

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

TP 06/2013

TECHNICKÉ PODMIENKY

POUŽITIE DOPRAVNÝCH ZNAČIEK A DOPRAVNÝCH ZARIADENÍ NA OZNAČOVANIE PRACOVNÝCH MIEST

účinnosť od: 15.11.2013

September 2013

OBSAH

1	Úvodná kapitola.....	4
1.1	Predmet technických podmienok (TP)	4
1.2	Účel TP.....	4
1.3	Použitie TP	4
1.4	Vypracovanie TP	4
1.5	Distribúcia TP.....	4
1.6	Účinnosť TP	4
1.7	Nahradenie predchádzajúcich predpisov	4
1.8	Súvisiace a citované právne predpisy	4
1.9	Súvisiace a citované normy	5
1.10	Súvisiace a citované technické predpisy a podmienky	6
1.11	Použité skratky	6
1.12	Použitá literatúra.....	6
2	Všeobecne.....	6
2.1	Základné pojmy	7
3	Pracovné miesta na PK	9
3.1	Zásady označovania pracovného miesta	9
3.2	Návrh organizácie dopravy (dopravno-inžinierske opatrenia)	10
3.3	Vedenie dopravy v oblasti pracovného miesta	11
3.3.1	Dočasné jazdné pruhy, oddelenie protismerných dočasných jazdných pruhov	11
3.3.2	Rýchlosť jazdy.....	16
3.3.3	Striedavá premávka	16
3.3.4	Obchádzka	17
3.3.5	Priečna a pozdĺžna uzávierka	17
3.3.6	Krátkodobé pracovné miesto	17
3.4	Dopravné značky	17
3.4.1	Prenosné ZDZ.....	17
3.4.1.1	Rozmery prenosných ZDZ	18
3.4.1.2	Kvalitatívne požiadavky na prenosné ZDZ	18
3.4.1.3	Umiestňovanie prenosných zvislých dopravných značiek	18
3.4.1.4	Zrušenie platnosti ZDZ	33
3.4.2	Požiadavky na dočasné VDZ.....	34
3.4.2.1	Rozmery, tvary a vzhľad dočasných VDZ	34
3.4.2.2	Vizuálne požiadavky na dočasné VDZ	34
3.4.2.3	Protišmyková odolnosť dočasných VDZ	34
3.4.2.4	Trvanlivosť dočasných VDZ	34
3.4.2.5	Umiestňovanie VDZ.....	34
3.5	Dopravné zariadenia.....	37
3.5.1	Dopravné zariadenia na označovanie uzávierok	37
3.5.1.1	Dopravný kužeľ	38
3.5.1.1.1	Vzhľad a rozmery dopravných kužeľov	38
3.5.1.1.2	Umiestňovanie dopravných kužeľov	39
3.5.1.2	Zábrany na označenie uzávierky	39
3.5.1.2.1	Vzhľad a rozmery zábran	39
3.5.1.2.2	Umiestňovanie zábran na označovanie uzávierky	40
3.5.1.3	Smerovacie dosky.....	40
3.5.1.3.1	Vzhľad a rozmery smerovacích dosiek	41
3.5.1.3.2	Umiestňovanie smerovacích dosiek	42
3.5.1.4	Pojazdné uzávierkové tabule	43
3.5.1.4.1	Vzhľad a rozmery pojazdných uzávierkových tabúľ.....	43
3.5.1.4.2	Umiestňovanie pojazdných uzávierkových tabúľ	45
3.5.2	Vodiace dopravné zariadenia	46
3.5.2.1	Vodiace tabule	46

3.5.2.1.1	Vzhľad a rozmery vodiacich tabúl'	46
3.5.2.1.2	Umiestňovanie vodiacich tabúl'	48
3.5.2.2	Vodiace dosky	48
3.5.2.2.1	Vzhľad a rozmery	48
3.5.2.2.2	Umiestňovanie vodiacich dosiek	49
3.5.2.3	Zvýrazňujúce dosky	49
3.5.2.3.1	Vzhľad a rozmery zvýrazňujúcich dosiek	49
3.5.2.3.2	Umiestňovanie zvýrazňujúcich dosiek	50
3.5.2.4	Vodiaca koľajnica, vodiaci prah	50
3.5.2.5	Požiadavky na dočasné retroreflexné dopravné gombíky	51
3.5.2.5.1	Rozmery retroreflexných dopravných gombíkov	52
3.5.2.5.2	Umiestňovanie retroreflexných dopravných gombíkov	52
3.5.2.6	Vodiaca stena	52
3.5.2.6.1	Dočasné zvodidlo	53
3.5.3	Výstražné dopravné zariadenia	53
3.5.3.1	Výstražné svetlo	53
3.5.3.1.1	Zostava funkčne viazaných svetiel	54
3.5.3.2	Svetelná zábrana	55
3.5.3.3	Svetelná vodiaca tabuľa	55
3.5.3.4	Svetelná rampa	55
3.5.3.5	Zariadenie predbežnej výstrahy	56
3.5.3.6	Výstražná páska	58
3.5.3.7	Cestná svetelná signalizácia	59
3.5.4	Ochranné dopravné zariadenie	59
3.5.4.1	Zábradlie	59
3.5.4.2	Dotyková lišta pre nevidiacich	60
3.5.4.3	Plot	61
3.5.4.4	Zvodidlo	61
3.5.5	Nosné zariadenie pre zvislé dopravné značky a DZ	61
3.5.5.1	Podstavec	61
3.5.5.2	Podperný stĺpik	62
3.5.5.3	Stojan	63
3.5.5.4	Zarážaný stĺpik	63
3.6	Bezpečnostné označovanie	64
3.6.1	Bezpečnostné označovanie pracovných mechanizmov	64
3.6.2	Bezpečnostné označovanie osôb	64
4	Prílohy	66
4.1	Označenie jednotlivých schém a ich platnosť pre druh PK:	66

1 Úvodná kapitola

1.1 Predmet technických podmienok (TP)

Tieto TP určujú základné vzorové riešenia návrhov zmeny organizácie dopravy vyvolané potrebou plánovanej údržby pozemných komunikácií (PK), ich rekonštrukciou ako aj inou stavebnou činnosťou v telese cesty, alebo jej bezprostrednej blízkosti. Zároveň spresňujú požiadavky na vyhotovenie a na kvalitu zvislých (ZDZ) a vodorovných dopravných značiek (VDZ) a dopravných zariadení (DZ), ktoré sú súčasťou navrhovanej organizácie dopravy pre označovanie pracovných miest na PK.

1.2 Účel TP

Tieto TP slúžia na navrhovanie dopravno-inžinierskych opatrení pre krátkodobé ako aj dlhodobé pracovné miesta na PK, ako aj pre výrobu, montáž, aplikovanie, používanie, údržbu, kontrolu a skúšanie všetkých prvkov, ktoré sú súčasťou zmeny organizácie dopravy - zvislých a vodorovných dopravných značiek a dopravných zariadení. Účelom TP je prispieť k zvýšeniu bezpečnosti pracovníkov a ostatných účastníkov premávky na PK v oblasti pracovného miesta.

1.3 Použitie TP

Tieto TP sú určené investorom, projektantom, výrobcom, odberateľom, správcom PK a orgánom štátnej správy v oblasti cestnej infraštruktúry na projektovanie a obstarávanie ZDZ a VDZ a dopravných zariadení používaných na dočasné značenie pracovných miest na PK.

1.4 Vypracovanie TP

Tieto TP na základe objednávky Slovenskej správy ciest (SSC) vypracovala spoločnosť HAKOM s.r.o, Československej armády 18, 036 01 Martin.

Zodpovedný riešiteľ: Ing. Peter Mišanko, tel. č.: + 421903 506 377, e-mail: peter.misanko@hakom.sk.

1.5 Distribúcia TP

Elektronická verzia TP sa po schválení zverejní na webovej stránke SSC: www.ssc.sk (technické predpisy) a na webovej stránke MDVRR SR: www.mindop.sk (doprava, cestná doprava, cestná infraštruktúra, technické predpisy).

1.6 Účinnosť TP

Tieto TP nadobúdajú účinnosť dňom uvedeným na titulnej strane.

1.7 Nahradenie predchádzajúcich predpisov

Tieto TP nahrádzajú:

- TP 07/2005 Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest na pozemných komunikáciách, MDPT SR z roku 2005 v celom rozsahu,
- TP 02/2010 Vzorové schémy pre pracovné miesta, MDPT SR z roku 2010 v celom rozsahu a
- Ing. Jozef Kanálik a kolektív: Zásady pre používanie prenosného dopravného značenia na pozemných komunikáciách, 1997 v celom rozsahu.

1.8 Súvisiace a citované právne predpisy

- [Z1] Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov;
- [Z2] vyhláška FMD č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v znení neskorších predpisov;
- [Z3] zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;
- [Z4] vyhláška MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;

- [Z5] zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov;
[Z6] zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;
[Z7] zákon č. 133/2013 Z. z. o stavebných výrobkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
[Z8] vyhláška MDVRR SR č. 162/2013 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam skupín stavebných výrobkov a systémy posudzovania parametrov;
[Z9] zákon č. 264/1999 Z. z. o technických požiadavkách na výrobky a o posudzovaní zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov;
[Z10] vyhláška SÚBP a SBÚ č. 374/1990 Zb. o bezpečnosti práce a technických zariadení pri stavebných prácach.

