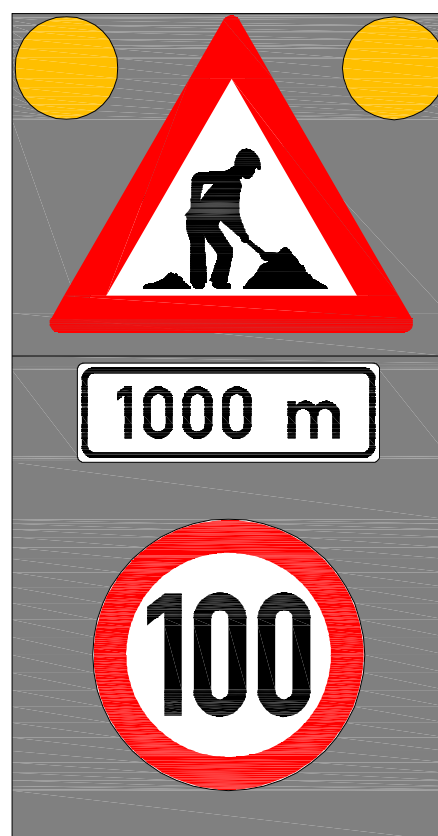
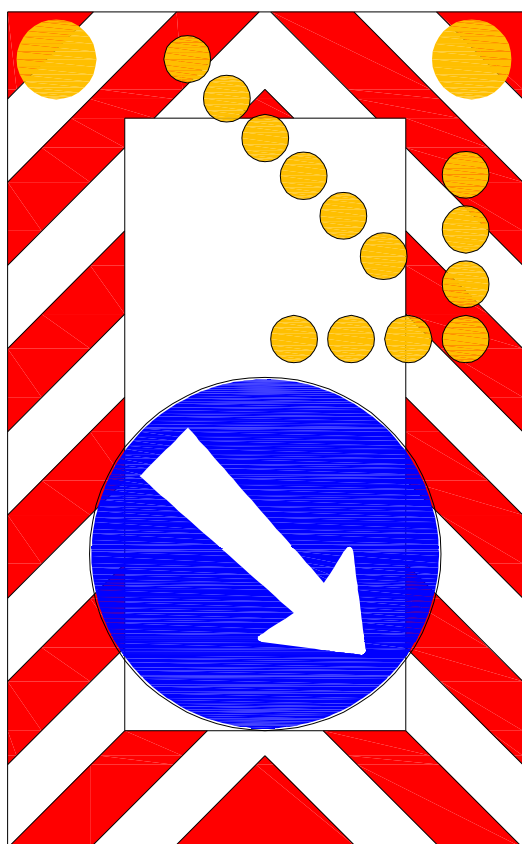


# Označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla

## PŘÍRUČKA

### Část 1. – volná trasa



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Vydání 01/2009



## Označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla

Na začátku roku 2002 byla Ministerstvem dopravy schválena Pomůcka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla, která reagovala na změny dané nabytím účinnosti zákona č. 361/2000 Sb. a vyhlášky č. 30/2001 Sb. Pomůcka byla později zapracována do Technických podmínek 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, II. vydání“, které Ministerstvo dopravy schválilo na konci roku 2003. Od té doby však výrazně vzrostla intenzita provozu na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla, společně s tím narůstá i ohrožení pracovníků údržby při označování pracovních míst a při vlastním provádění údržby komunikací. To vyvolalo další změny v označování pracovních míst, jež vyústily ve vydání Příkazu ředitele provozního úseku ŘSD ČR č. 1/2009.

Dopravní značení musí být jasné, jednotné a dobře viditelné, aby na něj řidiči mohli včas a patřičně reagovat. Zároveň však musí být umožněno jednoduché a bezpečné zřízení i opětné zrušení značení s co nejmenším pohybem pracovníků napříč přes komunikaci. Ředitelství silnic a dálnic ČR se snaží zvýšit bezpečnost vlastních pracovníků i bezpečnost a plynulost provozu. Proto se u ŘSD ČR stále více provádí označování operativních (tj. krátkodobých) pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla pomocí mobilních prostředků – výstražných a předzvěstných vozíků. Při této činnosti totiž dochází k minimálnímu pohybu pracovníků na komunikaci a téměř úplně je odstraněno přecházení vozovky pracovníky nesoucími přenosné dopravní značky a dopravní zařízení.

Některá ze stávajících schémat D/21 až D/30 uvedená v Technických podmínkách 66 se při dnešní hustotě provozu již ukazují jako méně vhodná, naopak některá nová schémata byla postrádána a dřívější interní předpisy ŘSD ČR je nezahrnovaly.

Oddělení 10 411 provozního úseku GŘ ŘSD ČR proto zpracovalo potřebná schémata a spolu se stávajícími je začlenilo do této příručky. Účelem bylo vytvořit jednu publikaci obsahující všechna schválená schémata, která využívají mobilní prostředky pro označení pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla. Pro sjednocení dopravního značení na pozemních komunikacích s podobným typem provozu je doporučeno používat uvedená schémata přiměřeně i na ostatních směrově rozdělených silnicích.

Ve druhém vydání byla do příručky doplněna vybraná schémata D/1.1 až D/3.2, která se též v běžném provozu používají.

Příručka je ve druhém vydání rozdělena na dvě samostatné části. První část obsahuje schémata pro volnou trasu, druhá část je věnována přechodnému značení v tunelech na dálnicích.

Příručka je určena pro každodenní praxi na komunikaci. Je vhodné, aby byla k dispozici ve vozidlech, která jsou pro označování pracovních míst obvykle používána.

## 1. Všeobecně

Na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla se denně z důvodu údržby a menších oprav označuje množství pracovních míst. Označení se provádí tzv. přechodnou úpravou provozu. Podle § 61 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb. může být přechodná úprava provozu na pozemní komunikaci pro vybrané nebo opakované činnosti spojené se správou, údržbou, měřením, opravami nebo výstavbou komunikace nebo k zajištění bezpečnosti provozu stanovena obecnými schémata. Platnost obecného schématu musí být časově omezena, nejdéle však na dobu jednoho roku. Obecná schémata s minimálním počtem použitých dopravních značek a dopravních zařízení platná pro dálnice a silnice pro motorová vozidla jsou uvedena v technických podmínkách ministerstva dopravy TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích a v Pomůcce pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla. Provozní úsek GŘ ŘSD ČR každý rok žádá ministerstvo dopravy o vydání obecného stanovení pro běžné používání těchto schémat. Ministerstvo zpravidla stanovuje, že mohou být používána schémata D/1.1 až D/8 (schémata s užitím přenosných dopravních značek a dopravních zařízení – tzv. standardní pracovní místo) a schémata D/21 až D/33b (užití mobilních prostředků – tzv. operativní pracovní místo). Pro nouzové uzavření dálnice jsou nově stanovena schémata D/41.1, D/41.2.

Stanovení je vždy platné pro útvary řízené ŘSD ČR nebo organizace, jež mají pro výše uvedené práce na komunikaci smluvní vztah s ŘSD ČR.

Tato příručka upravuje označování operativních a vybraných standardních pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR zejména pomocí mobilních prostředků. Mobilními prostředky jsou míněny pojízdné uzavírkové tabule (výstražné vozíky) a zařízení předběžné výstrahy (předzvěstné vozíky). Pro jednotlivé situace na pozemní komunikaci jsou zpracována obecná schémata obsahující minimální nutné značení. Přenosné dopravní značky a dopravní zařízení jsou při tomto druhu značení použity jen v nejnutnější míře.

Příručka doplňuje a upřesňuje Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (TP 66). Textová část TP 66 zůstává nadále v platnosti, pokud není dále uvedeno jinak.

Schématu uvedená v příručce je možno v souladu s platným stanovením používat dle potřeby, při rozmisťování jednotlivých prvků je však nutno přihlídnout k místním podmínkám. Je samozřejmé, že pracovní místo by mělo být co nejkratší a mělo by trvat jen nezbytně nutnou dobu.

Ve schématech jsou uvedeny minimální počty značek a zařízení. O případném zvýšení počtu značek a zařízení rozhoduje vedoucí zaměstnanec. Značení pracovních míst pomocí přenosných dopravních značek a dopravních zařízení dle schémat D/4 až D/8 uvedených v TP 66 zůstává nadále v platnosti. Při použití přenosných značek musí být dodrženy minimální vzdálenosti od stávajících značek (zpravidla 100 m).

Zda bude pro označení pracovního místa použito schéma s přenosnými značkami, nebo s mobilními prostředky rozhoduje vedoucí zaměstnanec podle místních podmínek, intenzity provozu, denní doby, viditelnosti, délky trvání prací a podobně. V mnoha případech se použití přechodného značení s mobilními prostředky jeví jako vhodnější, neboť je při něm výrazně omezen nebezpečný pohyb pěších pracovníků po komunikaci.

Tato příručka je závazná pro všechny SSÚD, SSÚRS, Závody a Správy ŘSD ČR, platí pro dálnice a silnice pro motorová vozidla (zpravidla rychlostní silnice) a vztahuje se na veškeré přechodné značení, tj. na značení prováděné složkami ŘSD ČR i jinými organizacemi na komunikacích ve správě ŘSD ČR.

U ostatních směrově rozdělených silnic I. třídy se doporučuje postupovat obdobně s tím rozdílem, že se na prvním předzvěstném vozíku nepoužije značka B 20a – 100, ale pouze značka A 15 s dodatkovou tabulkou E 3a. Druhý předzvěstný vozík může zůstat beze změny.

Ve schématech není uvedeno pouze samostatné vozidlo vybavené zvláštním výstražným světelným zařízením oranžové barvy (tzv. majákem) bez dalších mobilních prostředků či doplňkových zvláštních výstražných svítilen. Jedná se o vozidlo, které má jeden či dva „majáky“ schváleného typu připevněné trvale nebo pomocí přísavky či magnetu. Takto vybavené vozidlo je možno použít k jízdě po krajnici či přídatném pruhu nebo ke krátkodobým zastávkám zpravidla nepřevyšujícím dobu dvaceti minut.

## 2. Požadavky na vozíky

Obecné požadavky na výstražné a předzvěstné vozíky jsou uvedeny v TP 66. Detailní požadavky na konstrukci a provedení vozíků používaných u ŘSD ČR jsou uvedeny v podnikovém standardu Ředitelství silnic a dálnic PPK – VOZ, který je k dispozici na intranetu i veřejných webových stránkách ŘSD ČR.

Jako nejobecnější pravidlo lze uvést, že všechny retroreflexní prvky činné plochy zadního štítu vozíků musí být z folie nejméně třídy 2.

## 3. Požadavky na přenosné dopravní značky a dopravní zařízení

Obecné požadavky jsou uvedeny v TP 66. Detailní požadavky na konstrukci a provedení přenosných značek a dopravních zařízení používaných u ŘSD ČR jsou uvedeny v podnikovém standardu Ředitelství silnic a dálnic PPK – PRE, který je k dispozici na intranetu i veřejných webových stránkách ŘSD ČR.

Jako nejobecnější pravidlo lze uvést, že všechny přenosné dopravní značky a dopravní zařízení (Z 1, Z 4, Z 5) musí mít činnou plochu z folie nejméně třídy 2, sloupky přenosných značek musí mít červenobílé pruhy z folie třídy 1 a vodící desky Z 5 (tzv. leitboy) musí mít výšku nejméně 650 mm a šířku nejméně 150 mm. Při podélné uzávěře mohou být místo kuželů Z 1 použity vodící desky Z 5.

## 4. Požadavky na zvláštní výstražná světelná zařízení a výstražná světla oranžové barvy

Řidič vozidla vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy smí dle § 42 zákona č. 361/2000 Sb. tohoto světla užívat jen tehdy, mohla-li by být jeho jízdou nebo pracovní činností ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Výstražné světlo vyjadřuje zvláštní povahu vozidel a jejich postavení vůči ostatním účastníkům provozu na komunikaci.

Dle § 24 vyhlášky č. 341/2002 Sb. pracovní stroje a speciální automobily vykonávající práci za jízdy nebo při stojícím vozidle na vozovce nebo krajnici musí být vybaveny jedním nebo více zvláštními výstražnými světelnými zařízeními se světlem oranžové barvy (tzv. majáky). Tato světelná zařízení mohou být doplněna nejvíce pěti kusy doplňkových zvláštních výstražných svítlen se světlem oranžové barvy uspořádanými horizontálně v jedné řadě (tzv. rampa) nebo třinácti kusy doplňkových zvláštních výstražných svítlen se světlem oranžové barvy (tzv. šipka nebo kříž). Na přípojném vozidle může být těchto svítlen až 24.

