

PROVOZNÍ SMĚRNICE 6/14

Označování vybraných překážek provozu na směrově rozdělených komunikacích

Shrnutí:

Pravidla pro označování vybraných překážek provozu (poškozených a rozebraných svodidel, výkopů a rozjetých krajnic) na dálnicích, rychlostních silnicích a ostatních směrově rozdělených silnicích ve správě ŘSD ČR



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Obsah:

1. Úvod	3
2. Druhy označovaných překážek	4
3. Doba trvání označení překážky	4
4. Délka označení překážky	6
5. Značení vybraných překážek na dálnicích a rychlostních silnicích	7
5.1 Značení na volné trase	7
5.2 Dočasná náhrada poškozených nebo rozebraných svodidel	9
5.3 Značení na mostech	10
6. Značení překážek na ostatních směrově rozdělených silnicích	10
7. Platnost a závaznost	10
Přílohy	11

Zpracoval: ŘSD – provozní úsek GŘ, odbor správy dálnic 12 150, Praha
Michal Prášil, tel. 241 084 414, michal.prasil@rsd.cz

Schválil: Ing. Pavol Pecha, ředitel provozního úseku GŘ ŘSD ČR

Aktualizace jsou vydávány průběžně dle potřeby a jsou umístěny na webových stránkách ŘSD na adrese www.rsd.cz v sekci Technické předpisy a na intranetu ŘSD v sekci Odborné informace.

1. Úvod

Pro použití přechodného značení při vybraných nebo opakovaných činnostech spojených se správou, údržbou, měřením nebo opravami pozemní komunikace nebo k zajištění bezpečnosti provozu na komunikaci se používají obecná schémata. Základ schémat je obsažen v technických podmínkách ministerstva dopravy TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Zpřesněná a doplněná schémata, která jsou stanovena pro dálnice a rychlostní silnice (silnice pro motorová vozidla), obsahuje příručka ŘSD Označování pracovních míst na směrově rozdělených komunikacích.

Schémat jsou použitelná pro většinu situací přicházejících v silničním a dálničním provozu v úvahu. Některá schémata se však mezi sebou částečně překrývají, takže pro jednu situaci lze najít v praxi různé značení. Je však žádoucí značit stejné situace u všech provozních složek ŘSD a na všech komunikacích jednotně. Pokud řidič uvidí vždy stejné značení pro stejné situace, lze očekávat lepší pochopení takového značení, jeho vyšší respektovanost a včasné přizpůsobení chování řidiče. Tento požadavek vyplývá i ze zákona č. 361/2000 Sb. Dle § 78 odst. 1 tohoto zákona musí dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace tvořit ucelený systém.

Při sjednocení přechodného dopravního značení je zároveň nutno dbát na vyváženost mezi požadavky na bezpečnost provozu a na plynulost provozu.

Podle zákona o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.) je překážka provozu na pozemních komunikacích vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na komunikacích – například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na pozemní komunikaci nebo závady ve sjízdnosti pozemní komunikace.

U překážek vzniklých na vozovce jízdních pruhů nebo na krajnici je situace poměrně jasná; překážku je nutno buď odstranit nebo jízdní pruh či krajnici uzavřít. Schémata přechodného značení toto uzavření jednoznačně stanovují. Jiná situace nastává u překážek na nebezpečné krajnici a v SDP, kde je výrazně větší variabilita v podobě, velikosti a nebezpečnosti překážek.

Tato směrnice stanovuje pravidla pro jednotné označování plánovaných i neplánovaných vybraných překážek provozu na krajnici a ve středním dělicím pásu (SDP) na dálnicích a rychlostních silnicích zejména mimo dobu prací, tj. v čase, kdy zde nejsou žádná pracovní vozidla ani pracovníci. Použije se i na ostatních směrově rozdělených silnicích ve správě ŘSD, pokud jsou schémata uvedená v tabulkách a textu stanovena jako obecná schémata přechodného značení.

Směrnice stanovuje i termíny pro odstranění překážek ohrožujících bezpečnost provozu na komunikaci.

Směrnice platí pro všechny zaměstnance ŘSD, zhotovitele, kteří mají pro práce spojené s opravou, údržbou, měřením nebo prohlídkami komunikací nebo pro označování pracovních míst smluvní vztah s ŘSD, jakož i pro všechny další pracovníky, kteří uvedené práce plánují, navrhují a kontrolují. Platí i pro projektanty, cizí investory a správce, zhotovitele, kontrolní pracovníky a všechny další osoby, které se se souhlasem ŘSD pohybují na směrově rozdělených komunikacích v jeho správě a jejich činnost souvisí se vznikem nebo odstraňováním níže uvedených překážek.

Směrnice je určena pro každodenní praxi techniků a dělníků plánujících a provádějících práce na komunikaci a pro jejich školení a kontrolu. Má být umístěna na takovém místě, aby ji pracovníci měli stále k dispozici.

