

Objednatel:



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

**ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4**

**D1 MIROŠOVICE - KÝVALKA
MODERNIZACE**

Ateliér Praha I – K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 – Tel. 226 066 111, Fax 226 066 118, e-mail: mailbox@pragoprojekt.cz

Navrhl/vypracoval:

Ing. Bronislav ŠTAMBASKÝ

podpis:

Zodpovědný projektant:

Ing. Bronislav ŠTAMBASKÝ

podpis:

Ředitelka Ateliéru Praha I:

Ing. Zdeňka BOLEHOVSKÁ

Zhotovitel:



PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4

Technická kontrola:

Pavel ZNAMENÁČEK

podpis:

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Bronislav ŠTAMBASKÝ

podpis:

Kraj: —

Katastrální území: —

Objednatel: ŘSD ČR, ČERČANSKÁ 2023/12, 140 00 PRAHA 4

Akce:

**D1 MODERNIZACE
TYPOVÁ DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ
2. VYDÁNÍ**

Čís. zakázky: 13-509-2-000

Čís. akce: 06-222

Datum: 02/2014

Formát: A4

Měřítko:

Stupeň:

TP

Souprava:

Čís. přílohy:

Typová dopravně-inženýrská opatření, 2. vydání

Preamble

Typová dopravně-inženýrská opatření pro modernizaci D1 v úseku Mirošovice – Kývalka byla zpracována v 08/2012 po dohodě s MD ČR a ŘSD ČR s cílem sjednotit způsob vyznačování dopravních situací, které jsou vyvolány prováděním stavebních prací a jejichž vznik se předpokládá v projektové dokumentaci. Tato aktualizovaná verze reaguje na zkušenosti a poznatky z dosavadního průběhu modernizace I. etapy, kde jsou:

- některá původní schémata upravena;
- doplněna nová schémata.

Po zahájení projekčních prací byly při konzultacích se zástupci ŘSD ČR vytipovány dopravní situace a omezení dle schémat z TP 66 a příručky ŘSD „*Označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla*“ (dále jen „příručka ŘSD“), které je třeba rozšířit nebo upravit, aby lépe vyhovovala předpokládané situaci na D 1. V rámci této aktualizace proběhla revize již původně vybraných schémat a dále byl rozšířen počet schémat o další dopravní situace, které v původní verzi nebyly řešeny. Vybraná schémata byla doplněna o dopravní značení, dopravní zařízení a telematické prvky tak, jak bylo v průběhu zpracování dokumentace DSP/PDPS dohodnuto. Některá schémata upravují situace zcela nové, jež nejsou v TP 66 ani v příručce ŘSD dosud řešené.

Celkově jsou schémata rozdělena do 4 skupin příloh dle řešených dopravních situací. Zpracovaná schémata řeší pouze úseky, kde dochází ke změnám uspořádání, resp. doplnění dopravního značení vůči TP 66 a příručce ŘSD. Pro následné zpracování situace dopravně-inženýrských opatření bude nutno kombinovat jednotlivá zde zpracovaná schémata se schématy TP 66 a příručky ŘSD, pokud není u jednotlivých schémat uvedeno jinak. Červeně podkreslené dopravní značky, jejich staničení nebo popis v jednotlivých schématech vyjadřuje rozdílnost (doplnění značky, změnu staničení) oproti TP 66 a příručce ŘSD.

Zásady DIO

Pro zpracování konkrétních návrhů dopravně-inženýrských opatření dle typových schémat stejně jako pro následnou realizaci přechodného značení je třeba dodržovat následující zásady:

Dopravně-inženýrská opatření budou zpracována dle těchto *Typových dopravně-inženýrských opatření s přihlédnutím k ostatním pravidlům v TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“)*, k typovým úpravám a požadavkům ŘSD (tj. výkresům opakovaných řešení, tzv. R-plánům – viz příloha 2 ZTKP, schématům řady D, standardům PPK – viz příloha 2 ZTKP), TKP ve znění ZTKP kap. 14 a s ohledem na platnost vyhlášky č. 30/2001 Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

Dopravní omezení na dálnici musí být v předstihu projednány v souladu s požadavky ŘSD ČR dle směrnice GŘ č. 8/2009 („*Uzavírky a omezení provozu na vybraných směrově dělených komunikacích*“), v platném znění. Dle § 14 této směrnice je zhotovitel povinen svolávat uzavírkové komise a dopravní omezení projednat. Směrnice předepisuje náležitosti, které jsou předmětem projednání a personální složení uzavírkové komise.

Případné související operativní uzavírky (např. při osazování DZ) musí být provedeny dle schémat pro operativní pracovní místa z příručky ŘSD „*Označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla*“ a rovněž předem projednány.

Je-li navrženo DIO pro provoz v režimu 2+1, je v případech, kdy je to účelné (např. není-li vyloučeno trvání tohoto opatření v době od pátku do neděle, je-li předpokládaná doba 5 dní a více, apod.), nutné navrhnout a osadit přechodné značení s možností přehazování režimů 2+1 a 1+2. Obě sady přechodného DZ pro tyto dva režimy budou osazeny současně s tím, že viditelná (aktivovaná) bude vždy jen jedna. Stejně tak je nutno rovnou vyznačit VDZ pro oba režimy. V návrhu DIO je třeba upravit (posunout vůči přejezdu SDP) čela uzavírek s ohledem na umístění druhé sady přechodného DZ tak, aby přehození z jednoho režimu do druhého bylo co nejjednodušší.

Veškeré užití dopravní značení pro označení pracovního místa musí odpovídat TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami, vyhláše č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2. Při realizaci musí být rovněž respektovány „*Požadavky na provedení a kvalitu přechodného dopravního značení na dálnicích a sil. ve správě ŘSD ČR*“ a další příslušné PPK a související R-plány.

Všechny svislé značky k označení pracovních míst na dálnici budou provedeny ve zvětšené velikosti (není-li výslovně uvedeno jinak) v retroreflexní úpravě třídy min. RA2 dle ČSN EN 12899-1 (zvýrazněné značky na žlutozeleném fluorescenčním podkladu musí být z fólie třídy RA3 dle ČSN EN 12899-1).

Vodorovné dopravní značení bude provedeno fólií nebo barvou s ohledem především na klimatické podmínky v době realizace, dobu trvání dané etapy výstavby a na to, zda se jedná o VDZ na úseku dálnice před modernizací nebo již na novém povrchu. V případě použití barvy na novém CB povrchu dálnice musí být k jejímu odstranění použit proud tlakové vody. Technologii provádění vodorovného značení z fólií musí být věnována zvýšená pozornost.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umísťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Zneplatnění stálého dopravního značení je s výjimkou velkoplošného dopravního značení zakrytím nebo dočasnou demontáží. Nepřipouští se možnost zneplatnění přeškrtnutím.

Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. Přechodné dopravní značení musí být nejméně dvakrát denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně

nedohodne údržbu s jinou organizací. Zhotovitel musí sdělit příslušnému SSÚD kontakt na pracovníka odpovědného za kontrolu a údržbu značení.

Pro poskytování informací účastníkům silničního provozu v místě modernizovaného úseku bude použito 2 až 4 informačních vozíků LED (alespoň jeden z každého směru) s ohledem na polohu stávajících informačních portálů/poloportálů. Požadavek na konkrétní počet vozíků upřesňuje PDPS. Informační vozíky LED slouží jako mobilní náhrada za informační portál 2. generace. Informační vozíky LED musí splňovat požadavky dle čl. 4.2 standardu PPK – VOZ „*Požadavky na provedení a kvalitu výstražných, předzvěstných vozíků a informačních vozíků používaných pro přechodné značení a zobrazování aktuálních zpráv o provozu na dálnicích a silnicích ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR*“. Za kontrolu, údržbu, provoz odpovídá po dobu modernizace zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací.

V případě, že bude v projektu uvažováno s pracemi v nočním období, musí být zohledněna „*Předběžná směrnice pro noční práce na dálnicích a rychlostních silnicích*“, viz www.rsd.cz.

Napájení výstražných světel bude přednostně řešeno ze stabilních zdrojů (např. zásuvkových skříní v SDP).

Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace. Přenosné značky typu IP 16, IP 18a/b/c, IP 21 do počtu tří šipek budou mít rozměry 1000 x 1500 mm. Přenosné značky se čtyřmi pruhy budou rozměru 1500 x 1500 mm. Případné symboly zákazů budou co nejvíce zvětšeny.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení.

Zhotovitel dopravního značení je povinen nahlásit jeho zahájení a ukončení na NDIC.

Technické požadavky na dočasná svodidla

Tento popis se týká dočasných svodidel, která jsou užitá pro oddělení obousměrného provozu v jednom jízdním pásu, kdy je doprava vedena v režimu 2 + 2 nebo 2 + 1 + 1. Dočasná svodidla mohou být dále využita k oddělení veřejného provozu od prostoru staveniště během 2.A a 2.B etapy (provizorní rozšíření a práce ve středním dělícím pásu) při dodržení dále uvedených parametrů a konkrétních typových schémat. Tento předpis se netýká svodidel užitých pro ochranu vozidel před nárazem do překážek a podobných případů.

Požadované technické parametry:

- dočasná svodidla budou ocelová, ocelobetonová, nebo betonová;
- dočasná svodidla musí, dle jejich využití, splňovat parametry (úroveň zadržení a pracovní šířka) uvedené v tabulce 1;
- konstrukční šířka v patě svodidel může být nejvýše 500 mm;
- projekční šířka (od výšky 100 mm nad vozovkou výše, bez retroreflexních prvků) může být max. 200 mm;
- celková výška svodidel může být min. 500 mm, max. 800 mm;
- na svodidla budou osazeny vyměnitelné odrazky oboustranně ve dvou řadách po vzdálenosti 1 až 1,5 m (viz čl. 2.1 německého předpisu Technische Lieferbedingungen für transportable Schutzeinrichtungen, 1997);

- svodidla musí být zkoušena dle EN 1317-2 a schválena Ministerstvem dopravy k užívání na pozemních komunikacích v ČR. Potřebná schválení musí zhotovitel předložit ŘSD nejpozději 30 dní před montáží svodidla.

Zhotovitel zajistí pravidelnou údržbu svodidel zahrnující:

- výměnu poškozených prvků svodidla a odrazek,
- nepřetržitou pohotovost v režimu 24 hodin denně 7 dní v týdnu pro částečné rozebrání nebo opětovné zprovoznění svodidel při nehodách dle požadavků Integrovaného záchranného systému,
- oboustranné mytí odrazek jednou za dva týdny strojem širokým nejvýše 2,0 m.

Podmínky pro osazení svodidel:

V etapě 3 budou svodidla osazena na jednom jízdním pásu, v etapě 4 budou svodidla osazena v druhém jízdním pásu. V případě změny harmonogramu je součástí dodávky zajištění dočasných svodidel po celou dobu platnosti příslušné etapy.

Pokud nebudou při převádění provozu z jednoho jízdního pásu na druhý k dispozici na krátkou dobu dvě sady svodidel, aby bylo možno okamžitě převést dopravu z jednoho jízdního pásu na druhý, bude nutno kvůli bezpečnému rozebírání svodidel na jednom pásu a jejich stavbě na druhém vést dopravu v režimu 1+1; vzhledem k velmi omezené kapacitě komunikace v tomto režimu se může jednat o dobu nejvýše jednoho týdne. Svodidla budou přemístěna za celou dobu stavby pouze jednou. Svodidla budou položena v celém rozsahu stavby bez jakéhokoliv přerušení, tj. v celé délce úseku, ve kterém je provoz veden v režimu 2+2 jízdni pruhy v jednom jízdním pásu, s povinným přesahem na obou stranách tak, aby byla s rezervou na nutný ohyb zajištěna návaznost na funkční stabilní bezpečnostní zařízení v SDP, a to včetně případných náběhových nebo přechodových dílů.

Tabulka 1 – minimální třídy úrovně zadržení a maximální třídy pracovních šířek v běžných podmínkách pracovního místa

	situace/oblast				
	1	2	3	4	5
	příchozí provoz k pracovišti	pracoviště vedle provozu	protisměrné pruhy	protisměrné pruhy – převedení	za koncem pracoviště
úroveň zadržení / pracovní šířka	H1 / *	T3 / *	T3 / W3	T3 / W3	—

Poznámka:

*/ Pracovní šířka dle nutného odstupu svodidla od pracoviště

Seznam příloh:**1 Čela uzavírek****1.1 Uzavření levého jízdního pruhu – provoz 1 jízdním pruhem**

- Rozšiřuje schéma D/3.2 příručky ŘSD
- Čelo uzavírky pro převedení 1 jízdního pruhu na protisměrný jízdní pás
- Čelo uzavírky při provozu 2 + 1, kdy 1 jízdní pruh zůstává na svém jízdním pásu
- Jeden pomocný jízdní pruh při práci v SDP

1.2 Uzavření levého jízdního pruhu – provoz 2 jízdními pruhy s využitím zpevněné krajnice

- Rozšiřuje schéma D/4 TP 66
- Pracovní místo v SDP a přilehlém pruhu – provoz 2 pruhy s využitím zpevněné krajnice
- Čelo uzavírky při provozu 1+ 2 nebo 2 + 2 a 1 + 1 + 2, kdy 2 jízdní pruhy zůstávají na svém jízdním pásu

1.3 Čelo uzavírky při převádění 2 pruhů do protisměru

- Rozšiřuje část schématu D/16a TP 66
- Čelo uzavírky pro převedení 2 jízdních pruhů do protisměru

1.4 Čelo uzavírky pro režim 2 + 1 + 1

- Rozšiřuje část schématu D/15a TP 66
- Pracovní místo na krajnici a části pravého pruhu
- Jeden jízdní pruh převeden do protisměru, jeden ponechán ve svém jízdním pásu

1.5 Uzavření krajnice a části pravého pruhu

- Rozšiřuje schéma D/2 příručky ŘSD
- Pracovní místo na krajnici a části pravého pruhu
- Provoz veden 2 jízdními pruhy

1.6 Uzavření pruhu pro pomalá vozidla

- Rozšiřuje schémata D/6 TP 66 a D/3 příručky ŘSD
- Pracovní místo v pruhu pro pomalá vozidla
- Provoz 2 jízdními pruhy na zúženém jízdním pásu
- Čelo uzavírky pro převádění 2 jízdních pruhů v místě pruhu pro pomalá vozidla
- Varianta „a“ s ponecháním části pruhu pro pomalá vozidla v provozu a uzavřením levého (rychlého) jízdního pruhu
- Varianta „b“ s ponecháním části pruhu pro pomalá vozidla v provozu bez uzavření levého (rychlého) jízdního pruhu
- Varianta „c“ s uzavřením celého pruhu pro pomalá vozidla se zúžením zbývajících jízdních pruhů
- Varianta „d“ s uzavřením celého pruhu pro pomalá vozidla bez zúžení zbývajících jízdních pruhů

1.7 Detail příčné uzávěry se svodidlem

- rozšiřuje schémata s příčnými uzávěrami jízdních pruhů a zpevněné krajnice o dočasná svodidla
- standardní pracovní místo v jízdním pruhu nebo na krajnici s dobou trvání delší než 7 dní

2 Průběhy uzavírek**2.1 Provoz v režimu 2 + 2 na jednom jízdním pásu**

- Nové schéma - vychází ze schémat D/16a a D/16b TP 66
- Varianta „a“ s oddělením provozu pomocí dočasných svodidel
- Varianta „b“ s oddělením provozu pomocí Z5

2.2 Provoz v režimu 2 + 1 nebo 1 + 2 na jednom jízdním pásu

- Nové schéma – vychází ze schémat D/12a a D/12b TP 66
- Varianta „a“ s provozem na základní šířce jízdního pásu

- Varianta „b“ s provozem na jízdním pásu s přídatným pruhem pro pomalá vozidla
- Varianta „c“ s provozem v místě odbočovacího/připojovacího pruhu

2.3 Provoz v režimu 2 + 1 + 1 (v místě pracovního místa ponechán 1 jízdní pruh)

- Nové schéma – vychází ze schémat D/15a a D/15b TP 66
- Varianta „a“ s provozem na základní šířce jízdního pásu; protisměrné pruhy odděleny dočasným svodidlem
- Varianta „b“ s provozem na základní šířce jízdního pásu; protisměrné pruhy odděleny vodíci deskami Z 5
- Varianta „c“ s provozem na jízdním pásu s přídatným pruhem pro pomalá vozidla; protisměrné pruhy odděleny dočasným svodidlem
- Varianta „d“ s provozem na jízdním pásu s přídatným pruhem pro pomalá vozidla; protisměrné pruhy odděleny vodíci deskami Z 5
- Varianta „e“ s provozem v místě odbočovacího/připojovacího pruhu; protisměrné pruhy odděleny dočasným svodidlem
- Varianta „f“ s provozem v místě odbočovacího/připojovacího pruhu; protisměrné pruhy odděleny vodíci deskami Z 5

2.4 Zastavení provozu při režimu 2 + 2

- Rozšiřuje schéma D/31 příručky ŘSD
- Využito při pokládce nosníků nadjezdů bez pilíře v SDP
- Zastavení provozu dle schématu v obou směrech
- Varianta „a“ s oddělením protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasných svodidel
- Varianta „b“ s oddělením protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z 5

3 Speciální případy

3.1 Převádění vozidel do protisměru

- Rozšiřuje část schématu D/16a TP 66 o výkres R 46 ŘSD (varianty „a“ a „b“)
- Upravuje část schématu D/15a TP 66 (varianty „c“ a „d“)
- Upravuje část schématu D/11a, resp. D/12a TP 66 (varianta „e“)
- Vjezd na staveniště v místě převádění 2 jízdních pruhů přes SDP
- Varianta „a“ - převádění 2 jízdních pruhů přes SDP s oddělením protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasných svodidel
- Varianta „b“ - převádění 2 jízdních pruhů přes SDP s oddělením protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z 5
- Varianta „c“ - převádění 1 jízdního pruhu do protisměru a ponechání 2. jízdního pruhu ve svém jízdním pásu s oddělením protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasných svodidel
- Varianta „d“ - převádění 1 jízdního pruhu do protisměru a ponechání 2. jízdního pruhu ve svém jízdním pásu s oddělením protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z 5
- Varianta „e“ - převádění 1 jízdního pruhu přes SDP s oddělením protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z 5

3.2 Výjezd vozidel stavby přes/z SDP

- Vjezd a výjezd vozidel stavby přes SDP během dopravy vedené v režimu 2 + 2 na jednom jízdním pásu při modernizaci poloviny dálnice
- Vjezd a výjezd vozidel stavby z uzavřeného rychlého pruhu v režimu s vedením 2 jízdních pruhů s využitím zpevněné krajnice
- Varianta „a“ při provozu 2 + 2 s oddělením protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasných svodidel
- Varianta „b“ při provozu 2 + 2 s oddělením protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z 5
- Varianta „d“ při provozu 2 pruhy s využitím zpevněné krajnice s oddělením pracoviště dočasným svodidlem, obdobně platí pro výjezdy ze staveniště na krajnici/pravém jízdním pruhu

- Varianta „c“ při provozu 2 pruhu s využitím zpevněné krajnice s oddělením pracoviště směrovacími deskami, obdobně platí pro výjezdy ze staveniště na krajnici/pravém jízdním pruhu

3.3 Převádění vozidel z protisměru

- Rozšiřuje schéma D/16b TP 66
- Výjezd ze staveniště v místě převádění 2 jízdních pruhů přes SDP

3.4 Připojení větve MÚK/odpočívky

- Rozšiřuje schéma D/9 TP 66
- Připojení do průběžných jízdních pruhů bez připojovacího pruhu

3.5 Zákaz sjezdu tranzitních vozidel nad 12 t z dálnice D1

- Kritéria pro umístění sestav značek zakazující sjezd vozidel nad 12 t z dálnice

3.6 Umístění informačního portálu

- Navržená kritéria pro umístění informačních vozíků

4 Šířkové uspořádání

4.1 Šířková uspořádání s vyznačením pracovního místa užitím směrovacích desek Z 4

- Schematické řezy pro schémata 1.1, 1.2, 1.5, 1.6a/b a 1.6a-f

4.2 Šířková uspořádání s vyznačením pracovního místa užitím dočasného svodidla

- Schematické řezy pro schémata 1.1, 1.2, 1.5, 1.6a/b a 1.6a-f

4.3 Šířková uspořádání pro uzavírku 2 + 2

- Šířková uspořádání pro schémata 2.1a/b
- Převzato od PÚ ŘSD ČR, Michala Prášila

V PŘÍPADĚ PŘEVÁDĚNÍ NA PROTISMĚRNÝ JP
POKRAČOVÁNÍ DLE SCHÉMATU 3.1e
TĚCHTO SCHÉMAT

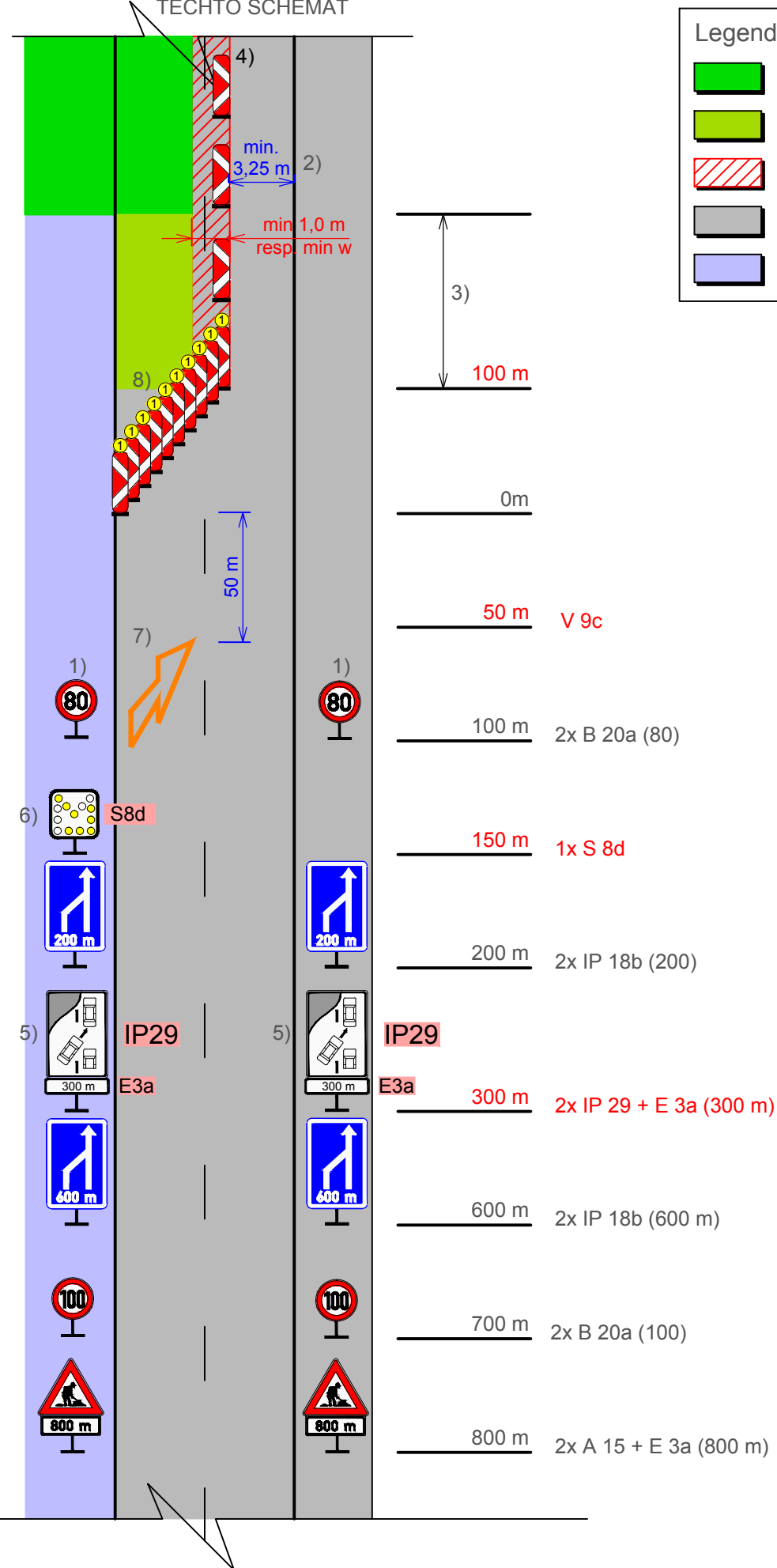


Schéma 1.1 uzavření levého jízdního pruhu

rozšiřuje schéma D/3.2 příručky ŘSD
provoz veden 1 jízdním pruhem

- jeden pomocný jízdní pruh při práci v SDP
- čelo uzavírky pro převedení 1 jízdního pruhu na protisměrný jízdní pás
- čelo uzavírky při provozu 2 + 1, kdy 1 jízdní pruh zůstává na svém jízdním pásu

Podélná uzávěra směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Příčná uzávěra 10 směrovacími deskami s výstr. světlem typu 1 na každé desce.