Vyhláška tak určuje, že zatímco „maják“ může svítit na vozidle samostatně, „rampa“ nebo „šipka či kříž“ musí svítit vždy společně s „majákem“.

Pokud vozidlo s výstražným nebo předzvěstným vozíkem (tj. dopravním zařízením č. Z 7 nebo zařízením předběžné výstrahy) v činnosti není v pohybu, nemusí mít zapnuto zvláštní výstražné světlo. Je to však vhodné.

Obecné požadavky jsou uvedeny ve vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a v TP 66. Detailní požadavky na výstražná světla na vozících jsou uvedeny v podnikovém standardu Ředitelství silnic a dálnic PPK – VOZ, který je k dispozici na intranetu i veřejných webových stránkách ŘSD ČR.

Všechna výstražná světla musí být žárovková, použití zábleskových světel je zakázáno.

### **Poznámka k postupu při dopravních nehodách a dalších mimořádných událostech:**

*Při značení podle nouzových schémat D/21.1, D/21.2, D/22.1, D/22.2, D/25, kdy je nebezpečí z prodlení, je nezbytné v první chvíli označit nebezpečné místo alespoň výstražným vozíkem. Toto označení se doplní předzvěstným vozíkem na uvedená schémata a následně se dle možností provede přeznačení na schémata D/23-n, D/24-n, D/26-n. Obdobně se postupuje u schématu D/41.1.*

## Přehled použití jednotlivých schémat s mobilními prostředky pro operativní pracovní místa

Schéma	Omezení použití	Popis pracovního místa	Příklad nebo účel použití	Předpokládaná nebo maximální doba použití
D/21.1	jen při nebezpečí z prodlení	práce na vnějším jízdním pruhu	dopravní nehoda	jen po nezbytně nutnou dobu do označení dle D/23–n
D/21.2	jen při nebezpečí z prodlení	práce na vnitřním jízdním pruhu	dopravní nehoda	jen po nezbytně nutnou dobu do označení dle D/24–n
D/22.1	jen při nebezpečí z prodlení	práce na vnějším jízdním pruhu	dopravní nehoda	jen po nezbytně nutnou dobu do označení dle D/23–n
D/22.2	jen při nebezpečí z prodlení	práce na vnitřním jízdním pruhu	dopravní nehoda	jen po nezbytně nutnou dobu do označení dle D/24–n
D/23	nepoužívá se	–	–	–
D/23–n		práce na vnějším jízdním pruhu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/23.1–n		práce na vnějším jízdním pruhu; dlouhé pracovní místo	vodorovné značení, zalévání spar	jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/24	nepoužívá se	–	–	–
D/24–n		práce na vnitřním jízdním pruhu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/24.1–n	šířka zpevněné krajnice min. 2,5 m	práce na vnitřním jízdním pruhu; provoz na vnějším pruhu a na zpevněné krajnici		několik hodin, nejvýše jeden den
D/24.2–n	šířka zpevněné krajnice min. 2,5 m	práce na vnitřním a středním jízdním pruhu; provoz na vnějším pruhu a na zpevněné krajnici		několik hodin, nejvýše jeden den
D/25	jen při nebezpečí z prodlení	práce na vnějším a středním jízdním pruhu	dopravní nehoda	jen po nezbytně nutnou dobu do označení dle D/26–n
D/26	nepoužívá se	–	–	–
D/26–n		práce na vnějším a středním jízdním pruhu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/26.1–n		práce na vnitřním a středním jízdním pruhu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/27	pracovníci se pohybují převážně mimo korunu komunikace	práce na krajnici	probírky dřevin, čištění příkopů pod svahy, ruční sekání trávy na svazích	jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/27–n	pracovníci se pohybují v koruně komunikace	práce na krajnici	štěpkování, oprava svodidel, oprava výtluků, zalévání spar	jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení

Schéma	Omezení použití	Popis pracovního místa	Příklad nebo účel použití	Předpokládaná nebo maximální doba použití
D/28.1	pohyblivé pracoviště, vystupování osádky z vozidla není plánováno nebo je krátkodobé a nepravidelné; šířka zpevněné krajnice min. 2,5 m	práce na krajnici	– mytí vozovky, svodidel, sloupků a nástavců; zametání a sekání trávy – úklid trasy, rovnání sloupků	několik hodin, nejvýše jeden den
D/28.1–n	pracovníci se pohybují mimo korunu komunikace; šířka zpevněné krajnice min. 2,5 m	práce na krajnici	servis hlásek a jiných prvků elektro, výměna reklam	cca 2 hodiny, nejvýše jedna pracovní směna
D/28.2	nepoužívá se	–	–	–
D/28.2–n		práce na přídatném jízdním pruhu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/29.1	šířka zpevněné krajnice min. 2,5 m	uzavření zpevněné krajnice	odstavené vozidlo nebo jiná překážka na krajnici	jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/29.2		uzavření přídatného pruhu nebo úzké zpevněné krajnice	odstavené vozidlo nebo jiná překážka v přídatném pruhu nebo na krajnici	jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/30	jen na požadavek a s účastí policie; v případě nutného umístění mimo schválená kontrolní stanoviště	uzavření vnitřního jízdního pruhu nebo celého jízdního pásu, kontrola vozidel	náhlá dopravně bezpečnostní akce; mimořádné kontrolní stanoviště policie	dle požadavku policie, nejvýše jedna pracovní směna; poté přeznačení dle D/32
D/31	nutná účast policie	krátkodobé uzavření provozu na celém jízdním pásu	stavba portálů, přetahy vzdušných vedení	cca 10 minut; může se opakovat po cca 20–30 minutách
D/32	jen na požadavek a s účastí policie; v případě nutného umístění mimo schválená kontrolní stanoviště	uzavření vnitřního jízdního pruhu nebo celého jízdního pásu, kontrola a případně odklon vozidel	náhlá dopravně bezpečnostní akce; mimořádné kontrolní stanoviště policie nebo celní správy	dle požadavku policie
D/33a	jen na požadavek a s účastí policie	nouzové převedení jízdního pásu na protisměrný jízdní pás	dopravní nehoda, havárie komunikace	nejvýše 24 hodin, poté přeznačení dle D/11
D/33b	jen na požadavek a s účastí policie	nouzové převedení jízdního pásu na protisměrný jízdní pás	dopravní nehoda, havárie komunikace	nejvýše 24 hodin, poté přeznačení dle D/11
D/41.1	jen na požadavek policie nebo hasičů	nouzové uzavření dálnice – rychlé	dopravní nehoda, havárie komunikace	nejvýše 24 hodin, poté přeznačení na D/41.2
D/41.2	jen na požadavek policie nebo hasičů	nouzové uzavření dálnice	dopravní nehoda, havárie komunikace	dle požadavku policie nebo hasičů

## Přehled použití jednotlivých schémat pro standardní pracovní místa

Schéma	Omezení použití	Popis pracovního místa	Příklad nebo účel použití	Předpokládaná nebo maximální doba použití
D/1.1		práce na krajnici; zúžení jízdního pruhu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/1.2		práce ve středním dělicím pásu; zúžení jízdního pruhu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/1.3	nepoužívá se	–	–	–
D/1.3–n		práce ve středním dělicím pásu; bez zúžení jízdního pruhu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/1.4		práce na krajnici; bez zúžení jízdního pruhu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/1.5	drobná závada nevyžadující snížení rychlosti	bodová závada ve středním dělicím pásu; bez zúžení jízdního pruhu	nakloněná svodidla po nehodě, vyjeté koleje ve středním dělicím pásu	do doby opravy
D/1.6	drobná závada nevyžadující snížení rychlosti	bodová závada na nebezpečné krajnici; bez zúžení jízdního pruhu	nakloněná svodidla po nehodě, vyjeté koleje v nebezpečné krajnici	do doby opravy
D/2		práce na krajnici a části přilehlého pruhu; dva pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu		zpravidla pro dlouhodobější užití
D/2.1		práce ve středním dělicím pásu a části přilehlého pruhu; dva pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu		zpravidla pro dlouhodobější užití
D/3		práce na krajnici a přilehlém pruhu; jeden pomocný jízdní pruh na zúženém pásu		zpravidla pro dlouhodobější užití
D/3.1		práce na krajnici a přilehlém pruhu; jeden pomocný jízdní pruh na zúženém pásu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení
D/3.2		práce ve středním dělicím pásu a přilehlém pruhu; jeden pomocný jízdní pruh na zúženém pásu		jedna pracovní směna, nejvýše dle stanovení



# Schéma D/1.1

Standardní pracovní místo  
Práce na krajnici  
zúžení jízdního pruhu

Na konci 2x B 26 nebo B 20b

Směrovací nebo vodicí desky  
odstup max. 18 m

Příčná uzavěra pěti směrovacími deskami  
výstr. světlo typu 1 na každé desce  
(nebo výstražný vozík velký)

2x B 20a - 80

2x B 20a - 100

1) U podélné uzavěry delší než 1000 m  
se opakuje po 1000 až 1500 m

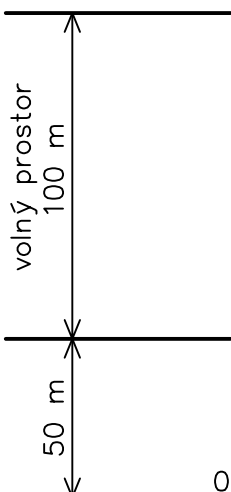
2x A 15 + E 3a, ŽZ fluo., třída 3  
nebo nad značkou výstr. světlo typu 1

# Schéma D/1.2

Standardní pracovní místo  
Práce ve středním dělicím pásu  
zúžení jízdního pruhu

Na konci 2x B 26 nebo B 20b

Směrovací nebo vodicí desky  
odstup max. 18 m



0 Příčná uzávěra pěti směrovacími deskami  
výstr. světlo typu 1 na každé desce

1)

100 2x B 20a – 80

300 2x B 20a – 100

1) U podélné uzávěry delší než 1000 m  
se opakuje po 1000 až 1500 m

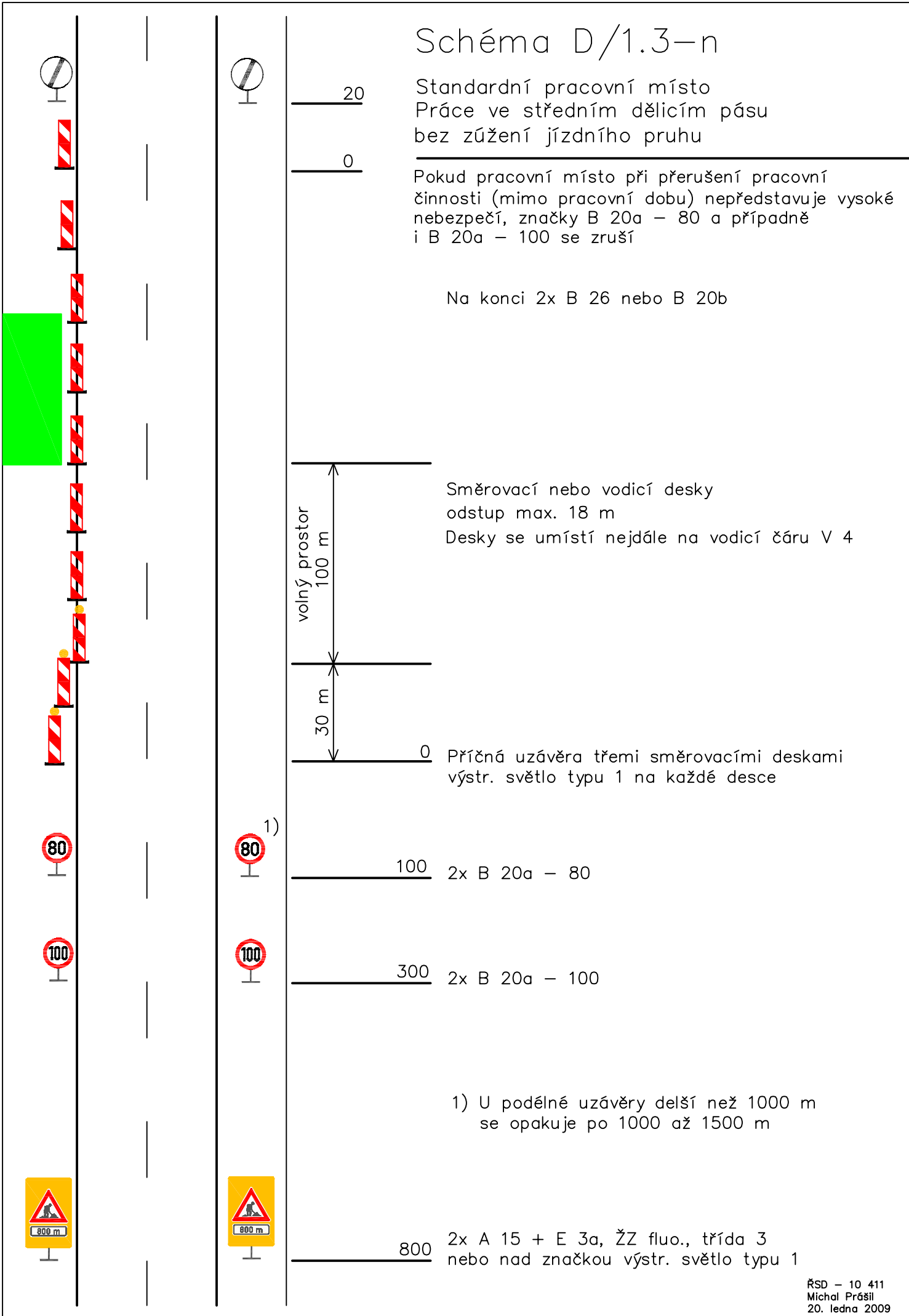
800 2x A 15 + E 3a, ŽZ fluo., třída 3  
nebo nad značkou výstr. světlo typu 1