1.9 Súvisiace a citované normy

STN 01 8020	Dopravné značky na pozemných komunikáciách
STN 73 6021	Svetelné signalizačné zariadenia. Umiestnenie a použitie návěstidiel
STN 73 6100	Názvoslovie pozemných komunikácií
STN 73 6101	Projektovanie ciest a diaľnic
STN 73 6102	Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
STN 73 6110	Projektovanie miestnych komunikácií
STN EN 471+A1 (83 2722)	Výstražné odevy s vysokou viditeľnosťou na profesionálne použitie. Skúšobné metódy a požiadavky (Konsolidovaný text)
STN EN 1263-1 (73 8113)	Záchytné siete. Časť 1: Bezpečnostné požiadavky, skúšobné metódy
STN EN 1263-2 (73 8113)	Záchytné siete. Časť 2: Bezpečnostné požiadavky na umiestnenie záchytných sietí
STN EN 1423 (73 7016)	Materiály na vodorovné dopravné značenie pozemných komunikácií. Posypové materiály. Balotina, protišmykové prísady a ich zmesi
STN EN 1424 (73 7011)	Materiály na dopravné značenie pozemných komunikácií. Premixová sklená balotina
STN EN 1436+A1 (73 7010)	Materiály na dopravné značenie pozemných komunikácií. Požiadavky na vodorovné dopravné značky (Konsolidovaný text)
STN EN 1463-1 (73 7015)	Materiály na vodorovné dopravné značenie pozemných komunikácií. Retroreflexné dopravné gombíky. Časť 1: Základné funkčné požiadavky
STN EN 1463-2 (73 7015)	Materiály na vodorovné dopravné značenie pozemných komunikácií. Retroreflexné dopravné gombíky. Časť 2: Skúšky na skúšobnom úseku
STN EN 1790 (73 7012)	Materiály na dopravné značenie pozemných komunikácií. Vopred pripravené vodorovné dopravné značky
STN EN 1824 (73 7013)	Materiály na dopravné značenie pozemných komunikácií. Skúšky na skúšobnom úseku
STN EN 1871 (73 7018)	Materiály na vodorovné dopravné značenie pozemných komunikácií. Fyzikálne vlastnosti.
STN EN 12352 (73 6023)	Zariadenia na riadenie dopravy. Výstražné a bezpečnostné svetelné zariadenia
STN EN 12368 (73 6022)	Zariadenia na riadenie dopravy. Návěstidlá
STN EN 12767 (73 6052)	Pasívna bezpečnosť nosných konštrukcií vybavenia pozemných komunikácií. Požiadavky a skúšobné metódy
STN EN 12802 (73 7019)	Materiály na vodorovné dopravné značenie pozemných komunikácií. Laboratórne metódy identifikácie
STN EN 12899-1 (73 7021)	Trvalé zvislé dopravné značky. Časť 1: Trvalé dopravné značky
STN EN 12966-1+A1 (73 7040)	Zvislé dopravné značky. Dopravné značky s premennými symbolmi. Časť 1: Norma na výrobok (Konsolidovaný text)

STN EN 13422+A1 (73 7030) Dopravné zariadenia na pozemných komunikáciách. Prenosné vodiace bezpečnostné zariadenia. Dopravné kužele a dopravné valce (Konsolidovaný text)

Poznámka: Súvisiace a citované normy vrátane aktuálnych zmien, dodatkov a národných príloh

1.10 Súvisiace a citované technické predpisy a podmienky

[T1]	TP 01/2005	Zvodidlá na pozemných komunikáciách. Zaťaženie, stanovenie úrovne zachytenia na PK, projektovanie individuálnych zvodidiel, MDPT SR: 2005
[T2]	TP 02/2005	Skúšania a schvaľovanie zvodidiel, MDPT SR: 2005
[T3]	TP 04/2005	Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách [TP 01/2000], MDPT SR: 2005
[T4]	TP 08/2005	Všeobecné zásady na použitie retroreflexných dopravných gombíkov na pozemných komunikáciách, MDPT SR: 2005

1.11 Použité skratky

CP	- cestná premávka
CR	- chromatickosť
CSS	- cestná svetelná signalizácia
čl.	- článok
D	- diaľnica
DG	- dopravný(dopravné) gombík(gombíky)
DID	- dopravno-inžinierska dokumentácia
DZ	- dopravné zariadenie(zariadenia)
EN	- európska norma
ES	- Európske spoločenstvo
MHD	- mestská hromadná doprava
PK	- pozemná komunikácia
prEN	- pripravovaná európska norma
RA	- retroreflexia
RC	- rýchlostná cesta
SR	- Slovenská republika
SSC	- Slovenská správa ciest
STN	- slovenská technická norma
STN EN	- európska norma prevzatá do sústavy STN
STN P ENV	- predbežná európska technická norma prevzatá do sústavy STN
TP	- technické podmienky
VDZ	- vodorovná(vodorovné) dopravná(dopravné) značka(značky)
ZDZ	- zvislá(zvislé) dopravná(dopravné) značka(značky)

1.12 Použitá literatúra

- RSA Handbuch Band 1: Richtlinien fuer die Sicherung von Arbeitsstellen an Strassen (4. Auflage, 2012); RSA Manuál časť 1: Zásady pre zabezpečenie pracovných miest na pozemných komunikáciách (4. vydanie, 2012).

2 Všeobecne

Premávka na D, RC, cestách I., II. a III. triedy, na miestnych komunikáciách a na verejných účelových komunikáciách sa môže na určitý čas čiastočne alebo úplne uzatvoriť. Môže sa nariadiť aj obchádzka alebo odklon, ak to vyžadujú nevyhnutné verejné záujmy, najmä záujmy bezpečnosti dopravy, alebo záujmy stavby, údržby alebo ochrany diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie.

Povolenie na uzávierku (čiastočnú alebo úplnú) vydáva v súlade s platnou právnou úpravou príslušný cestný správny orgán, ktorý zároveň určí aj použitie dopravných značiek a dopravných zariadení pre označovanie prechodnej zmeny úpravy CP. Vzorové riešenia uvedené v týchto TP sú podkladom na

vypracovanie návrhu organizácie dopravy a je možné ich modifikovať a dopĺňať podľa konkrétnej situácie, ktorú majú vyznačovať. Návrh, ktorý vychádza zo vzorových riešení je potom súčasťou žiadosti o vydanie povolení príslušným cestným správnym orgánom pre vykonanie zmeny organizácie dopravy pre označenie pracovného miesta na PK.

2.1 Základné pojmy

Základné pojmy pre účely tohto predpisu sú:

cestná premávka je užívanie D, RC a ciest I. II. III. triedy, miestnych komunikácií a účelových komunikácií, vodičmi vozidiel a chodcami;

čiasťočná uzavierka je situácia v doprave, keď je v danom úseku vylúčený vybraný druh vozidiel alebo chodci, alebo je uzatvorená určitá časť PK;

dlhodobé pracovné miesto je také pracovné miesto, ktoré nepretržite existuje viac ako jeden kalendárny deň a je viazané na jedno miesto (všetky práce vykonávané na PK, vedľa nej alebo nad ňou);

dočasná vodorovná dopravná značka je retroreflexná VDZ oranžovej farby aplikovaná na účely prechodného vedenia dopravy pri dočasnej zmene organizácie miestnej úpravy cestnej premávky; je nadradená trvalej VDZ;

dočasný jazdný pruh je jazdný pruh zriadený na vedenie dopravy na PK v oblasti pracovného miesta, ktorý je úplne alebo čiastočne vedený inak, ako je v trvalom stave;

dotyková lišta pre nevidiacich je lišta umiestnená pod zábranou, zábradlím alebo plotom nízko nad zemou, ktorá umožňuje zrakovo postihnutým osobám poklopom palice zistiť prekážku;

električkový koľajový pás je časť cesty určená predovšetkým na premávku električky;

chodník je komunikácia alebo časť cesty určená pre chodcov, ktorá je spravidla oddelená od vozovky výškovo alebo iným spôsobom;

krátkodobé pracovné miesto, denná doba je pracovné miesto len na obmedzený počet hodín, počas dennej doby. Pracovné miesto môže mať charakter pracovného miesta pohyblivého alebo stabilného;

krátkodobé pracovné miesto, noc (za zníženej viditeľnosti) je pracovné miesto len na obmedzený počet hodín, v noci, od súmraku do svitania. Pracovné miesto môže mať charakter pracovného miesta pohyblivého alebo stabilného;

nízka intenzita premávky je intenzita premávky na komunikácii v pracovnom mieste, ktorá nedosahuje 50 % hodnoty celoštátneho priemeru pre daný typ, triedu PK (priemerná hodnota sa určí z posledného celoštátneho sčítania dopravy);

obmedzenie premávky je časovo obmedzená zmena organizácie premávky na PK, napr. zúženie šírky okraja komunikácie, jazdného pruhu, pruhov, resp. uzavretie jedného alebo viacerých pruhov;

plot je dopravné zariadenie, ktoré je usporiadané podobným spôsobom ako zábradlie a slúži na ohraničenie šácht, kanalizačných výstupov alebo výkopov; môže slúžiť na ohradenie pracovného miesta;

pojazdná uzavierková zábrana je veľkorozmerná obdĺžniková zostava dopravných značiek, DZ a výstražných svetiel, svetiel v tvare šípky alebo kríža; môže byť doplnená sklopnými bočnými zábranami;

pohyblivé pracovné miesto ide o kontinuálny pohyb pracovníkov a mechanizmov spravidla v smere jazdy vozidiel. Používa sa napr. pri čistiacich prácach, strihaní stromov, kosení tráv, aplikácii vodorovných dopravných značiek a pod.;