- 1) U podélné uzávěry delší než 1000 m se opakuje po 1000 m
- 2) Kóta se vztahuje k vnitřní hraně V 4
- 3) V případě převádění do protisměru bezpečnostní zóna 200 m od začátku přejezdu SDP (viz schéma 3.1d), v případě pracovního místa bezpečnostní zóna 100 m. V případě užití dočasného svodidla k ochranné čele staveniště lze tuto délku 100 m zkrátit až na 30 m. Toto řešení musí být vždy projednáno s PÚ ŘSD ČR.
- 4) V případě pracovního místa se ukončení dopravního omezení provede dle schématu D/3.2 příručky ŘSD
- 5) IP 29 "Střídavé řazení" + E 3a budou osazeny v případě dlouhodobého pracovního místa (doba trvání déle než 1 týden)
- 6) Podrobnosti ohledně upevnění a parametrů činné plochy předzvěstné šipky S 8d uvedeny ve výkresu R 78.
- 7) Předběžné šipky V 9c budou vyznačeny v případě dlouhodobého pracovního místa (doba trvání déle než 2 týdny). První šipka bude vyznačena ve vzdálenosti 50 m před příčnou uzávěrou, další ve vzdálenostech dle TP 133, kap. 14.3. Celkem budou vyznačeny 3 šipky V 9c.
- 8) V případě trvání prací déle než 7 dní bude použito svodidlo pro ochranu čela uzavírky dle schématu 1.7 a bezpečnostní zóna může být zkrácena až na 50 m.

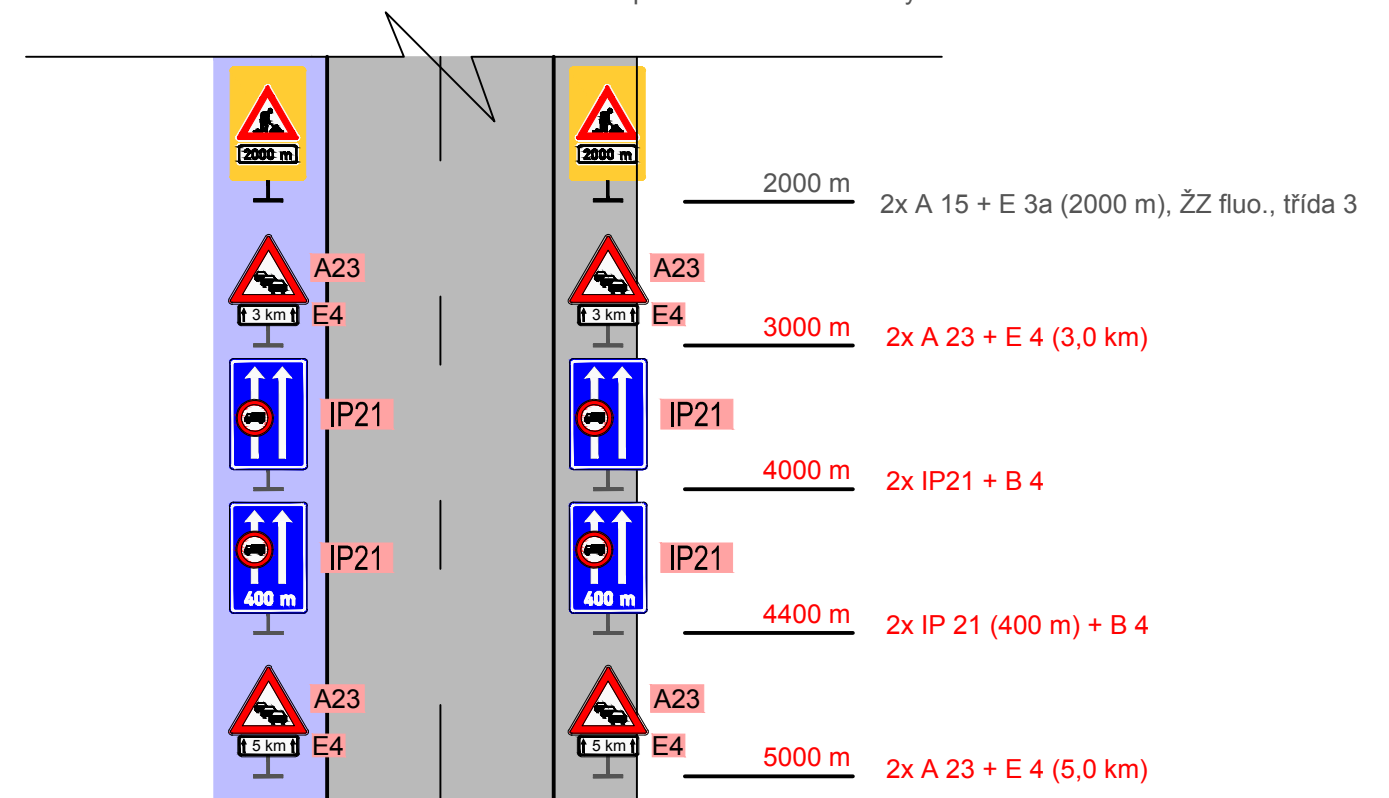


Schéma 1.2 uzavření levého jízdního pruhu

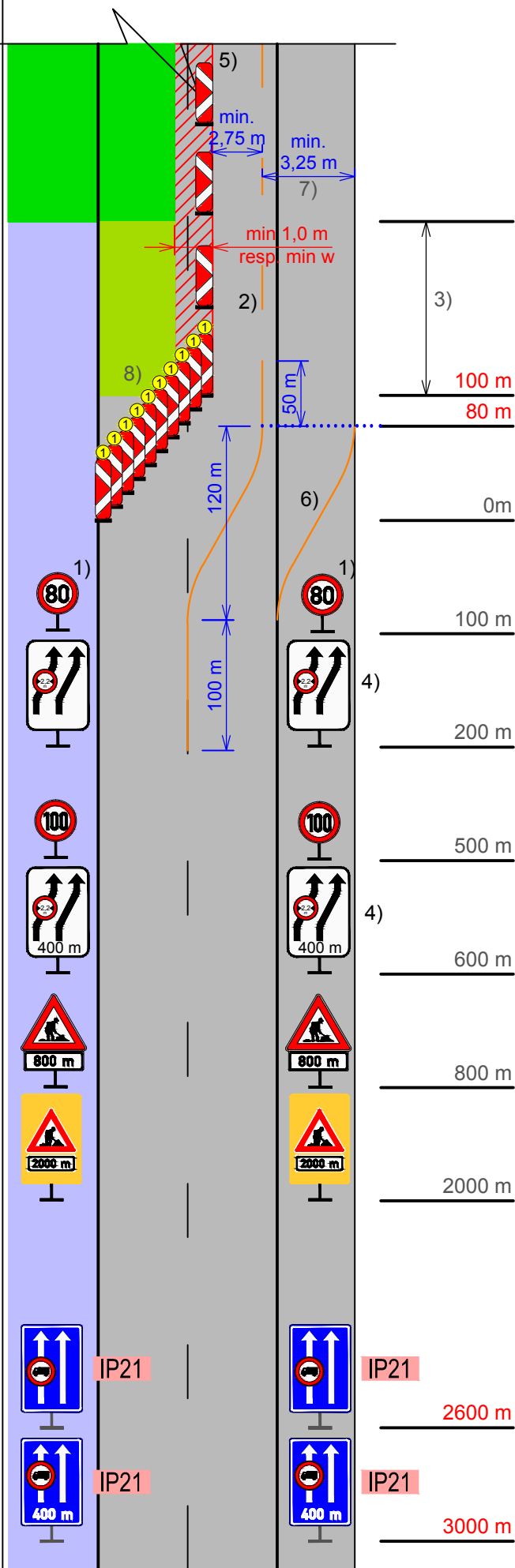
rozšiřuje schéma D/4 TP 66

provoz 2 jízdními pruhy s využitím zpevněné krajnice

- pracovní místo v SDP a přilehlém pruhu
- provoz 2 pomocnými jízdními pruhy
- čelo uzavírky při provozu 1 + 2 nebo 2 + 2 a 1 + 1 + 2, kdy 2 jízdní pruhy zůstávají ve svém jízdním pásu

Podélná uzávěra směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Příčná uzávěra 10 směrovacími deskami s výstr. světlem typu 1 na každé desce.



- 1) U podélné uzávěry delší než 1000 m se opakuje po 1000 m.
- 2) Čára V 2a 6/12 se při délce podélné uzávěry do 300 m nahradí čarou V 1a.
- 3) V případě pracovního místa na vozovce, bezpečnostní zóna 100 m, v případě převádění do protisměru, bezpečnostní zóna 200 m od začátku přejezdu SDP.
- 4) Omezení pro levý pruh bude užito i v případě, kdy šířka levého pruhu bude min. 3,25 m.
- 5) V případě pracovního místa se ukončení dopravního omezení provede obdobně dle schématu D/2.1 příručky ŘSD
- 6) Čára V 4 0,125 dl. 120 m.
- 7) Kótováno na hranu zpevnění.
- 8) V případě trvání prací déle než 7 dní bude užito svodidlo pro ochranu čela uzavírky dle schématu 1.7 a bezpečnostní zóna může být zkrácena až na 50 m.

0m	
100 m	2x B 20a (80)
200 m	2x IS 10d + + B 15 (2,2 m)
500 m	2x B 20a (100)
600 m	2x IS 10d (400 m) + + B 15 (2,2 m)
800 m	2x A 15 + E 3a (800 m)
2000 m	2x A 15 + E 3a (2000 m), ŽZ fluo., třída 3

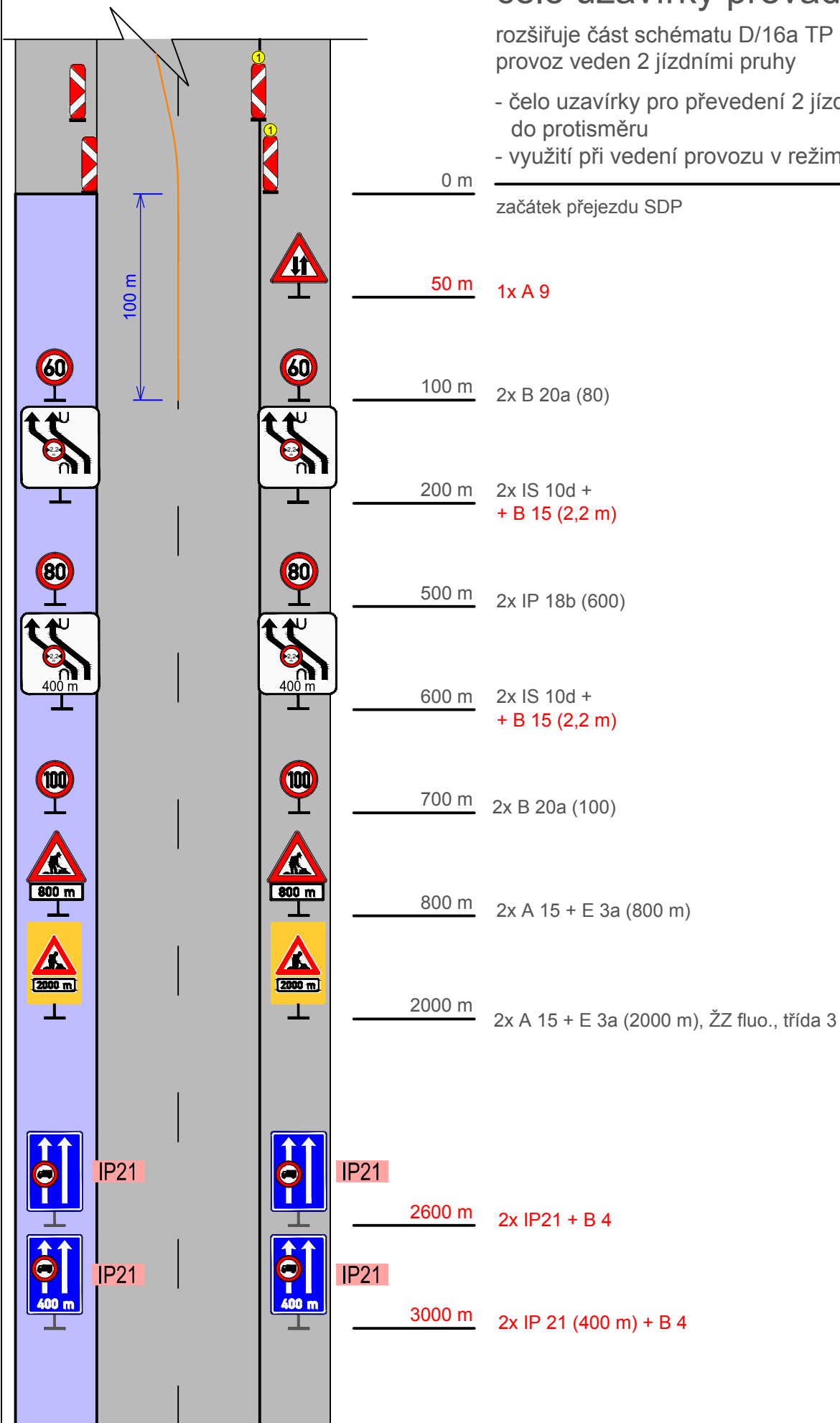
Legenda:

	Pracoviště
	Bezpečnostní zóna
	Boční odstup resp. prac. šířka svodidla
	Vozovka
	SDP

Schéma 1.3 čelo uzavírky převádění 2 pruhů

rozšiřuje část schématu D/16a TP 66
provoz veden 2 jízdními pruhy

- čelo uzavírky pro převedení 2 jízdních pruhů do protisměru
- využití při vedení provozu v režimu 1 + 2 / 2 + 2



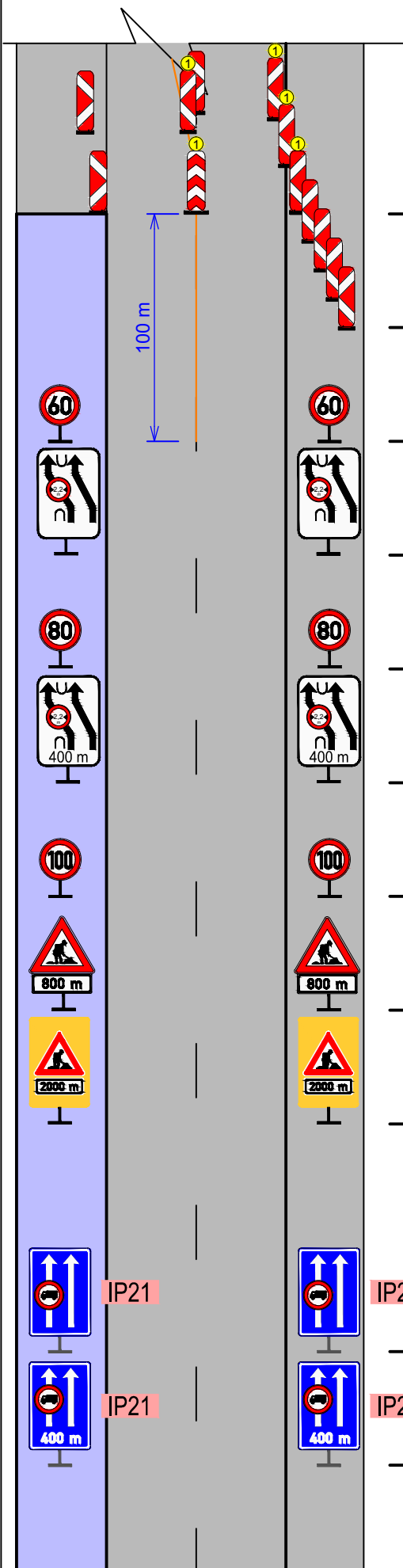
Legenda:

- Vozovka
- SDP

Schéma 1.4 čelo uzavírky pro režim 2 + 1 + 1

rozšiřuje část schématu D/15a TP 66
provoz veden 2 jízdními pruhy

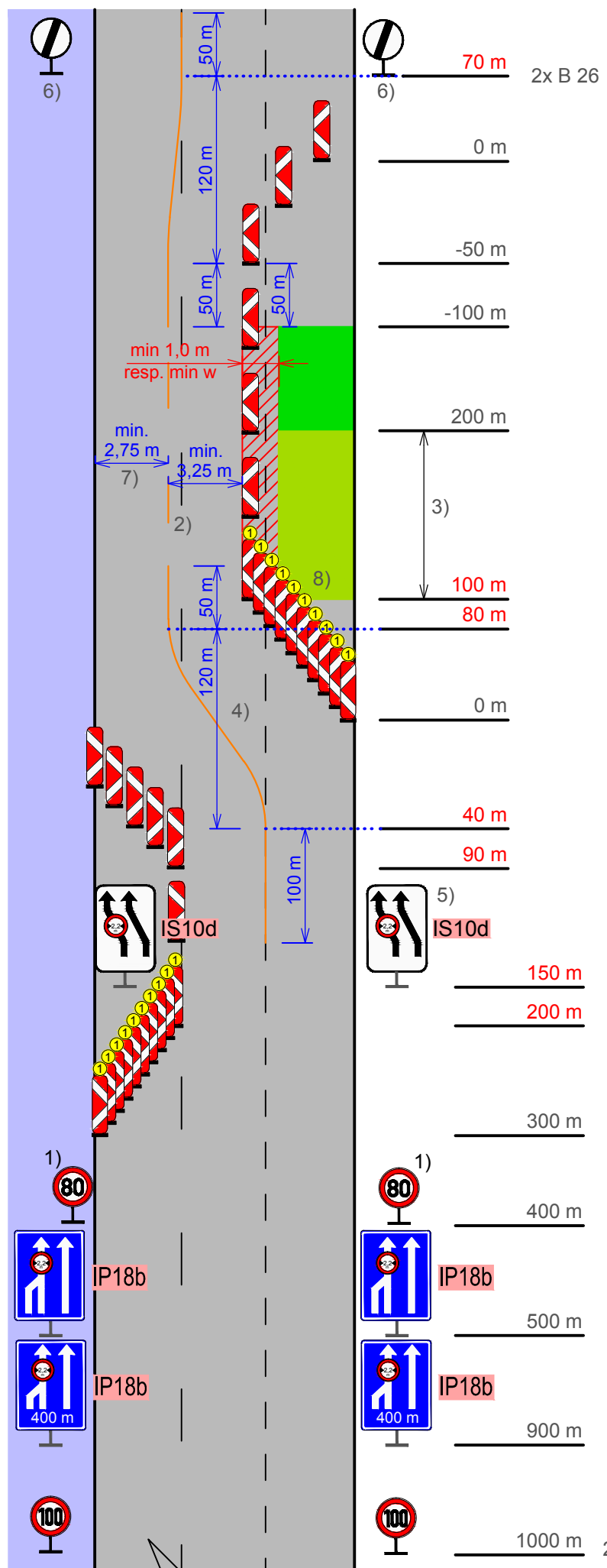
- čelo uzavírky pro převedení levého jízdního pruhu do protisměru a ponechání pravého ve svém JP
- využití při výstavbě provizorního rozšíření



0 m	začátek přejezdu SDP
50 m	První Z 4d uzavírající krajnici
100 m	2x B 20a (80)
200 m	2x IS 10d + + B 15 (2,2 m)
500 m	2x IP 18b (600)
600 m	2x IS 10d + + B 15 (2,2 m)
700 m	2x B 20a (100)
800 m	2x A 15 + E 3a (800 m)
2000 m	2x A 15 + E 3a (2000 m), ŽZ fluo., třída 3
2600 m	2x IP21 + B 4
3000 m	2x IP 21 (400 m) + B 4

Legenda:

	Vozovka
	SDP



- 1) U podélné uzavěry delší než 1000 m se opakuje po 1000 m.
- 2) Čára V 2a 6/12 se při délce podélné uzavěry do 300 m nahradí čarou V 1a.
- 3) Bezpečnostní zóna 100 m.
- 4) V případě využití definitivní značky V 2a 6/12 pro oddělení jízdních pruhů v místě pracovního místa, bude provizorním VDZ vyznačeno pouze pro změny směru jízdy v délce 100 m + 120 m + 50 m.
- 5) Omezení pro levý pruh bude užito i v případě, kdy šířka levého pruhu bude min. 3,25 m.
- 6) DZ B 26 osazený na úrovni "lomu" přechodné čáry V 1a (50 m před koncem přechodné čáry V 1a).
- 7) Kótováno na hranu zpevnění.
- 8) V případě trvání prací déle než 7 dní bude užito svodidlo pro ochranu čela uzavírky dle schématu 1.7 a bezpečnostní zóna může být zkrácena až na 50 m..

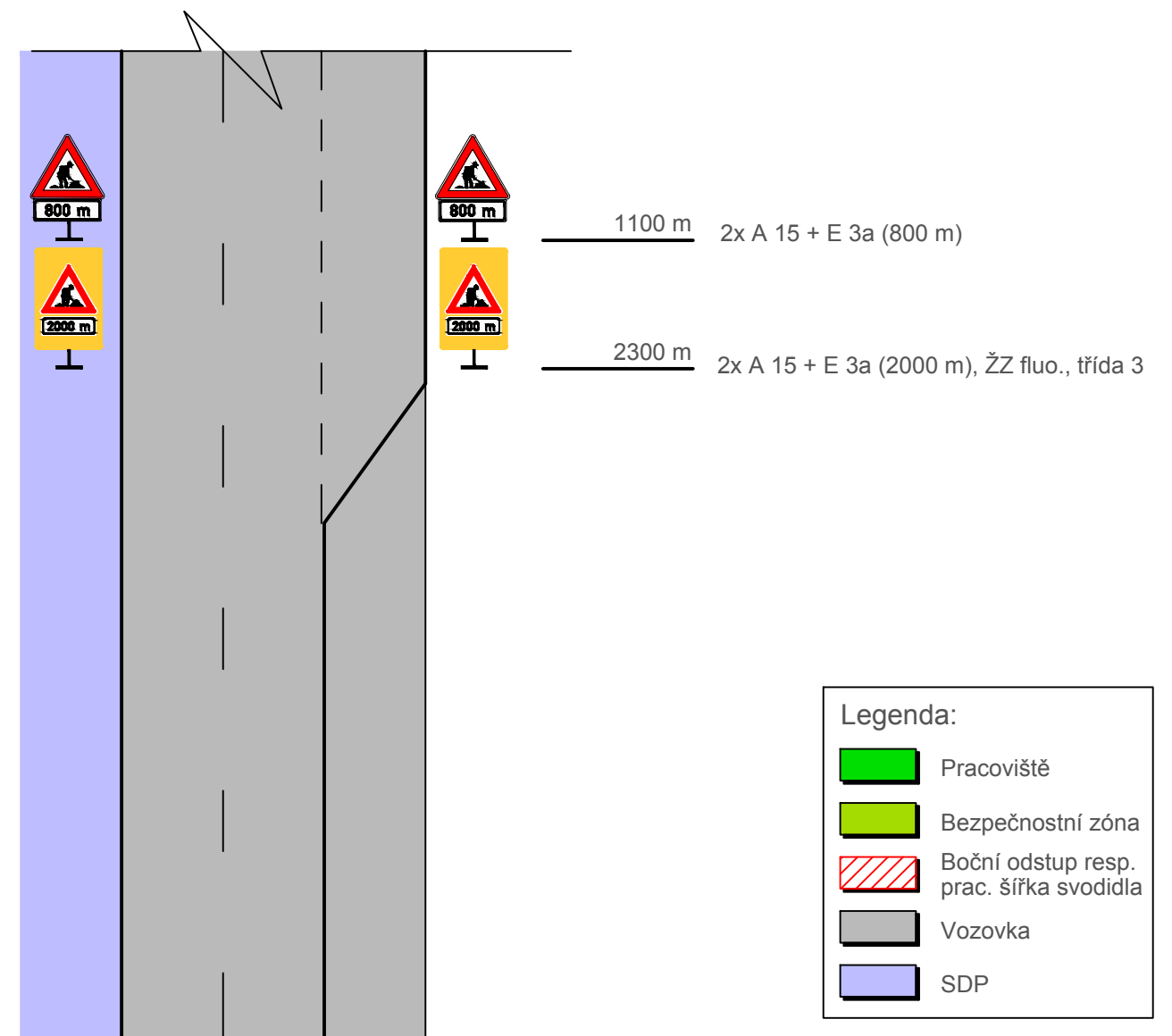
Podélná uzavěra směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Příčná uzavěra levého pruhu i přídatného pruhu pro pomalá vozidla 10 směrovacími deskami s výstr. světlem typu 1 na každé desce.