# Schéma D/1.3–n

Standardní pracovní místo  
Práce ve středním dělicím pásu  
bez zúžení jízdního pruhu

Pokud pracovní místo při přerušení pracovní činnosti (mimo pracovní dobu) nepředstavuje vysoké nebezpečí, značky B 20a – 80 a případně i B 20a – 100 se zruší

Na konci 2x B 26 nebo B 20b



# Schéma D/1.4

Standardní pracovní místo  
Práce na krajnici  
bez zúžení jízdního pruhu

Pokud pracovní místo při přerušení pracovní činnosti (mimo pracovní dobu) nepředstavuje vysoké nebezpečí, značky B 20a – 80 a případně i B 20a – 100 se zruší

Na konci 2x B 26 nebo B 20b

Směrovací nebo vodicí desky  
odstup max. 18 m  
Desky se umístí nejdále na vodicí čáru V 4

volný prostor  
100 m

50 m

Příčná uzávěra pěti směrovacími deskami  
výstr. světlo typu 1 na každé desce  
(nebo výstražný vozík velký)

1)

100

2x B 20a – 80

300

2x B 20a – 100

1) U podélné uzávěry delší než 1000 m  
se opakuje po 1000 až 1500 m

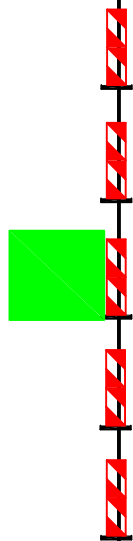
800

2x A 15 + E 3a, ŽZ fluo., třída 3  
nebo nad značkou výstr. světlo typu 1

# Schéma D/1.5

Standardní pracovní místo  
Bodová závada ve středním dělicím pásu  
bez zúžení jízdního pruhu

Použije se pro označení drobné lokální závady,  
která nevyžaduje snížení rychlosti.  
Například se jedná o nakloněná svodidla nebo vyjeté  
koleje ve středním dělicím pásu

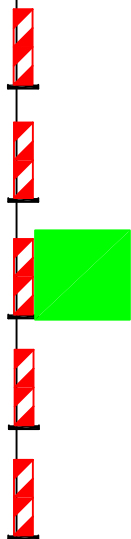


Směrovací nebo vodicí desky  
odstup max. 10 m  
Desky se umístí podél závady,  
nejdále však na vodicí čáru V 4

# Schéma D/1.6

Standardní pracovní místo  
Bodová závada na nezpevněné krajnici  
bez zúžení jízdního pruhu

Použije se pro označení drobné lokální závady,  
která nevyžaduje snížení rychlosti.  
Například se jedná o nakloněná svodidla nebo vyjeté  
koleje na nezpevněné krajnici



Směrovací nebo vodící desky  
odstup max. 10 m  
Desky se umístí podél závady,  
nejdále však 1 m od hrany zpevnění

# Schéma D/2

Standardní pracovní místo  
Práce na krajnici a části přilehlého pruhu  
dva pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu

Na konci 2x B 26 nebo B 20b

Vyznačení pomocných jízdních pruhů folií  
Modré kóty určují délky a lomy podélné čáry VZ

Směrovací nebo vodící desky  
odstup max. 18 m

- 1) Čára V 2a 6/12, při délce podélné uzávěry do 500 m se nahradí čarou V 1a
- 2) U podélné uzávěry delší než 1000 m se opakuje po 1000 až 1500 m
- 3) Kóta se vztahuje k hraně zpevnění

Příčná uzávěra pěti směrovacími deskami  
výstr. světlo typu 1 na každé desce

100 2x B 20a – 80

200 2x IP 21 + B 15 (2 m)

600 2x IP 21 + B 15 (2 m) + 400 m

700 2x B 20a – 100

800 2x A 15 + E 3a, ŽZ fluo., třída 3  
nebo nad značkou výstr. světlo typu 1

Standardní pracovní místo  
Práce v SDP a části přilehlého pruhu  
dva pomocné jízdní pruhy na zúženém pásu

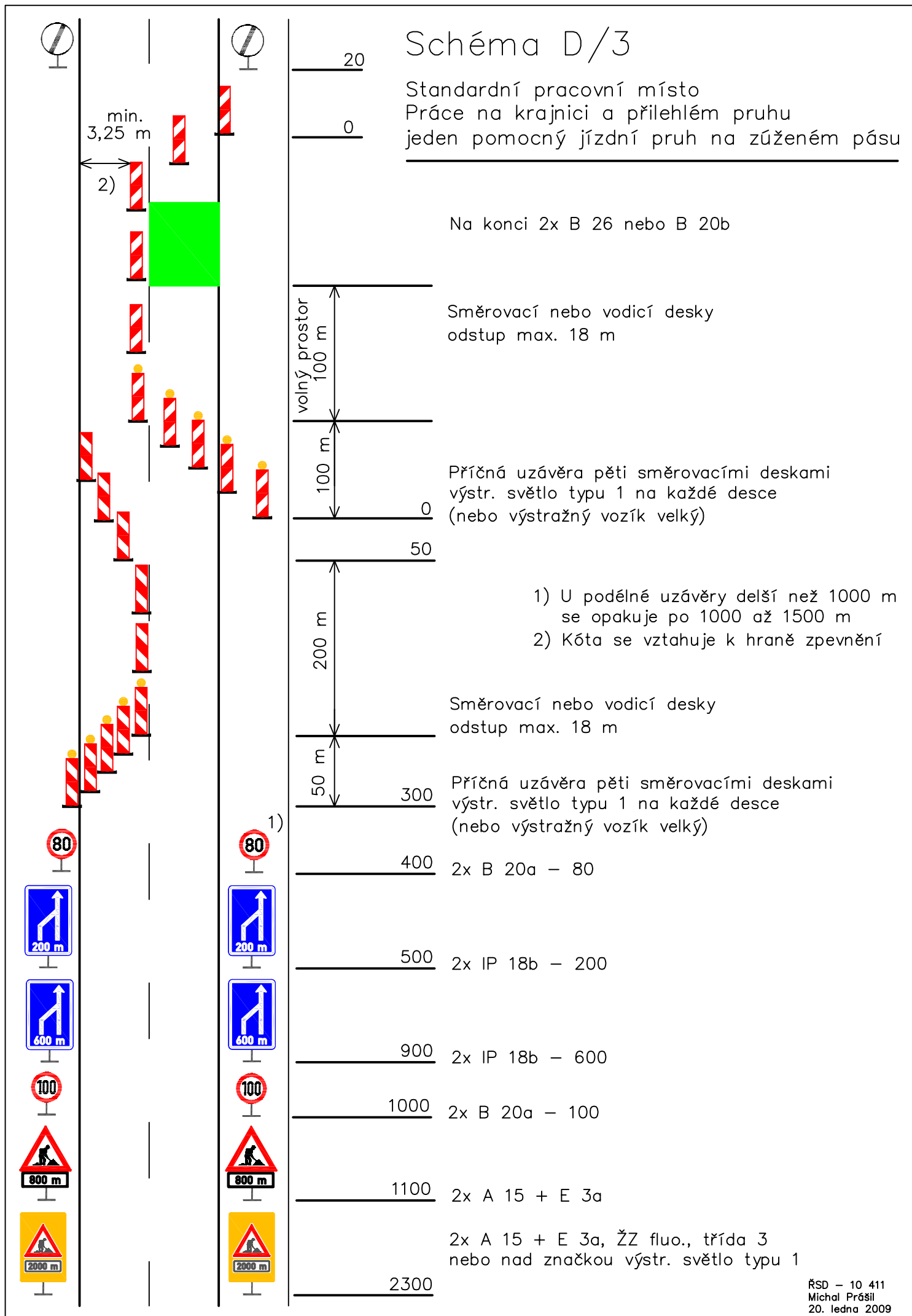
Vyznačení pomocných jízdních pruhů folií  
Modré kóty určují délky a lomy podélné čáry VZ

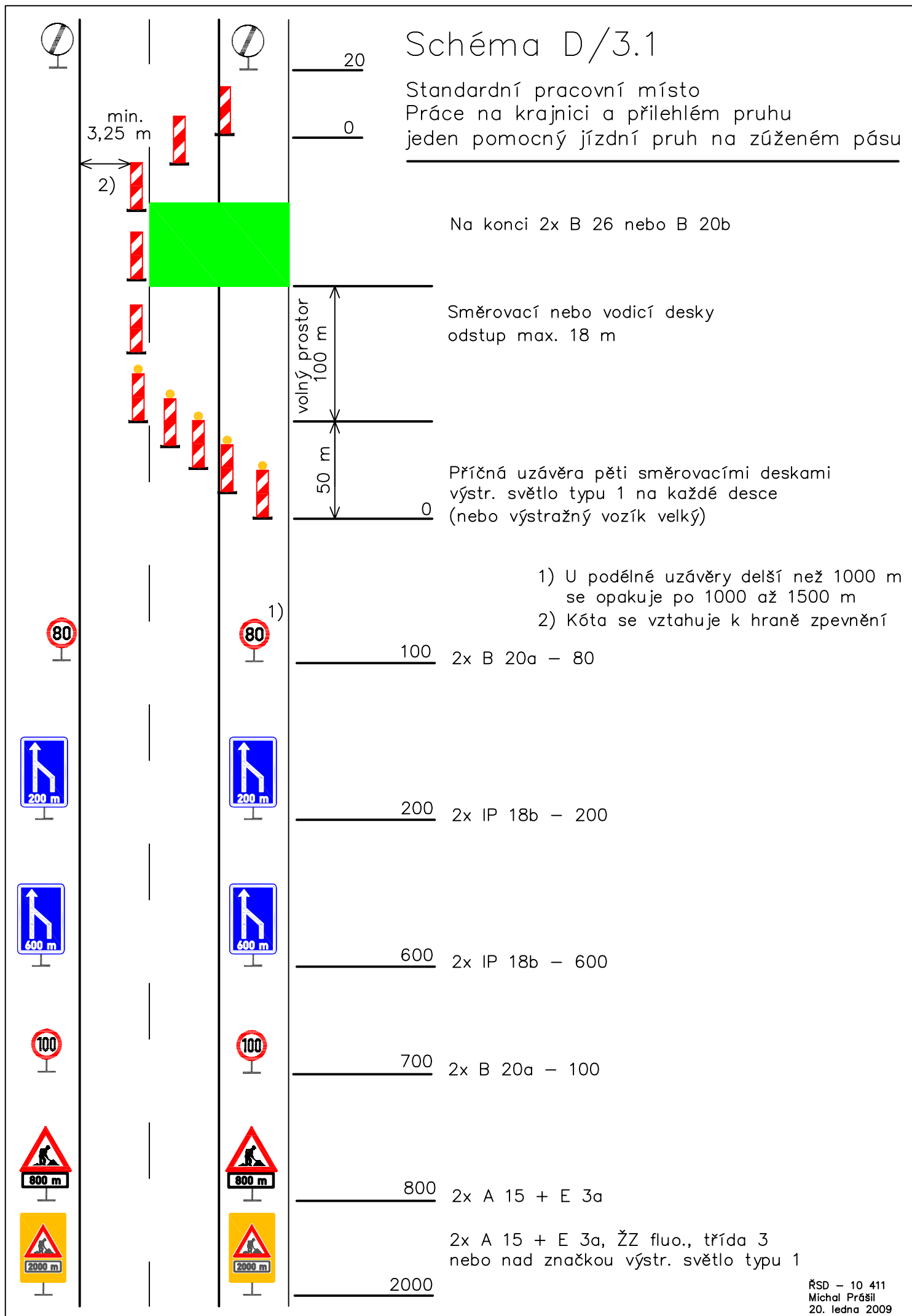
- ↓ 0 Příčná uzávěra pěti směrovacími deskami  
výstr. světlo typu 1 na každé desce