Tuto směrnici je nutno chápat jako typový technologický postup. Směrnice však nemůže pamatovat na všechny situace a jejich vzájemné kombinace, které mohou na komunikaci nastat. Pracovníci tak především mají použít zdravý rozum, znalosti a zkušenosti.

2. Druhy označovaných překážek

Podle §2 zákona č. 361/2000 Sb. je překážka provozu na pozemních komunikacích vše, co by mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích, například náklad, materiál nebo jiné předměty, vozidlo ponechané na komunikaci nebo závady ve sjízdnosti komunikace.

Podle § 45 téhož zákona každý, kdo způsobil překážku provozu na komunikaci, ji musí neprodleně odstranit. Neučiní-li tak, odstraní překážku na jeho náklad vlastník komunikace (tj. správce).

Vybrané překážky provozu pro účely této směrnice jsou především poškozená nebo lokálně rozebraná svodidla. Dále se jedná o vyjeté koleje v nebezpečné krajnici, středním a postranním dělicím pásu (SDP), poškozené šachty inženýrských sítí a výkopy menšího rozsahu na pracovních místech. Těmi jsou například výkopy při pokládce a opravách kabelů, opravách šachet odvodnění, kabelových šachet nebo výkopy pro základy portálů dopravního značení a mytí.

Při dopravní nehodě je často poškozeno svodidlo; může být po nárazu v určité délce nakloněno, zkrouceno, vyvráceno či zcela zdemolováno. Neplní tak svoji funkci ochrany před nárazem do pevné překážky nebo před pádem či sjetím vozidla. Navíc se často samo stává nebezpečným, neboť jeho části tvoří ostré hrany a hroty, které mohou výrazně ohrozit majetek, zdraví a život uživatelů komunikace při případné další kolizi. Svodidla je nutno co nejdříve opravit. Toto je jedna ze základních povinností správce komunikace při údržbě. Při opravě je pracovní místo označeno podle příslušných schémat. Oprava však zpravidla neprobíhá po celých 24 hodin denně. Mimo pracovní dobu je nutno místo označit tak, aby bylo dostatečně bezpečné a zároveň aby co nejméně omezovalo plynulost dopravy.

Rozebraná svodidla se vyskytují při otevření přejezdů středního dělicího pásu nebo při nutnosti výkopů při údržbě komunikace. Při převádění dopravy přes přejezdy na protisměrný jízdní pás a zpět je sice celé místo označeno přechodným značením dle příslušného schématu, tato směrnice však stanovuje označení otevřeného přejezdu v době před zprovozněním uzavírky jízdního pásu nebo po jejím ukončení, kdy na přejezdu nejsou funkční svodidla.

Drobná poškození svodidel nemající vliv na jejich funkci a bezpečnost provozu zpravidla není nutno označit přechodným značením a je možno je opravovat až při větším počtu těchto poškození v jednom úseku komunikace.

Vyjeté koleje v zemině nebo poškozené šachty a vpusti po nehodách na krajnici a ve středním dělicím pásu mohou při další nehodě způsobit zachycení vozidla s horšími následky než při nehodě původní.

Směrnice může být využita i při stanovení přechodné úpravy provozu pro stavbu základů a vlastních konstrukcí portálů dopravního značení a elektronického mytí. Z toho důvodu jsou v tabulkách a textu tyto situace zahrnuty.

Všechny požadavky na označení, zabezpečení a neprodlenou opravu porušených svodidel se přiměřeně vztahují i na tlumiče nárazu a na zábradlí.

3. Doba trvání označení překážky

Poškozená nebo rozebraná svodidla neplnící svoji funkci nebo překážky nechráněné svodidly či dokonce umístěné v koruně komunikace výrazně ohrožují bezpečnost provozu. Neprodleně po zjištění závady je nutno je řádně označit. Ve většině případů je také nutno snížit nejvyšší dovolenou rychlost v daném místě a provést úpravu konců porušených svodidel. Požadavek na neprodlené označení a zabezpečení je stanoven v § 24 odst. 8 zákona č. 13/1997 Sb. a § 9 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb.

Doba takového omezení provozu však musí být co nejkratší. Stejný požadavek stanovuje i zákon o silničním provozu. 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 (§ 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb.).

Není přijatelný postup, kdy správce komunikace neprodleně neopravuje poškozená svodidla a pouze je označí a ponechává v rozbitém stavu mnoho týdnů do doby, než se takovýchto úseků nahromadí více a než vypíše společnou zakázku. S tím souvisí i dlouhou dobu umístění snížení dovolené rychlosti, u něhož se ani nepředpokládá respektování ostatními řidiči a které tak jenom představuje pokus o vyvinění se správce z následků další nehody.

