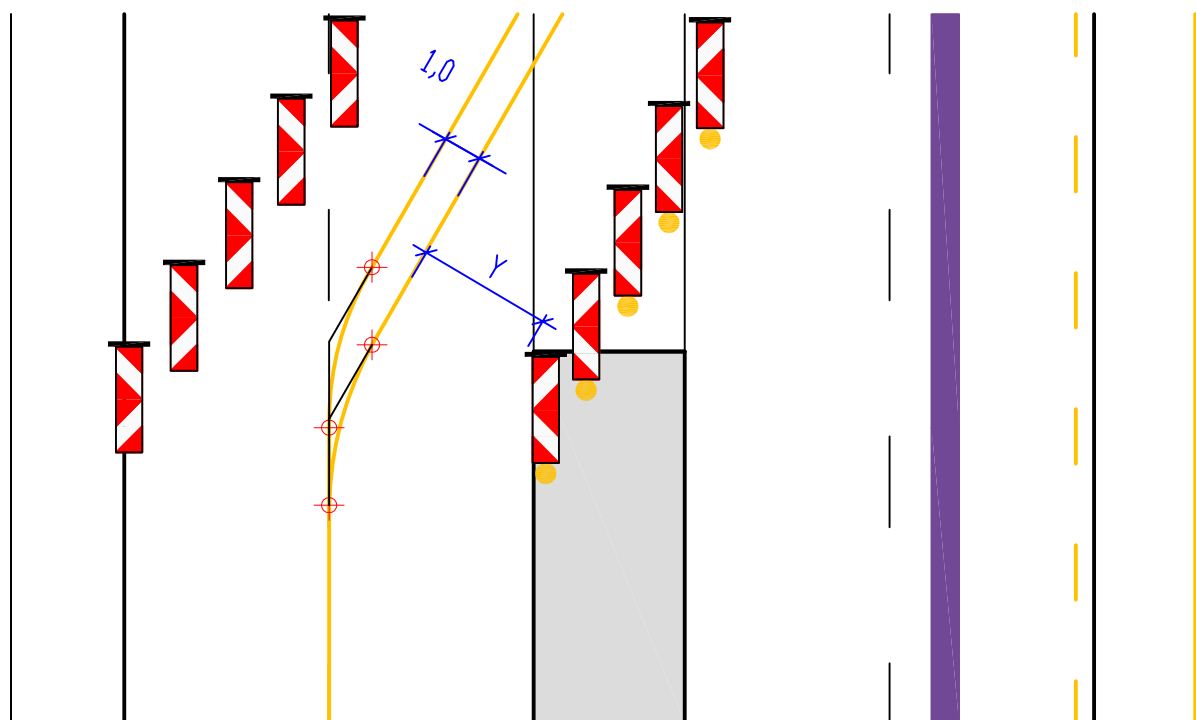
Kóta x – délka zaoblení měřená od teoretického lomu. Hodnota  $x =$  nejméně  $1/4$  nejvyšší dovolené rychlosti v daném prostoru v metrech.

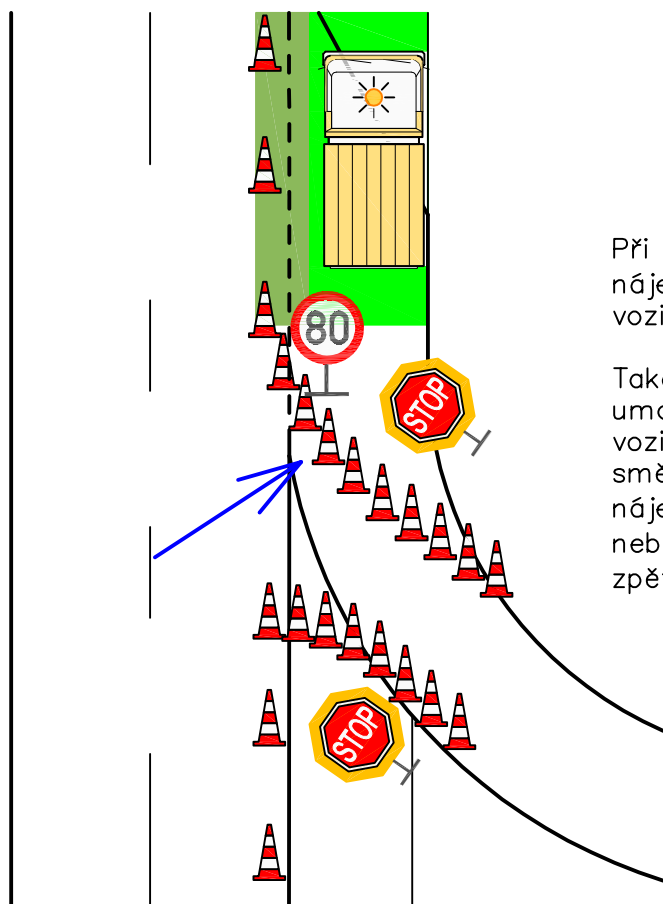
Příklad: V místě převádění dopravy přes přejezd SDP je rychlost snížena na 80 km/hod. Kóta  $x =$  min. 20 m.