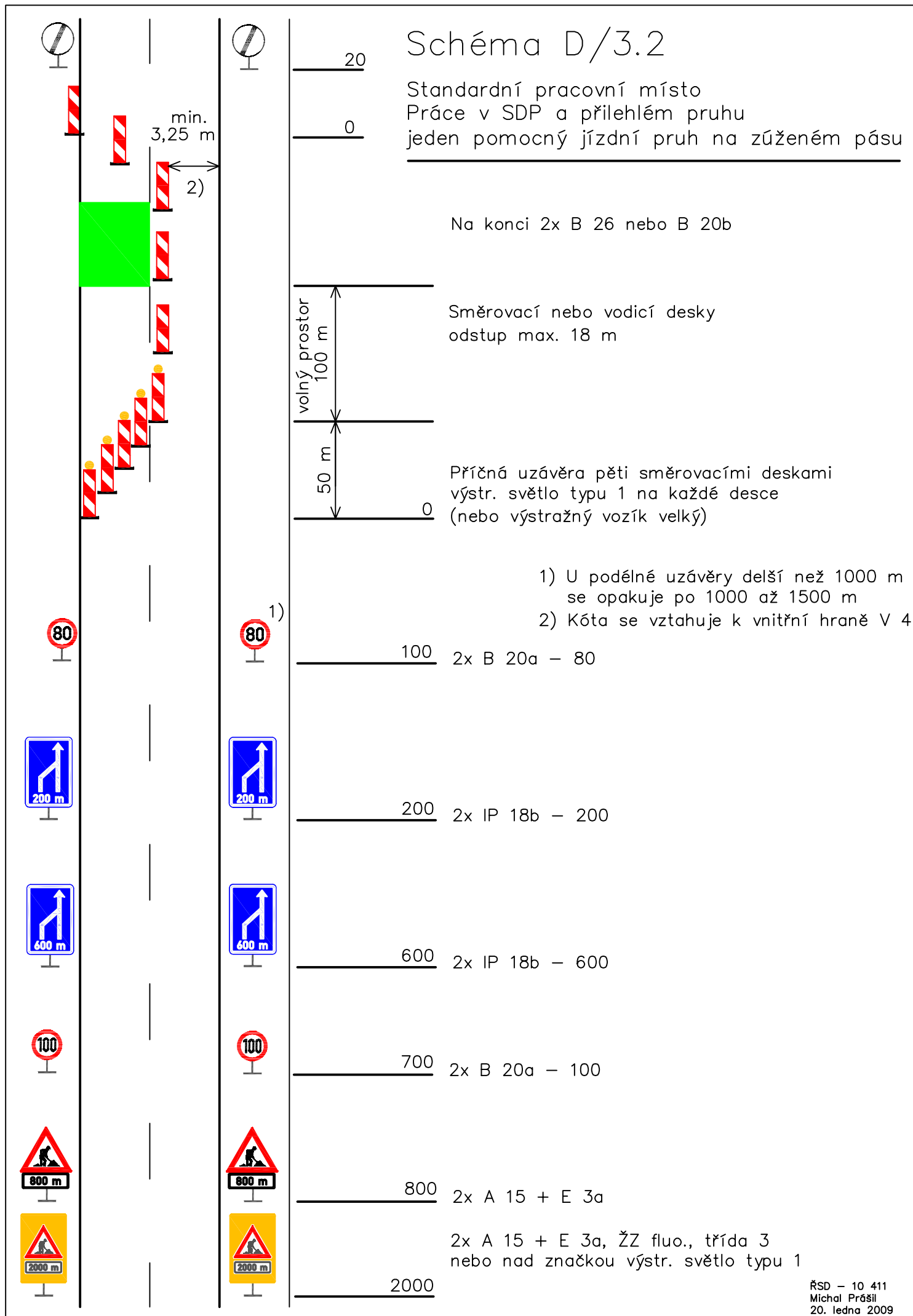
$$\frac{200}{2 \times 10^6} + 15 \times 10^{-6} \text{ (2 m)}$$
$$\frac{600}{2 \times 15 + 2 \times 15 + 400} \text{ m}$$
$$\frac{700}{2 \times B \cdot 20a} - 100$$

800 2x A 15 + E 3a, ŽZ fluo., třída 3  
nebo nad značkou výstr. světlo typu 1









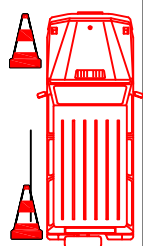
# Schéma D/21.1

Operativní pracovní místo  
Práce na vnějším jízdním pruhu

NOUZE nebo DOPRAVNÍ NEHODA

Použije se v případě nebezpečí z prodlení (např. dopravní nehoda), kdy je třeba urychleně označit nebezpečné místo a kdy není v danou chvíli k dispozici potřebný počet pracovníků nebo mobilních prostředků

Značení dle tohoto schématu smí být použito jen po nezbytně nutnou dobu



50–80

Pracovní vozidlo/pracovní místo  
nebo dopravní nehoda



Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m



0

Pojízdňá uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

\*) Další příklady značek na vozíku  
Symbol má co nejvíce  
vyjadřovat druh nebezpečí  
Na dodatkové tabulce se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě



\*)

300–500

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)

Předzvěstný vozík se pokud možno umísťuje mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů k odpočívákům a křižovatkám apod., i když by vzdálenost mezi výstražným vozíkem a předzvěstným vozíkem byla větší než 500 m

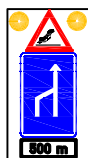
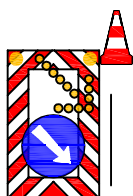
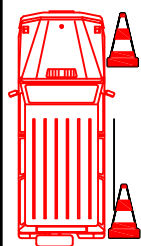
# Schéma D/21.2

Operativní pracovní místo  
Práce na vnitřním jízdním pruhu

NOUZE nebo DOPRAVNÍ NEHODA

Použije se v případě nebezpečí z prodlení (např. dopravní nehoda), kdy je třeba urychleně označit nebezpečné místo a kdy není v danou chvíli k dispozici potřebný počet pracovníků nebo mobilních prostředků

Značení dle tohoto schématu smí být použito jen po nezbytně nutnou dobu

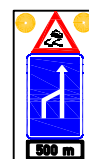
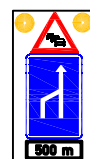


50–80 Pracovní vozidlo/pracovní místo  
nebo dopravní nehoda

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

0 Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

\*) Další příklady značek na vozíku  
Symbol má co nejvíce  
vyjadřovat druh nebezpečí  
Na dodatkové tabulce se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě



\*)

300–500 Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)

Předzvěstný vozík se pokud možno umísťuje mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů k odpočívkám a křižovatkám apod., i když by vzdálenost mezi výstražným vozíkem a předzvěstným vozíkem byla větší než 500 m

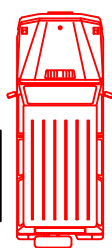
# Schéma D/22.1

Operativní pracovní místo  
Práce na vnějším jízdním pruhu

NOUZE nebo DOPRAVNÍ NEHODA

Použije se v případě nebezpečí z prodlení (např. dopravní nehoda), kdy je třeba urychleně označit nebezpečné místo a kdy není v danou chvíli k dispozici potřebný počet pracovníků nebo mobilních prostředků

Značení dle tohoto schématu smí být použito jen po nezbytně nutnou dobu



50–80

Pracovní vozidlo/pracovní místo  
nebo dopravní nehoda



0

Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

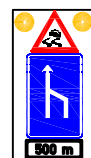
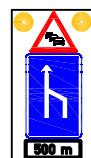


\*)

300–500

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)

\*) Další příklady značek na vozíku  
Symbol má co nejvíce  
vyjadřovat druh nebezpečí  
Na dodatkové tabulce se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě



Předzvěstný vozík se pokud možno umísťuje mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů k odpočívákům a křižovatkám apod., i když by vzdálenost mezi výstražným vozíkem a předzvěstným vozíkem byla větší než 500 m

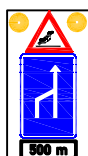
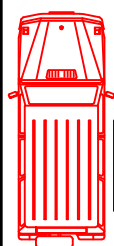
# Schéma D/22.2

Operativní pracovní místo  
Práce na vnitřním jízdním pruhu

NOUZE nebo DOPRAVNÍ NEHODA

Použije se v případě nebezpečí z prodlení (např. dopravní nehoda), kdy je třeba urychleně označit nebezpečné místo a kdy není v danou chvíli k dispozici potřebný počet pracovníků nebo mobilních prostředků

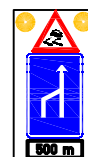
Značení dle tohoto schématu smí být použito jen po nezbytně nutnou dobu



50–80 Pracovní vozidlo/pracovní místo  
nebo dopravní nehoda

0 Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

\*) Další příklady značek na vozíku  
Symbol má co nejvíce  
vyjadřovat druh nebezpečí  
Na dodatkové tabulce se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě



\*)

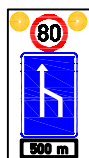
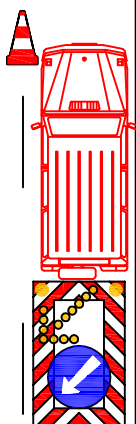
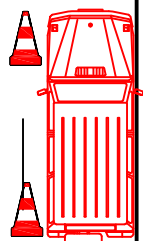
300–500 Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)

Předzvěstný vozík se pokud možno umísťuje mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů k odpočívákům a křižovatkám apod., i když by vzdálenost mezi výstražným vozíkem a předzvěstným vozíkem byla větší než 500 m

# Schéma D/23—n

## Operativní pracovní místo Práce na vnějším jízdním pruhu

Značka B 26 se osadí cca 20–50 m  
za pracovní vozidlo nebo pracovní místo



50–80\* Pracovní vozidlo/pracovní místo

\* 100 m při chybějícím ochranném vozidlu  
20–30 m na větvích

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

Při pohyblivém pracovním místě  
a krátkodobých zastávkách cca do 10 minut  
se kužely a značka B 26 neosazují

Ochranné vozidlo

Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

Předzvěstné vozíky se pokud možno umísťují  
mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do  
nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů  
k odpočívkám a křižovatkám apod., i když  
by vzdálenost mezi výstražným vozíkem  
a prvním předzvěstným vozíkem byla větší než  
1000 m

300–500

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, IP18b+E3a, 2xS7

200–500

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě

500–1000

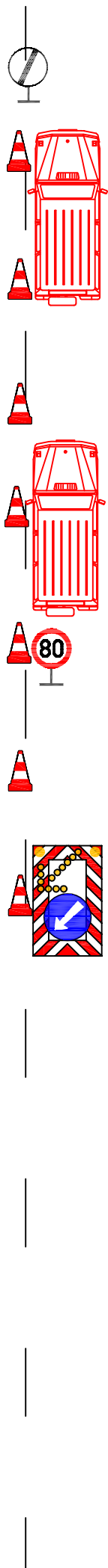
Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
A15+E3a, B20a–100, 2xS7



# Schéma D/23.1–n

Operativní pracovní místo – dlouhé  
Práce na vnějším jízdním pruhu

Používá se např. při vodorovném značení  
Obdobně se použijí i ostatní schémata



50–80

Pracovní vozidlo/pracovní místo

Značka B 26 se osadí cca 20–50 m  
za pracovní vozidlo nebo pracovní místo

0

Ochranné vozidlo

Značka B 20a–80 se osazuje při vzdálenosti od výstražného  
vozíku větší než 1500 m a po stejné vzdálenosti se opakuje

Dopravní kužely, výška 0,75 m, při vodorovném značení je  
možno použít kužely výšky 0,5 m  
Odstup mezi kužely je při délce uzávěry do 500 m max. 18 m,  
při délce uzávěry nad 500 m je odstup max. 50 m

0

Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

Předzvěstné vozíky se pokud možno umísťují  
mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do  
nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů  
k odpočívákům a křižovatkám apod., i když  
by vzdálenost mezi výstražným vozíkem  
a prvním předzvěstným vozíkem byla větší než  
1000 m

300–500

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, IP18b+E3a, 2xS7

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě

200–500

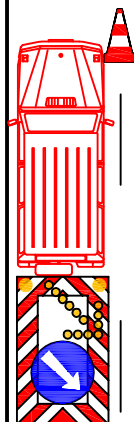
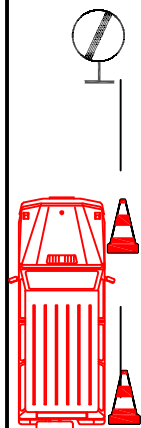
500–1000

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
A15+E3a, B20a–100, 2xS7

# Schéma D/24–n

Operativní pracovní místo  
Práce na vnitřním jízdním pruhu

Značka B 26 se osadí cca 20–50 m  
za pracovní vozidlo nebo pracovní místo



50–80\* Pracovní vozidlo/pracovní místo

\* 100 m při chybějícím ochranném vozidlu  
20–30 m na větvích

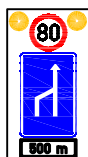
Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

Při pohyblivém pracovním místě  
a krátkodobých zastávkách cca do 10 minut  
se kužely a značka B 26 neosazují

Ochranné vozidlo

0 Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

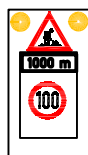
Předzvěstné vozíky se pokud možno umísťují  
mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do  
nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů  
k odpočívkám a křižovatkám apod., i když  
by vzdálenost mezi výstražným vozíkem  
a prvním předzvěstným vozíkem byla větší než  
1000 m



300–500

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, IP18b+E3a, 2xS7

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě



200–500

500–1000

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
A15+E3a, B20a–100, 2xS7

# Schéma D/24.1–n

Operativní pracovní místo  
Práce na vnitřním jízdním pruhu

Schéma se používá pro zachování dvou jízdních pruhů při uzavření vnitřního jízdního pruhu po dobu několika hodin

Značka B 26 se osadí cca 20–50 m za pracovní vozidlo nebo pracovní místo

50–80 Pracovní vozidlo/pracovní místo

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

POZOR:  
Šířka zpevněné krajnice musí být  
nejméně 2,5 m !