Schéma 1.6a uzavření přídatného pruhu pro pomalá vozidla

rozšiřuje schéma D/6 TP 66 a D/3 příručky ŘSD
provoz 2 jízdními pruhy

- opatření pro pracovní místo v přídatném pruhu pro pomalá vozidla s dobou trvání nad 7 dní a vzdáleného dále než 1 km od jeho začátku
- provoz 2 jízdními pruhy na zúženém jízdním pásu
- čelo uzavírky při převádění jízdních 2 pruhů v místě přídatného pruhu pro pomalá vozidla



Legenda:

- Pracoviště
- Bezpečnostní zóna
- Boční odstup resp. prac. šířka svodidla
- Vozovka
- SDP

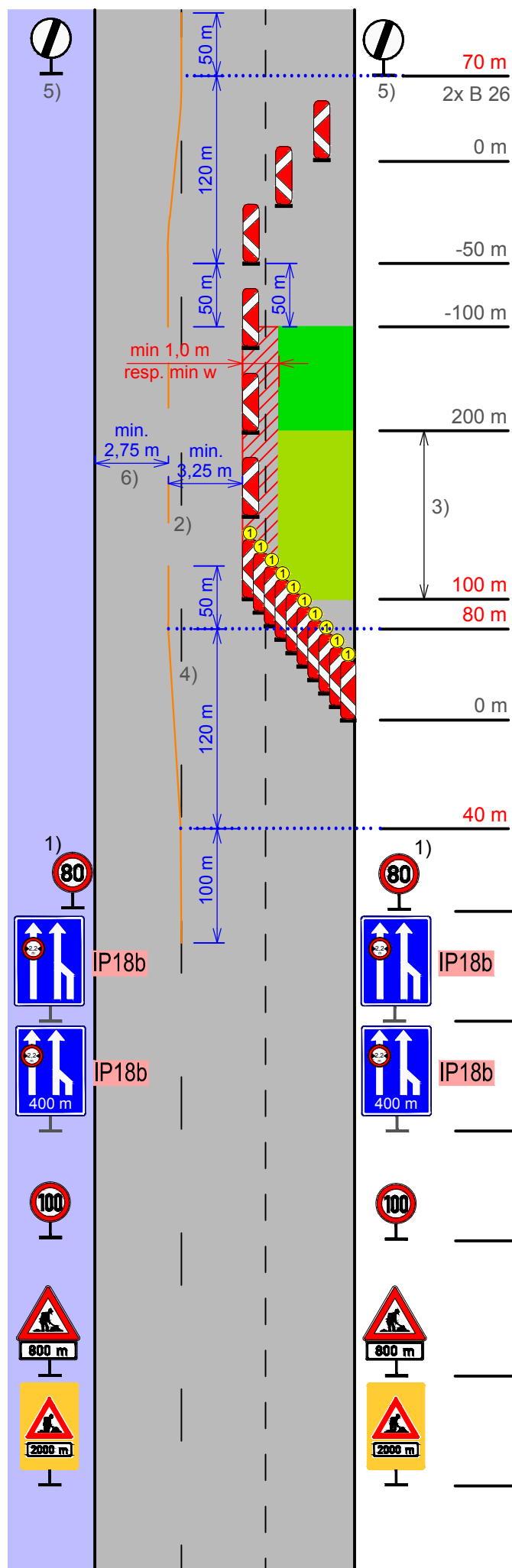


Schéma 1.6b uzavření přídatného pruhu pro pomalá vozidla

rozšiřuje schéma D/6 TP 66 a D/3 příručky ŘSD;
provoz 2 jízdními pruhy

- opatření pro pracovní místo v přídatném pruhu pro
pomalá vozidla s dobou trvání do 7 dní včetně
a vzdáleného dále než 1 km od jeho začátku

- 1) U podélné uzávěry delší než 1000 m se opakuje po 1000 m.
- 2) Čára V 2a 6/12 se při délce podélné uzávěry do 300 m nahradí čarou V 1a.
- 3) Bezpečnostní zóna 100 m.
- 4) V případě využití definitivní značky V 2a 6/12 pro oddělení jízdních pruhů v místě pracovního místa, nebude provizorní VDZ vyznačeno.
- 5) DZ B 26 osazeny na úrovni "lomů" přechodné čáry V 1a (50 m před koncem přechodné čáry V 1a).
- 6) Kótováno na hranu zpevnění.

Podélná uzávěra směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Příčná uzávěra přídatného pruhu pro pomalá vozidla 10 směrovacími deskami s výstr. světlem typu 1 na každé desce.

Legenda:

- Pracoviště
- Bezpečnostní zóna
- Boční odstup resp. prac. šířka svodidla
- Vozovka
- SDP

Schéma 1.6d uzavření přídatného pruhu pro pomalá vozidla

rozšiřuje schéma D/1.4 příručky ŘSD;
provoz 2 jízdními pruhy - úplné uzavření
přídatného pruhu pro pomalá vozidla

- standardní pracovní místo v přídatném pruhu pro pomalá vozidla
- provoz 2 plnohodnotnými jízdními pruhy

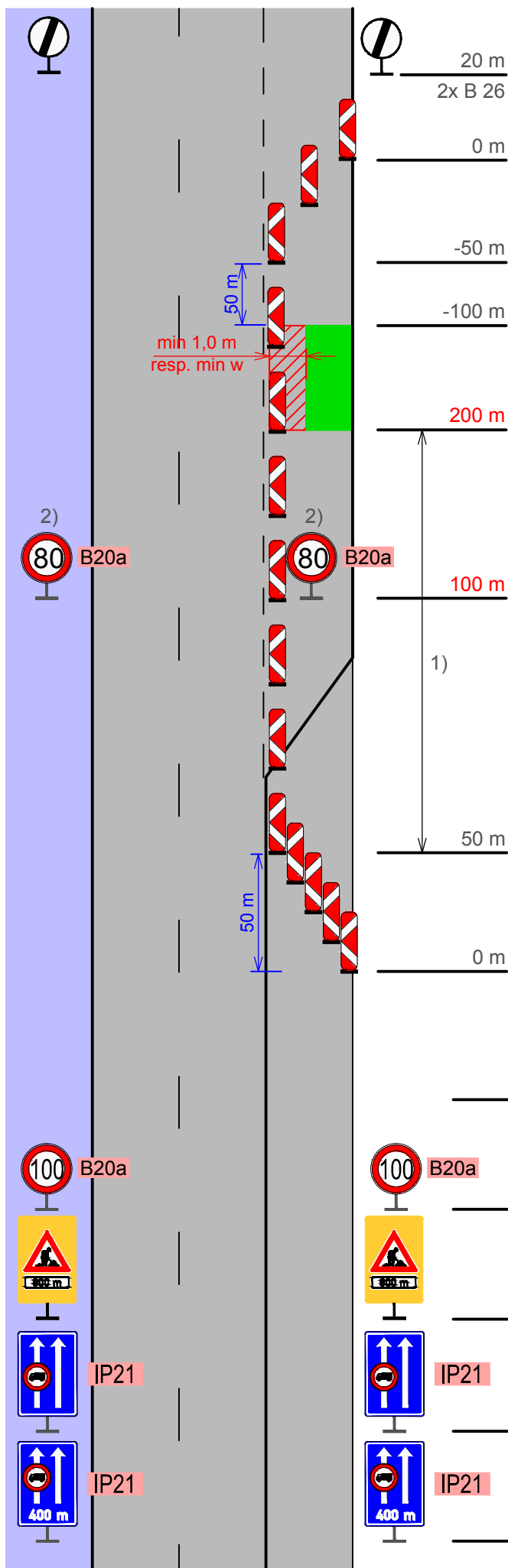
K uzavření přídatného pruhu pro pomalá vozidla dle tohoto schématu dojde v případě, kdy se pracovní místo bude nacházet 1 km a méně od začátku přídatného pruhu pro pomalá vozidla a nedojde ke zúžení jízdních pruhů v prostoru staveniště.

Stávající DZ IP18c budou zneplatněny.

Podélná uzávěra směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

1) Při vzdálenosti pracovního místa 200 m a více za příčnou uzávěrou zpevněné krajnice bude B 20a (80) osazena 100 m před pracovním místem a příčná uzávěra krajnice bude provedena sadou pěti směrovacích desek bez výstražných světel (viz schéma). Při vzdálenosti pracovního místa do 200 m bude B 20a (80) osazena 100 m před příčnou uzávěrou zpevněné krajnice a příčná uzávěra bude provedena sadou pěti směrovacích desek doplněnými o výstražná světla typu 1.

2) U podélné uzávěry delší než 1000 m se opakuje po 1000 m.



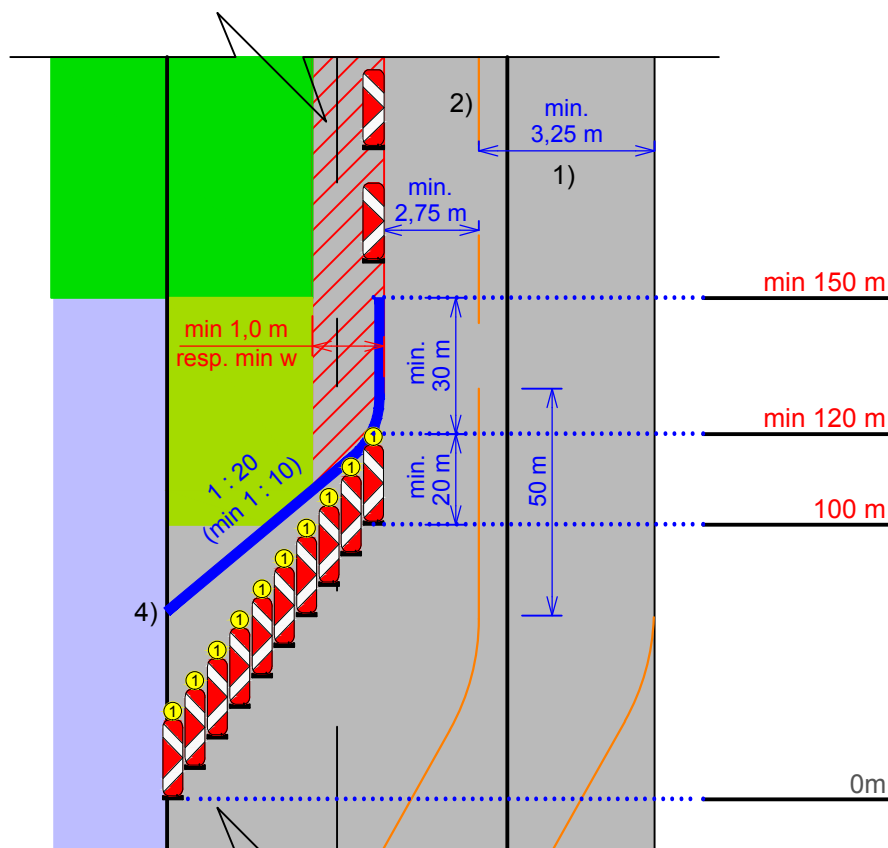
Legenda:

- Pracoviště
- Boční odstup resp. prac. šířka svodidla
- Vozovka
- SDP

Schéma 1.7 detail příčné uzávěry se svodidlem

rozšiřuje schémata s příčnými uzávěrami jízdních pruhů a zpevněné krajnice o dočasná svodidla

- standardní pracovní místo v jízdním pruhu nebo na krajnici s dobou trvání delší než 7 dní



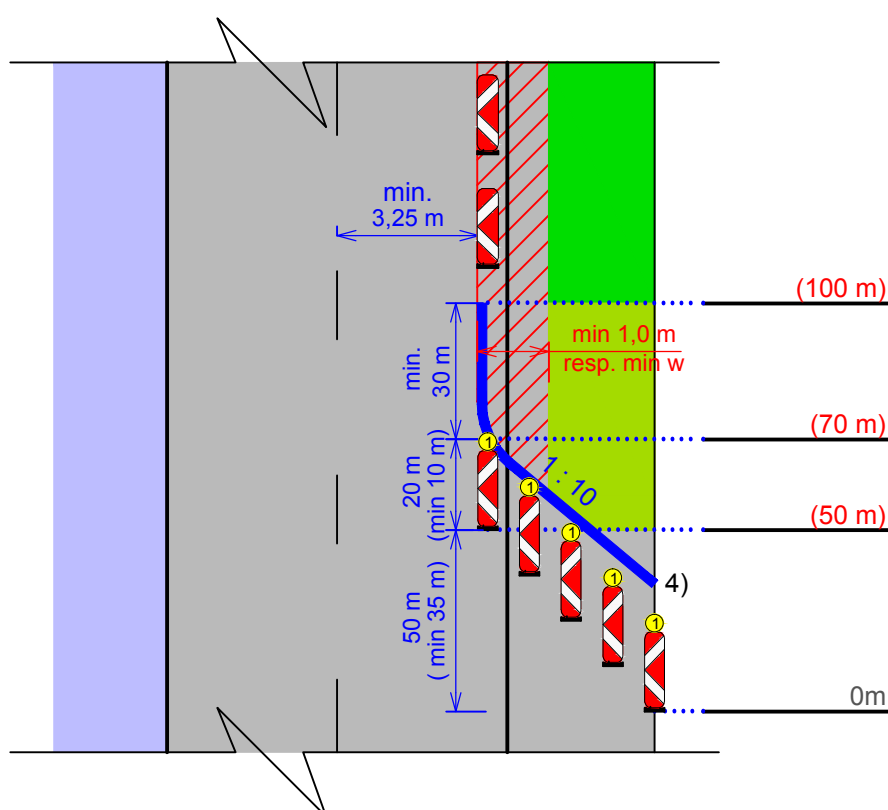
Podélná uzávěra směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Příčná uzávěra 10 resp. 5 směrovacími deskami s výstr. světlem typu 1 na každé desce.

Uzavírka s 10 směrovacími deskami bude použita pro uzavření levého jízdního pruhu, pravého jízdního pruhu, přídatného jízdního pruhu a pro převedení provozu na krajnici. Pro uzavírku pravého resp. přídatného jízdního pruhu se užije schéma s uzavírkou levého jízdního pruhu obdobně.

Uzavírka s 5 směrovacími deskami bude použita pro uzavření zpevněné krajnice a pro zkrácení připojovacího pruhu.

- 1) Kótováno na hranu zpevnění.
- 2) Čára V 2a 6/12 se při délce podélné uzávěry do 300 m nahradí čarou V 1a.
- 3) Hodnoty uváděné v závorce jsou absolutní minima a lze je použít pouze v odůvodněných případech na základě projednání s PÚ ŘSD. V ostatních případech budou použita alespoň návrhová minima uvedená na schématech.
- 4) Minimální délka dočasného svodidla musí být rovna alespoň minimální délce svodidla dle montážního návodu konkrétního svodidla. Poloměr oblouku svodidla musí rovněž odpovídat montážnímu návodu.



Legenda:

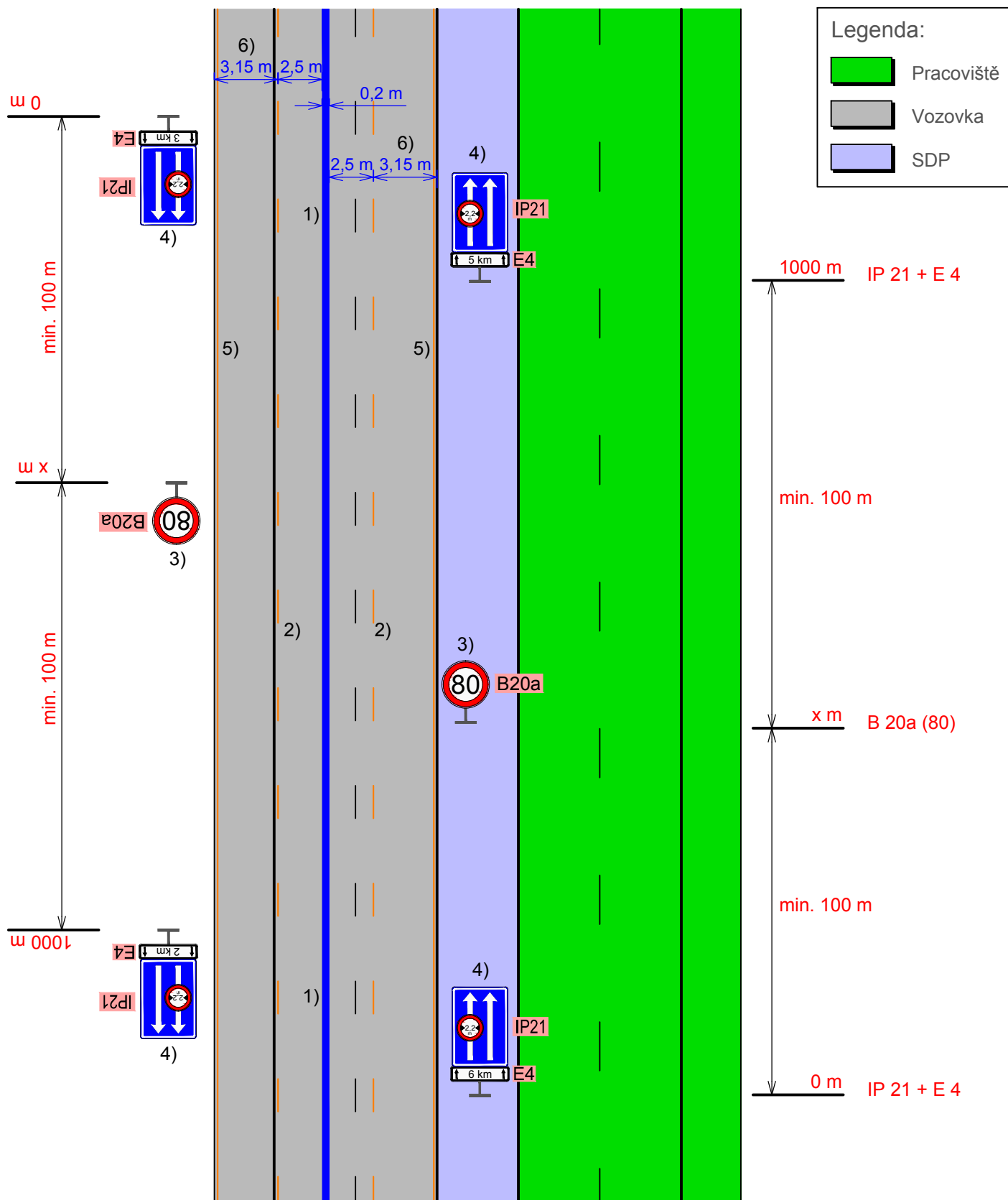
	Pracoviště
	Bezpečnostní zóna
	Boční odstup resp. prac. šířka svodidla
	Vozovka
	SDP

- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasného svodidla, šířka svodidla 0,2 m
- 2) Značka V 2a 6/12
- 3) Opakování po cca 1000 m
- 4) Opakování po cca 1000 m. DT E 4 budou osazovány při uzavírci delší než 4 km. Na DT E 4 bude uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaženo k DZ B 26).
- 5) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 6) Kótováno na hranu zpevnění.

Schéma 2.1a provoz v režimu 2 + 2 na jednom JP

doprava vedena pouze na jedné polovině dálnice

- modernizace poloviny dálnice
- provoz veden v režimu 2 + 2 na jednom jízdním pásu

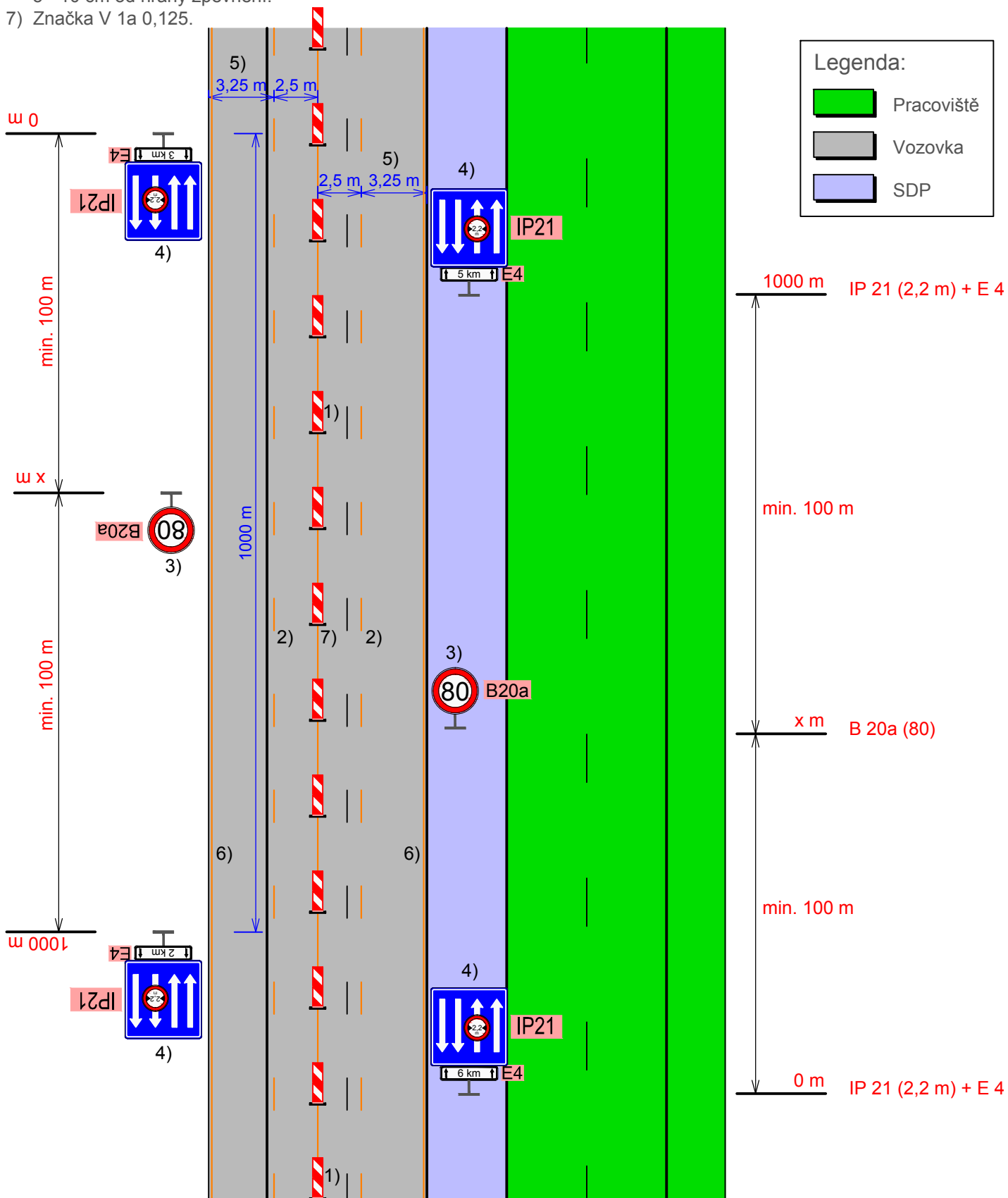


- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z5 s max. rozstupem 18 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 3) Opakování po cca 1000 m.
- 4) Opakování po cca 1000 m. DT E 4 budou osazovány při uzavírací delší než 4 km. Na DT E 4 bude uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaheno k DZ B 26).
- 5) Kótováno na hranu zpevnění.
- 6) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 7) Značka V 1a 0,125.