pozdlžna uzávierka je ohraničenie pracovného miesta rovnobežne so smerom premávky na PK;

pracovné miesto je oblasť na PK (aj vedľa alebo nad PK), na ktorej sú dopravné plochy dočasne použité na pracovnú činnosť a na ktorej sú umiestnené prenosné dopravné značky, DZ alebo svetelné signalizácie;

prekážka cestnej premávky je všetko, čo môže ohroziť alebo obmedziť jazdu vozidiel a pohyb chodcov;

priečna uzávierka je ohraničenie pracovného miesta priečne ku smeru premávky na PK;

stabilné pracovné miesto používa sa najmä pri odstraňovaní následkov nehôd, údržbových prácach, opravách zvodidiel, kanalizácie, pri osadzovaní ZDZ a pod. Z hľadiska vnímania obmedzení zo strany vodiča je dôležitejšie delenie krátkodobého pracovného miesta na dennú a nočnú dobu. Najmä vyznačenie pracovného miesta v noci vyžaduje vysoký dôraz na použitie retroreflexných a výstražných prvkov, ktorých úlohou je zachytiť pozornosť vodičov vchádzajúcich do úseku s dopravným obmedzením;

svetelné signalizačné zariadenie je zariadenie, ktorým sa pomocou svetelných signálov vytváranými na návestidlách riadi a usmerňuje premávka;

trvalá vodorovná dopravná značka je značka zhotovená na povrchu cesty, parkoviska alebo na inej dopravnej ploche aplikovaním náterových látok, termoplastických materiálov, materiálov tvrdnúcich za studena, vopred pripravených materiálov, prípadne inými prostriedkami alebo iným dobre viditeľným a zrozumiteľným spôsobom;

trvalá zvislá dopravná značka je značka zobrazená na podkladovej tabuli, ktorá je umiestnená zvislo na stĺpiku alebo na inej nosnej konštrukcii pevne spojené so zemou;

úplná uzávierka je situácia v doprave, ak je na určitom úseku PK úplne vylúčená premávka vozidiel a chodcov;

vodiaci prah je vodiace DZ výšky 0,080 m až 0,120 m umiestnené na PK, ktoré slúži na vedenie dopravy; používa sa najmä na oddelenie protismerných jazdných pruhov;

zariadenie predbežnej výstrahy je DZ (spravidla prenosné a mobilné), ktoré svojím usporiadaním a umiestnením upozorňuje na (pojazdnú) zábranu alebo na pracovné miesto;

znížená viditeľnosť je viditeľnosť, pri ktorej sa účastníci cestnej premávky dostatočne zreteľne navzájom nevidia, ani keď nevidia predmety na ceste, najmä od súmraku do svitania, za hmly, sneženia, dažďa;

zvislá dopravná značka s premennou symbolikou je značka s premennými symbolmi, ktoré sa elektronicky alebo elektromechanicky menia podľa aktuálnej potreby;

zvislá prenosná dopravná značka je značka zobrazená na podkladovej tabuli, ktorá je umiestnená zvislo na červeno-bielom pruhovanom stĺpiku alebo na inej nosnej konštrukcii, ktorá je striedavo červeno-bielo pruhovane označená a ktorá nie je pevne spojená so zemou, ale je dostatočne stabilná, alebo je umiestnená na vozidle; používajú sa pri dočasnej zmene organizácie miestnej úpravy cestnej premávky.

3 Pracovné miesta na PK

Pre zaistenie bezpečnosti a plynulosti CP v súvislosti s označením pracovného miesta na PK pri dočasnej zmene úpravy CP sa používajú trvalé a prenosné ZDZ, VDZ, DG a DZ (najmä ako vodiace, uzávierkové, výstražné a ochranné). Môžu sa používať len v takom rozsahu a takým spôsobom, ako to nevyhnutne vyžaduje bezpečnosť a plynulosť premávky. Dopravné označenie musí vystihovať skutočnú situáciu na pracovnom mieste a v jeho okolí a musí poskytovať účastníkom premávky jednoduché, včasné a jednoznačné informácie. Rovnaké dopravné situácie je potrebné vyznačovať rovnakým spôsobom. Zákazy, príkazy a obmedzenia, ktoré priamo vyplývajú zo všeobecných ustanovení pravidiel premávky na PK sa prenosnými dopravnými značkami nevyznačujú, pokiaľ situácia nevyžaduje ich zdôraznenie.

Označovanie pracovných miest sa vykonáva so zreteľom na intenzitu dopravy a na stav PK. Spôsob a rozsah značenia pracovného miesta na PK z hľadiska miesta a trvania závisí od toho, či sa označuje ako krátkodobé (cez deň alebo v noci) alebo dlhodobé pracovné miesto.

3.1 Zásady označovania pracovného miesta

- zmena organizácie dopravy v oblasti pracovného miesta sa môže vykonať po vydaní určenia dopravných značiek a DZ príslušným cestným správnym orgánom v ním určenom termíne a čase, pri uzávierkach po nadobudnutí právoplatnosti povolenia od príslušného cestného správneho orgánu, okrem neodkladných prípadov, ktoré nepodliehajú štandardnému schvaľovaciemu procesu (dopravná nehoda, havarijný stav, iné bezprostredné ohrozenie života a majetku);
- o presnom čase začatia prác je potrebné aj prostredníctvom médií informovať verejnosť (v závislosti na význame komunikácie);
- označovanie pracovného miesta na PK vykonáva odborne spôsobilá osoba (organizácia) po preškolení všetkých pracovníkov o dodržiavaní bezpečnosti pri práci na PK;
- označovanie pracovného miesta sa vykoná podľa schválenej projektovej dokumentácie, ktorá je súčasťou určenia ZDZ, VDZ a DZ;
- v prípade potreby so súhlasom dotknutých orgánov alebo na ich vyžiadanie je možné vykonať zmeny a doplnenia schválenej organizácie dopravy;
- vedenie dopravy v oblasti pracovného miesta musí byť pre všetkých účastníkov premávky na PK jednoznačne pochopiteľné a dobre rozpoznateľné;
- na zabezpečenie pracovného miesta sa vykonávajú len také opatrenia, ktoré sú bezpečné a potrebné;
- práce spojené s označovaním pracovného miesta sa vykonávajú, ak je to možné, v čase menšej intenzity cestnej premávky;
- všetky prvky organizácie dopravy - ZDZ, VDZ, DZ a CSS, ktoré sú potrebné na zabezpečenie pracovného miesta, sa inštalujú v čase, ktorý zodpovedá určenému termínu cestným správnym orgánom. Ak sa zmena organizácie dopravy vykoná v predstihu, musí byť jej platnosť vhodným spôsobom (napr. zakrytím značiek) zrušená do času začatia práce;
- práce na pracovnom mieste môžu začať až po umiestnení všetkých dopravných značiek, DG, CSS a DZ;
- je nevyhnutné koordinovať vykonávanie zmeny organizácie dopravy, najmä s ohľadom na zmenu prednosti v jazde v križovatkách, zmenu smerového vedenia a pod., prípadne požiadať o súčinnosť Policajný zbor SR;
- obmedzenia, ktoré majú význam len v čase vykonávania prác, pokiaľ tak určil cestný správny orgán, musia byť mimo tohto času zrušené zakrytím, preškrtnutím alebo odstránením;
- v súlade s postupom prác musí byť zodpovedajúcim spôsobom vykonaná aktualizácia organizácie dopravy a po ukončení prác musí byť premávka v čo najkratšom čase obnovená v pôvodnom rozsahu;
- cestný správny orgán vo svojom rozhodnutí uvedie organizáciu zodpovednú za vykonanie zmeny organizácie dopravy a jej funkčnosť po celú dobu trvania obmedzení;

- je nevyhnutné v pravidelných časových intervaloch vykonávať kontrolu a údržbu všetkých prvkov schválenej organizácie dopravy, pri strate alebo poškodení zabezpečiť ich neodkladné doplnenie alebo výmenu;
- umiestnenie prvkov organizácie dopravy je potrebné vykonať tak, aby ho prichádzajúci vodiči včas a zreteľne videli a aby nedošlo k zámene významu s trvalou úpravou;
- ak je pracovné miesto nebezpečné pre účastníkov cestnej premávky, musia sa používať na zaistenie jeho bezpečnosti ochranné zariadenia uvedené v týchto TP, v oblasti pracovného miesta sa z hľadiska bezpečnosti neumiestňujú reklamy.

3.2 Návrh organizácie dopravy (dopravno-inžinierske opatrenia)

Premávka na D, RC, cestách I., II., III. triedy a miestnych komunikáciách sa môže na určitý čas čiastočne alebo úplne uzatvoriť, prípadne sa môže nariadiť obchádzka alebo odklon, ak to vyžadujú nevyhnutné verejné záujmy, najmä záujmy bezpečnosti dopravy alebo záujmy stavby, údržby alebo ochrany D, cesty alebo miestnej komunikácie. O uzávierke, obchádzke a odklone rozhoduje cestný správny orgán po dohode s dopravným inšpektorátom.

Cestný správny orgán je však povinný postarať sa o to, aby uzávierka, obchádzka alebo odklon boli vždy obmedzené, pokiaľ možno na čo najkratší čas, a aby boli riadne technicky zabezpečené a čo najvýhodnejšie.

Súčasťou predkladaných žiadostí na cestný správny orgán je aj návrh vedenia dopravy pri navrhovaných obmedzeniach a taktiež návrh vyznačenia pracovného miesta.