Ochranné vozidlo  
Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

Dopravní kužely výšky 0,75 m nebo vodicí desky  
odstup max. 10 m

Předzvěstné vozíky se pokud možno umísťují mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů k odpočívákům a křižovatkám apod., i když by vzdálenost mezi výstražným vozíkem a prvním předzvěstným vozíkem byla větší než 1000 m

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, IS 10b+E3a, 2xS7

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
A15+E3a, B20a–100, 2xS7

Operativní pracovní místo  
Práce na vnitřním a středním jízdním pruhu

50–80

0

100

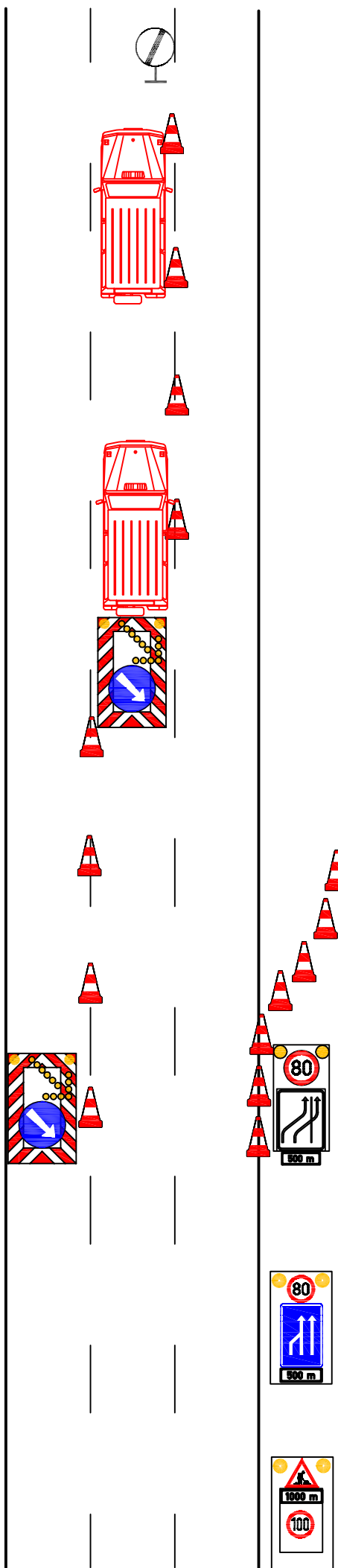
200

300–500

200-500

A15+E3a, B20a-100, 2xS7

ŘSD – 10 421  
Michal Prášil  
20. září 2005



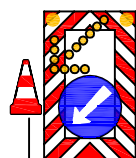
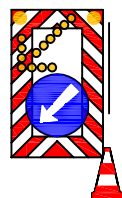
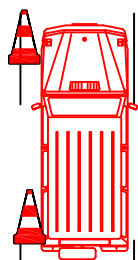
# Schéma D/25

Operativní pracovní místo  
Práce na vnějším a středním jízdním pruhu

NOUZE nebo DOPRAVNÍ NEHODA

Použije se v případě nebezpečí z prodlení (např. dopravní nehoda), kdy je třeba urychleně označit nebezpečné místo a kdy není v danou chvíli k dispozici potřebný počet pracovníků nebo mobilních prostředků

Značení dle tohoto schématu smí být použito jen po nezbytně nutnou dobu



50–80

Pracovní vozidlo/pracovní místo  
nebo dopravní nehoda

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

Při práci na středním a vnitřním  
jízdním pruhu analogicky

0

Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

Předzvěstný vozík se pokud možno umísťuje mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů k odpočívákům a křižovatkám apod., i když by vzdálenost mezi výstražným vozíkem a předzvěstným vozíkem byla větší než 500 m

\*) Vzhled značek značek na vozíku viz schémata D/21.1, D/21.2, D/22.1, D/22.2  
Na dodatkové tabulce se uvedou nejbližší vzdálenosti v sadě

200

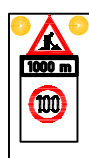
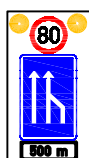
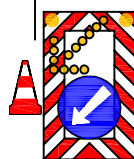
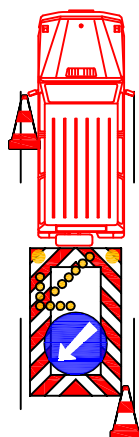
Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)

300–500

# Schéma D/26–n

## Operativní pracovní místo Práce na vnějším a středním jízdním pruhu



Značka B 26 se osadí cca 20–50 m  
za pracovní vozidlo nebo pracovní místo

50–80\*

Pracovní vozidlo/pracovní místo

\* 100 m při chybějícím ochranném vozidlu

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

Při pohyblivém pracovním místě  
a krátkodobých zastávkách cca do 10 minut  
se kužely a značka B 26 neosazují

Ochranné vozidlo

0

Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

400–600

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, IP18b+E3a, 2xS7

100

Předzvěstné vozíky se pokud možno umísťují  
mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do  
nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů  
k odpočívákům a křižovatkám apod., i když  
by vzdálenost mezi výstražným vozíkem  
a prvním předzvěstným vozíkem byla větší než  
1000 m

0

Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, IP18b+E3a, 2xS7

300–500

200–500

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
A15+E3a, B20a–100, 2xS7

500–1000

# Schéma D/26.1–n

## Operativní pracovní místo Práce na vnitřním a středním jízdním pruhu

Značka B 26 se osadí cca 20–50 m  
za pracovní vozidlo nebo pracovní místo

50–80\*

Pracovní vozidlo/pracovní místo

\* 100 m při chybějícím ochranném vozidlu

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

Při pohyblivém pracovním místě  
a krátkodobých zastávkách cca do 10 minut  
se kužely a značka B 26 neosazují

Ochranné vozidlo

0  
400–600  
Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
100  
B20a–80, IP18b+E3a, 2xS7

Předzvěstné vozíky se pokud možno umísťují  
mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do  
nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů  
k odpočívákům a křižovatkám apod., i když  
by vzdálenost mezi výstražným vozíkem  
a prvním předzvěstným vozíkem byla větší než  
1000 m

0  
Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě

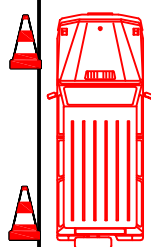
300–500  
Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, IP18b+E3a, 2xS7

200–500  
500–1000  
Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
A15+E3a, B20a–100, 2xS7

# Schéma D/27

Operativní pracovní místo  
Práce na krajnici  
(s pohybem pracovníků mimo korunu komunikace)

Použije se při pracích, kdy na vozovce stojí  
pracovní vozidla a pracovníci se převážně pohybují  
mimo korunu komunikace (např. probírky dřevin  
čištění příkopů pod svahy, ruční sekání  
trávy na svazích)



50–80 Pracovní vozidlo/pracovní místo

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m



0 Pojízdňá uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8e, C4b, 2xS7



# Schéma D/27–n

Operativní pracovní místo  
Práce na krajině  
(s pohybem pracovníků v koruně komunikace)

Použije se pro práce s plánovaným pohybem pracovníků v koruně komunikace  
(např. štěpkování, oprava svodidel, oprava výtluků, zalévání spár)

Značka B 26 se osadí cca 20–50 m  
za pracovní vozidlo nebo pracovní místo

50–80\* Pracovní vozidlo/pracovní místo

\* 100 m při chybějícím ochranném vozidlu  
20–30 m na větších

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

Při pohyblivém pracovním místě  
a krátkodobých zastávkách cca do 10 minut  
se kužely a značka B 26 neosazují

Ochranné vozidlo  
Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8e, C4b, 2xS7

300–500 Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, 2xS7

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě

200–500  
500–1000

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
A15+E3a, B20a–100, 2xS7

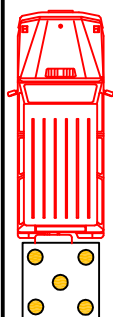
# Schéma D/28.1

Operativní pracovní místo  
Práce na krajnici  
(pohyblivé pracovní místo)

Použije se při pracích, kdy pracovní vozidlo jede po zpevněné krajnici a kdy vystupování osádky z vozidla:

- není plánováno (např. mytí vozovky, svodidel, sloupků a nástavců, zemetání, sekání trávy),
- je plánováno, avšak doba pohybu osádky mimo vozidlo je krátkodobá a nepravidelná (např. úklid trasy nebo rovnání sloupků)

Zpevněná krajnice musí mít šířku nejméně 2,5 m !



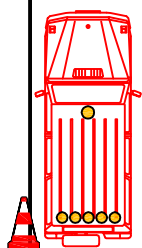
0 Pracovní vozidlo/pracovní místo

Světelný kříž S 8e

# Schéma D/28.1–n

Operativní pracovní místo  
Práce na krajnici  
(s pohybem pracovníků mimo korunu komunikace)

Použije se pro krátkodobou práci – cca do 2 hodin  
(např. servis hlásek, elektronického mýta,  
výměna reklam apod.)  
Zpevněná krajnice musí mít šířku nejméně 2,5 m !  
Při užší krajnici se použije schéma D/23–n



Vozidlo je vybaveno oranžovým majákem  
a rampou s pěti světly

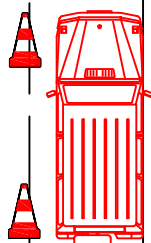
0 Pracovní vozidlo/pracovní místo

cca 30 Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 5 m  
(kužely jsou doporučeny)

# Schéma D/28.2-n

Operativní pracovní místo  
Práce na přídatném jízdním pruhu  
(odbočovací, připojovací, pro pomalá vozidla)

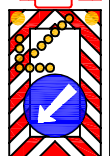
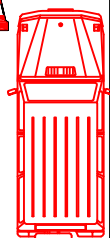
Značka B 26 se osadí cca 20–50 m  
za pracovní vozidlo nebo pracovní místo



50–80\* Pracovní vozidlo/pracovní místo

\* 100 m při chybějícím ochranném vozidlu  
20–30 m na větších

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m



Při pohyblivém pracovním místě  
a krátkodobých zastávkách cca do 10 minut  
se kužely a značka B 26 neosazují

Ochranné vozidlo  
Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

0

Předzvěstné vozíky se pokud možno umísťují  
mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do  
nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů  
k odpočívákům a křižovatkám apod., i když  
by vzdálenost mezi výstražným vozíkem  
a prvním předzvěstným vozíkem byla větší než  
1000 m



300–500

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, IP18b+E3a, 2xS7

200–500



500–1000

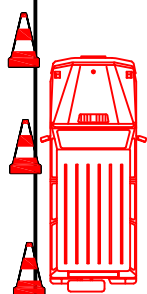
Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě

Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
A15+E3a, B20a–100, 2xS7

# Schéma D/29.1

Operativní pracovní místo  
Odstavené vozidlo nebo  
jiná překážka na krajnici

Zpevněná krajnice musí mít šířku nejméně 2,5 m !