Poznámka 1: Vždy je nutno dodržet minimální šířky pruhů v místě zaoblení (kóta Y). Umístění teoretického lomu čar musí vyhovovat tomuto požadavku.

Poznámka 2: Toto schéma platí pro směrové oblouky trasy  $R=3500$  m a větší. U oblouků s menším poloměrem mohou být kóty x upraveny dle potřeby.

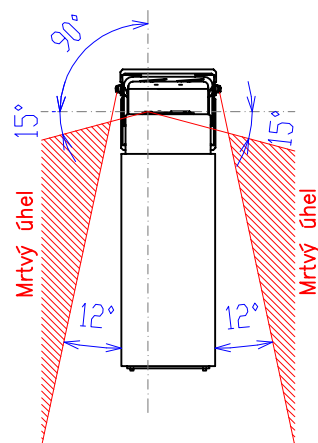
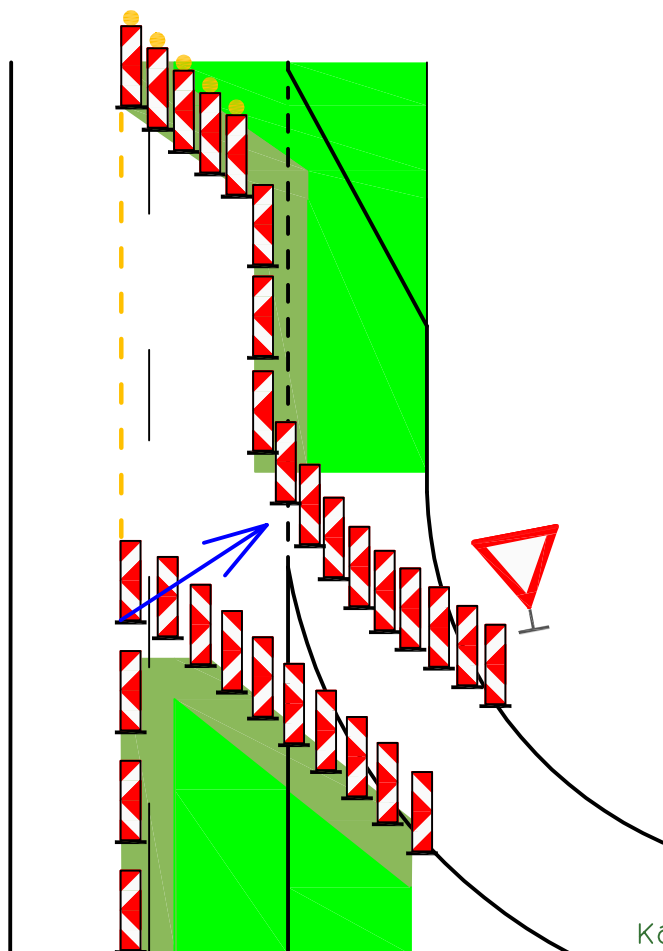
Poznámka 3: Pro snadné vytyčení na trase musí projekt obsahovat kóty vztahované k bodům 1 až 6 od přilehlého začátku přejezdu SDP, stálé značky nebo jiného v praxi blízko dosažitelného pevného bodu (bod 0). Jako příklad jsou uvedeny kóty P, R, S.





Při změně směrového vedení (zejména u připojení nájezdů) je vždy nutné zohlednit obrysové křivky vozidel, viz místa označená šipkou.