Cestný správny orgán rozhodne či návrh predkladanej zmeny organizácie dopravy v závislosti na význame komunikácie a rozsahu obmedzení musí mať náležitosti projektu, ktorý vypracuje osoba s príslušným oprávnením.

Textová časť návrhu obsahuje najmä tieto údaje:

- popis a dopravnú charakteristiku (intenzita premávky a pod.) PK, na ktorej je navrhované vykonať práce;
- rozsah obmedzení a ich časovú náročnosť pri vytvorení pracovného miesta;
- popis existujúcej organizácie dopravy v danej oblasti;
- navrhovaný spôsob vedenia dopravy;
- súpis a popis použitých prvkov dopravné značky, DZ a svetelná signalizácia, ktoré sa použijú na označenie pracovného miesta, rozmery, kvalitatívne vlastnosti;
- osobitné opatrenia, napr. návrh časového ohraňovania obmedzení vyplývajúcich z prenosných dopravných značiek (sezónne prerušenie prác a pod.);
- návrh obchádzkovej trasy, s uvedením jej dĺžky, ak si to obmedzenie vyžaduje;
- návrh opatrení pre vedenie dopravy po obchádzkovej trase;
- organizáciu zodpovednú za funkčnosť použitých ZDZ, VDZ, DG, DZ a za ich údržbu.

Grafická časť návrhu obsahuje najmä:

- vykreslenie situácie v oblasti pracovného miesta so zakreslením existujúceho stavebného stavu, pri rekonštrukciách, novostavbách v nevyhnutnom rozsahu aj výhľadový stavebný stav PK, pre ktorý sa prispôbuje počas realizácie výstavby organizácia dopravy, ako aj súčastí a vybavenia komunikácie (najmä existujúca organizácia dopravy);
- návrh dopravnno-inžinierskych opatrení - vedenie dopravy, obmedzenia, s vykreslením všetkých navrhovaných prvkov prenosných ZDZ, VDZ, DG, DZ a CSS, ktoré vychádza primárne z obrazovej prílohy týchto TP – vzorové schémy, s prispôbením sa konkrétnej situácii;
- v prípade návrhu použitia automaticky pracujúcich alebo programovateľných svetelných signalizačných zariadení musí byť súčasťou aj príslušná DID (návrh signálneho plánu, usporiadanie fáz, očakávaný vplyv na plynulosť CP a pod.).

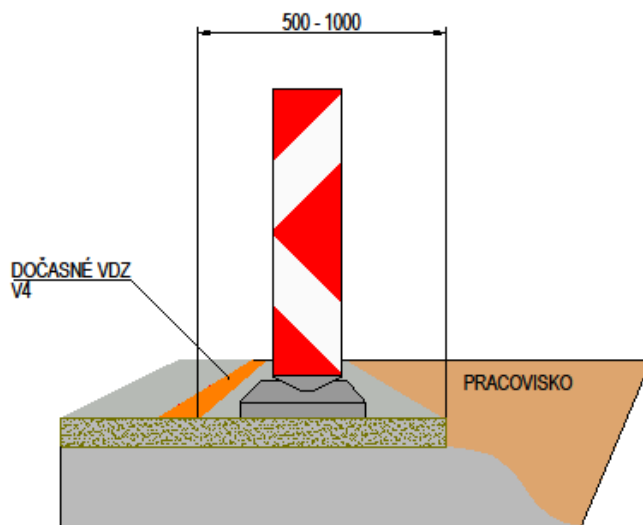
3.3 Vedenie dopravy v oblasti pracovného miesta

Vedenie dopravy (úprava premávky) v oblasti pracovného miesta vychádza z konkrétnych podmienok pracovného miesta, z miestnych pomerov, z priestorových možností, z charakteru a rozsahu prác, z doby trvania obmedzení, závisí od druhu PK, od jej intenzity premávky, od charakteru vykonávaných prác a miery ovplyvnenia bezpečnosti a plynulosti premávky.

Základné návrhy vedenia premávky v oblasti pracovného miesta na bezpečné vedenie dopravy sú v obrazovej prílohe týchto TP - vzorových schémach, ktoré je potrebné upraviť podľa konkrétnych miestnych podmienok a podľa jestvujúcej dopravnej situácie.

Min. vzdialenosť medzi vonkajším okrajom dočasnej vodiacej čiary č. V 4 a okrajom pracovného miesta je na D, RC a na cestách I. triedy (mimo obce) najmenej 1,000 m, na cestách II. a III. triedy a PK v obci je táto vzdialenosť najmenej 0,750 m, výnimočne, na komunikáciách v obci s najvyššou dovolenou rýchlosťou jazdy 30 km/h najmenej 0,500 m.

Poznámka 1: Tieto vzdialenosti sa nevzťahujú na pracovné miesta s určenou ochranou použitím dočasných zvodidiel.



Obrázok 1 Vzdialenosť medzi vonkajším okrajom dočasnej vodiacej čiary č. V4 a okrajom pracovného miesta (údaje uvedené v mm)

3.3.1 Dočasné jazdné pruhy, oddelenie protismerných dočasných jazdných pruhov

Pri zmene organizácii dopravy pre zachovanie plynulosti CP v oblasti pracovného miesta, pokiaľ je to možné, je potrebné zachovať počet jestvujúcich jazdných pruhov. Pre tento účel je vhodné na PK vyznačiť dočasné jazdné pruhy menšej šírky ako sa používajú v trvalom stave.

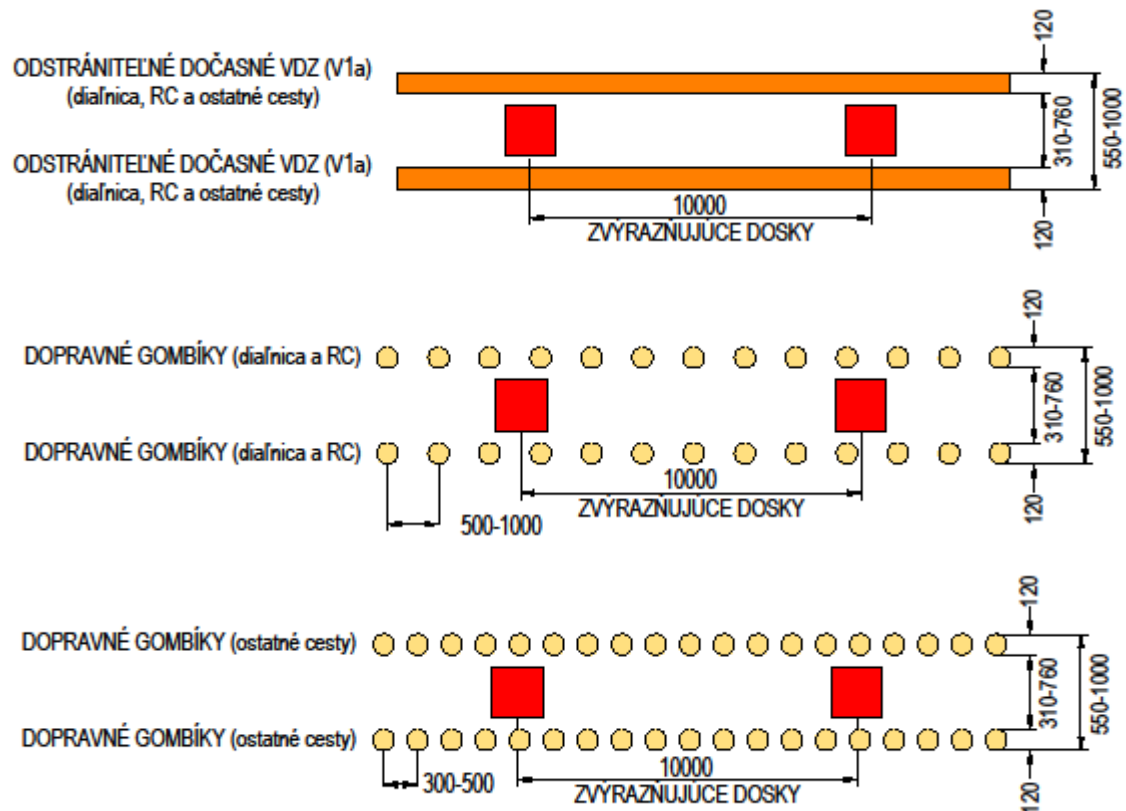
Na D a RC sa môže na vedenie dopravy využiť aj spevnená krajnica a vodiaci pruh. Ak nie je možné počet jazdných pruhov vzhľadom na konkrétne podmienky zachovať, treba premávku upraviť a usmerniť pomocou pozdĺžnych a priečnych uzáverok, riadením premávky alebo vytýčením obchádzky. Úprava sa zreteľne a jednoznačne označí dopravným značením.

Min. šírka dočasného jazdného pruhu v oblasti pracovného miesta na D a RC je 3,250 m. Dočasný jazdný pruh, ktorý je určený len na premávku vozidiel do šírky 2,000 m (údaj na ZDZ č. B 23 „Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých šírka presahuje vyznačenú hranicu“ [Z4]) má šírku najmenej 2,500 m, vo výnimočných prípadoch najmenej 2,200 m (údaj na ZDZ č. B 23 [Z4] je 1,8 m). Pri navrhovaní šírky dočasných jazdných pruhov sa šírky deliacich čiar pripočítavajú jednou polovicou ku každému z oboch priľahlých jazdných pruhov.