Schéma 2.1b provoz v režimu 2 + 2 na jednom JP

doprava vedena pouze na jedné polovině dálnice

- modernizace poloviny dálnice
- provoz veden v režimu 2 + 2 na jednom jízdním pásu
- použití v odůvodněných případech po projednání s PÚ ŘSD



- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z5 s max. rozstupem 18 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 3) Opakování po 1000 m.
- 4) Opakování po 1000 m. DT E 4 budou osazovány při uzavírcce delší než 4 km. Na DT E 4 bude uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaheno k DZ B 26).
- 5) Kótováno na hranu zpevnění.
- 6) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.

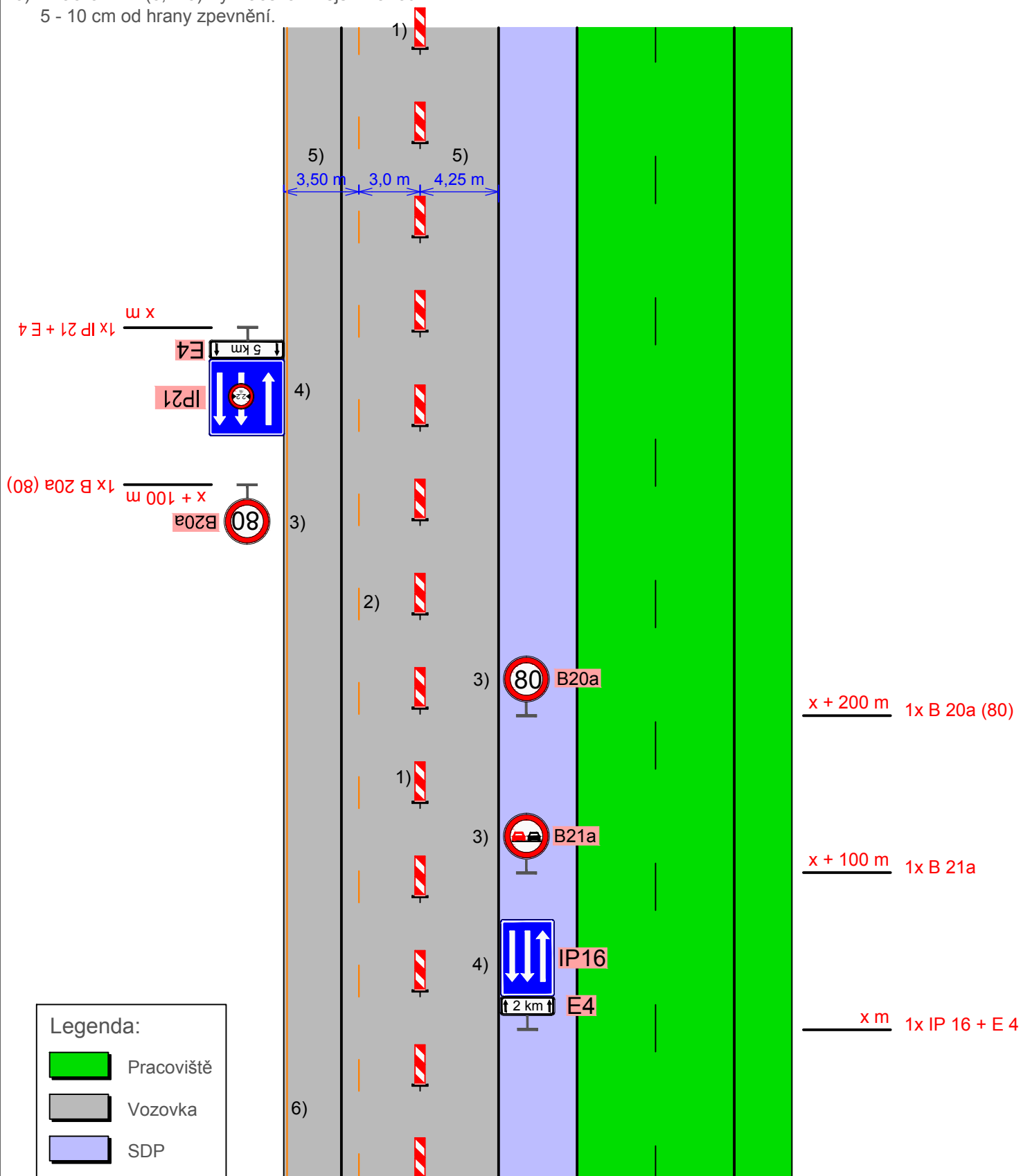
Schéma 2.2a

provoz v režimu 2 + 1 na jednom JP

při základním uspořádání

doprava vedena pouze na jedné polovině dálnice

- snášení NK nadjezdů



- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z5 s max. rozestupem 18 m osazených na dělicí čáře V 2a 6/12. V místě odbočovací/připojovací větve vodící desky Z5 osazeny po 2 m na vodícím prahu v délce 100 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 3) Opakování po 1000 m (za připojovací větví dle schématu osazena vždy).
- 4) Opakování po 1000 m (za připojovací větví dle schématu osazena vždy). DT E 4 budou osazovány při uzavírcce delší než 4 km. Na DT E 4 bude uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaheno k DZ B 26).
- 5) Značka V 2b 1,5/1,5/0,25.
- 6) Značka V 4 0,125 vymežující průběžný pruh v konstantní šířce.
- 7) Kótováno na hranu zpevnění.
- 8) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.

PŘÍPOJENÍ VĚTVE DLE SCHÉMATU 3.4
TĚCHTO SCHÉMAT

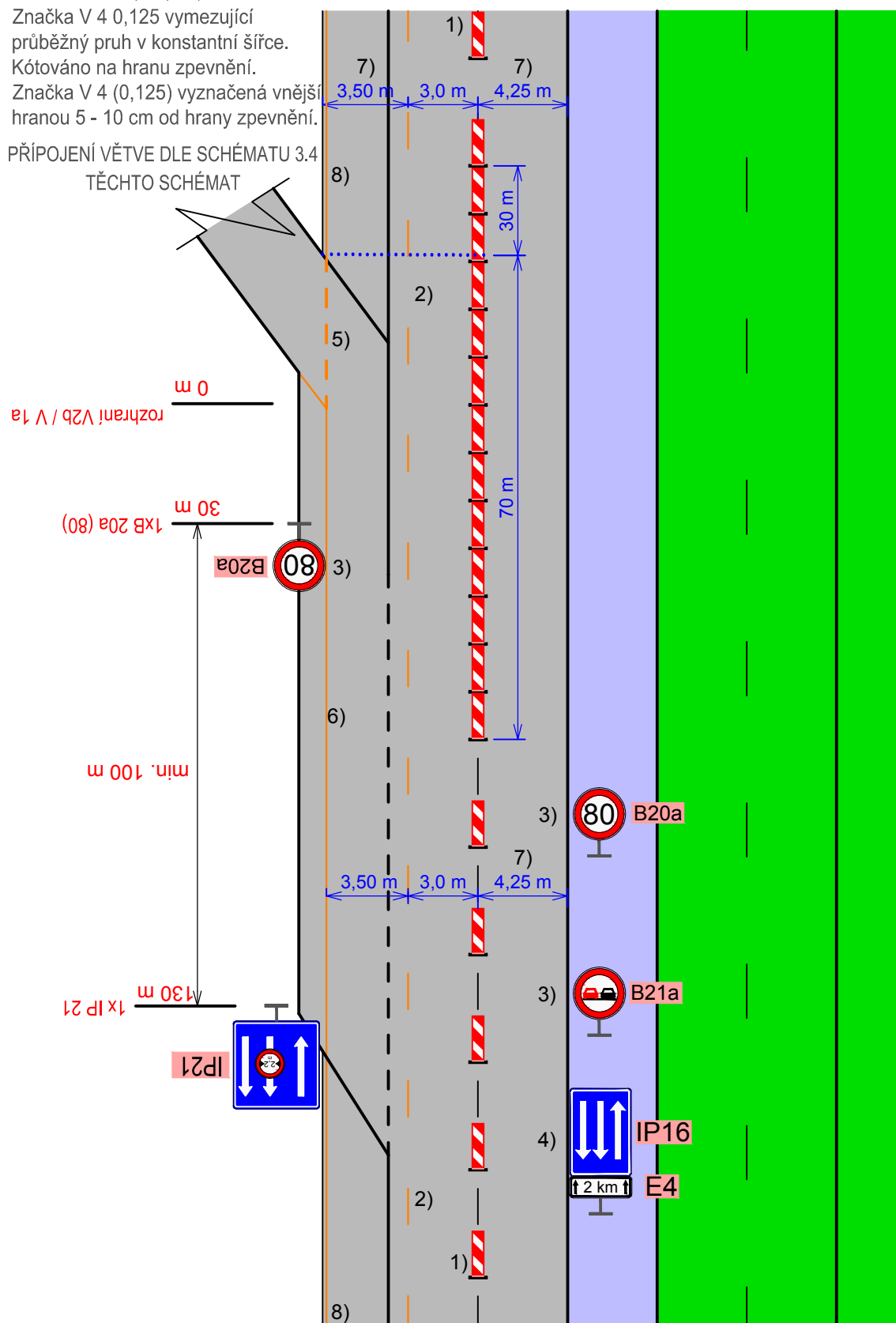


Schéma 2.2c

provoz v režimu 2 + 1 na jednom JP
v místě odbočovacího/připojovacího
pruhu

doprava vedena pouze na jedné polovině dálnice

- snášení NK nadjezdů

Legenda:

	Pracoviště
	Vozovka
	SDP

$x + 200 \text{ m}$ 1x B 20a (80)

$x + 100 \text{ m}$ 1x B 21a

$x \text{ m}$ 1x IP 16 + E 4

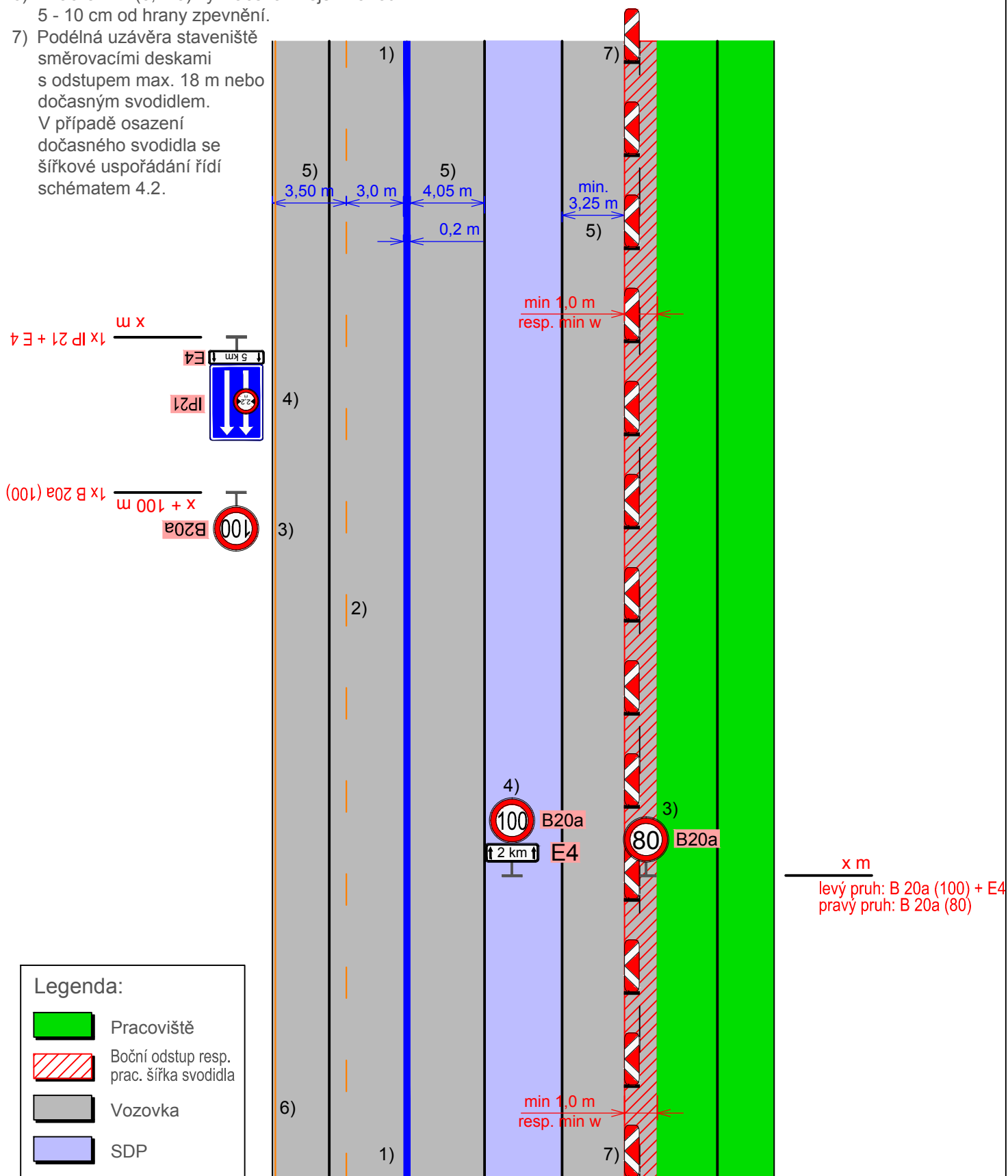
- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasného svodidla, šířka svodidla 0,2 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 3) Opakování po 1000 m.
- 4) Opakování po 1000 m. DT E 4 budou osazovány při uzavírce delší než 4 km. Na DT E 4 bude uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaheno k DZ B 26).
- 5) Kótováno na hranu zpevnění.
- 6) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 7) Podélná uzávěra staveniště směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Schéma 2.3a

provoz v režimu 2 + 1 + 1
při základním uspořádání

v místě pracovního místa veden pouze jeden jízdní pruh

- provizorního rozšíření



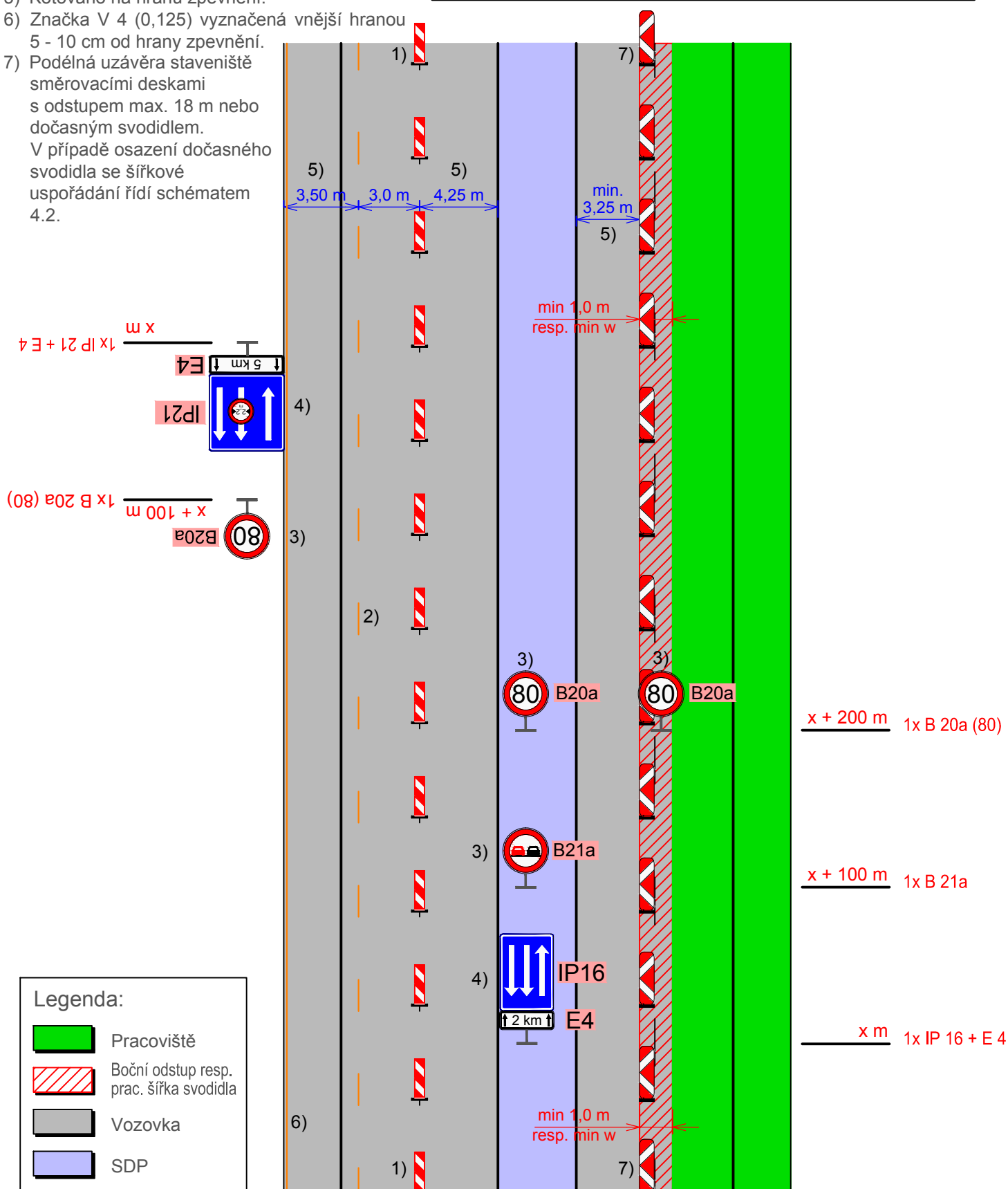
- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodicích desek Z5 s max. rozestupem 18 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 3) Opakování po 1000 m.
- 4) Opakování po 1000 m. DT E 4 budou osazovány při uzavírce delší než 4 km. Na DT E 4 bude uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaženo k DZ B 26).
- 5) Kótováno na hranu zpevnění.
- 6) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 7) Podélná uzavěra staveniště směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Schéma 2.3b

provoz v režimu 2 + 1 + 1 při základním uspořádání

v místě pracovního místa veden pouze jeden jízdní pruh

- provizorní rozšíření

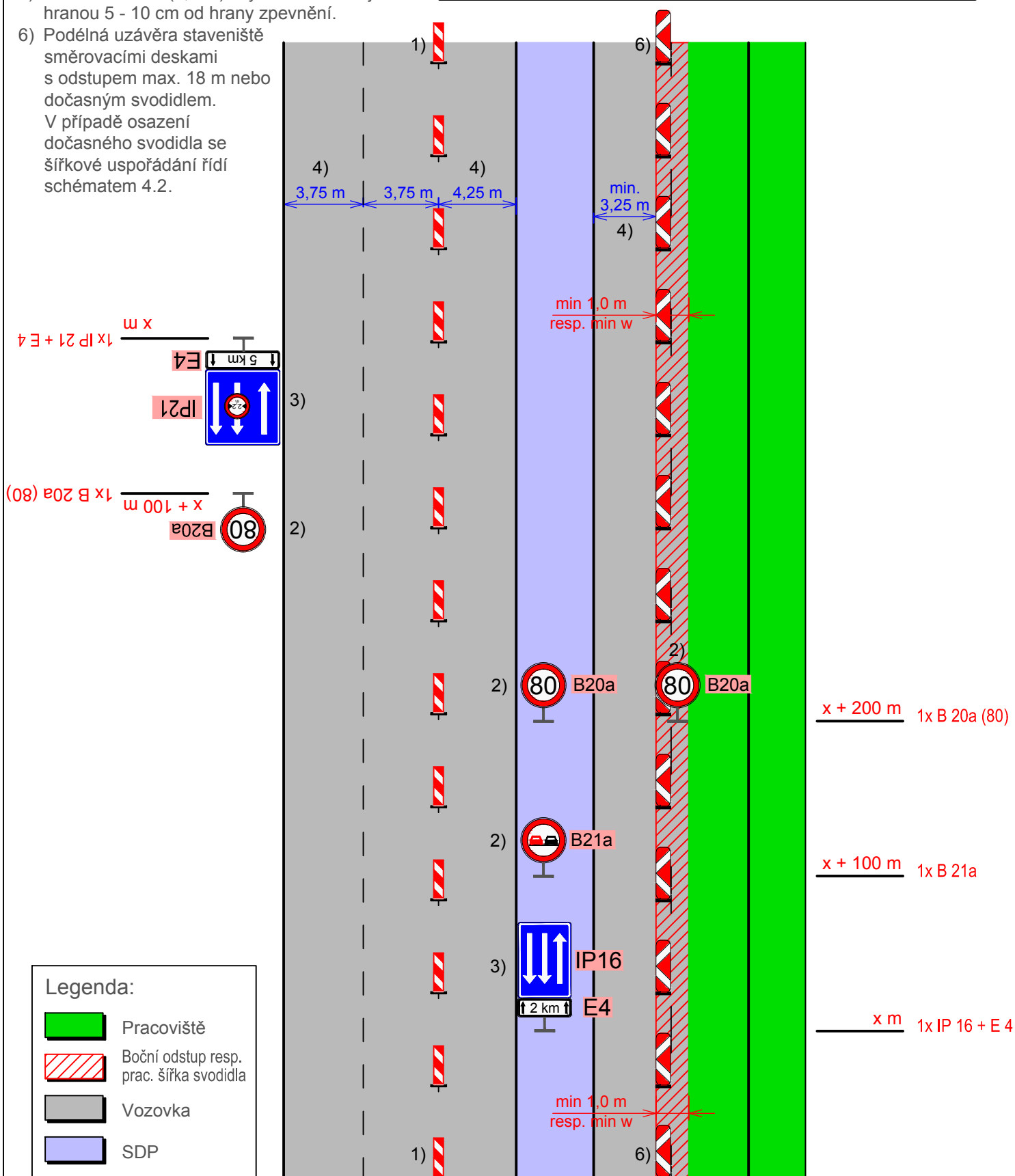


- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z5 s max. rozestupem 18 m.
- 2) Opakování po 1000 m.
- 3) Opakování po 1000 m. DT E 4 budou osazovány při uzavírcce delší než 4 km. Na DT E 4 bude uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaheno k DZ B 26).
- 4) Kótováno na hranu zpevnění.
- 5) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 6) Podélná uzávěra staveniště směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Schéma 2.3d provoz v režimu 2 + 1 + 1 se 3 jízdními pruhy