Také je při připojení nájezdu na hlavní trasu nutno umožnit výhled z kabiny vozidla na příjíždějící vozidla vlevo. Za tím účelem je oproti stávajícímu směrovému vedení nájezdové větve často nutné úhel nájezdu zvětšit (a tím umožnit výhled z okénka), nebo naopak zmenšit (a umožnit tak výhled ze zpětného zrcátka)

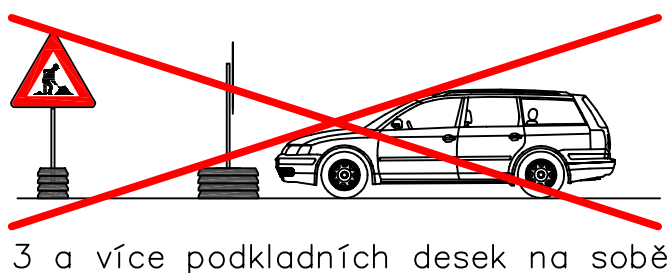
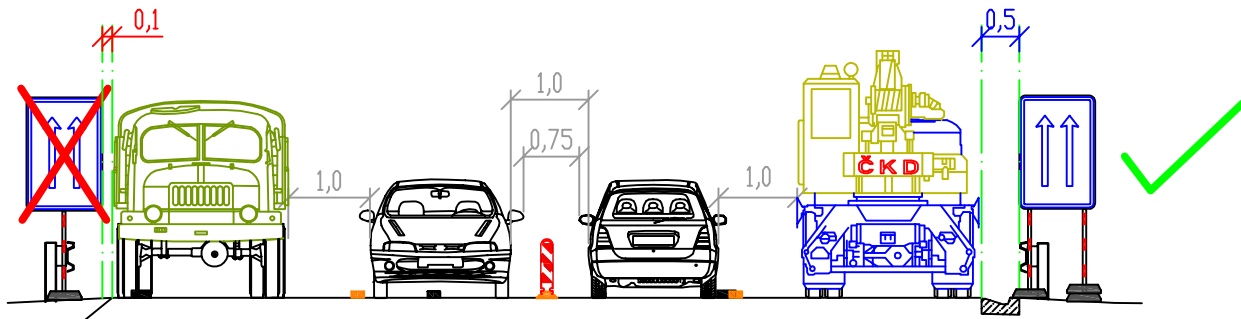
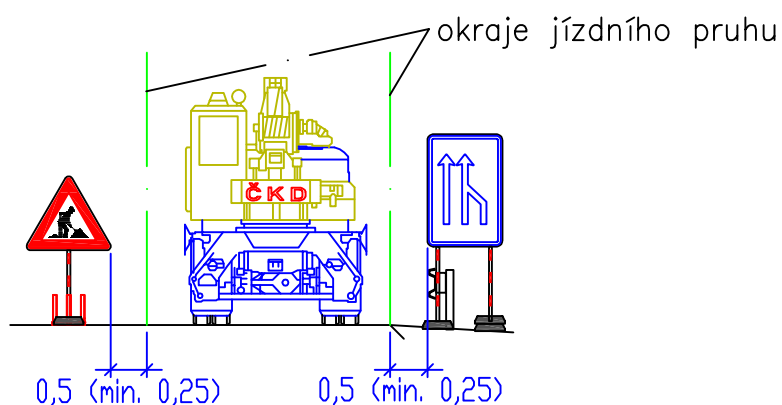
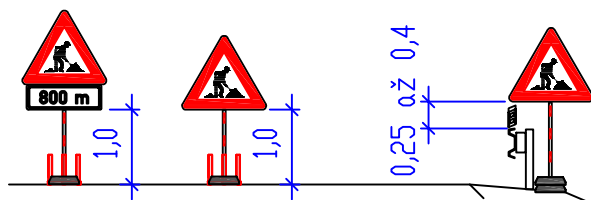


Výhled z vozidla  
dle ČSN 73 6102



# OSAZENÍ ZNAČEK

SPRÁVNÉ A ŠPATNÉ VÝŠKY A BOČNÍ ODSTUPY SVISLÝCH ZNAČEK



Poznámky:

## **Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích**

### **I. díl – Všeobecná část**

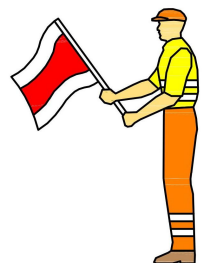
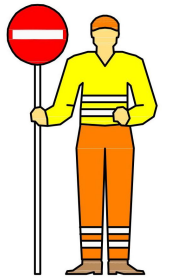
Autor: Michal Prášil 

Vydalo: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Počet stran: 76

Vydání: První, 11/2023

Dostupné na adrese: <https://www.rsd.cz/web/guest/technicke-dokumenty/ppk-a-dopravni-znaceni#zalozka-prechodne-znaceni>



Příručka pro označování  
pracovních míst  
na dálnicích a silnicích  
**I. díl – Všeobecná část**