Opravy poškozených svodidel a tlumičů nárazu, které částečně nebo vůbec neplní svoji funkci a snižují bezpečnost provozu, musí být zahájeny neprodleně. Zpravidla se jedná o tentýž nebo následující den. Pokud vzhledem k rozsahu poškození anebo atypickým dílům není možno opravit svodidlo či tlumič do tří pracovních dnů, musí být v této době alespoň prokazatelně objednána oprava s co nejbližším termínem provedení, resp. projekt opravy (například u větších poškození mostních svodidel). Nelze-li tento termín dodržet, musí být informován příslušný vedoucí odboru provozního úseku GŘ ŘSD, který rozhodne o dalším postupu.

Pokud není možno zahájit opravu bezprostředně po nehodě, musí být alespoň do doby provedení opravy způsobem uvedeným v technických podmínkách staženy konce ocelových svodidel do terénu. Pouhé umístění přechodného značení do doby opravy, byť se jedná o dny, totiž nezajistí, že nedojde k další nehodě se závažnými následky v tomtéž místě a že správce komunikace nebude mít podíl na následcích nehody. Ponechání volných konců svodidel nad úroveň vozovky je zakázáno.

Čekání na protokol policie s určením viníka nehody, vyčíslením škody nebo na zástupce pojišťovny k obhlídce poškozeného místa nemůže být důvodem pro odklad zahájení opravy. V takovém případě správce pořídí fotodokumentaci a základní zaměření rozsahu poškozeného místa a zahájí neprodleně opravu.

Je nepřípustné ponechat delší dobu rozebraná svodidla při opravách kanalizačních šachet, kabelových pracích, stavbě portálů dopravního značení či mýta a podobných činnostech, i když je v daném místě snížení nejvyšší dovolené rychlosti. Za delší dobu se považuje období delší než tři kalendářní dny, během nichž je přerušena práce (protažení a zapojení kabelů, tvrdnutí betonu základů, čekání na výrobu a montáž ocelové konstrukce, zimní období atd.). V takovém případě je zhotovitel povinen rozebraná svodidla smontovat, aby plnila zádržnou funkci. Není-li to možné například při větším výkopu, kde by nebyly dostatečně zakotveny sloupky svodidel, je nutné provést dočasnou náhradu betonovými nebo ocelovými svodidly položenými na vozovku. S opakovaným rozebráním a smontováním svodidla musí zhotovitel počítat již v nabídce. Pracovníci ŘSD vydávající souhlas s činností související s rozebráním svodidel nebo tuto činnost objednávací jsou odpovědní za uvedení tohoto požadavku do příslušného dokladu.

Poznámka:

Uvedení pracovníci ŘSD mohou být v konkrétních případech z oddělení majetkové správy, oprav, SSÚD, provozních úseků, úseků výstavby...

Dočasné smontování rozebraného svodidla nebo jeho nahrazení jiným nejen zvýší bezpečnost provozu, ale zpravidla umožní výrazné zmenšení počtu značek a současné zvýšení nejvyšší dovolené rychlosti v daném místě. Správce komunikace i silniční správní úřad proto mají důsledně požadovat po zhotoviteli provedení popsanych opatření. Pokud zhotovitel požadované úpravy neprovede, provede je správce komunikace sám na náklad zhotovitele (viz § 45 zákona č. 361/2000 Sb.).

Rozebraná svodidla na přejezdu SDP před zahájením uzavírky a po jejím konci smí zůstat po dobu nejvýše 24 hodin. Mezi dvěma etapami uzavírky je možno ponechat rozebraná

svodidla na přejezdu po dobu nejvýše tří kalendářních dní. Je nepřípustné ponechat rozebraná svodidla na přejezdech bez náběhových dílů nebo zapuštění do terénu. Připojení náběhových či přechodových dílů nebo stažení svodidla k zemi a jeho zapuštění do terénu musí být provedeno dle TPV pro dané svodidlo.

Vyjeté koleje v zemině, poškozené šachty a vpusti je též třeba zasypat či opravit neprodleně.

Demontáž svodidel na přejezdech SDP může začít až tehdy, pokud je k dispozici potřebný počet dílů pro bezpečné rozebrání či úpravu a opětné sestavení v souladu s TPV pro dané typy svodidel. Pracovníci ŘSD vydávající souhlas s činností související s úpravou svodidel na přejezdech SDP nebo tuto činnost objedávající jsou odpovědní za uvedení tohoto požadavku do příslušného dokladu.

Pokud zhotovitel neprovede úpravu svodidla v předepsaném termínu, zajistí to neprodleně na jeho náklad správce komunikace (viz § 45 zákona č. 361/2000 Sb.).

4. Délka označení překážky

Svodidlo se zkouší a schvaluje jako ucelený systém. Pokud dojde k poškození svodidla při dopravní nehodě nebo k jeho částečnému rozebrání při stavebních pracích, nelze počítat s plnou únosností svodidla již bezprostředně za místem, kde zůstalo v původním stavu. Jako nedostatečně funkční, tj. s nedostatečnou úrovní zadržení, lze u ocelového i betonového svodidla uvažovat délku 12 m od poškozeného či rozebraného místa.