v místě pracovního místa veden pouze jeden jízdní pruh

- provizorní rozšíření

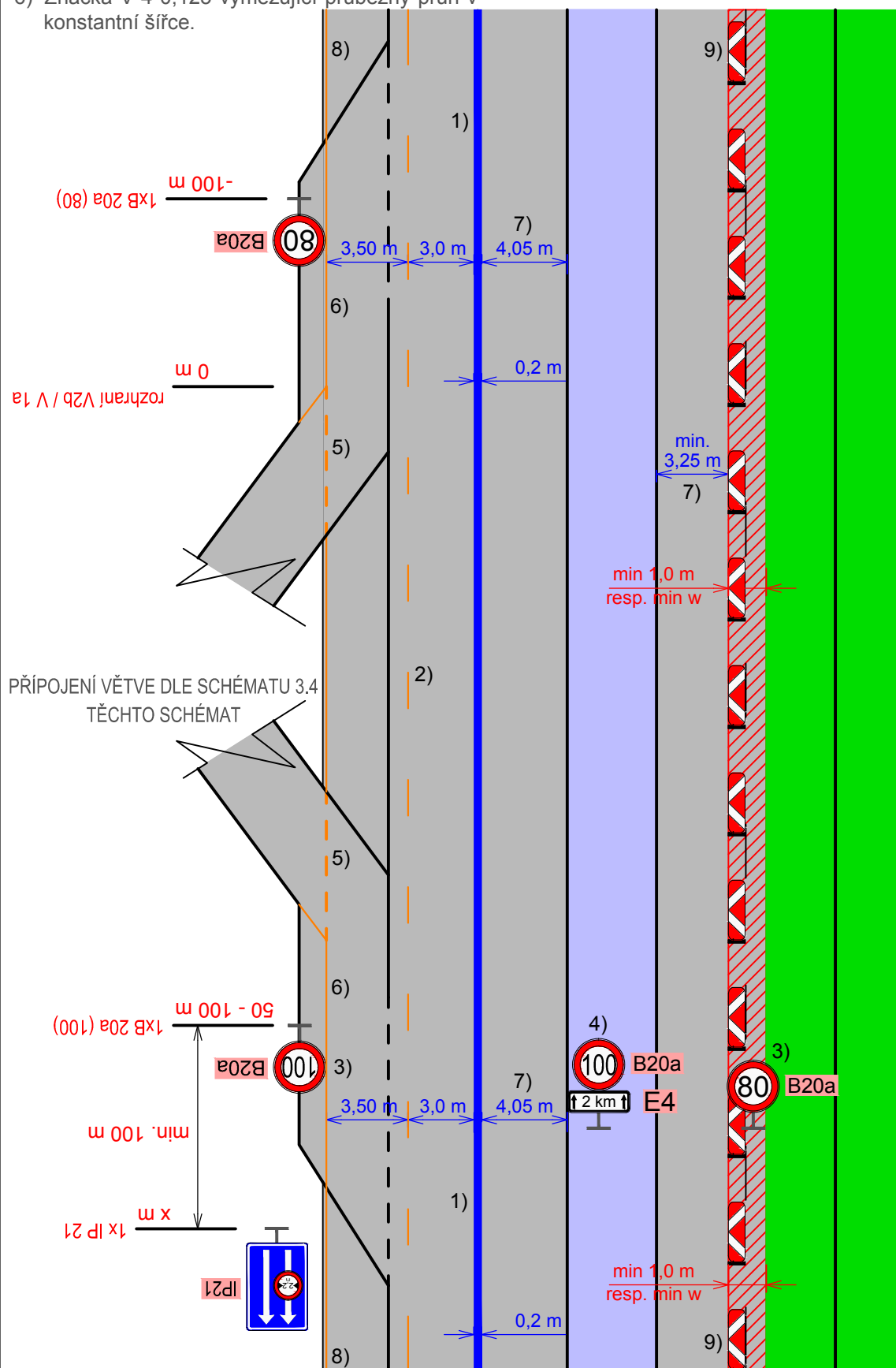


- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasného svodidla, šířka svodidla 0,2 m.
- 2) Značka V 2a 6/12.
- 3) Opakování po 1000 m (za přípojovací větví dle schématu osazena vždy).
- 4) Opakování po 1000 m (za přípojovací větví dle schématu osazena vždy). DT E 4 budou osazovány při uzavírci delší než 4 km. Na DT E 4 bude uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaženo k DZ B 26).
- 5) Značka V 2b 1,5/1,5/0,25.
- 6) Značka V 4 0,125 vymežující průběžný pruh v konstantní šířce.

Schéma 2.3e provoz v režimu 2 + 1 + 1 v místě odbočovacího/přípojovacího pruhu

v místě pracovního místa veden pouze jeden jízdní pruh

- provizorní rozšíření



- 7) Kótováno na hranu zpevnění.
- 8) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění
- 9) Podélná uzávěra staveniště směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Legenda:

	Pracoviště
	Boční odstup resp. prac. šířka svodidla
	Vozovka
	SDP

x m
levý pruh: B 20a (100) + E4
pravý pruh: B 20a (80)

- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z5 s max. rozestupem 18 m osazených na dělicí čáře V 2a 6/12. V místě odbočovací/připojovací větve vodící desky Z5 osazeny po 2 m na vodícím prahu v délce 100 m.
- 2) Značka V 2a 6/12.
- 3) Opakování po 1000 m.
- 4) Opakování po 1000 m (za připojovací větví dle schématu osazena vždy). DT E 4 budou osazovány při uzavírací delší než 4 km. Na DT E 4 bude uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaheno k DZ B 26).
- 5) Značka V 2b 1,5/1,5/0,25.
- 6) Značka V 4 0,125 vymežující průběžný pruh v konstantní šířce.
- 7) Kótováno na hranu zpevnění.
- 8) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.

PŘÍPOJENÍ VĚTVĚ DLE SCHÉMATU 3.4
TĚCHTO SCHÉMAT

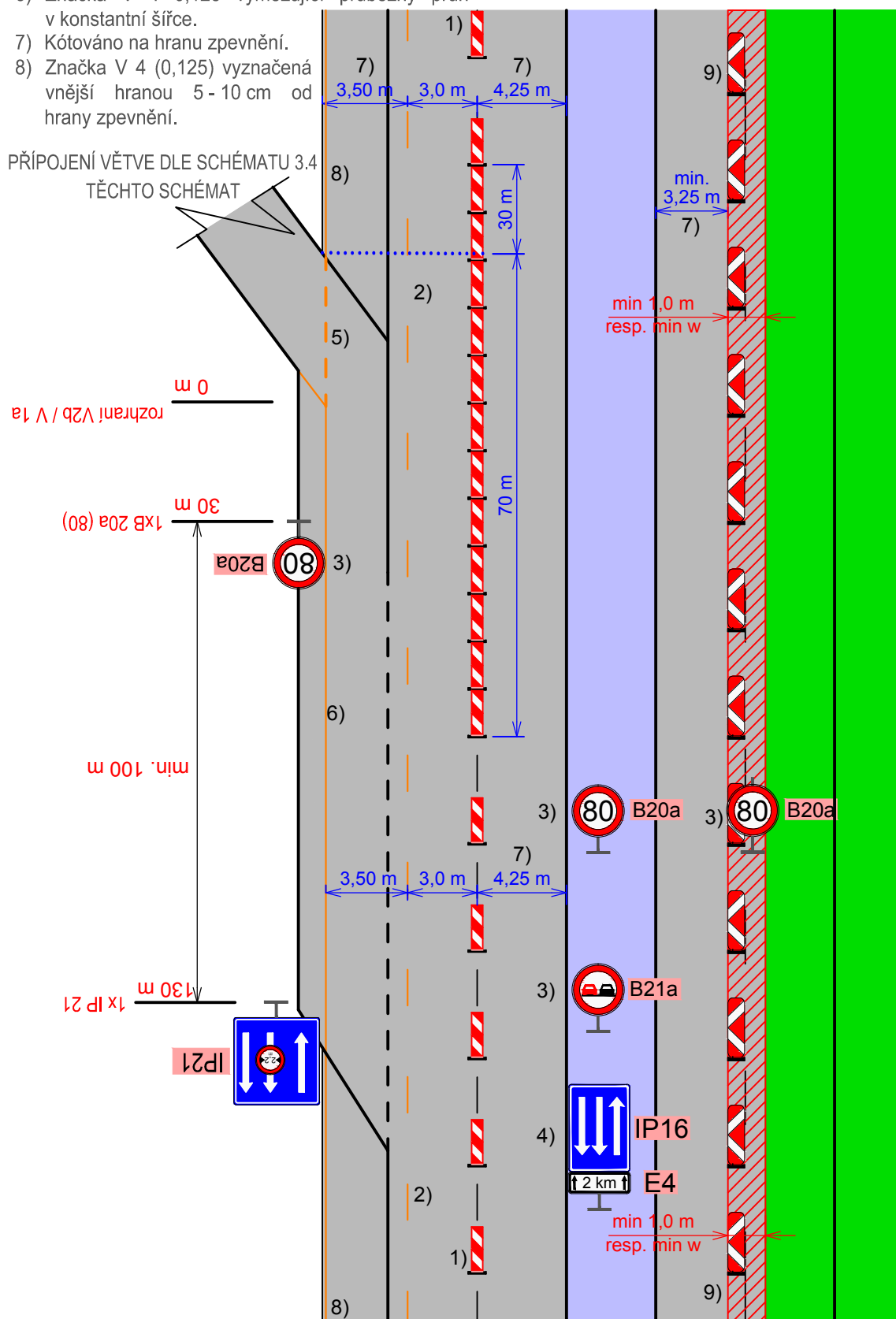


Schéma 2.3f provoz v režimu 2 + 1 + 1 v místě odbočovacího/připojovacího pruhu

v místě pracovního místa veden pouze jeden jízdní pruh

- provizorní rozšíření

- 9) Podélná uzávěra staveniště směrovacími deskami s odstupem max. 18 m nebo dočasným svodidlem. V případě osazení dočasného svodidla se šířkové uspořádání řídí schématem 4.2.

Legenda:

	Pracoviště
	Boční odstup resp. prac. šířka svodidla
	Vozovka
	SDP

x + 200 m 1x B 20a (80)

x + 100 m 1x B 21a

x m 1x IP 16 + E 4

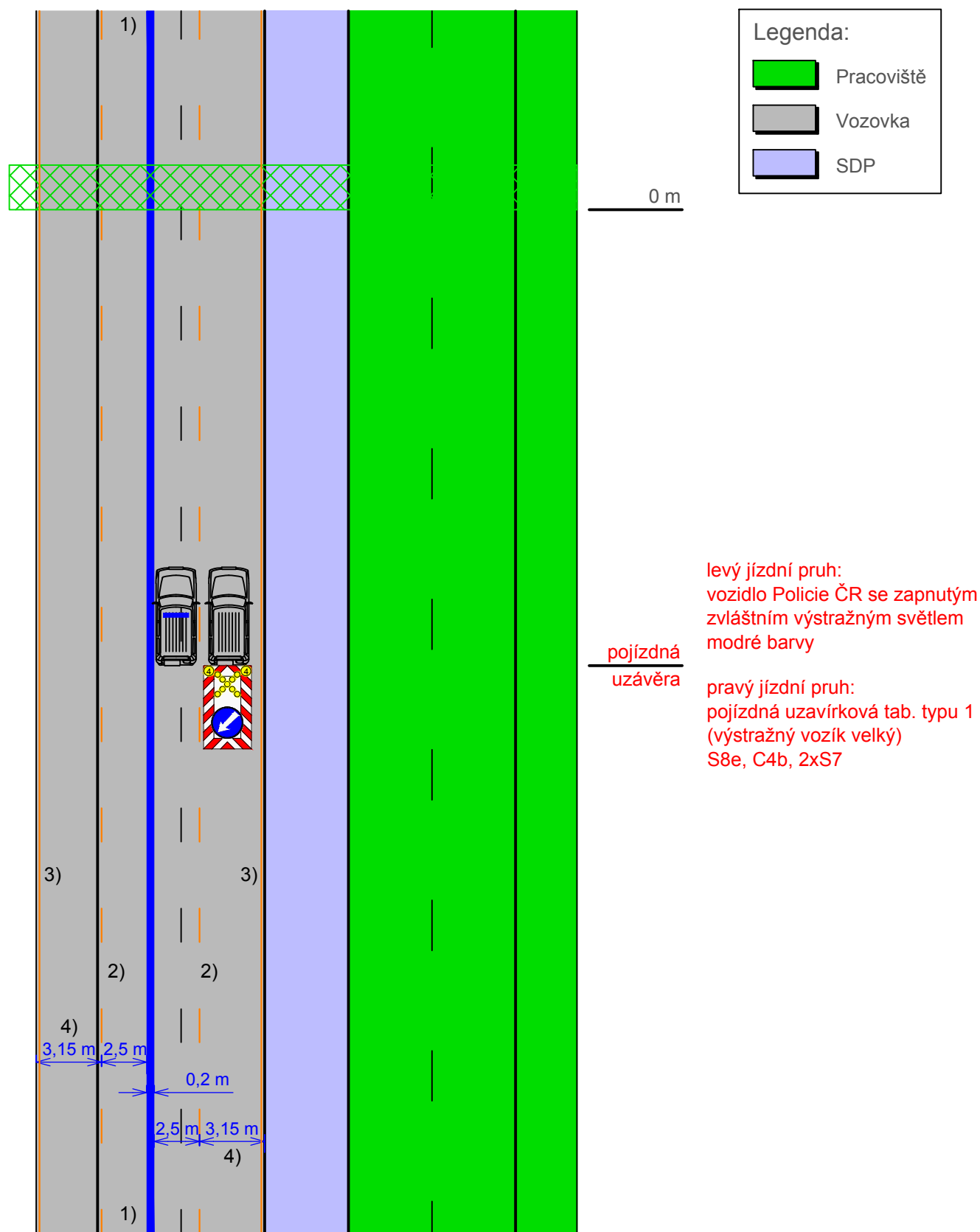
- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasného svodidla, šířka svodidla 0,2 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 3) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 4) Kótováno na hranu zpevnění.

Pozn.:
schéma bude použito i pro uzavření provozu v opačném směru.

Schéma 2.4a pojízdna uzavěra při režimu 2 + 2

nahrazuje schéma D/31 příručky ŘSD
zastavení provozu na dálnici

- pokládka nosníků nadjezdu bez pilíře v SDP
- provoz veden v režimu 2 + 2 na jednom JP



- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z5 s max. rozestupem 18 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 3) Kótováno na hranu zpevnění.
- 4) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 5) Značka V1a 0,125.

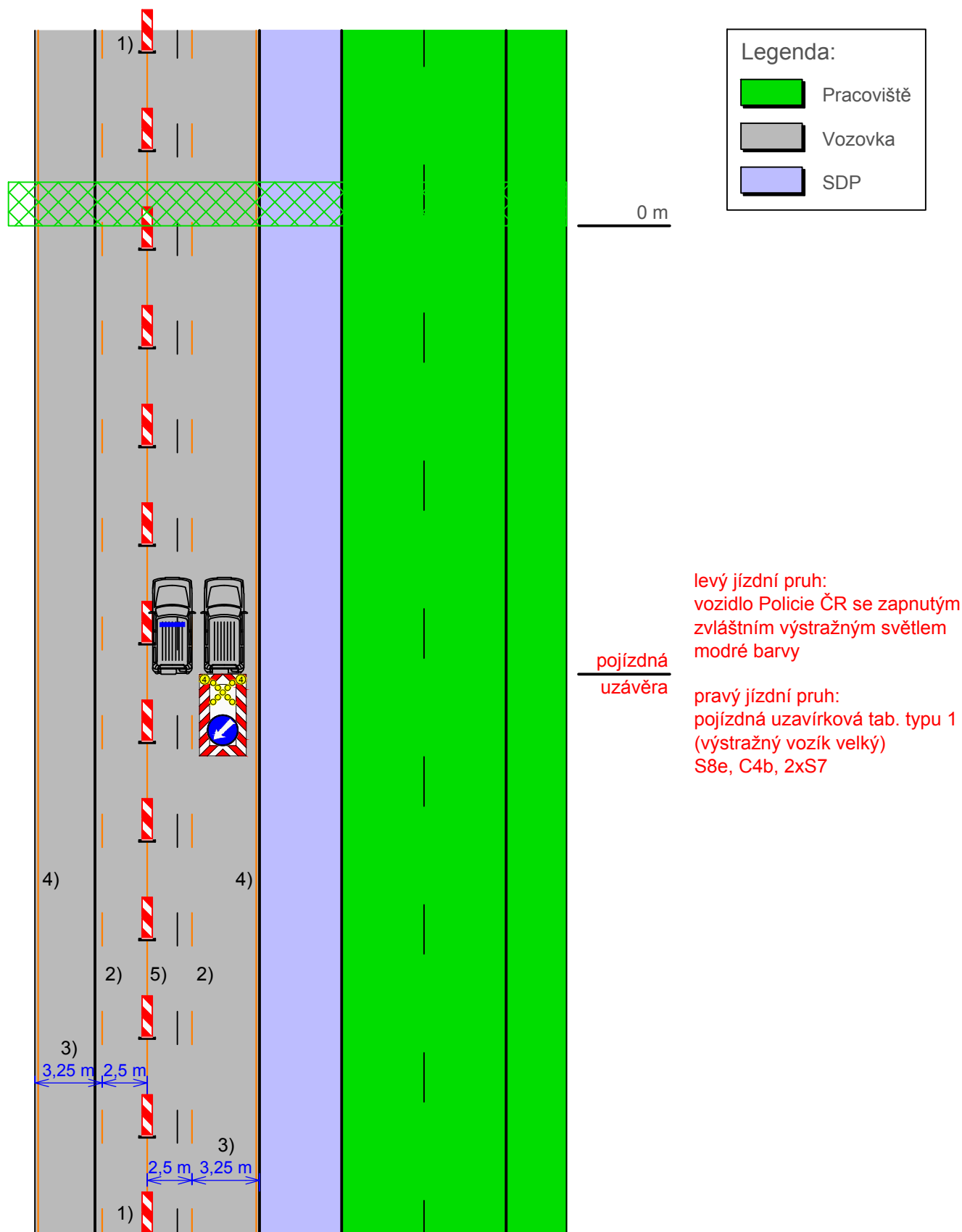
Pozn.:

schéma bude použito i pro uzavření provozu v opačném směru.

Schéma 2.4b pojízdná uzávěra při režimu 2 + 2

nahrazuje schéma D/31 příručky ŘSD
zastavení provozu na dálnici

- pokládka nosníků nadjezdu bez pilíře v SDP
- provoz veden v režimu 2 + 2 na jednom JP



- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasného svodidla, šířka svodidla 0,2 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 3) Délka dočasného svodidla za úrovní přejezdu min. 20 - 25 m dle skladebné délky svodidla.
- 4) Dva jízdní pruhy převáděné společně přes SDP na protisměrný jízdní pás od sebe budou odděleny "kapkou" šířky 1,0 m (měřeno na středy čar V 1a 0,125).
- 5) Kótováno na hranu zpevnění.
- 6) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 7) Průjezd pro vozidla IZS.

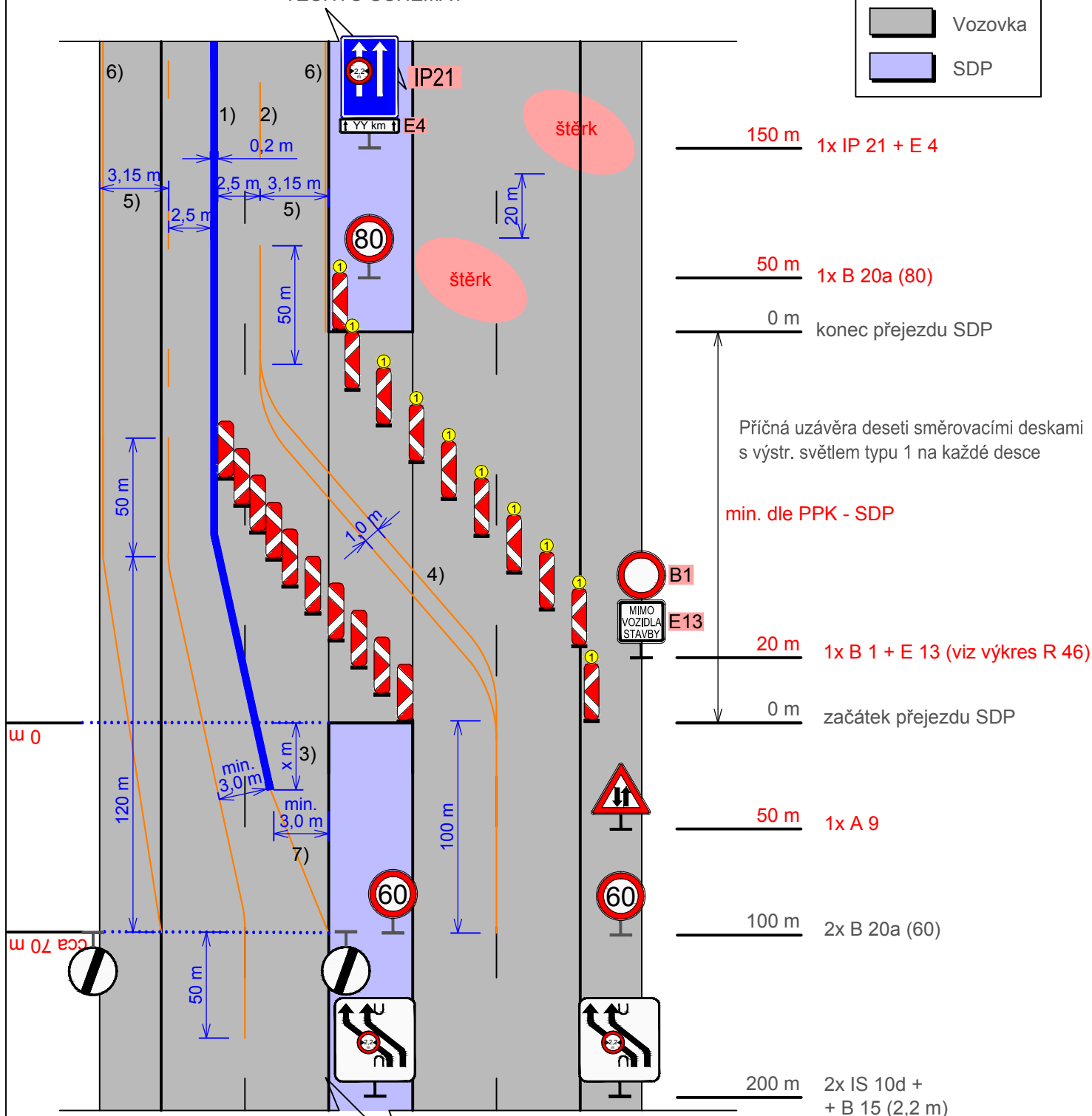
Schéma 3.1a převádění vozidel do protisměru

rozšiřuje schéma D/16a TP 66 o výkres R 46 ŘSD
provoz veden 2 jízdními pruhy

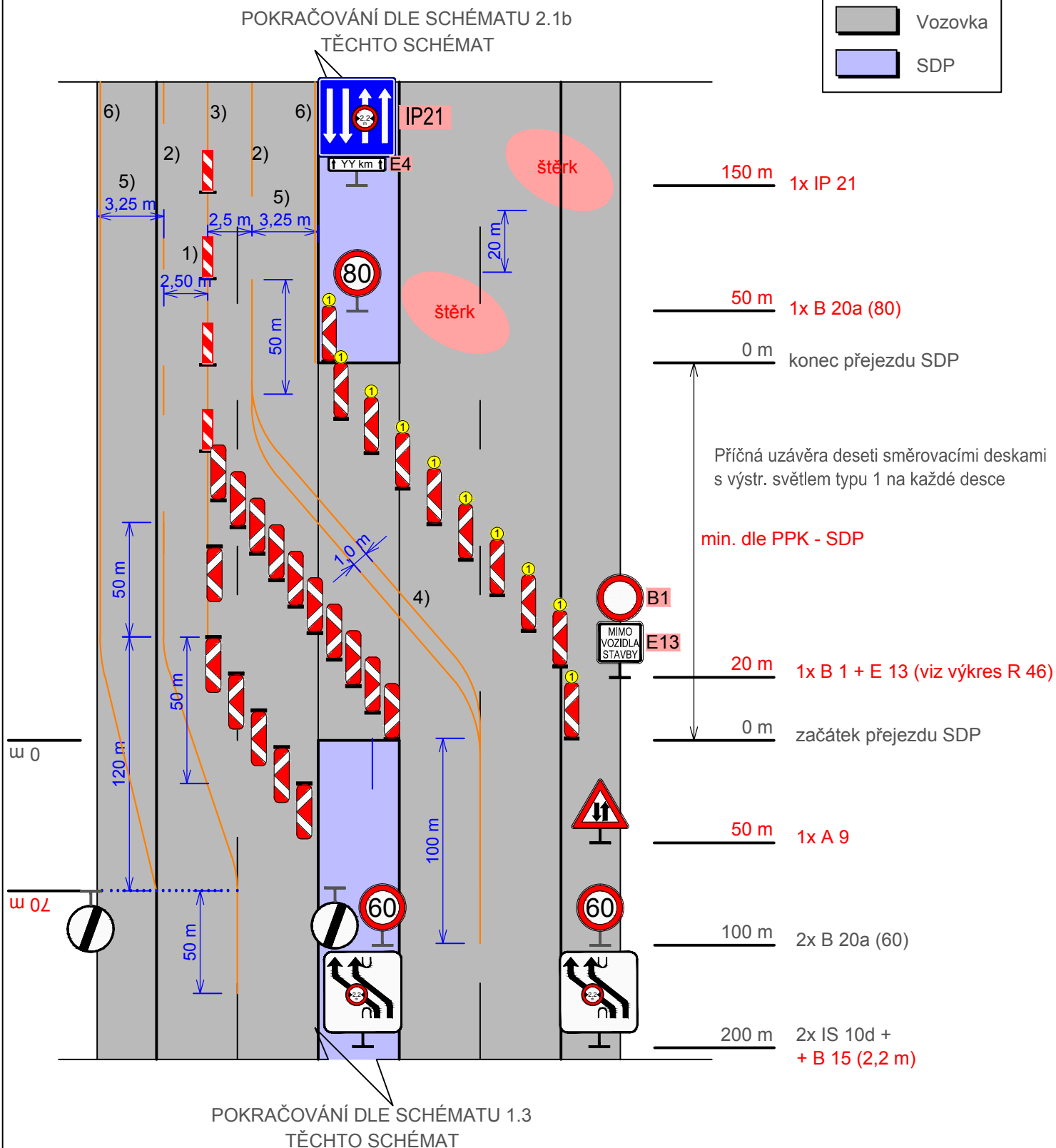
- převádění 2 jízdních pruhů přes SDP
- využití při vedení provozu v režimu 2 + 2