Min. šírka jazdného pruhu v oblasti pracovného miesta na ostatných PK je 2,750 m, v odôvodnených prípadoch môže byť 2,600 m, a to na krátkom (do 50,000 m) rovnom úseku. Jazdný pruh, ktorý je určený len na premávku vozidiel do šírky 2,000 m, môže mať výnimočne šírku 2,200 m (údaj na ZDZ č. B 23 [Z4] je 2,000 m). Zachovanie premávky v oboch smeroch je možné, ak zostávajúca šírka PK je 5,500 m, výnimočne na PK s malým dopravným zaťažením a s malým podielom ťažkej dopravy sa môže obojstranná premávka zachovať pri šírke PK 5,000 m.

Pri zmene organizácii dopravy je potrebné s ohľadom na vysokú dopravnú zaťaženosť úseku rešpektovať najmä na D a RC požiadavku zachovania identického počtu jazdných pruhov, čo často vytvára potrebu prevedenia dopravy, minimálne jedného jazdného pruhu do protismernej časti PK. Pri obojsmernom vedení premávky s využitím dočasných jazdných pruhov je potrebné v maximálnej miere využiť šírkové usporiadanie ako aj zaistiť bezpečnosť CP a zabrániť možnému prejazdu vozidiel do protismeru.

Minimálna požiadavka na oddelenie protismernej premávky je „dočasný deliaci pruh“ šírky 0,550 m vrátane vymedzenia jeho okrajov buď dočasným vodorovným značením č. V 1a (Pozdĺžna súvislá čiara šírky 0,120 m – 0,125 m) po oboch stranách deliaceho pásu alebo líniovým vodiacim zariadením Z 7c - dočasnými dopravnými gombíkmi šírky 0,120 m, ktoré sú osadené súmerne s pozdĺžnym odstupom 0,500 m – 1,000 m pre D a RC a 0,300 m – 0,500 m pre ostatné PK.



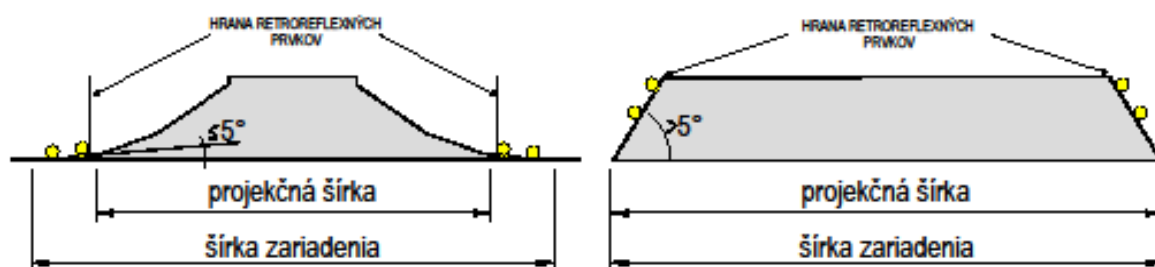
Obrázok 2 Dočasný deliaci pruh vymedzený dočasným VZD alebo DG (údaje uvedené v mm)

Pokiaľ je premávka vedená dvomi protismernými jazdnými pruhmi v jednom jazdnom páse D a RC je vhodné umiestniť os dočasného deliaceho pruhu do osi jazdného pásu určeného na obojsmernú premávku D resp. RC, čím sa dosiahne rovnocenné šírkové usporiadanie pre oba smery jazdy.

Pokiaľ je na súvislé oddelenie CP použité zariadenie, ktoré má opakovane umiestnené retroreflexné prvky s odrazovou plochou umiestnenou vo zvislej rovine, takéto zariadenie plní aj funkciu vodiaceho zariadenia, napr. vodiaci prah s vodiacou koľajnicou v žltom farebnom prevedení, dočasné zvodidlo.

Pri súvislom oddelení protismernej premávky s použitím zariadení s opakovaným umiestnením reflexných prvkov vo zvislej rovine je možné upustiť od použitia vymedzenia šírky dočasného deliaceho pruhu dočasným VDZ (Pozdĺžna súvislá čiara) resp. od vymedzenia jeho okrajov dočasnými DG, nesmie však dôjsť k prekročeniu uvažovanej šírky dočasného deliaceho pásu. V stiesnených pomeroch projekčná šírka navrhovaného zariadenia nesmie prekročiť 0,300 m, pokiaľ sa po jeho okrajoch aplikuje VDZ, pokiaľ sa VDZ po obvode dočasného deliaceho pásu nemusí aplikovať, nesmie byť pracovná šírka zariadenia väčšia ako 0,400 m (obrázok 2 týchto TP).

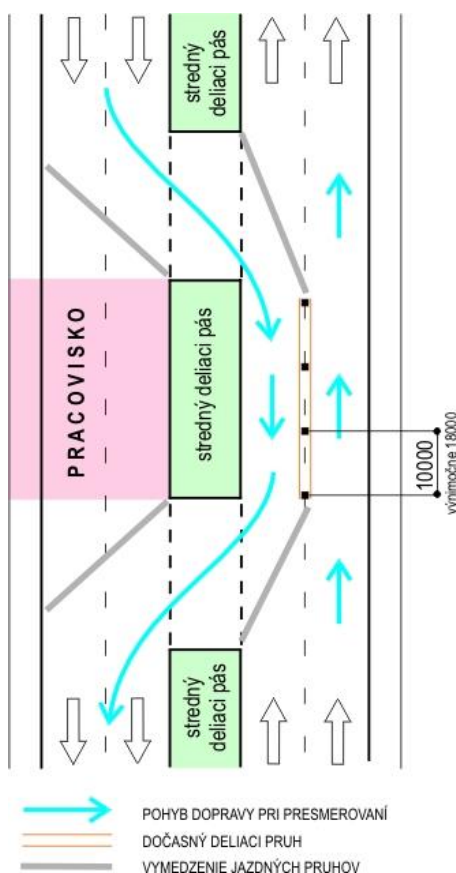
Projekčná šírka je šírka zariadenia po miesto na okraji zariadenia, kde ešte môže bezpečne prejsť vozidlo (kde môže bezpečne zasiahnuť vonkajší okraj pneumatiky vozidla do zariadenia), v danom mieste musí mať zariadenie sklon $\leq 5^\circ$ (obrázok 3 týchto TP).



Obrázok 3 Šírka zariadenia a projekčná šírka

Pri presmerovaní premávky do protismernej časti D a RC sa postupuje nasledovne:

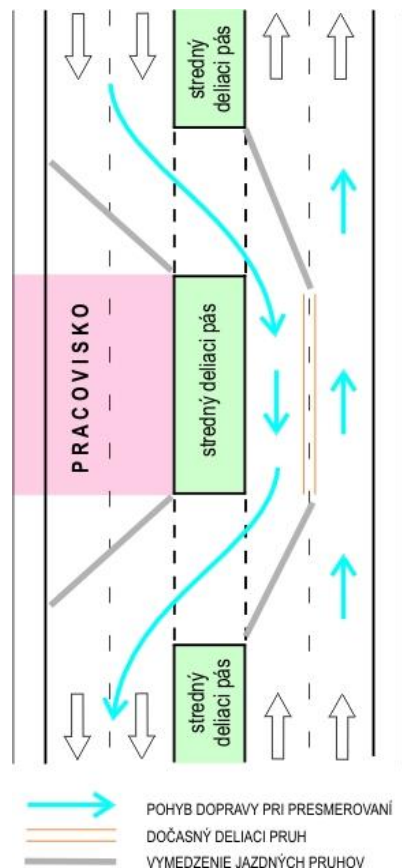
- **1A/ Oddelenie protismernej premávky s dvomi protismernými dočasnými jazdnými pruhmi v jednom jazdnom páse D, RC (nižšia intenzita, krátky obojsmerný úsek, doba opatrení do 14 dní):**
 - dovolená rýchlosť max. 60 km/h;
 - do osi dočasného deliaceho pruhu sa umiestni zvýrazňujúca doska – obojstranná vodiaca doska Z 4e, Z 4e so žltým podstavcom s reflexnými prvkami. Výnimočne obojstranná smerovacia doska Z 4b, Z 4b s podstavcom bez reflexných prvkov. Odstup zvýrazňujúcich dosiek je 10,000 m, výnimočne max. 18,000 m;
 - pre zníženie rizika čelného nárazu protiidúcich vozidiel je doporučené zvýšiť šírku dočasného deliaceho pruhu na 1,000 m.