Za poškozené místo se bere nejen svodidlo zničené, ale i výrazně vychýlené z původního směru, nakloněné nebo zkroucené. Přechodné značení podle dále uvedených schémat tedy musí být u ocelových a betonových svodidel provedeno v délce nejméně na délku poškození + 12 m na každou stranu.

Výše uvedené neplatí u lanových svodidel a u ocelových svodidel položených na vozovku (např. na přejezdech SDP).

Pokud není lanové svodidlo zakotveno do kotevního bloku, nemá předepsanou úroveň zadržení v celé své délce. Vzhledem k délce jednotlivých úseků lanového svodidla až 2 km však není reálné označovat přechodným značením se sníženou nejvyšší dovolenou rychlostí a zúžením vnitřního jízdního pruhu celý takový úsek. Pro zvýšení bezpečnosti a zároveň udržení respektovanosti značení se proto označí dle dále uvedených schémat kromě poškozeného místa i úsek napohled nepoškozeného svodidla v délce nejméně 100 m na každé straně. Připojení lan svodidla ke kotevním blokům musí být z uvedených důvodů obnoveno co nejdříve.

Není-li lanové svodidlo odpojeno od kotevních bloků a je pouze poškozeno několik sloupků, zatímco lana zůstala přibližně v původní výšce, postačí označit přechodným značením úsek v délce poškození + nejméně 24 m na každou stranu.

Ocelová svodidla položená na vozovku na přejezdech SDP musí být při jejich poškození způsobujícím částečnou nefunkčnost označena v celé délce.

Aby byla jakákoliv svodidla plně funkční, musí být nejen kompletní a správně smontována, ale musí mít i patřičnou minimální délku, při které se již chovají stejně jako při nárazové zkoušce. Při označování rozebraných nebo více poškozených svodidel je tak nutno přihlídnout i k tomu, zda není závadné místo příliš blízko volného konce svodidla či přechodu na jiný typ svodidla a zda tedy funkční zbývající část má potřebnou délku. Výrobci nabízejí stále větší počet typů svodidel a jejich kombinací, přičemž minimální délky jak vlastních typů, tak pro různé úrovně zadržení se mezi sebou liší.

Pro zjednodušení rozhodnutí na trase při rychlém označování po dopravní nehodě se doporučuje použít následující pravidlo. Od nefunkční části svodidla, tj. od části přilehlé

k poškozenému místu musí zůstat k volnému konci svodidla (bez započítání náběhu) nejméně délka:

- 60 m u betonového svodidla,
- 70 m u ocelového svodidla s beraněnými sloupky,
- 24 m u lanového svodidla (platí pouze s lanem připojeným ke kotevním blokům).

Pokud je betonové svodidlo napojeno na ocelové nebo naopak, musí být jeho nepoškozená část, na kterou navazuje svodidlo z jiného materiálu, dlouhá nejméně 28 m.

Nejsou-li uvedené délky svodidel k dispozici, označí se přechodným značením celý zbývající úsek svodidla.

Přesně lze určit potřebnou zbývající délku svodidla podle konkrétních technických podmínek výrobce (TPV). Tento postup se doporučuje při plánování prací počítajících s rozebráním svodidla.

Vyjeté koleje v zemině se označí v délce 10 m na každou stranu od poškozeného místa. Poškozené šachty a vpusti a podobné výkopy se označí v délce 5 m na každou stranu.

Při výstavbě portálů a podobných děl na stávající trase se stává, že nejdříve je postavena vlastní konstrukce a teprve pak po provedení terénních úprav je zřízen nový úsek svodidla. V takovém případě musí přechodné značení odpovídat příslušným schématům. To znamená, že před vlastní překážkou nebo pracovištěm je vyznačena bezpečnostní zóna v délce nejméně 100 m. O případném snížení rychlosti se rozhodne podle umístění pracoviště vůči provozu. Je však žádoucí, aby trvání takového stavu bylo co nejkratší.

5. Značení vybraných překážek na dálnicích a rychlostních silnicích

Při označování překážek se rozlišuje, zda jde o místo na volné trase nebo na mostě. Dále se rozlišuje místo ve středním dělicím pásu (SDP) a na krajnici.

Dopravní značky a dopravní zařízení použité pro přechodné dopravní značení musí odpovídat standardu PPK – PRE. Předzvěstné a výstražné vozíky musí odpovídat standardu PPK – VOZ.

Spojení jednotlivých dílů betonových i ocelových volně položených svodidel použitých jako dočasná náhrada poškozených svodidel musí odpovídat technickým podmínkám výrobce (TPV) nebo montážním návodům pro konkrétní použitý typ.