POKRAČOVÁNÍ DLE SCHÉMATU 2.1a
TĚCHTO SCHÉMAT

Legenda:



POKRAČOVÁNÍ DLE SCHÉMATU 1.3
TĚCHTO SCHÉMAT



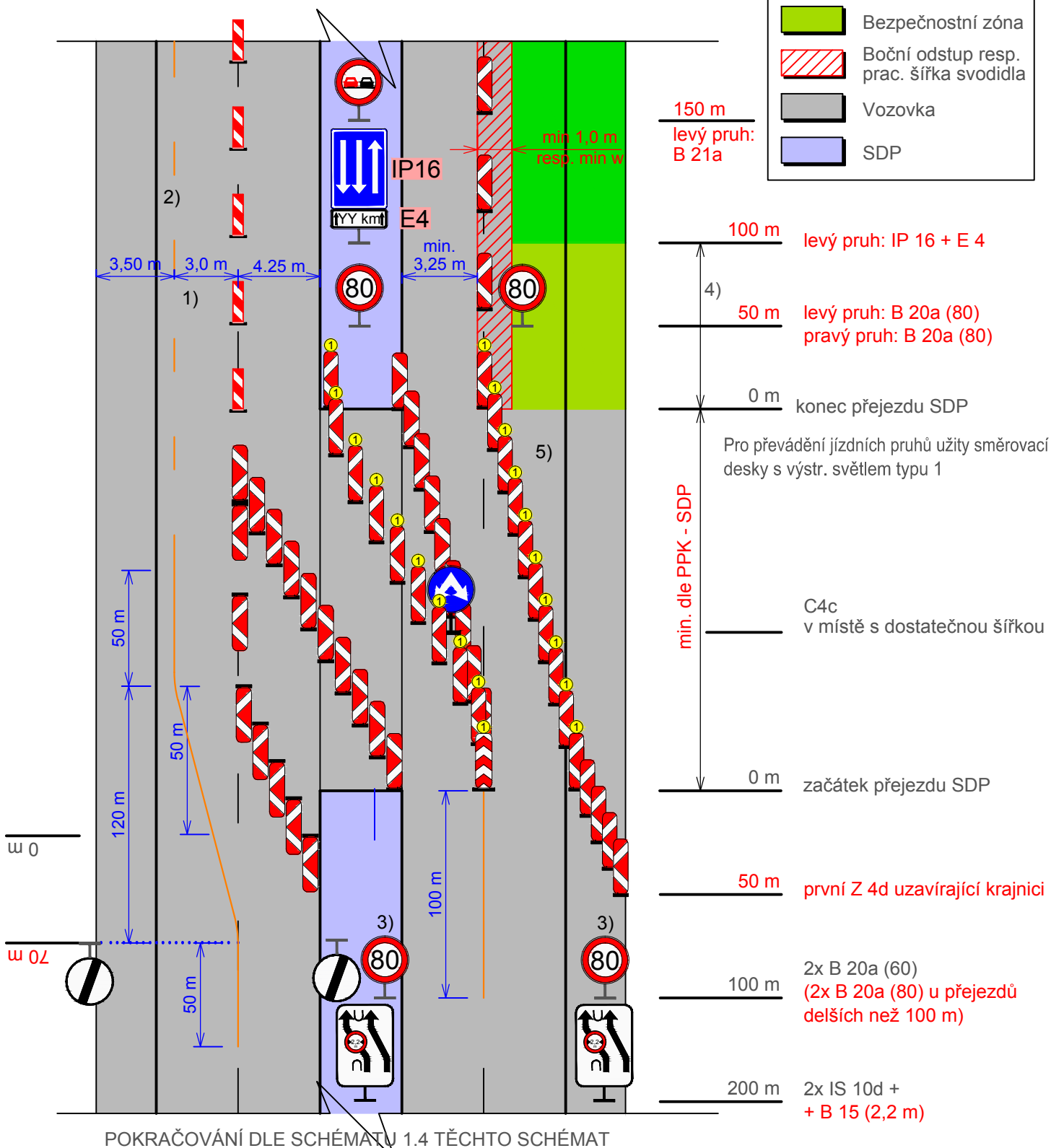
- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z5 s max. rozestupem 18 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 3) V případě převádění 1 jízdního pruhu do protisměru na přejezdu delším než 100 m snížit rychlost na 80 km/h, u přejezdu kratších než 100 m snížit rychlost na 60 km/h.
- 4) Bezpečnostní zóna 100 m.
- 5) V případě trvání prací déle než 7 dní bude užito svodidlo pro ochranu čela uzavírky dle schématu 1.7 a bezpečnostní zóna může být zkrácena až na 50 m.

Schéma 3.1d převádění vozidel do protisměru

upravuje část schématu D/15a TP 66

- čelo uzavírky pro převedení levého jízdního pruhu do protisměru a ponechání pravého ve svém JP
- využití při výstavbě provizorního rozšíření

POKRAČOVÁNÍ DLE SCHÉMATU 2.3b, resp. 2.3d/f TĚCHTO SCHÉMAT



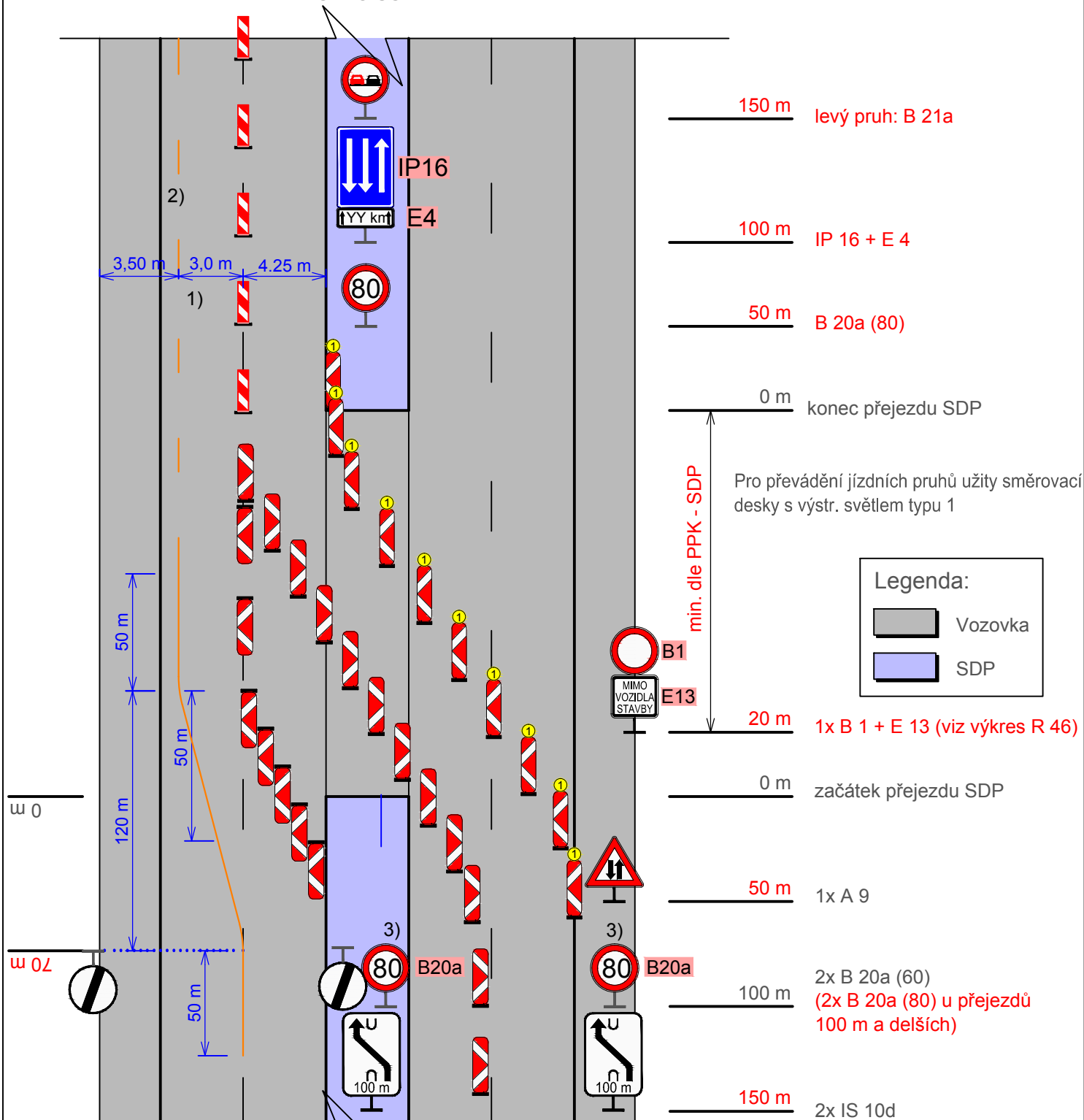
- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z5 s max. rozestupem 18 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125
- 3) V případě převádění 1 jízdního pruhu do protisměru na přejezdu delším než 100 m snížit rychlost na 80 km/h, u přejezdu kratších než 100 m snížit rychlost na 60 km/h.

Schéma 3.1e převádění vozidel do protisměru

upravuje část schématu D/12a TP 66

- čelo uzavírky pro převedení 1 jízdního pruhu do protisměru, provoz v režimu 2 + 1 po jednom JP
- využití při snášení nosníků nadjezdů

POKRAČOVÁNÍ DLE SCHÉMATU 2.2a, resp. 2.2b/c
TĚCHTO SCHÉMAT

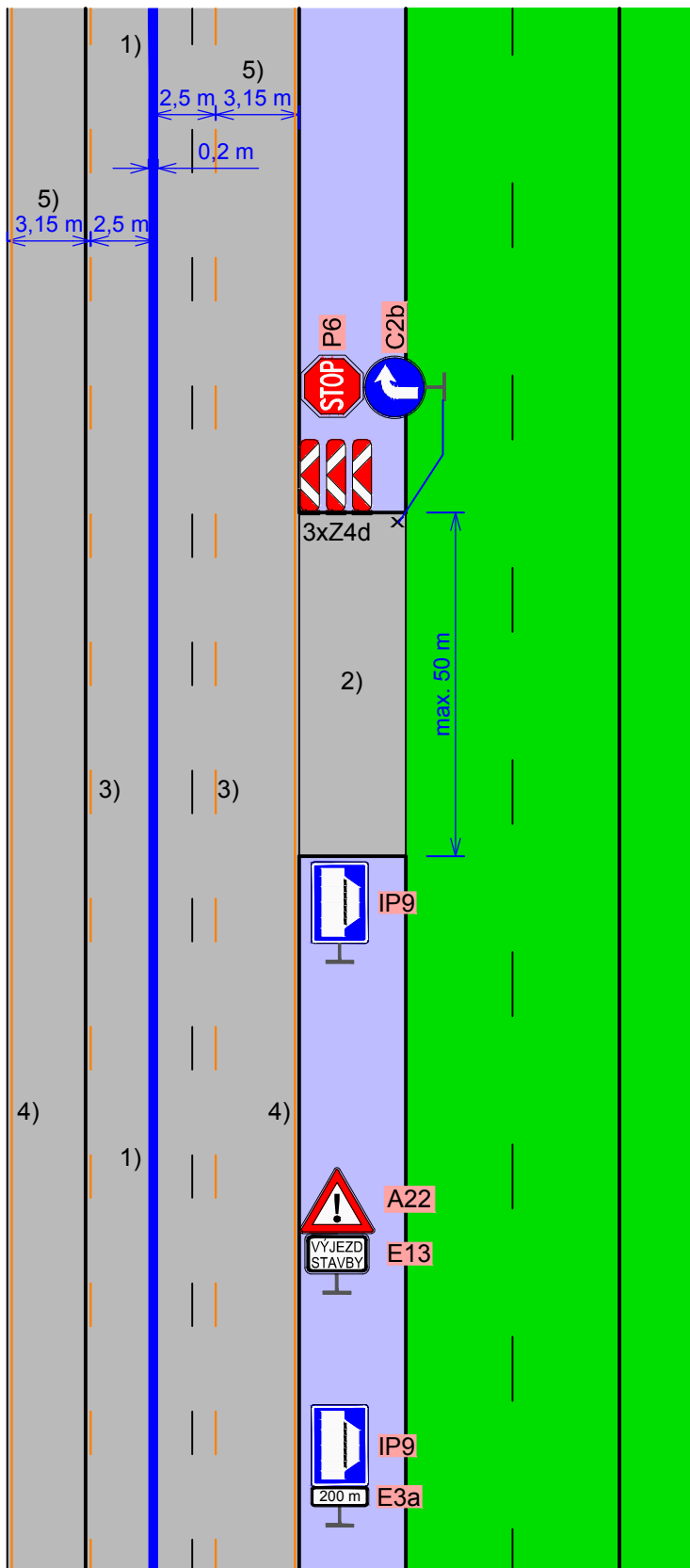


POKRAČOVÁNÍ DLE SCHÉMATU 1.1
TĚCHTO SCHÉMAT

Schéma 3.2a výjezd vozidel stavby přes SDP

doprava vedena pouze v jednom jízdním pásu

- modernizace poloviny dálnice
- provoz veden v režimu 2 + 2 jízdních pruhů na jednom JP
- další značení dle schématu 2.1



- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasného svodidla, šířka svodidla 0,2 m.
- 2) Délka staveništního přejezdu SDP max. 50 m
- 3) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 4) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 5) Kótováno na hranu zpevnění.

0 m konec staveništního přejezdu SDP

Legenda:

	Pracoviště
	Vozovka
	SDP

0 m začátek staveništního přejezdu SDP

10 m 1xIP 9 (základní velikost)

100 m A 22 + E 13 "VÝJEZD STAVBY"
rozměry E 13 1,0 x 0,5 m

200 m 1xIP 9 (základní velikost) + E 3a (200 m)

- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z5 s max. rozestupem 18 m.
- 2) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí vodících desek Z 5 s max. rozestupem 2 m; vodící desky upevněny na vodícím prahu
- 3) Délka staveništního přejezdu SDP max. 50 m.
- 4) Značka V 2a 6/12/0,125.
- 5) Značka V 4 (0,125) vyznačená vnější hranou 5 - 10 cm od hrany zpevnění.
- 6) Kótováno na hranu zpevnění.

Schéma 3.2b výjezd vozidel stavby přes SDP

doprava vedena pouze v jednom jízdním pásu

- modernizace poloviny dálnice
- provoz veden v režimu 2 + 2 jízdních pruhů na jednom JP
- další značení dle schématu 2.1

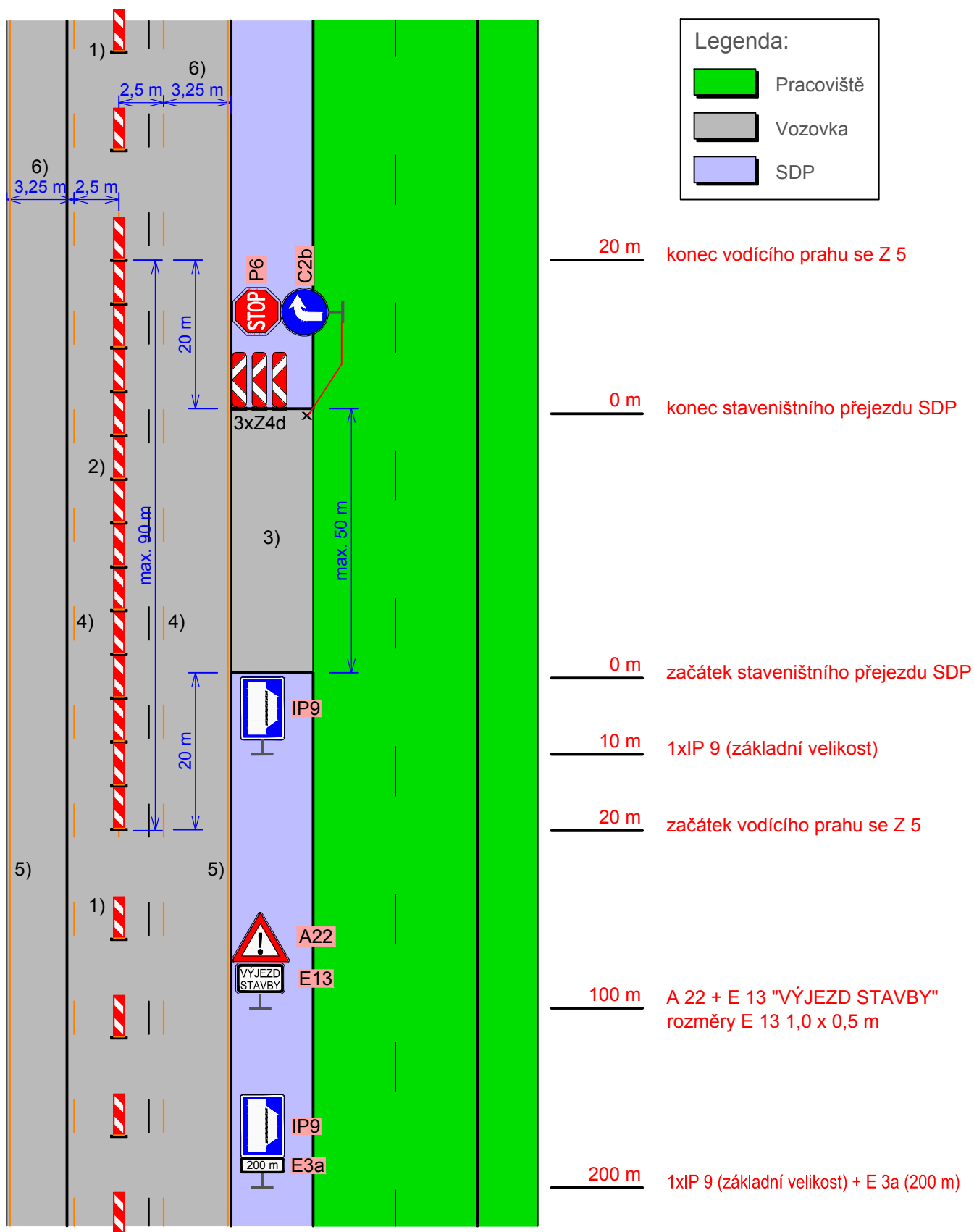
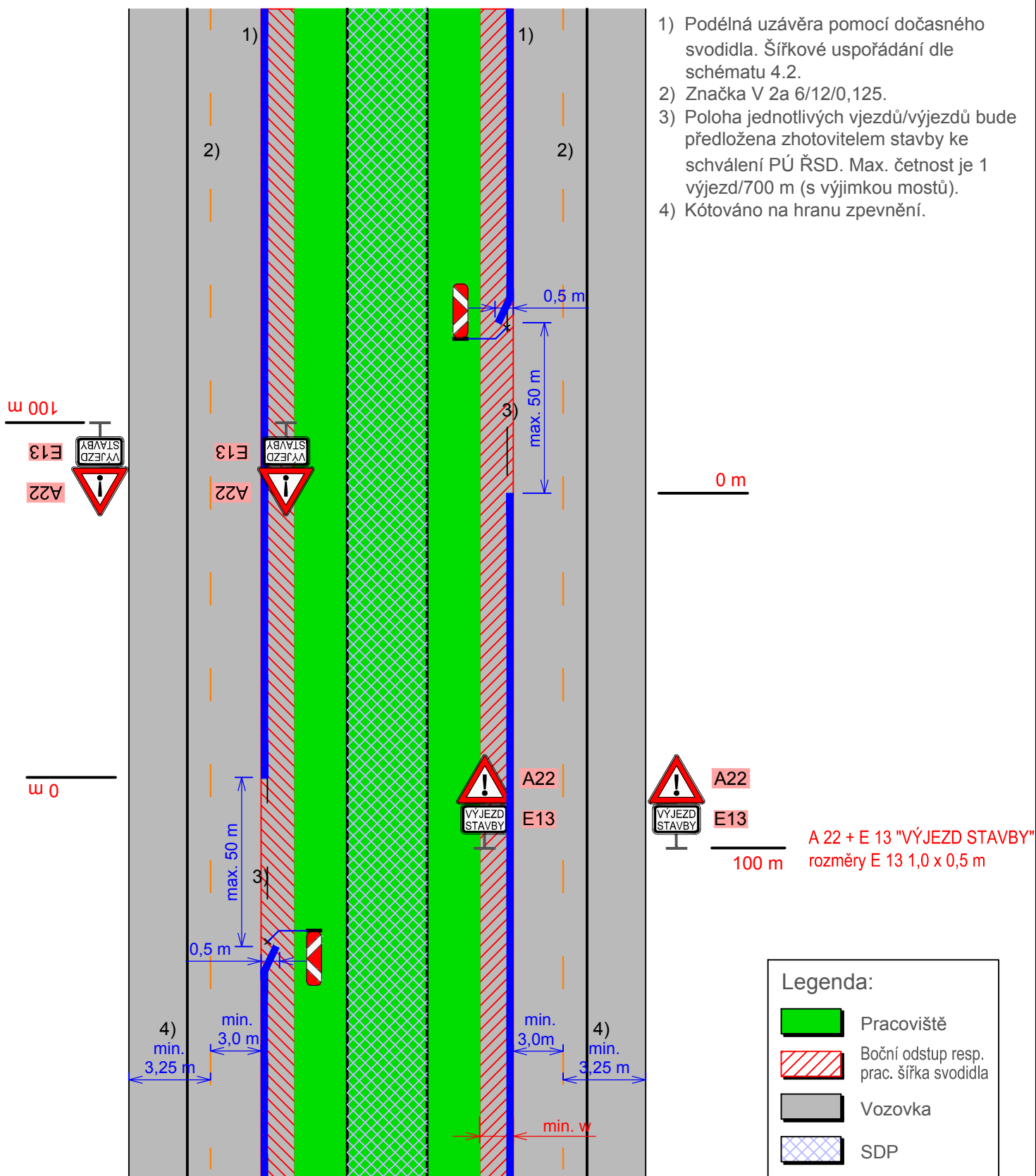