Obrázok 4 Presmerovanie dopravy, vzor 1A/ (údaje uvedené v mm)

• **1B/ Oddelenie protismernej premávky s dvomi protismernými dočasnými jazdnými pruhmi v jednom jazdnom páse D, RC (vyššia intenzita):**

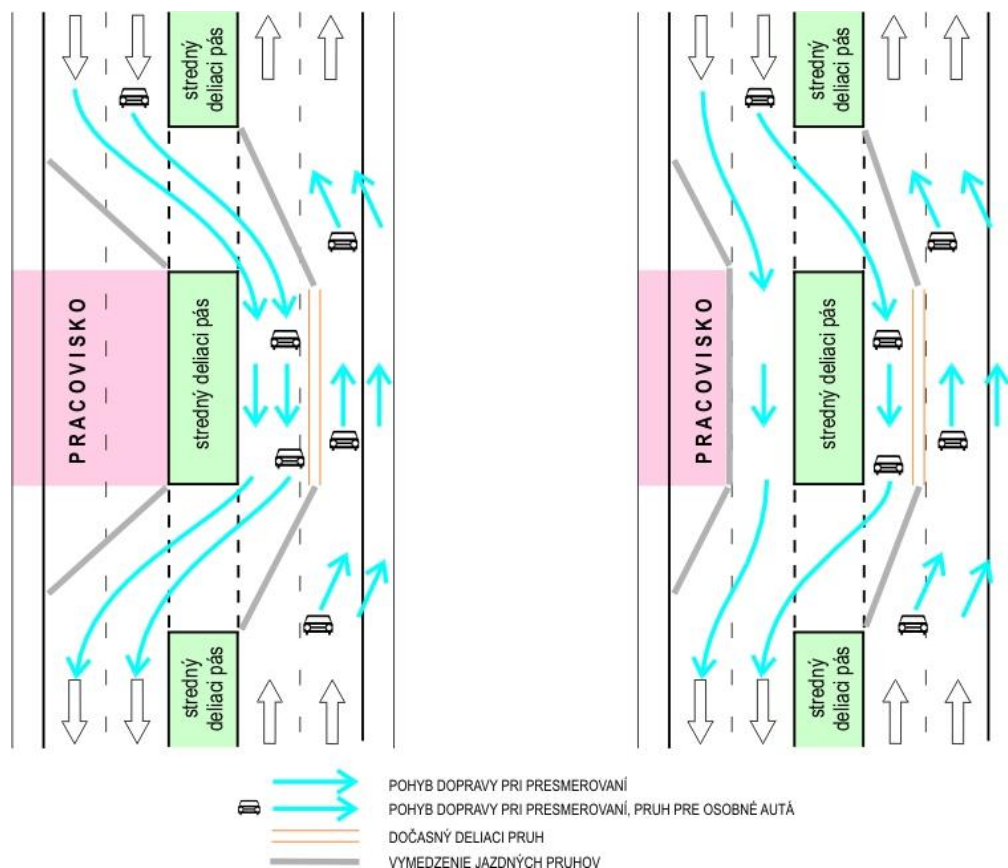
- dovolená rýchlosť max. 60 km/h;
- do osi dočasného deliaceho pruhu sa umiestni:
 - ⇒ vodiaci prah s vodiacou koľajnicou žltej farby s reflexnými prvkami vo zvislej rovine a obojstrannými vodiacími doskami Z 4e, Z 4e, odstup vodiacich dosiek je 10,000 m, max. 18,000 m;
 - ⇒ dočasné zvodidlo s reflexnými prvkami vo zvislej rovine. Pokiaľ sa použije dočasné zvodidlo s úrovňou zadržania T3 s dynamickým priehybom max. 0,500 m, môže byť rýchlosť jazdy zvýšená na max. 80 km/h;
- pri použití zariadení bez požadovanej úrovne zadržania pre zníženie rizika čelného nárazu protiídúcich vozidiel je doporučené zvýšiť šírku dočasného deliaceho pruhu na 1,000 m.



Obrázok 5 Presmerovanie dopravy, vzor 1B/

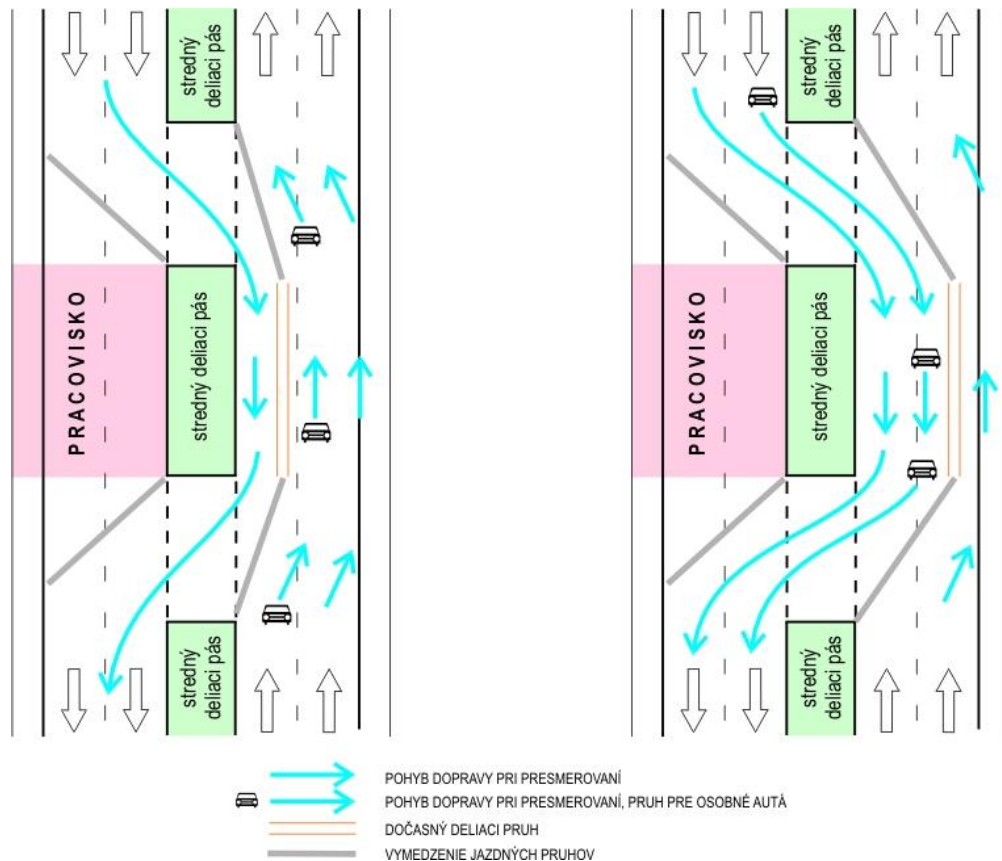
• **2A/ Oddelenie protismernej premávky s viac ako dvomi protismernými dočasnými jazdnými pruhmi v jednom jazdnom páse D, RC (vysoká intenzita):**

- príľahlé protismerné pruhy sú určené len pre osobné vozidlá (vymedzením šírky na prenosnej ZDZ);
- dovolená rýchlosť max. 60 km/h;
- šírka dočasného deliaceho pruhu max. 0,550 m;
- do osi dočasného deliaceho pruhu sa umiestni dočasné zvodidlo s reflexnými prvkami vo zvislej rovine. Pokiaľ sa použije dočasné zvodidlo s úrovňou zadržania H1 s dynamickým priehybom max. 1,000 m, môže byť rýchlosť jazdy zvýšená na max. 80 km/h;
- pokiaľ zariadenie určené na oddelenie protismernej premávky nahrádza aj vymedzenie dočasného deliaceho pruhu, môže byť jeho pracovná šírka 0,400 m.



Obrázok 6 Presmerovanie dopravy, vzor 2A/

- **2B/ Oddelenie protismernej premávky s viac ako dvomi protismernými dočasnými jazdnými pruhmi v jednom jazdnom páse D, RC (vysoká intenzita):**
 - jeden alebo oba priľahlé protismerné pruhy sú určené pre všetky vozidlá (pruh bez vymedzenia šírky na prenosnej ZDZ);
 - dovolená rýchlosť max. 60 km/h;
 - šírka dočasného deliaceho pruhu max. 0,550 m;
 - do osi dočasného deliaceho pruhu sa umiestni dočasné zvodidlo s reflexnými prvkami vo zvislej rovine. Pokiaľ sa použije dočasné zvodidlo s úrovňou zadržania H1 s dynamickým priehybom max. 1,000 m, môže byť rýchlosť jazdy zvýšená na 80 km/h;
 - pokiaľ zariadenie určené na oddelenie protismernej premávky nahrádza aj vymedzenie dočasného deliaceho pruhu, môže byť jeho pracovná šírka 0,400 m.



Obrázok 7 Presmerovanie dopravy, vzor 2B/

Poznámka 2: pre ostatné cesty platí riešenie 1A/.

3.3.2 Rýchlosť jazdy

V oblasti pracovného miesta sa spravidla určí nižšia hranica všeobecne platnej najvyššej dovolenej rýchlosti. Rýchlosť sa znižuje z dôvodu zníženia počtu alebo zúženia jazdných pruhov, usmernenia premávky v oblasti pracovného miesta, presmerovania premávky na obchádzku, nedostatočného rozhľadu kvôli pracovnému miestu, nevyhovujúceho povrchu PK v dôsledku stavebných prác na pracovnom mieste a ochrany osôb pohybujúcich sa na PK.

Obmedzenie rýchlosti závisí od konkrétnych podmienok a miery ovplyvnenia situácie dopravy. V prípadoch, ak je potrebné vzhľadom na pracovné miesto určiť hranicu najvyššej dovolenej rýchlosti odlišnej od stanovených pravidiel cestnej premávky, použijú sa na jej označenie ZDZ. Ak sa na úseku, v ktorom sa nachádza pracovné miesto, určí výrazne nižšia hodnota najvyššie dovolenej rýchlosti, ako bola v predchádzajúcom úseku, rýchlosť sa neznižuje naraz, ale postupne, spravidla po 20 km/h, najviac po 30 km/h. Pri znižovaní rýchlosti mimo obce sa ako prvá umiestňuje ZDZ „Najvyššia dovolená rýchlosť jazdy“ s údajom 70, na D a RC s údajom 100. Najnižšia hranica najvyššej dovolenej rýchlosti na verejne prístupných PK je 30 km/h, v odôvodnených prípadoch (napr. provizórne premostenia) aj nižšie.

V záujme zachovania plynulosti premávky v oblasti pracovného miesta sa majú vytvoriť také podmienky, aby sa mohla na D a RC dodržať najvyššia povolená rýchlosť 60 km/h a na ostatných PK 40 km/h.