5.1 Značení na volné trase

Jednotlivé typové situace s poškozenými či rozebranými svodidly nebo jinými překážkami na volné trase a jejich označení v době mimo provádění prací uvádějí tabulky 1 a 2. Tabulka 1 platí pro situace v SDP, tabulka 2 pro situace na krajnici. Čísla schémat pro označení znamenají schémata v příručce Označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla (část 1. – volná trasa).

Dobou mimo provádění prací je míněno časové období, kdy se neprovádí likvidace nehody, neprobíhají stavební práce, oprava poškozených prvků atd., tj. nejsou zde žádná pracovní vozidla ani pracovníci.

Ve schématech jsou nejvyšší dovolené rychlosti sníženy na 80 km/h. Tato rychlost obvykle vyhovuje na velké většině označovaných míst. V některých případech však může být vhodné snížit rychlost na 60 km/h. Jedná se například o větve křižovatek o malém poloměru, nevhodné směrové nebo výškové vedení trasy, blízkost ohrožených nebo naopak výrazně

nebezpečných překážek či značně nepříznivé klimatické podmínky. O případném snížení rychlosti na 60 km/h rozhodne příslušný vedoucí zaměstnanec.

Prvky podélné uzávěry se umísťují alespoň 0,5 m od překážky. Pokud je to dle místních podmínek možné, umístí se podélná uzávěra s bočním odstupem 1,0 m od překážky.

Tabulka 1 – Situace ve středním dělicím pásu na volné trase

Situace	Místo	Druh překážky	Schéma pro označení <u>mimo dobu provádění prací</u>	Poznámka
S1	SDP	Nahnuté nebo posunuté svodidlo, které nadále plní zádržnou funkci, nebo vyjeté koleje v zemině	D/1.5	Svodidlo nesmí zasahovat do volné šířky komunikace
S2		Poškozené svodidlo, které neplní zádržnou funkci	D/1.3-n nebo D/1.2 nebo příloha 1 této směrnice	Schéma D/1.3-n se použije u oboustranného svodidla v ose SDP, musí zůstat snížení rychlosti na 80 km/h. Schéma D/1.2 se použije u jednostranného svodidla nebo oboustranného svodidla v krajní poloze
S3		Otevřený přejezd SDP	D/1.3-n nebo D/1.2	<i>(Poškozená svodidla nesmí zasahovat do volné šířky komunikace. Konce ocelových svodidel musí být předepsaným způsobem zapuštěny pod úroveň terénu nebo jinak upraveny či překryty, aby se na ně vozidla nemohla napíchnout. Betonová nebo ocelová rozebiratelná svodidla u otevřených přezdech musí mít náběhové díly a všechny díly musí být předepsaným způsobem spojeny)</i>
S4		Menší výkop mezi svodidlem a vozovkou (svodidlo má zádržnou schopnost) nebo poškozená šachta či vpust'	D/1.2 nebo D/1.3-n	Jedná se o výkop např. při zafukování optického kabelu nebo pro opravu kanalizační nebo drenážní šachty (tj. rozměr výkopu do cca 1,5 m šířky × 1,0 m délky ve směru jízdy). Schéma D/1.2 se použije, pokud výkop sahá až k hraně zpevnění. U schématu D/1.3-n lze zvýšit rychlost na 100 km/h, pokud výkop nepředstavuje velké nebezpečí <i>(Pokud je výkop mezi dvěma jednostrannými svodidly, která mají zachovanou zádržnou schopnost, není mimo dobu provádění prací třeba omezovat provoz na komunikaci)</i>
S5		Velký výkop mezi svodidlem a vozovkou nebo výkop přes celou šířku SDP	D/3.2 nebo D/24-n	Například výkop pro protlak nebo základ portálu
S6		Pevná překážka nekrytá svodidlem	D/3.2 nebo D/24-n	Například základ nebo ocelová konstrukce portálu nebo nadjezdu
S7		Lokálně rozebrané svodidlo s konci bez náběhů nebo nezapuštěné do terénu	D/24-n nebo příloha 1 této směrnice	

Tabulka 2 – Situace na krajnici na volné trase

Situace	Místo	Druh překážky	Schéma pro označení <u>mimo dobu provádění prací</u>	Poznámka
K1	Krajnice nebo přídatný pruh pro pomalá vozidla	Nahnuté nebo posunuté svodidlo, které nadále plní zádržnou funkci, nebo vyjeté koleje v zemině	D/1.6	U přídatného pruhu může být podélná uzávěra postavena nejdále na čáře V 4 (tj. aby nedošlo k zúžení pruhu)
K2		Menší výkop nekrytý svodidlem nebo poškozená šachta či vpusť		Jedná se o výkop např. pro opravu kanalizační nebo drenážní šachty (tj. rozměr výkopu do cca 1,5 m šířky × 1,0 m délky ve směru jízdy)
K3		Poškozené svodidlo, které neplní zádržnou funkci	D/1.4 nebo D/28.2-n nebo D/1.1 nebo příloha 2 této směrnice nebo uzavření přídatného pruhu ve smyslu D/3.1	Schéma D/1.4 se použije při zpevněné krajnici široké nejméně 2,5 m.
K4		Velký výkop		Schéma D/1.1 se použije při zpevněné krajnici užší než 2,5 m.
K5		Pevná překážka nekrytá svodidlem		Schéma dle přílohy 2 lze použít pouze při zpevněné krajnici v šířce min. 1 m
K6		Lokálně rozebrané svodidlo s konci bez náběhů nebo nezapuštěné do terénu		