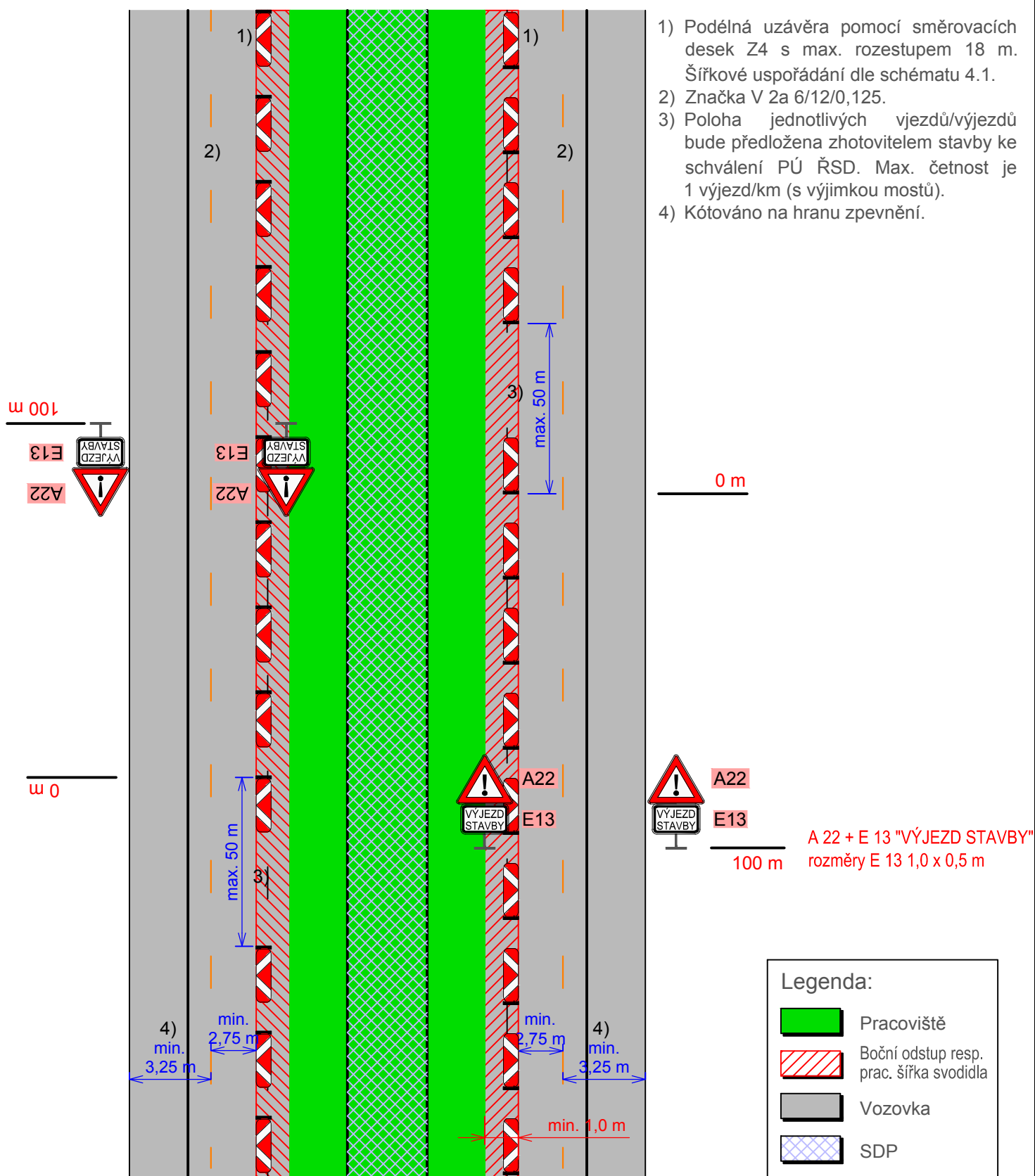
Schéma 3.2c výjezd vozidel stavby z SDP

doprava vedena 2 pruhy v obou směrech s využitím zp. krajnice

- práce v SDP, pracoviště odděleno dočasným svodidlem
- provoz veden 2 jízdními pruhy s využitím zpevněné krajnice
- obdobně platí pro výjezdy ze staveniště na krajnici/pravém JP



- práce v SDP, pracoviště odděleno směrovacími deskami
- provoz veden 2 jízdními pruhy s využitím zpevněné krajnice
- obdobně platí pro výjezdy ze staveniště na krajnici/pravém JP

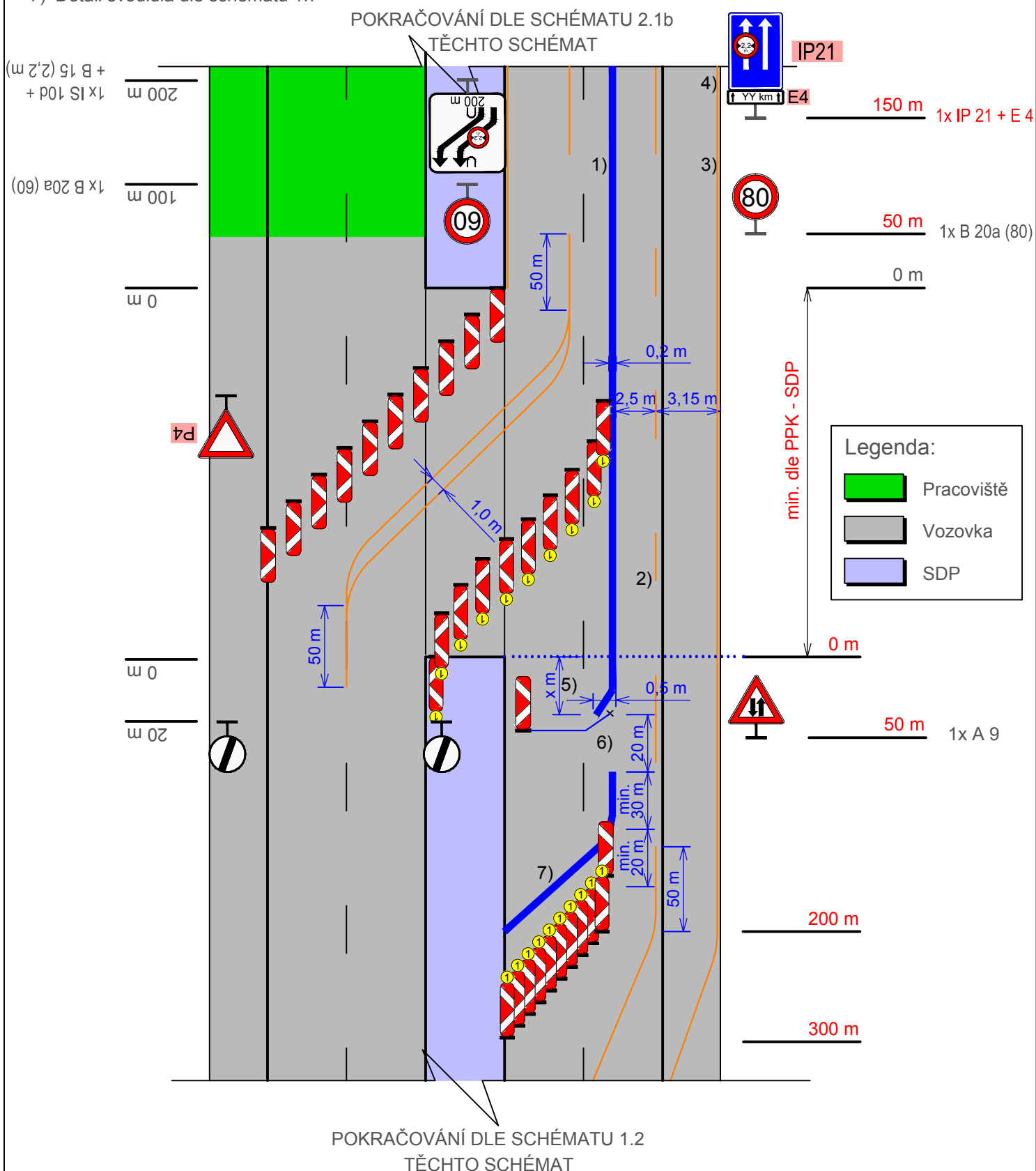


- 1) Oddělení protisměrných jízdních pruhů pomocí dočasného svodidla, šířka svodidla 0,2 m.
- 2) Značka V 2a 6/12/0,125
- 3) Opakování po 1000 m.
- 4) Opakování po 1000 m; na E 4 je uvedena vzdálenost v celých km do konce omezení (vztaženo k DZ B26).
- 5) Délka dočasného svodidla za úrovní přejezdu min. $x = 1/3$ minimální délky svodidla dle montážního návodu.
- 6) Průjezd pro vozidla IZS.
- 7) Detail svodidla dle schématu 1.7

Schéma 3.3 převádění vozidel z protisměru

rozšiřuje schéma D/16b TP 66
provoz 2 jízdními pruhy

- převádění 2 jízdních pruhů na zpevněnou krajnici
- a 2 jízdních pruhů přes SDP
- výjezd vozidel ze stavby



Legenda:

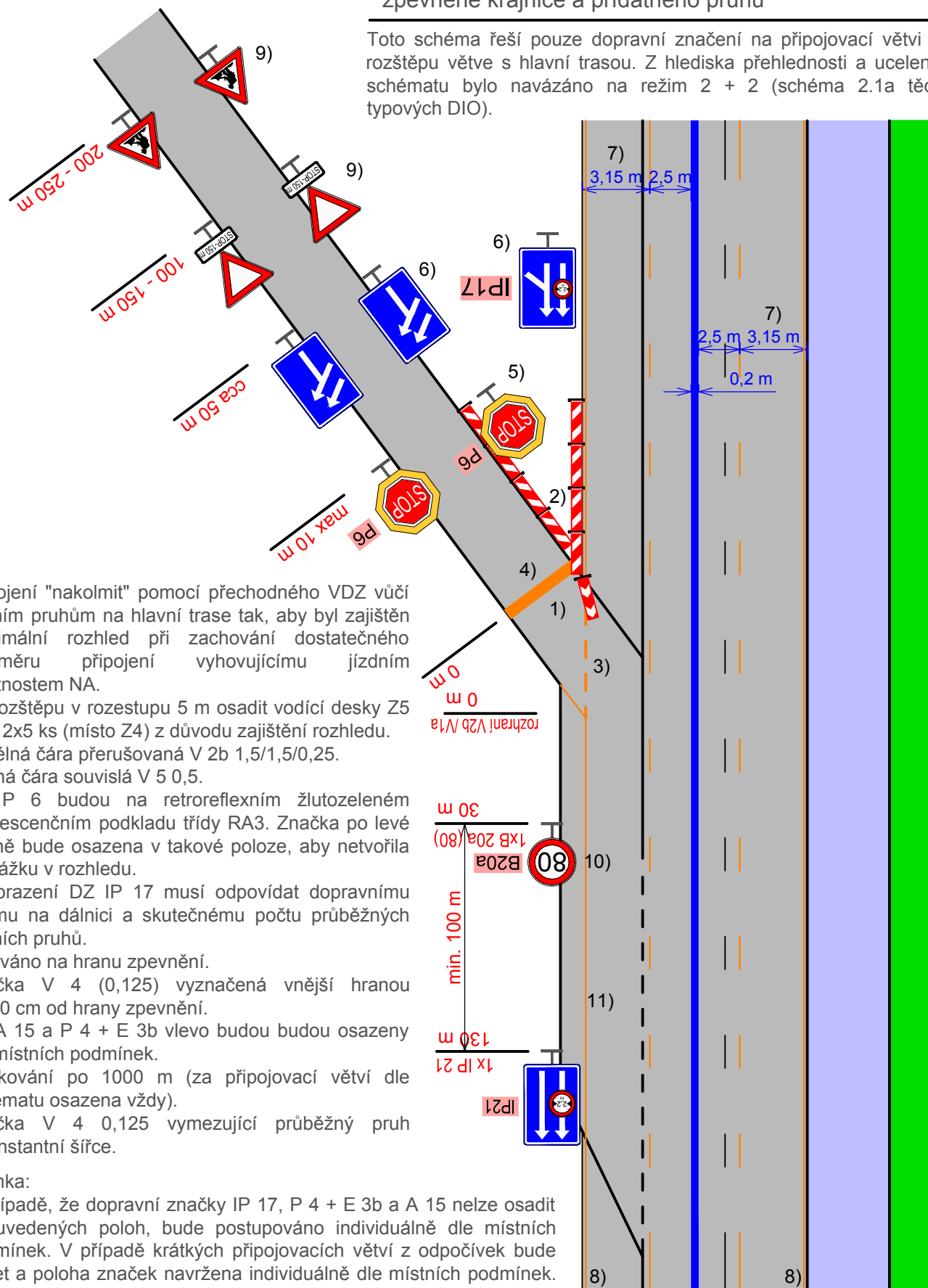
	Pracoviště
	Vozovka
	SDP

Schéma 3.4 připojení větve MÚK/odpočívky bez připojovacího pruhu

rozšiřuje schéma D/9 TP 66

- provoz na hlavní trase v místě připojení veden s využitím zpevněné krajnice a přídatného pruhu

Toto schéma řeší pouze dopravní značení na připojovací větvi a v rozštěpu větve s hlavní trasou. Z hlediska přehlednosti a ucelenosti schématu bylo navázáno na režim 2 + 2 (schéma 2.1a těchto typových DIO).



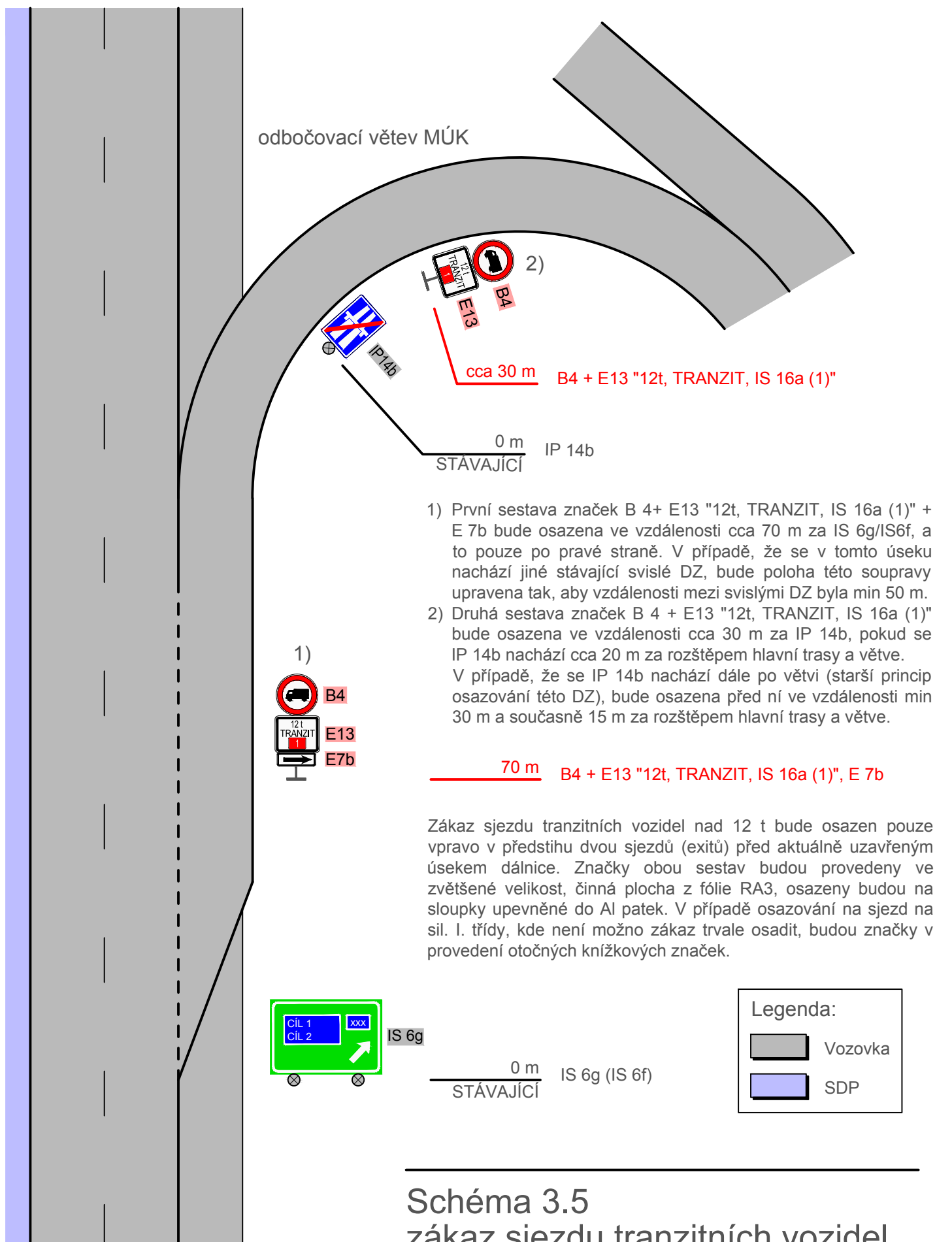
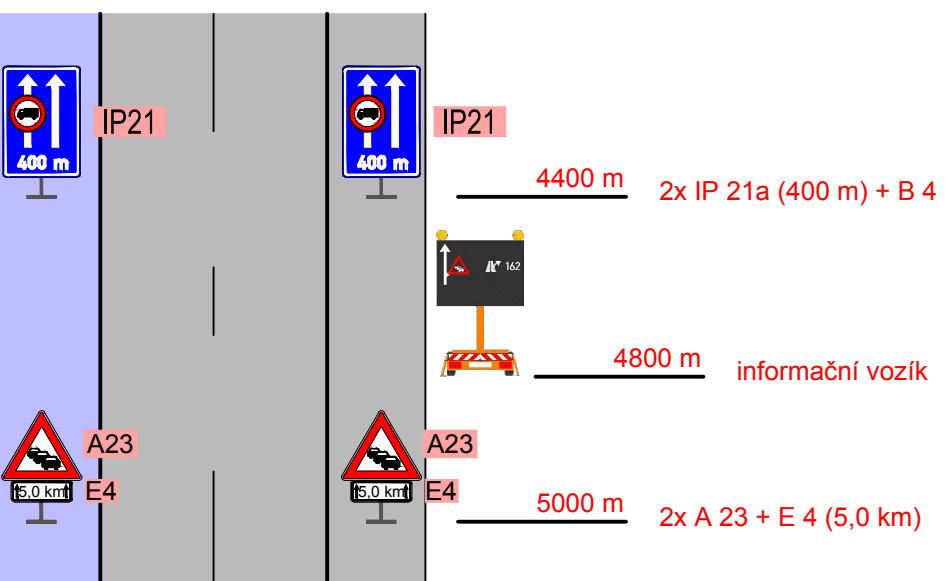
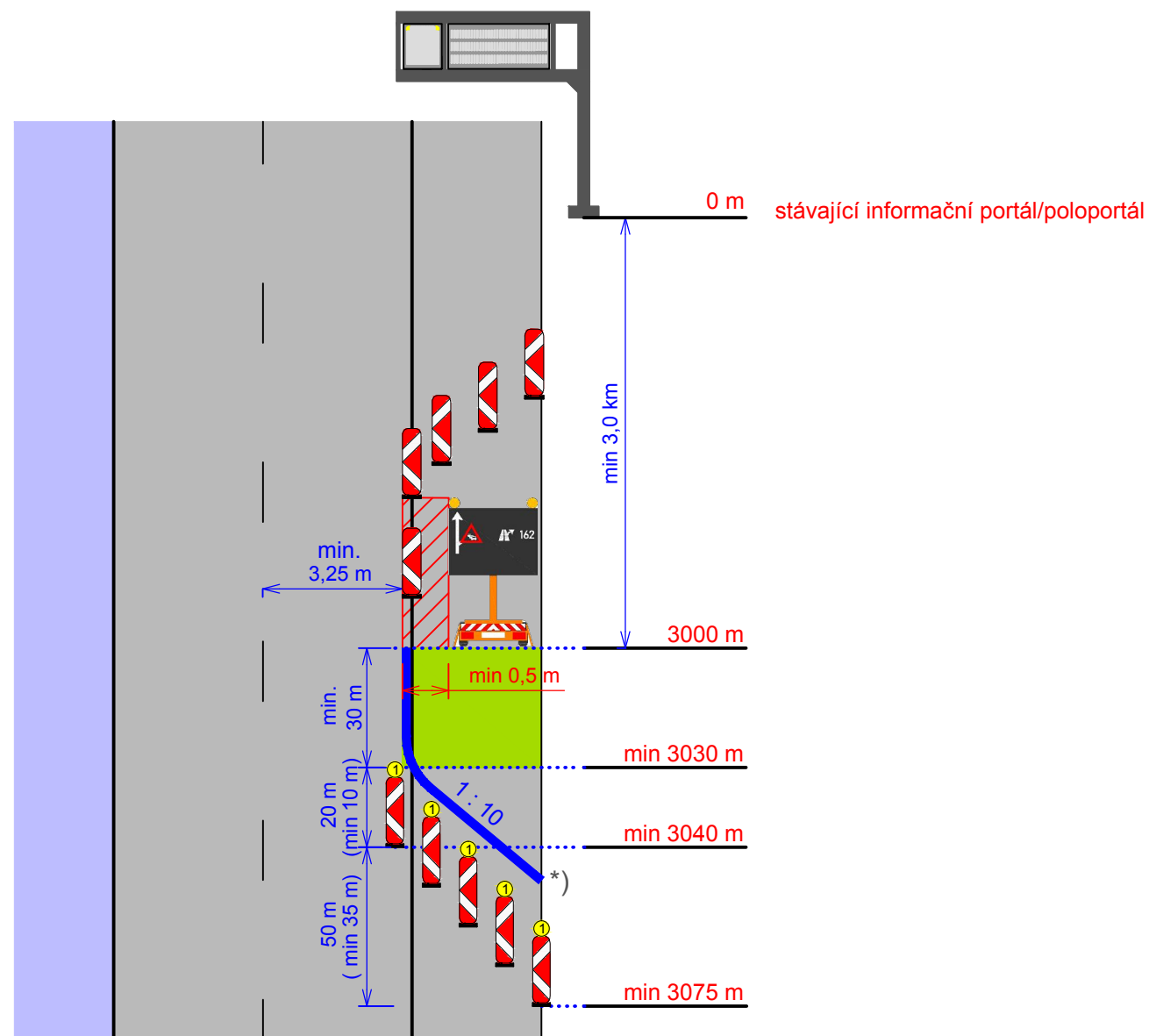


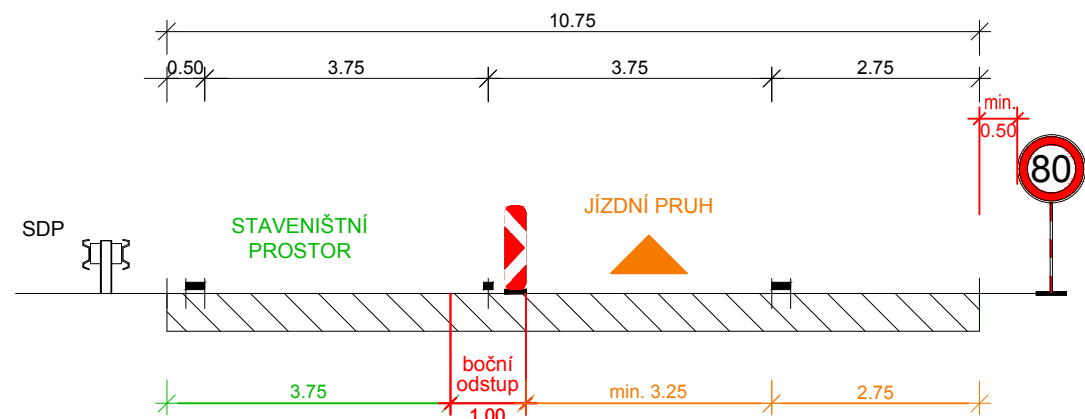
Schéma 3.5
zákaz sjezdu tranzitních vozidel
nad 12 t z dálnice D1