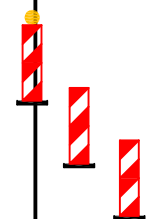


0 Odstavené vozidlo na zpevněné krajnici

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m



100 tři směrovací desky Z 4a  
výstražné světlo typu 1 na desce  
přilehlé k jízdnímu pruhu,



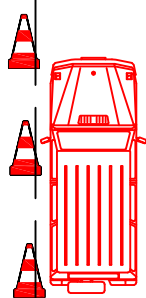
120 nebo pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8e, C4b, 2xS7



## Schéma D/29.2

Operativní pracovní místo  
Odstavené vozidlo v přídatném pruhu  
nebo na krajnici užší než 2,5 m

---



0

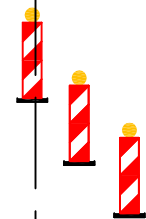
Odstavené vozidlo v přídatném pruhu

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m



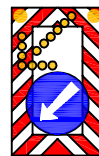
100

tři směrovací desky Z 4a  
výstražné světlo typu 1 na každé desce



120

nebo pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7



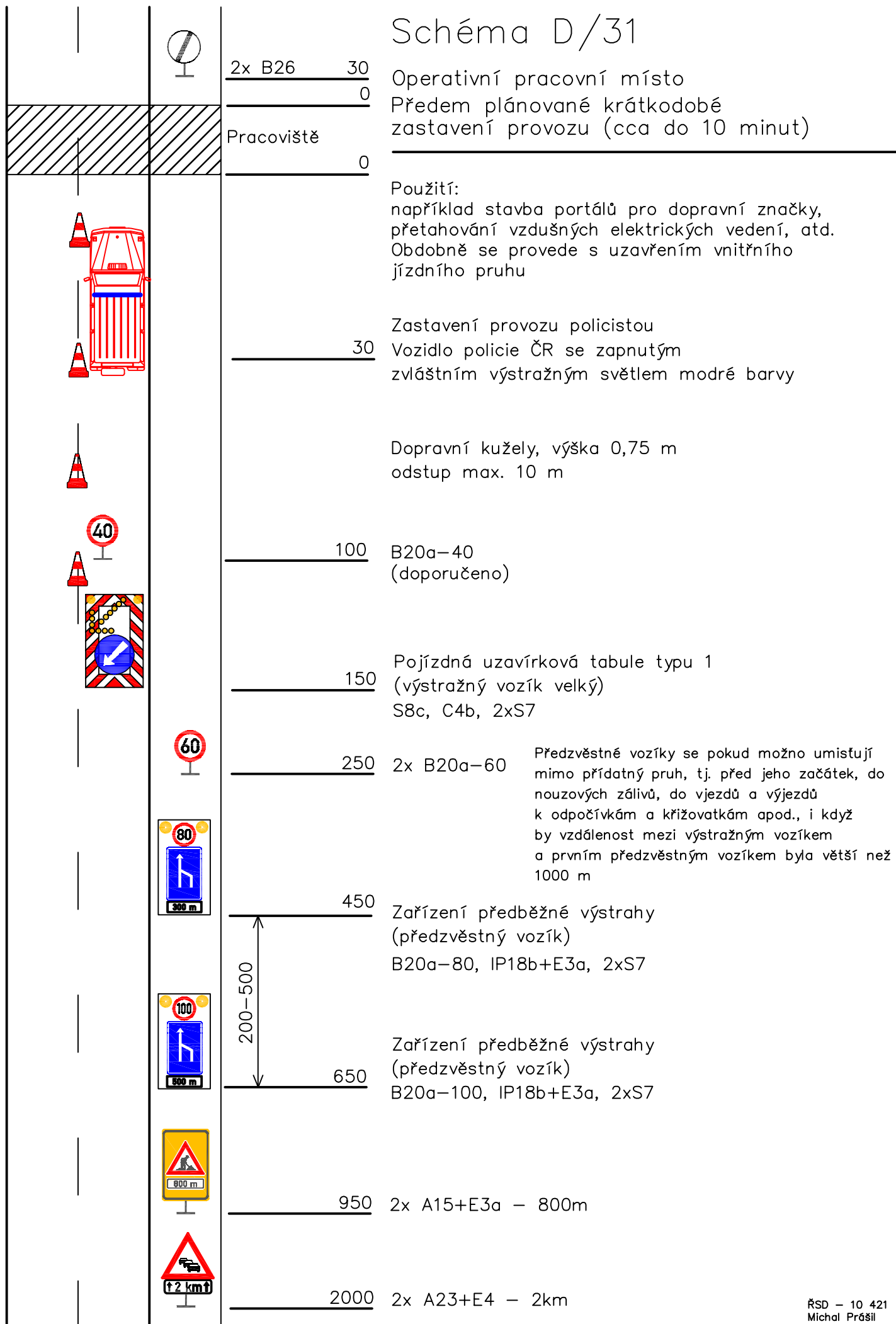
Zastavení provozu v nenadálém případě

Doba použití nejvýše jedna pracovní směna  
poté se přeznačí na schéma D/32

Vozidlo se zvláštním výstražným světlem  
modré barvy v činnosti

Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

# Schéma D/31





# Schéma D/32

Operativní pracovní místo  
Mimořádné kontrolní stanoviště  
policie nebo celní správy

Použije se při dopravně bezpečnostních akcích  
prováděných v místech mimo schválená  
kontrolní stanoviště

Dopravní kužely, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

Odklon vybraných vozidel policistou

50–100 Vozidlo policie ČR se zapnutým  
zvláštním výstražným světlem modré barvy

150 2x B20a–60

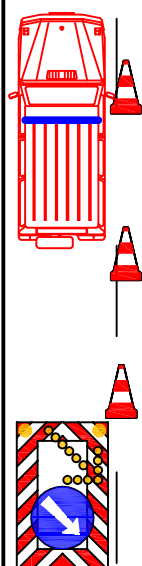
200 Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

Předzvěstné vozíky se pokud možno umísťují  
mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do  
nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů  
k odpočívkám a křižovatkám apod., i když  
by vzdálenost mezi výstražným vozíkem  
a prvním předzvěstným vozíkem byla větší než  
1000 m

500–700 Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–80, IP18b+E3a, 2xS7

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě

700–1200 Zařízení předběžné výstrahy  
(předzvěstný vozík)  
B20a–100, IP18b+E3a, 2xS7