5.2 Dočasná náhrada poškozených nebo rozebraných svodidel

Pokud není možno větší poškození svodidla na volné trase neprodleně opravit, je zde riziko delší doby ohrožení provozu a snížení kapacity komunikace z důvodu snížené rychlosti a uzavřeného jízdního pruhu. Tyto případy mohou nastat například v zimním období nebo při nedostatku dílů původního svodidla. V takových situacích lze funkci poškozeného svodidla dočasně nahradit betonovým svodidlem nebo ocelovým svodidlem pokládaným na terén, které se umístí těsně vedle poškozeného svodidla do SDP nebo na krajnici. To zpravidla umožní ponechat při průjezdu tímto místem rychlost shodnou s nejvyšší dovolenou rychlostí platnou pro daný úsek komunikace.

Detaily umístění betonového nebo ocelového pokládaného svodidla jsou v přílohách 1 a 2 této směrnice. Pro možnost uplatnění minimálních délek svodidla uvedených v přílohách a pro snížení rizika najetí vozidel je velmi důležité náhradní svodidla přiložit těsně k původním svodidlům.

Je nutné zdůraznit, že se jedná o nouzové řešení, neboť betonová i ocelová pokládaná svodidla jsou primárně určena k odlišné instalaci než popsané. Vždy by se mělo jednat jen o krátkodobou náhradu.

Uvedená dočasná náhrada betonovým nebo ocelovým pokládaným svodidlem není možná u poškozeného lanového svodidla, které je vždy nutno opravit neprodleně.

5.3 Značení na mostech

Pro poškozená svodidla na mostech nelze vzhledem k různorodosti mostů a svodidel na nich stanovit jednoduché a jednotné zásady pro označení. Pro malá poškození svodidel lze využít zásady označení platné pro volnou trasu. Při větších poškozeních svodidel je zpravidla nutno neprodleně provést dočasnou náhradu betonovým svodidlem se současným snížením rychlosti. Každý případ dočasné náhrady svodidel na mostě musí být posouzen samostatně.

Betonová svodidla pro dočasnou náhradu musí být typ se spínanou tyčí nebo obdobným spojením, které zabrání pádu těch dílů svodidel, jež jsou při nárazu posunuty mimo most.

6. Značení překážek na ostatních směrově rozdělených silnicích

Na směrově rozdělených silnicích s nejvyšší dovolenou rychlostí 90 km/h a nižší, které jsou ve správě ŘSD ČR, se použijí zásady uvedené v kapitolách 2, 3, 4, 5 obdobně. Pouze je nutno upravit schémata přechodného značení tak, aby odpovídalo postupné snižování rychlosti.

7. Platnost a závaznost

Tato provozní směrnice platí od 1. ledna 2015.

Směrnice je závazná pro:

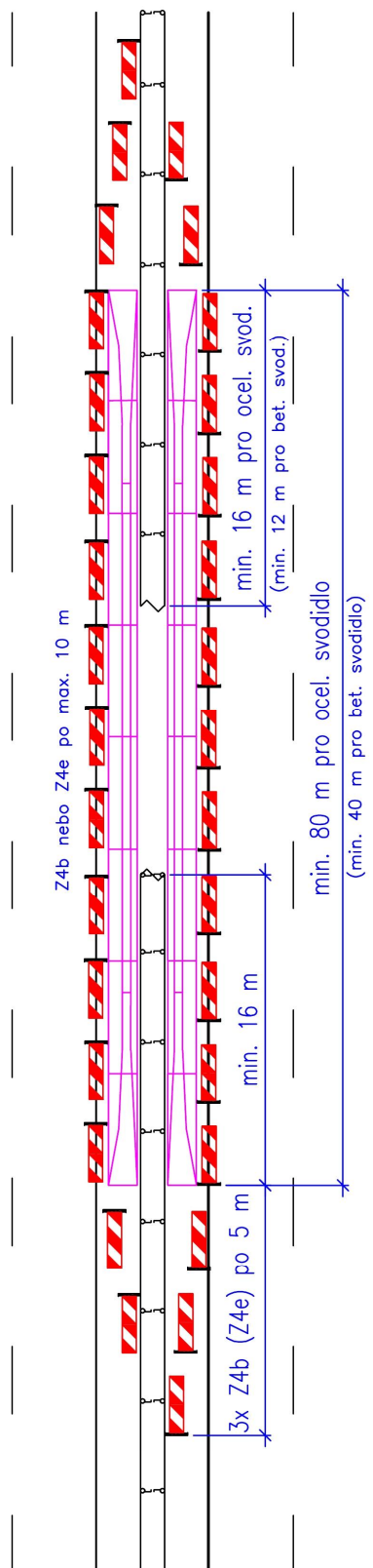
- všechny organizační složky ŘSD,
- všechny cizí osoby a organizace mající smluvní vztah s ŘSD pro údržbu komunikací, jejich součástí a příslušenství, pro odstraňování následků nehod a pro označování překážek na komunikacích v jeho správě,
- všechny cizí osoby a organizace udržující cizí inženýrské sítě umístěné v tělese směrově rozdělených komunikací ve správě ŘSD, zajišťující výstavbu portálů mýta a dopravního značení, protlaky a obdobné činnosti nebo provádějící opravy směrově rozdělených komunikací ve správě ŘSD.