3.3.3 Striedavá premávka

Striedavá premávka v oblasti pracovného miesta sa uplatňuje vtedy, ak sa má zachovať premávka v oboch smeroch a k dispozícii je len jeden jazdný pruh, resp. PK má šírku < 5,500 m. Vodiči na takomto úseku, ktorý nepresahuje dĺžku 30 m rešpektujú všeobecnú úpravu pravidiel alebo sa upraví prednosť v jazde ZDZ a to značkami č. P 10 „Prednosť protiídúcich vozidiel“ a č. P 11 „Prednosť pred protiídúcimi vozidlami“ (podľa [Z4]). Takáto úprava je vhodná na komunikáciách s nízkou intenzitou

premávky, pokiaľ ide o krátky, prehľadný úsek cesty, s dohľadom na protiídúce vozidlá, bez enormného pozdĺžneho sklonu, dĺžky max. 50,000 m a taktiež na PK, kde nie je prevádzka koľajových vozidiel. V prípade, že nie sú splnené vyššie uvedené podmienky je potrebné riadiť premávku pomocou svetelnej signalizácie. Ak by bola ohrozená bezpečnosť cestnej premávky sú osoby vykonávajúce prácu na ceste, označené vo viditeľnom bezpečnostnom odeve, oprávnené dávať pokyny na zastavenie vozidiel.

3.3.4 Obchádzka

Obchádzka sa vyznačuje pre všetky alebo pre niektoré druhy vozidiel, ktoré majú v dôsledku zriadenia pracovného miesta zakázaný vjazd na toto miesto PK. Obchádzka sa vedie po PK, ktorá vyhovuje intenzite a druhu odklonenej dopravy. Podľa konkrétnych podmienok, druhu uzatvorenej PK, doby trvania uzávierky a pod. sa často mení aj úprava premávky na PK, po ktorej je obchádzka vedená. Obchádzka sa musí vyznačiť s takým predstihom, aby účastníci premávky mali možnosť včas sa prispôbiť zmenenej dopravnej situácii. Priebeh obchádzky je jednoznačne vyznačený dopravnými značkami. Na obchádzkovej trase môže byť zmenená prednosť v jazde alebo prechodne obmedzená rýchlosť jazdy. Musí sa brať do úvahy požiadavka na bezpečnosť chodcov (zriaďovanie náhradných chodníkov, náhradných zastávok MHD, nových priechodov pre chodcov, riadených prechodov, nadchodov a pod.), najmä ak sa obchádzka vedie obytnou zástavbou, v blízkosti školy, nemocnice a pod. Ak sa na obchádzke nachádzajú aj svetelné signály, je potrebné preveriť ich signálny plán a v prípade potreby ho prispôbiť dočasne zmenenému charakteru premávky.

3.3.5 Priečna a pozdĺžna uzávierka

Priečna uzávierka sa na PK vyznačuje zariadeniami pre uzávierku, najčastejšie smerovacími doskami, zábranami, dopravnými kužeľmi, vodiacími tabuľami. Zariadenia sa umiestnia tak, že postupne usmerňujú svojou polohou ako aj sklonom a smerom šípky premávku do voľného jazdného pruhu, aby zmena smeru jazdy bola čo najplynulejšia. Pozdĺžna uzávierka sa vyznačuje spravidla uzávierkovými zariadeniami umiestnenými za sebou (kužeľe, smerovacie dosky) alebo vedľa seba (zábrany).

3.3.6 Krátkodobé pracovné miesto

Krátkodobé pracovné miesto sa pre operatívnosť zásahu na D a na RC označuje prednostne zariadeniami predbežnej výstrahy, pozdĺžna uzávera je tvorená dopravnými kužeľmi, vodiacími doskami a na priečnu uzávierku sa používajú pojazdné uzávierkové tabule (§7, odst.3, písmeno c podľa [Z4]) typu I. Medzi pojazdnou uzávierkovou tabuľou a pracovným vozidlom (strojom) sa udržiava vzdialenosť 50,000 m – 80,000 m.

Pre zvýšenie pasívnej bezpečnosti sa na D a RC odporúča používať pojazdné uzávierkové tabule s tlmičmi nárazu.

Krátkodobé pracovné miesta na ostatných PK sa označujú zariadeniami predbežnej výstrahy, prenosnými ZDZ, dopravnými kužeľmi, pracovnými vozidlami alebo pojazdnými uzávierkovými tabuľami typu II podľa [Z4].

Krátkodobé pracovné miesto na chodníkoch a komunikáciách pre cyklistov sa označujú dopravnými kužeľmi.

3.4 Dopravné značky

Vyobrazenie a tvary prenosných ZDZ a dočasných VDZ musia zodpovedať príslušným technickým normám ako aj prílohe č.1 [Z4], ktorá zároveň upravuje aj spôsob použitia jednotlivých dopravných značiek. Použité ZDZ, DZ a VDZ v CP musia byť včas viditeľné z dostatočnej vzdialenosti a počas celej doby použitia musia poskytovať úplný a jednoznačný výklad.

Prenosné dopravné značky sú nadradené trvalým dopravným značkám. Dočasná VDZ je retroreflexná VDZ oranžovej farby aplikovaná na účely prechodného vedenia dopravy pri dočasnej zmene organizácie miestnej úpravy cestnej premávky; je nadradená trvalej VDZ.

3.4.1 Prenosné ZDZ

Význam ZDZ môže byť zvýraznený použitím výstražného prerušovaného žltého svetla. Na zdôraznenie významu a zlepšenie viditeľnosti alebo ak si to vyžaduje bezpečnosť a plynulosť CP možno ZDZ umiestniť:

- na smerovo rozdelenej ceste opakované i pri ľavom okraji cesty približne na rovnakej úrovni oproti sebe, na D a RC je takéto umiestnenie ZDZ povinné, ak je to technicky možné,
- na žltozelený fluorescenčný podklad; pri ZDZ č. P 1 „Daj prednosť v jazde!“ a č. P 2 „Stoj, daj prednosť v jazde!“ podľa [Z4] sa nesmie zmeniť tvar príslušnej ZDZ, predná strana ostatných ZDZ sa môže symetricky umiestniť na žltozelený fluorescenčný podklad tvaru pravouholníka. Farebné vyhotovenie ZDZ, ktoré sú na žltozelenom fluorescenčom podklade, nesmie byť odlišné od vyobrazenia v prílohe č. 1 [Z4].

3.4.1.1 Rozmery prenosných ZDZ

Rozmery ZDZ určuje STN 01 8020. Na dočasné dopravné značenie PK sa na D a RC smú používať ZDZ len zväčšenej veľkosti. V mieste, kde je zúžený stredný deliaci pás s obojstranným betónovým zvodidlom, môžu byť použité i značky základnej veľkosti. Na ostatných cestách sa používajú prenosné ZDZ základnej veľkosti. Na zabezpečenie jedného pracoviska sa používajú prenosné ZDZ rovnakej veľkosti.

3.4.1.2 Kvalitatívne požiadavky na prenosné ZDZ

Na označenie pracovných miest je možné použiť len značky v celoreflexnom vyhotovení, pričom značka musí byť vyhotovená z materiálov rovnakej triedy reflexnosti a chromatickosti. Prenosné ZDZ musia byť vyhotovené z retroreflexnej fólie pre D, RC a cesty I. triedy triedy RA2, kolority zodpovedajú triede CR2 podľa STN EN 12899-1. Pre ostatné cesty min. RA1, resp. CR1 podľa STN EN 12899-1. Značky nesmú byť prederavené a musia mať ochranný okraj po celom obvode (pasívna bezpečnosť – pre vysoké riziko poranenia nesmú byť prenosné ZDZ bez ochranného okraja). ZDZ č. A 4a, č. A 4b, č. A 4c, č. A 5, č. A 7, č. A 8, č. A 11, č. A 12, č. A 19, č. A 21, č. A 23 a č. A 34 podľa [Z4] majú podkladovú dosku zo žltej retroreflexnej fólie, taktiež prenosné ZDZ č. C 20 až č. C 23b a č. C 25 až č. C 30 podľa [Z4] majú podkladovú dosku zo žltej retroreflexnej fólie. Šípky (symboly) a kontrastný prúžok sú čierne.

3.4.1.3 Umiestňovanie prenosných zvislých dopravných značiek

Prenosné ZDZ sa umiestňujú na pravom okraji PK, pri viacerých pruhoch v jednom smere obojstranne. ZDZ sa umiestňujú približne kolmo na smer premávky. V prípade, ak pracovné miesto na D alebo RC presahuje 2000 m je potrebné vykonať opakovania obmedzení vyjadrených prenosným ZDZ v intervale 500 m – 1000 m, pre ostatné cesty ak pracovné miesto presahuje 500,000 m je potrebné vykonať opakovania obmedzení vyjadrených prenosným ZDZ v intervale 200,000 m až 250,000 m. ZDZ č. A 19a č. B 31a možno umiestniť spoločne v jednom paneli vyhotovenom na žltej ploche

Bočné umiestnenie – vzdialenosť bližšieho okraja prenosnej ZDZ od okraja jazdného alebo dočasného jazdného pruhu je 0,300 m – 2,000 m.

Výškové umiestnenie – výška spodného okraja najnižšej prenosnej ZDZ od úrovne vozovky je spravidla 1,000 m, výnimočne 0,600 m. Citlivo je potrebné riešiť umiestnenie prenosných ZDZ v miestach kolízie s pešou a cyklistickou dopravou.