- sestavy DZ osazeny po celou dobu modernizace

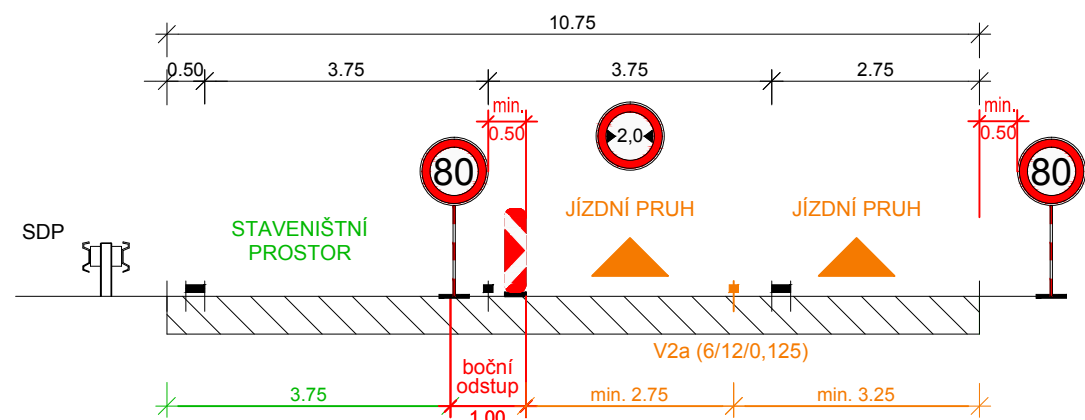
- využití po celou dobu modernizace
- celou dobu na shodném místě



ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ DLE SCHÉMATU 1.1 M 1:100



ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ DLE SCHÉMATU 1.2 M 1:100



ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ DLE SCHÉMATU 1.5 M 1:100

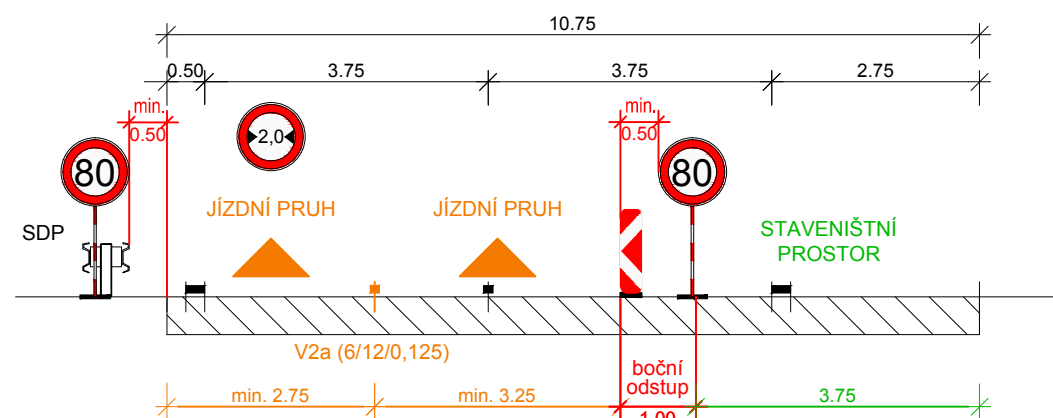


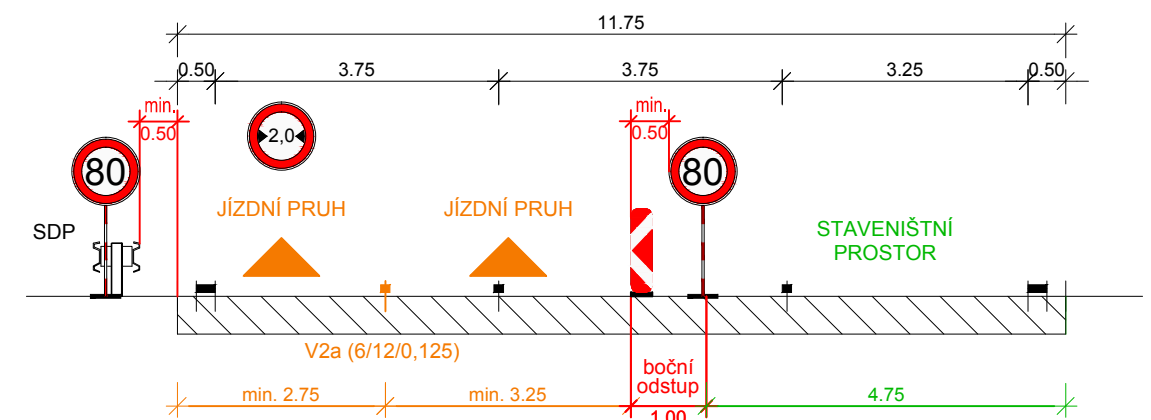
Schéma 4.1 šířková uspořádání s vyznačením pracovního místa užití směrovacích desek Z 4

doprava vedena dle jednotlivých schémat řady 1 a 2 těchto typových DIO

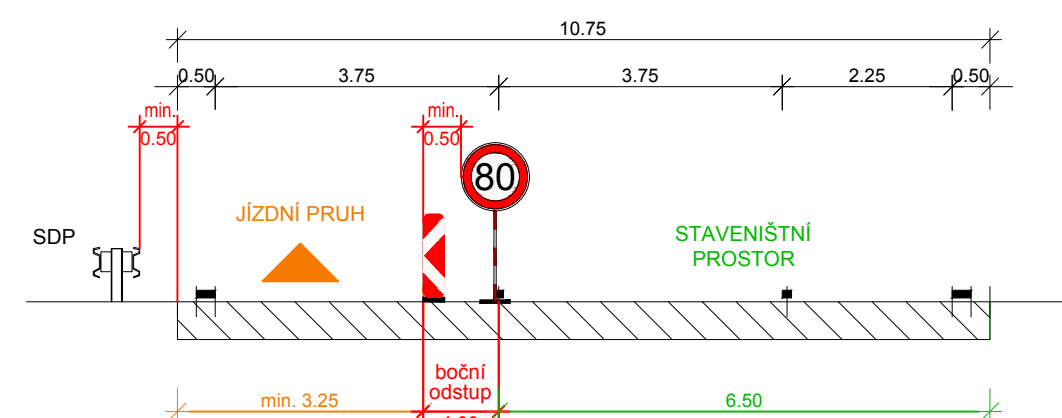
Tyto schematické řezy jsou zpracovány pro dopravní situace doplněné/rozšířené v rámci těchto typových DIO, kdy je pro oddělení staveniště od dopravního prostoru užito směrovacích desek Z 4. Řezy se konkrétně se týkají schémat 1.1, 1.2, 1.5, 1.6a/b, 2.3a-f (schematické řezy schémata 2.1a/b jsou v příloze 4.3).

Ve schématech jsou vyznačeny minimální šířky jednotlivých jízdních pruhů. Současně je vyznačena poloha přenosného svislého dopravního značení vůči jízdním pruhům. Mezi jízdním pruhem přiléhajícím k pracovnímu místu a samotným pracovním místem je vyznačen boční odstup šířky 1,0 m. Bezpečnostního odstupů bude od prostoru staveniště vymezen zábranou nebo vyznačen značkovacím sprejem (nelze použít sprej žluté a bílé barvy). V tomto bočním odstupu se nesmí pohybovat dělníci, nesmí zde být skladován stavební materiál a hmoty a nesmí do tohoto prostoru svým obrysem zasahovat odstavená technika na staveništi. Ve výjimečných případech může být boční odstup snížen na 0,5 m, současně musí být v tomto úseku snížena rychlost na 60 km/h. Toto řešení musí být vždy projednáno s PÚ ŘSD ČR.

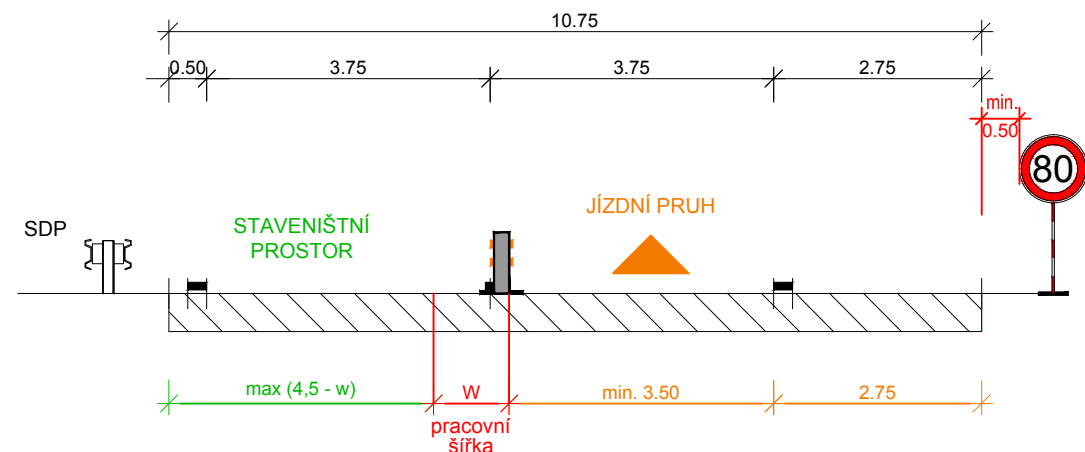
ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ DLE SCHÉMATU 1.6a/b/c M 1:100



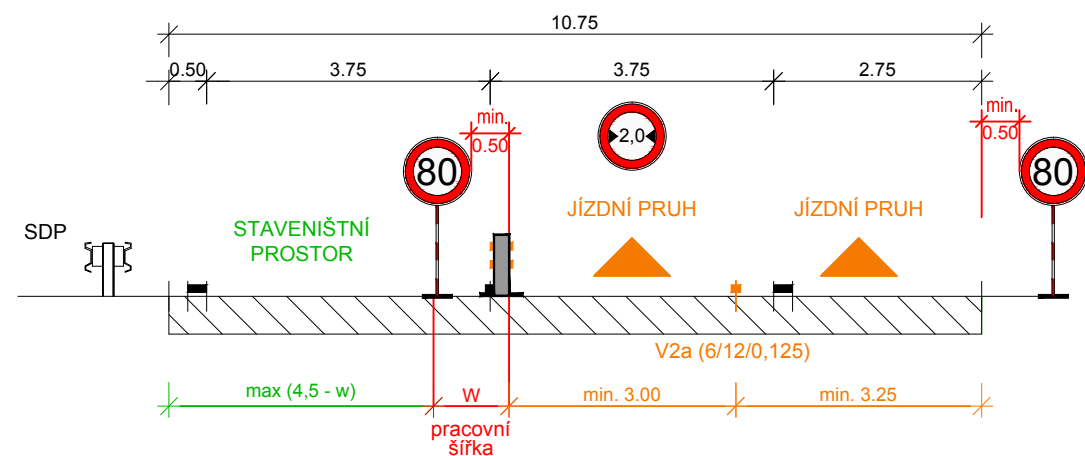
ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ
DLE SCHÉMATU 2.3a-f M 1:100



ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ DLE SCHÉMATU 1.1 M 1:100



ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ DLE SCHÉMATU 1.2 M 1:100



ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ DLE SCHÉMATU 1.5 M 1:100

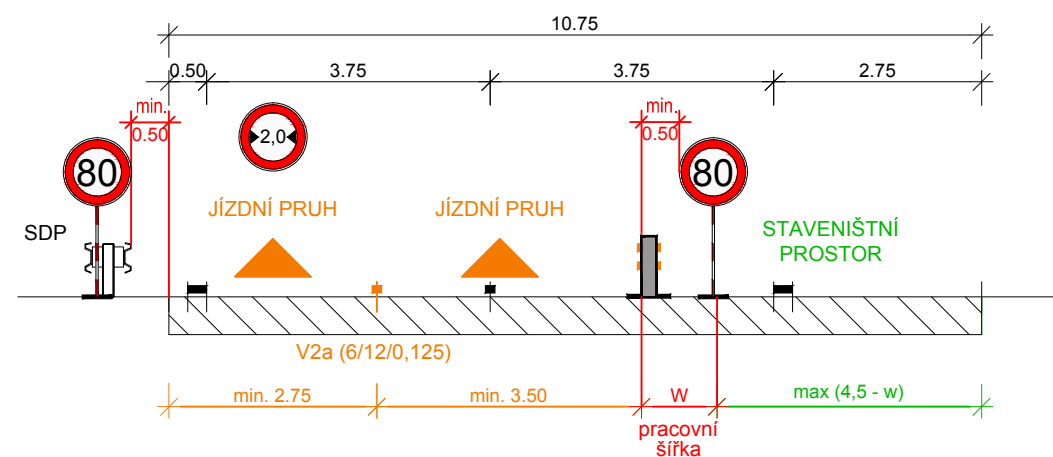


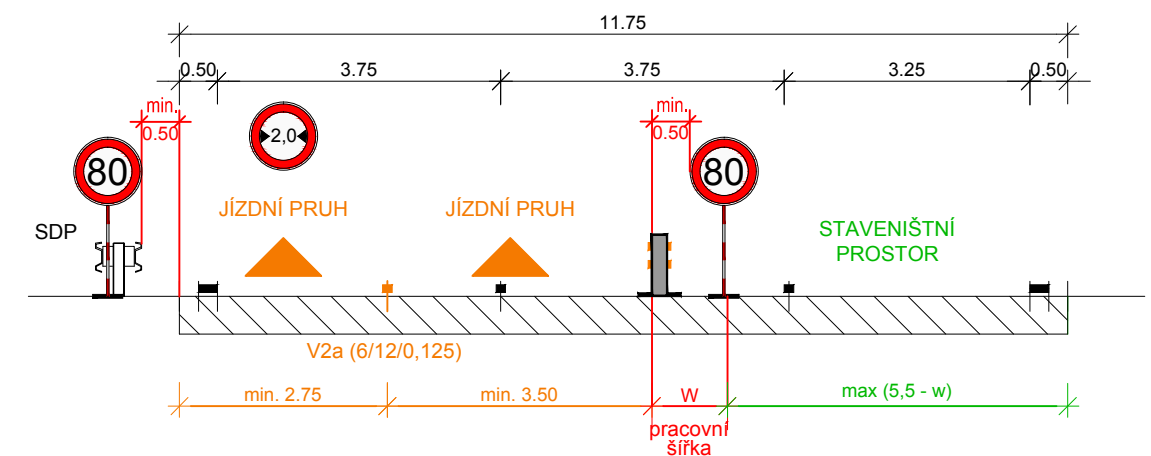
Schéma 4.2 šířková uspořádání s vyznačením pracovního místa užití dočasného svodidla

doprava vedena dle jednotlivých schémat řady 1 a 2 těchto typových DIO

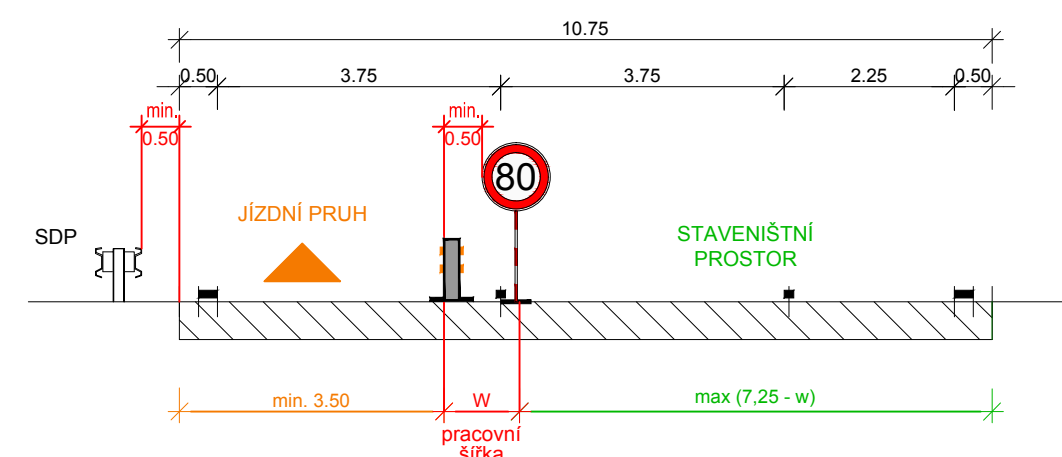
Tyto schematické řezy jsou zpracovány pro dopravní situace doplněné/rozšířené v rámci těchto typových DIO, kdy je pro oddělení staveniště od dopravního prostoru užito dočasné svodidlo místo směrovacích desek Z 4. Řezy se konkrétně se týkají schémat 1.1, 1.2, 1.5, 1.6a/b, 2.3a-f.

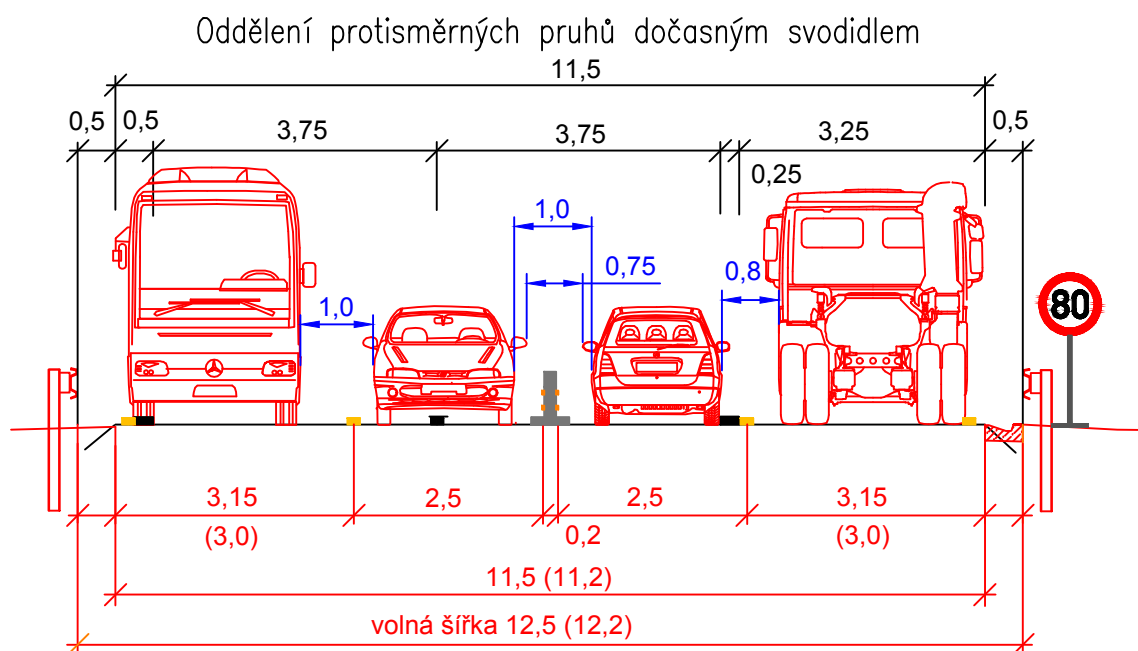
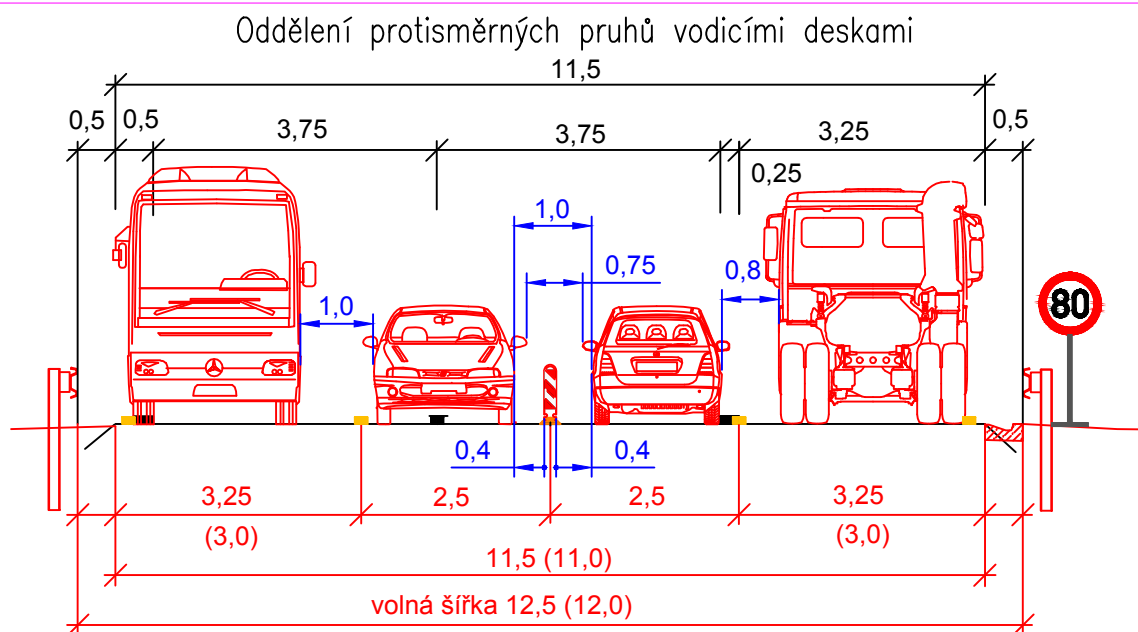
Ve schématech jsou vyznačeny minimální šířky jednotlivých jízdních pruhů. Současně je vyznačena poloha přenosného svislého dopravního značení vůči jízdním pruhům. Přenosné dopravní značení musí být upevněno dle TP 66 nebo výkresu R 79. Mezi jízdním pruhem přiléhajícím k pracovnímu místu a samotným pracovním místem je možno osadit dočasné svodidlo (alternativně ke schématu 4.1). Od líce svodidla musí být vyznačena pracovní šířka svodidla "W" (konkrétně dle osazeného typu svodidla) pomocí značkovacího spreje (nelze použít sprej žluté a bílé barvy), ve které se nesmí pohybovat dělníci, nesmí zde být skladován stavební materiál a hmoty a nesmí do tohoto prostoru svým obrysem zasahovat odstavená technika na staveništi.

ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ DLE SCHÉMATU 1.6a/b/c M 1:100



ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V MÍSTĚ
DOPRAVNÍHO OMEZENÍ A PRACOVIŠTĚ
DLE SCHÉMATU 2.3a-f M 1:100






Modernizace D 1 – Šířky pruhů pro uzavírku 2+2

Tento výkres určuje minimální šířky pruhů, šířku zpevnění a volnou šířku pro uzavírku 2+2 během modernizace D 1.

Červené kóty bez závorek určují návrhové minimum pro uzavírku 2+2. Červené kóty v závorkách určují absolutní minimum, které může být během stavby použito pouze na krátkém úseku (např. kolem portálů mýta, na mostech). Náběhy na začátku a konci zúžených míst musí být pozvolné v délce cca 50 m.

Po dokončení modernizace musí být možno na trase provést uzavírku pro kóty bez závorek. Šířky uzavírek v zimním období stanovuje výkres R 81. Modré kóty jsou odhadnuty.

Standardně se použije oddělení protisměrných pruhů dočasným svodidlem. Oddělení pouze deskami Z 5 lze použít jen pro krátkodobé uzavírky a s předchozím souhlasem ŘSD.

KRESLIL	Michal Prášil			
KONTROLOVAL	Michal Prášil			
SCHVÁLIL	Ing. Jan Hoření			
<p style="text-align: center;">ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4</p>			DATUM	17. 02. 2014
<p style="text-align: center;">NÁZEV CELKU Modernizace D 1</p>			FORMÁT	1 x A4
			MĚŘÍTKO	
<p style="text-align: center;">NÁZEV VÝKRESU Šířky pruhů pro uzavírku 2+2</p>			DOPLŇUJE	R 45, R 81
			DOPLNĚN	
			NAHRAZUJE	v-111013
			Č. VÝKRESU	V-170214