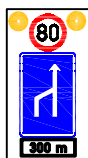
2x B26 30

0

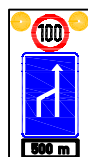


150

200



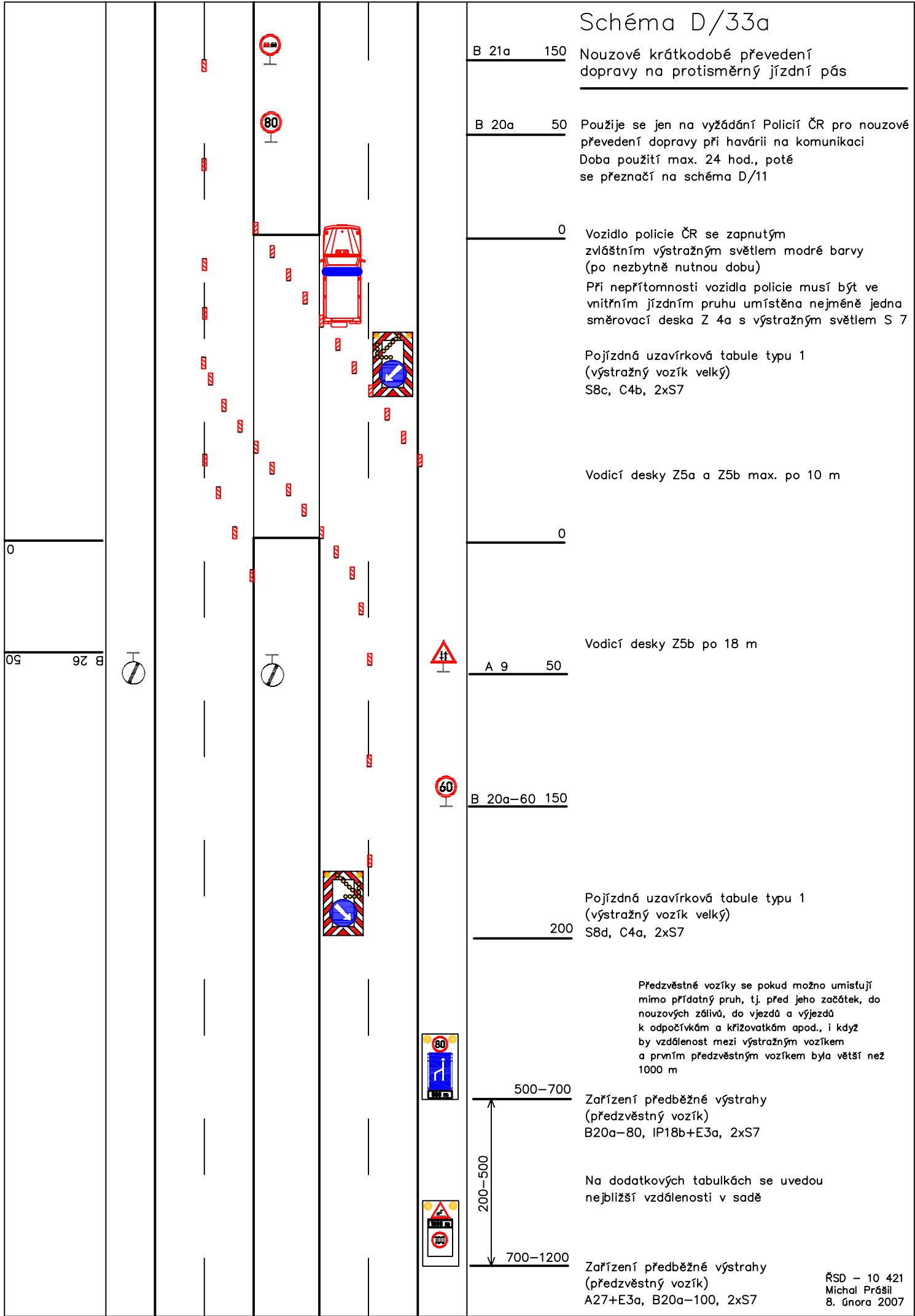
500–700



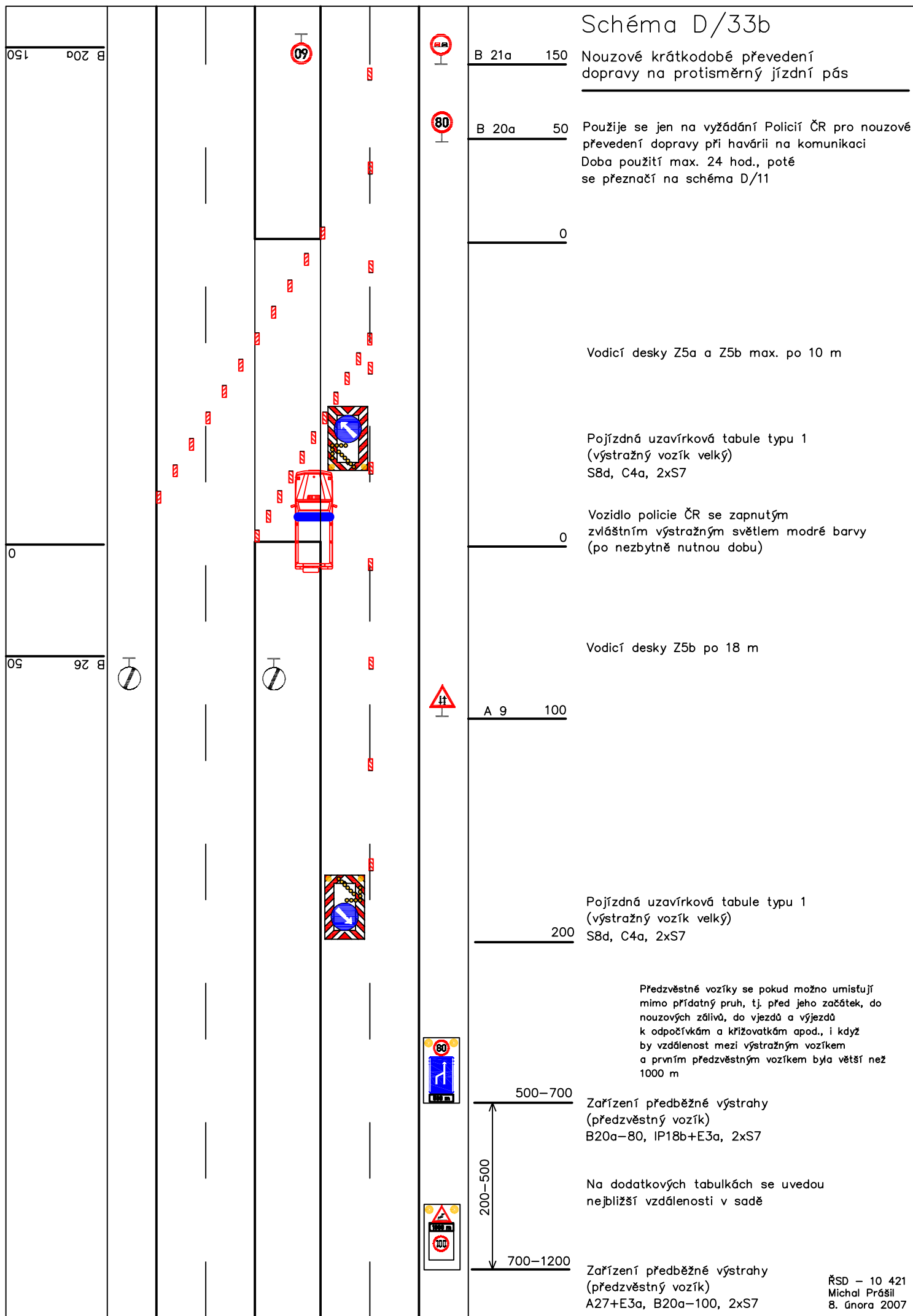
200–500

700–1200

Schéma D/33a



B 21a	150	Nouzové krátkodobé převedení dopravy na protisměrný jízdní pás
B 20a	50	Použije se jen na vyžádání Policií ČR pro nouzové převedení dopravy při havárii na komunikaci Doba použití max. 24 hod., poté se přeznačí na schéma D/11
	0	Vozidlo policie ČR se zapnutým zvláštním výstražným světlem modré barvy (po nezbytně nutnou dobu) Při nepřítomnosti vozidla policie musí být ve vnitřním jízdním pruhu umístěna nejméně jedna směrovací deska Z 4a s výstražným světlem S 7  Pojízdná uzavírková tabule typu 1 (výstražný vozík velký) S8c, C4b, 2xS7  Vodicí desky Z5a a Z5b max. po 10 m
	0	
	50	Vodicí desky Z5b po 18 m
A 9	50	
B 20a-60	150	
	200	Pojízdná uzavírková tabule typu 1 (výstražný vozík velký) S8d, C4a, 2xS7  Předzvěstné vozíky se pokud možno umísťují mimo přídatný pruh, tj. před jeho začátek, do nouzových zálivů, do vjezdů a výjezdů k odpočívákům a křižovatkám apod., i když by vzdálenost mezi výstražným vozíkem a prvním předzvěstným vozíkem byla větší než 1000 m
	500-700	Zařízení předběžné výstrahy (předzvěstný vozík) B20a-80, IP18b+E3a, 2xS7
	200-500	Na dodatkových tabulkách se uvedou nejbližší vzdálenosti v sadě
	700-1200	Zařízení předběžné výstrahy (předzvěstný vozík) A27+E3a, B20a-100, 2xS7



Operativní pracovní místo  
Nouzové uzavření dálnice

Vozidlo policie ČR nebo údržby se zapnutým  
zvláštním výstražným světlem modré  
nebo oranžové barvy  
(nebo výstražný vozík velký)

IS 6g (stāv.)

200 Pojízdňá uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

Objízdnou trasu je vhodné vyznačit značkami č. IS 11b, č. IS 11c nebo č. IS 11d. Informaci o uzavření dálnice je třeba uvést také na ZPI (jsou-li na příslušné trase k dispozici).

B20a-80, IP18b+E3a, 2x S7

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě

A27+E3a, B20a-100, 2x S7

# Schéma D/41.2

## Operativní pracovní místo Nouzové uzavření dálnice

Použije se pro nouzové uzavření dálnice  
a vyvedení dopravy

- 1) Směrovací desky při převedení pruhu  
pokud možno doplnit světelnou sadou

2xB20a – 60

Objízdnou trasu je vhodné  
vyznačit značkami č. IS 11b, č. IS  
11c nebo č. IS 11d. Informaci o  
uzavření dálnice je třeba uvést  
také na ZPI (jsou-li na příslušné  
trase k dispozici).

IS 6g (stáv.)

Směrovací nebo vodicí desky  
max. po 10 m

Příčná uzavěra pěti směrovacími deskami  
výstr. světlo typu 1 na každé desce  
(nebo výstražný vozík velký)

2x B 20a – 80

2x IP 18b – 200

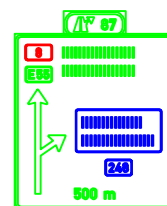
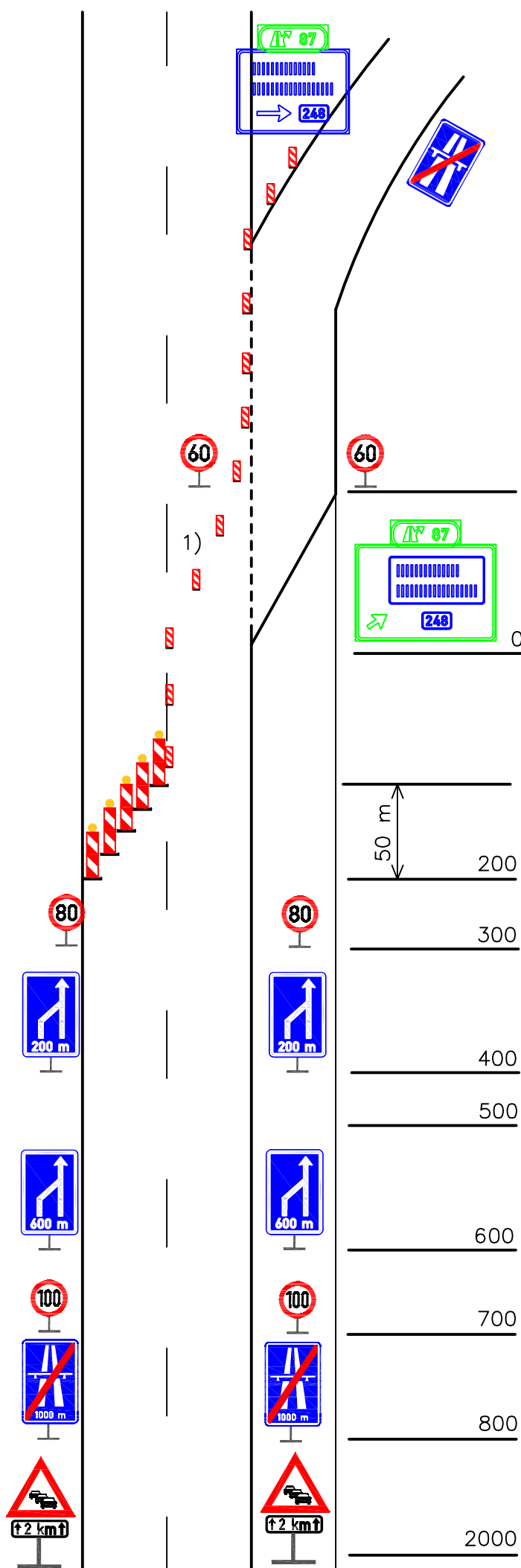
IS 6b (stáv.)

2x IP 18b – 600

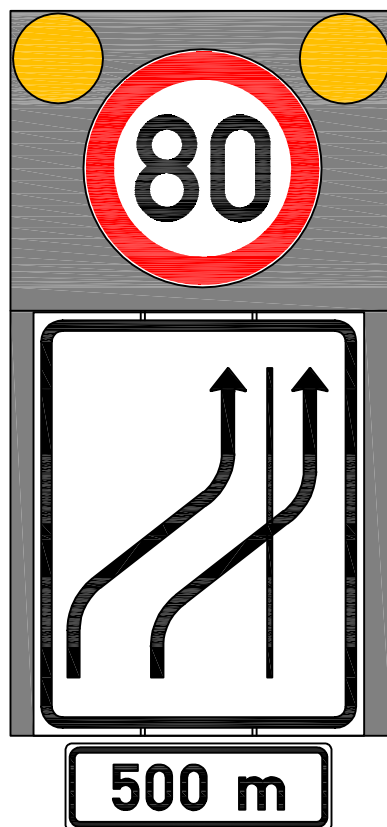
2x B 20a – 100

2x IP14b – 1000

2x A 23 + E 4 – 2 km

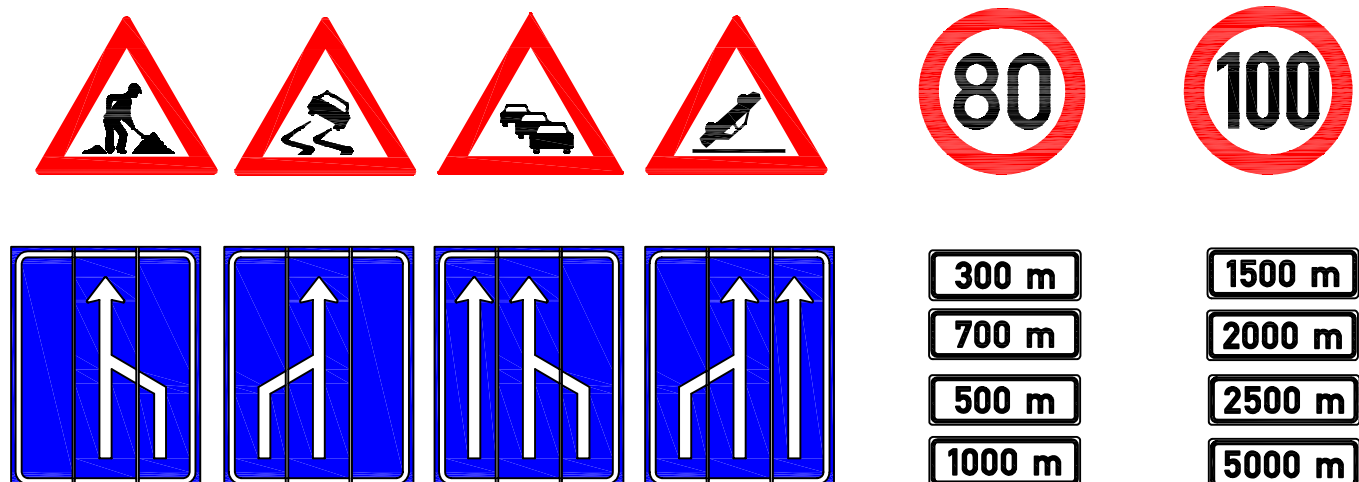


# Úprava předzvěstného vozíku pro schéma D/24.1–n a D/24.2–n

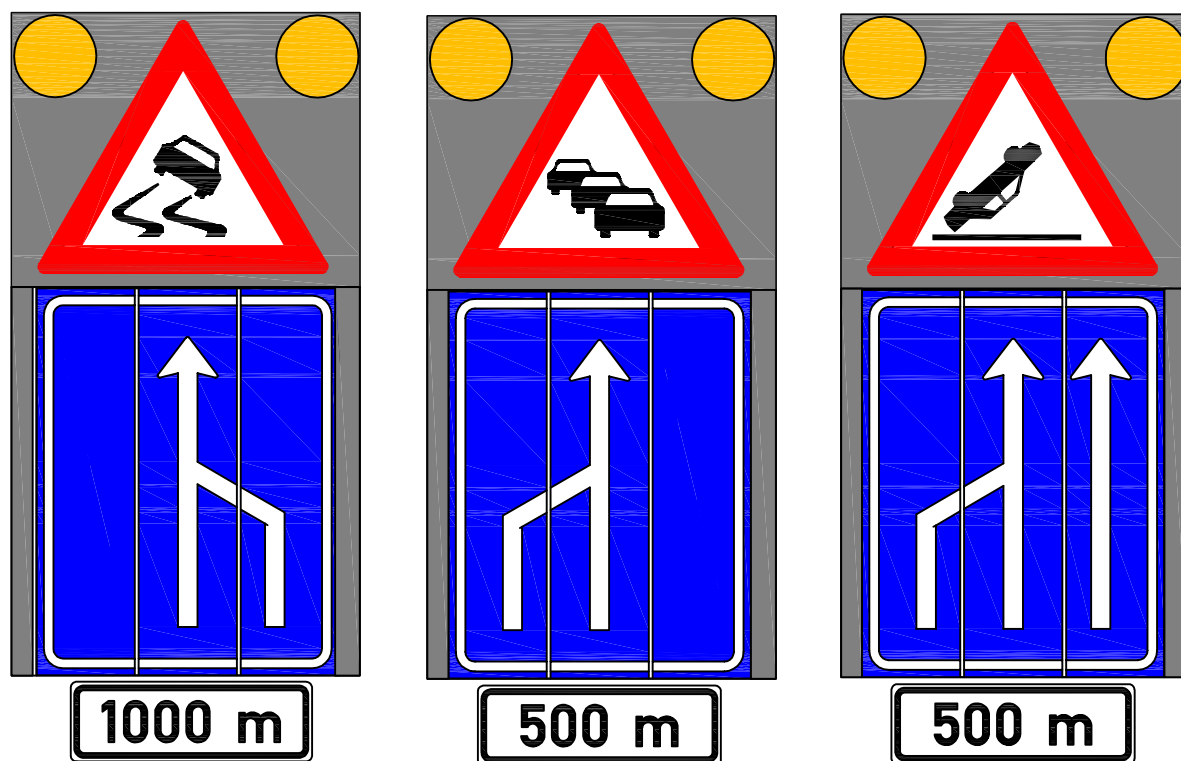


Značka IS 10b s folií třídy 2 je na rovném plechu  
a je upevněna přes otočné hranoly.