Přílohy:

1a – Dočasné nahrazení svodidla v SDP

1b – Dočasné nahrazení svodidla v SDP

2 – Dočasné nahrazení svodidla na krajnici

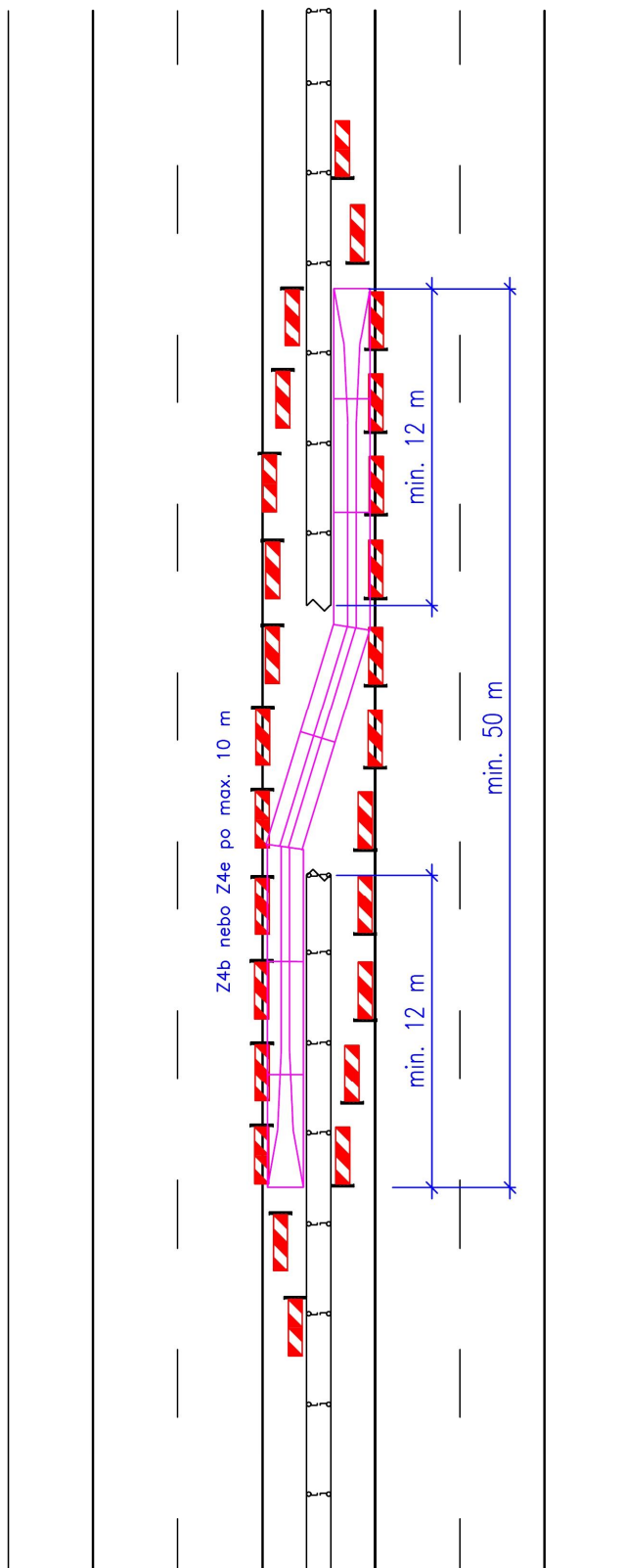


Příloha 1a – Dočasné nahrazení svodidla v SDP

Pro dočasné nahrazení poškozeného nebo rozebraného svodidla jsou použita dvě betonová svodidla nebo dvě ocelová svodidla položená na terén. Náhradní svodidla musí být přiložena těsně k původnímu!

Betonové svodidlo může být jednostranné nebo oboustranné, musí mít úroveň zadržení min. H1 a výšku min. 1,0 m. Ocelové svodidlo pokládané na vozovku musí mít úroveň zadržení min. H1. Pod svodidly není nutno provést zpevnění. Spojení jednotlivých dílů náhradního svodidla musí být dle příslušných TPV.

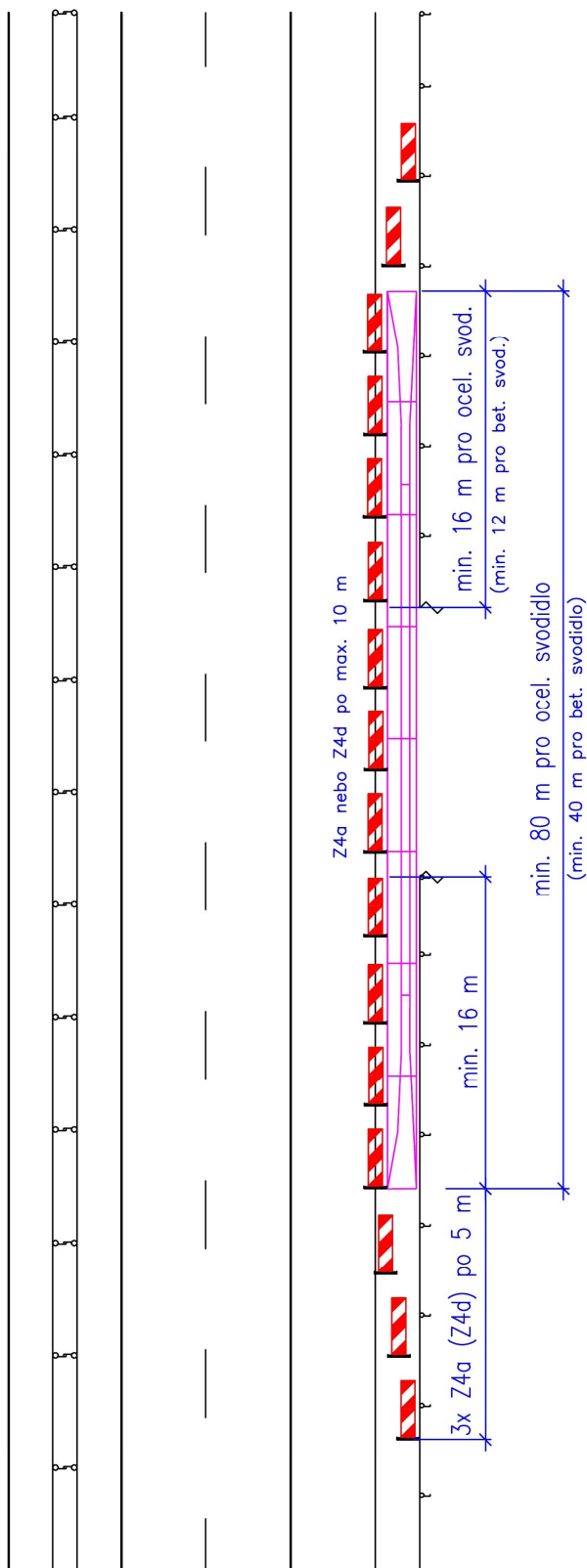
Směrovací desky Z 4b nebo Z 4e se umístí podél náhradních svodidel pokud možno s odstupem 0,5 m, nejdále však mohou být na vodicí čáře V 4.



Příloha 1b – Dočasné nahrazení svodidla v SDP

Pro dočasné nahrazení poškozeného nebo rozebraného svodidla je použito betonové svodidlo položené na terén. Náhradní svodidlo musí být přiloženo těsně k původnímu! Betonové svodidlo je oboustranné, musí mít úroveň zadření min. H2 a výšku min. 1,0 m. Pod svodidlem není nutno provést zpevnění. Spojení jednotlivých dílů náhradního svodidla musí být dle příslušných TPV.

Směrovací desky Z 4b nebo Z 4e se umísť podél náhradního svodidla pokud možno s odstupem 0,5 m, nejdále však mohou být na vodící čáře V 4.



Příloha 2 – Dočasné nahrazení svodidla na krajnici

Pro dočasné nahrazení poškozeného nebo rozebraného svodidla je použito betonové svodidlo nebo ocelové svodidlo položené na terén. Náhradní svodidlo musí být přiloženo těsně k původnímu! Betonové svodidlo může být jednostranné nebo oboustranné, musí mít úroveň zadržení min. H1 a výšku min. 1,0 m. Ocelové svodidlo pokládáno na vozovku musí mít úroveň zadržení min. H1. Pod svodidlem není nutno provést zpevnění. Spojení jednotlivých dílů náhradního svodidla musí být dle příslušných TPV.

Směrovací desky Z 4a nebo Z 4d se umísť podél náhradního svodidla pokud možno s odstupem 0,5 m, nejdale však mohou být 1 m od hrany zpevnění.