# Výbava předzvěstných vozíků – typ TRIANGL



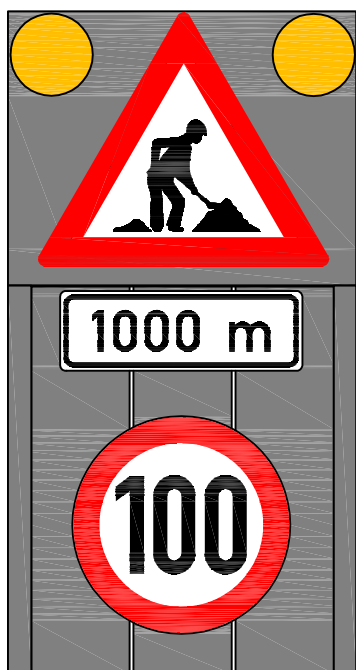
Příklady vzhledu předzvěstných vozíků pro schémata D/21.1, D/21.2, D/22.1, D/22.2, D/25



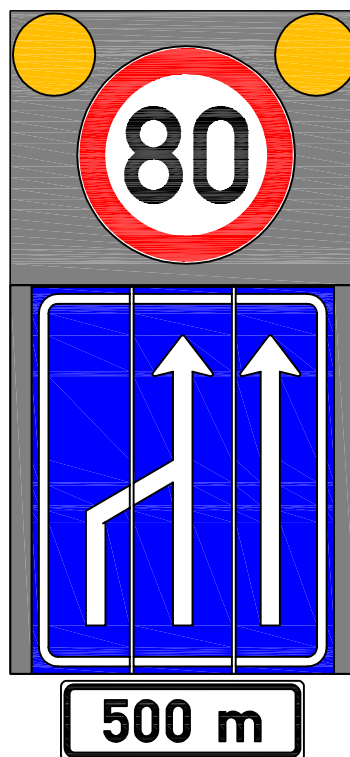
Při značení v případě nouze, dopravní nehody a podobně, kdy je nebezpečí z prodlení, se na předzvěstný vozík umístí do horní části symbol co nejvíce vyjadřující druh nebezpečí. V dolní části štítu se vyznačí počet a směr snížení počtu jízdních pruhů a pod tím dodatková tabulka se vzdáleností k výstražnému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

# Úprava předzvěstných vozíků

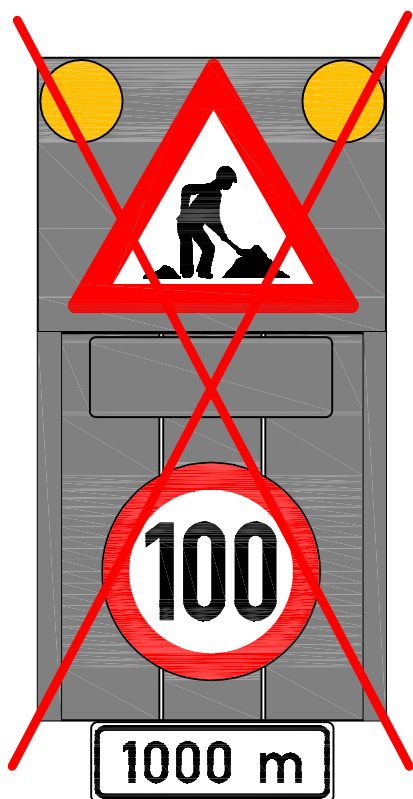
## Správná a nepřípustná řešení



Správné umístění značek a tabulek

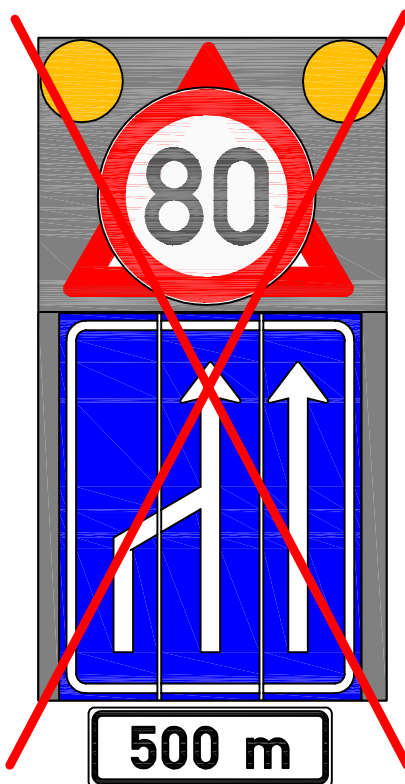


Správné umístění značek a tabulek



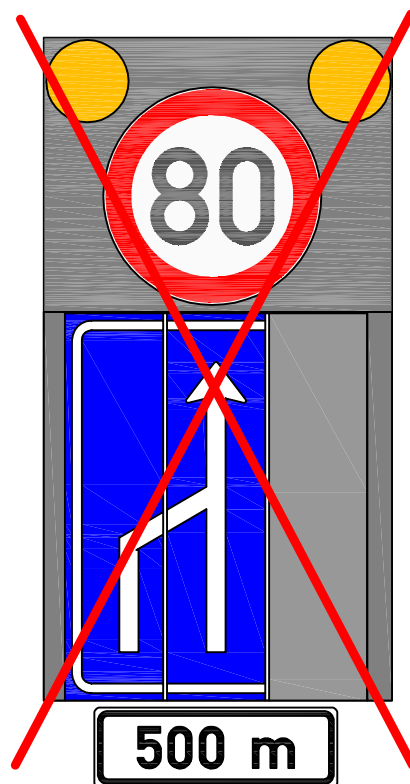
**ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ**

Snížená rychlost bude až za 1000 m



**ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ**

Zákazová značka nemá tvar dle vyhlášky



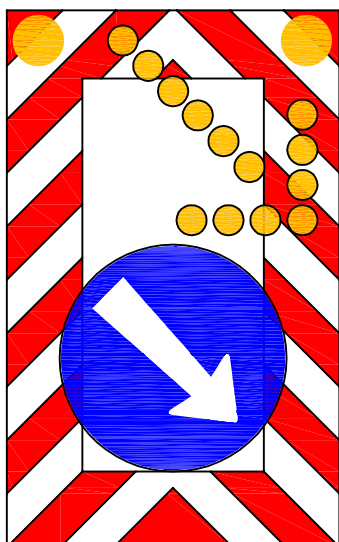
**ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ**

Informativní značka není úplná

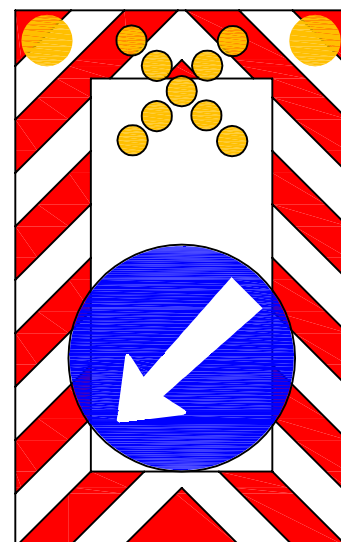
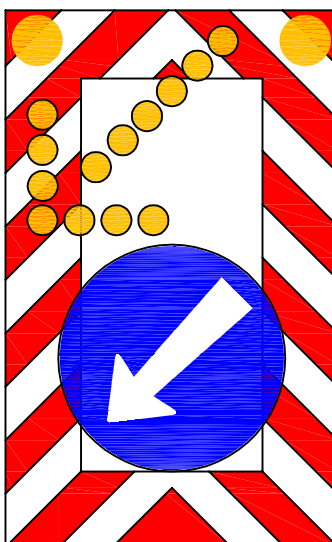


# Úprava výstražných vozíků

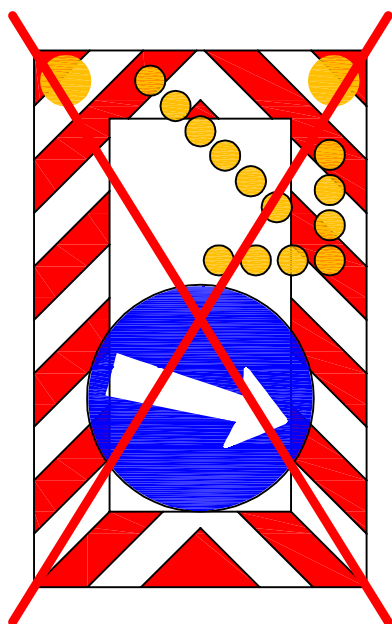
## Správná a nepřípustná řešení



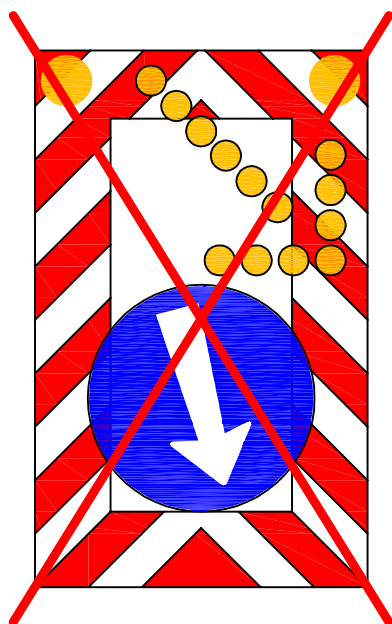
Správný vzhled štítu vozíku při umístění v průběžném jízdním nebo přídatném pruhu nebo na krajnici užší než 2,5 m



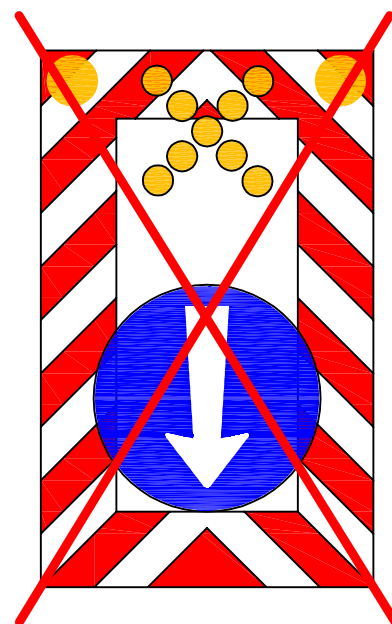
Správný vzhled štítu vozíku při umístění na krajnici šířky min. 2,5 m



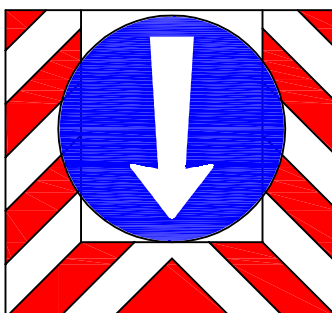
**ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ**  
Šipka na značce nemá správný sklon



**ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ**  
Šipka na značce nemá správný sklon



**ZAKÁZANÉ ŘEŠENÍ**  
Šipka na značce ukazuje dolů



Správný vzhled sklopeného štítu vozíku při transportu

Poznámky:

## **Označování pracovních míst na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla**

### **Příručka**

#### **Část 1. – volná trasa**


Vydalo: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracoval: Michal Prášil, provozní úsek GŘ – oddělení 10 411

Počet stran: 52

Vydání: Druhé, opravené a doplněné, leden 2009

Počet výtisků: 1700

Sazba: 

Vytiskl: Vako – tisk, s. r. o., Michelská 67, Praha 4

Neprodejné