Prenosné ZDZ je zakázané umiestňovať na podstavec, ktorý môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť CP, napríklad sa nesmú používať betónové prefabrikáty alebo pneumatiky vyplnené betónom. Stĺpik alebo iná nosná konštrukcia, na ktorých sú umiestnené zvislé prenosné dopravné značky, musia byť zreteľne označené a to striedavo priečnymi červenými a bielymi pruhmi; červeno-biela úprava obsahuje najmenej dva biele a dva červené pruhy, z ktorých vždy musí byť najmenej jeden biely a jeden červený v retroreflexnej úprave. ZDZ možno upevniť na jednom stĺpiku alebo na inej nosnej konštrukcii v maximálnom počte najviac dve dopravné značky základného rozmeru. Značky zväčšeného rozmeru z dôvodu stability musia byť umiestnené samostatne. Na jednej nosnej konštrukcii možno umiestniť iba ZDZ v rovnakej veľkosti a nemožno kombinovať ZDZ rôzneho vyhotovenia, ako je napríklad rôzna úroveň retroreflexnej úpravy alebo retroreflexné a neretroreflexné, alebo presvetlené ZDZ.

Na označovanie pracovného miesta na PK sa používajú najmä tieto ZDZ podľa prílohy č. 1 [Z4]:

VÝSTRAŽNÉ ZDZ

Zúžená vozovka z oboch strán (č. A 4a)

Značka Zúžená vozovka z oboch strán (č. A 4a) upozorňuje na miesto, kde sa vozovka zužuje z oboch strán v smere jazdy vodiča, napríklad zúženým miestom môže byť stavebný záber, podjazd, most a podobne. V prípade potreby možno k značke č. A 4a doplniť značku č. B 31a alebo č. B 29a alebo č. B 30a, ktorá sa umiestni nad značku č. A 4a alebo dodatkovú tabuľku č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k predmetnému miestu.



Obrázok 8 DZ č. A 4a

Zúžená vozovka sprava resp. zľava (č. A 4b resp. č. A 4c)

Značky Zúžená vozovka sprava (č. A 4b) a Zúžená vozovka zľava (č. A 4c) upozorňujú na miesto, kde sa vozovka zužuje len z jednej strany v smere jazdy vodiča. Zásady pre použitie a umiestnenie značiek č. A 4b a č. A 4c sú rovnaké ako pre značku č. A 4a.



Obrázok 9 DZ č. A 4b, A 4c

Nerovnosť vozovky (č. A 5)

Značka Nerovnosť vozovky (č. A 5) upozorňuje na priečne alebo pozdĺžne nerovnosti povrchu vozovky, napríklad výtlky, výmole, vyjazdené koľaje a podobne. V prípade potreby možno k značke č. A 5 doplniť značku č. B 31a, ktorá sa umiestni nad značku č. A 5 alebo značku č. IP 10, ktorá sa umiestni pod značku č. A 5 alebo príslušnú dodatkovú tabuľku.



Obrázok 10 DZ č. A 5

Svetelné signály (č. A 12)

Značka Svetelné signály (č. A 12) upozorňuje na miesto cesty, kde je premávka riadená svetelnými signálmi, ktoré by inak vodič neočakával alebo ktoré nie sú z dostatočnej vzdialenosti viditeľné. Značku č. A 12 možno použiť v kombinácii s dodatkovou tabuľkou č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k miestu alebo s dodatkovou tabuľkou č. E 12 s vhodným textom.



Obrázok 11 DZ č. A 12

Chodci (č. A 14)

Značka Chodci (č. A 14) upozorňuje na miesto alebo na úsek cesty, na ktorej je zvýšený pohyb chodcov, napríklad v blízkosti závodov, domovov dôchodcov a podobne. Značka č. A 14 umiestnená mimo obce je doplnená vždy o značku č. B 31a alebo č. B 29a, ktorá sa umiestni nad značku č. A 14 alebo o dodatkovú tabuľku č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k predmetnému miestu.



Obrázok 12 DZ č. A 14

Práca (č. A 19)

Značka Práca (č. A 19) upozorňuje na prácu na ceste, prípadne na jej súčiastiach, ktorá by mohla ohroziť bezpečnosť cestnej premávky alebo pri ktorej by mohli byť ohrození pracovníci, ktorí túto činnosť vykonávajú. V prípade potreby možno k značke č. A 19 doplniť značku č. B 31a alebo č. B 29a, ktorá sa umiestni nad značku č. A 19 alebo dodatkové tabuľky č. E 4 alebo č. E 7. Značku č. A 19 možno použiť aj ako značku predbežnú spolu s dodatkovou tabuľkou č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k predmetnému miestu.



Obrázok 13 DZ č. A 19

Obojsmerná premávka (č. A 21)

Značka Obojsmerná premávka (č. A 21) upozorňuje na úsek cesty, kde je na rozdiel od predchádzajúceho úseku dočasná alebo trvalá premávka v oboch smeroch, na konci takého úseku sa používa značka č. IP 3b. Značka č. A 21 sa používa aj pri skončení smerového rozdelenia cesty a možno ju použiť aj ako predbežnú značku v kombinácii s dodatkovou tabuľkou č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k predmetnému miestu.



Obrázok 14 DZ č. A 21

Kolóny (č. A 23)

Značka Kolóny (č. A 23) upozorňuje na úsek cesty, kde sa vytvára kolóna vozidiel resp. rad pohybujúcich sa vozidiel v jednej stope za sebou (v jazdnom pruhu) alebo vedľa seba rovnakým smerom najmä pri veľkej intenzite cestnej premávky, napríklad v dlhých stúpaniach na horských priechodoch alebo ako následok dopravnej nehody alebo práce na ceste a podobne. V prípade potreby možno značku č. A 23 doplniť o dodatkovú tabuľku č. E 4 alebo ju použiť aj ako značku predbežnú spolu s dodatkovou tabuľkou č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k predmetnému miestu alebo ju vyobraziť na zariadení č. Z 11a alebo č. Z 11b.



Obrázok 15 DZ č. A 23

Iné nebezpečenstvo (č. A 34):

Značka Iné nebezpečenstvo (č. A 34) upozorňuje na iné nebezpečné miesta ako na tie, ktoré možno označiť inou značkou. Značka č. A 34 musí obsahovať údaj o aký, konkrétny druh nebezpečenstva sa jedná, najmä vyznačením na dodatkovej tabuľke č. E 12 vhodným symbolom alebo nápisom.



Obrázok 16 DZ č. A 34

ZNAČKY UPRAVUJÚCE PREDNOSŤ

Daj prednosť v jazde! (č. P 1)

Značka č. P 1 sa umiestňuje pred hranicou križovatky, ale môže sa použiť na úpravu prednosti v jazde aj vo vnútri väčšej alebo zložitejšej križovatky alebo ju možno použiť na mieste, kde je potrebné vodičovi prikázať, zopakovať alebo zdôrazniť povinnosť dať prednosť v jazde. Ak je na úpravu prednosti v jazde cez križovatku použitá značka č. P 1, musí byť na hlavnej ceste v obci umiestnená značka č. P 8 a mimo obce najmä značka č. P 5 alebo č. P 6. Značku č. P 1 možno použiť ako značku

predbežnú spolu s dodatkovou tabuľkou č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k predmetnému miestu.



Obrázok 17 DZ č. P 1

Stoj, daj prednosť v jazde! (č. P 2)

Značka č. P 2 sa umiestňuje pred hranicou križovatky, ale môže sa použiť na úpravu prednosti v jazde aj vo vnútri väčšej alebo zložitejšej križovatky alebo ju možno použiť na mieste, kde je potrebné vodičovi prikázať, zopakovať alebo zdôrazniť povinnosť dať prednosť v jazde. Ak je na úpravu prednosti v jazde cez križovatku použitá značka č. P 2, musí byť na hlavnej ceste v obci umiestnená značka č. P 8 a mimo obce najmä značka č. P 5 alebo č. P 6. Značku č. P 2 nemožno použiť ako značku predbežnú. V prípade potreby možno značku č. P 2 pred železničným priecestím kombinovať so značkami č. A 30a alebo č. A 30b, pričom sa umiestni pod tieto značky pre konkrétne železničné priecestie.



Obrázok 18 DZ č. P 2

Prednosť protiidúcich vozidiel (č. P 10)

Značku č. P 10 možno použiť iba v prípadoch, keď zúžený úsek je v celej dĺžke dostatočne prehľadný. Ako predbežná značka k značke č. P 10 sa používa značka č. A 4a, č. A 4b alebo č. A 4c s dodatkovou tabuľkou č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k predmetnému miestu.



Obrázok 19 DZ č. P 10

Prednosť pred protiidúcimi vozidlami (č. P 11)

Zásady použitia a umiestnenia značky č. P 11 sú rovnaké ako zásady použitia a umiestnenia značky č. P10.



Obrázok 20 DZ č. P 11

ZÁKAZOVÉ ZNAČKY

Zákaz vjazdu všetkých vozidiel v oboch smeroch (č. B 1)

Značka Zákaz vjazdu všetkých vozidiel v oboch smeroch (č. B 1) zakazuje vjazd všetkým druhom vozidiel v oboch smeroch jazdy.



Obrázok 21 DZ č. B 1

Zákaz vjazdu všetkých vozidiel (č. B 2)

Značka Zákaz vjazdu všetkých vozidiel (č. B 2) zakazuje vjazd všetkým druhom vozidiel z jedného smeru jazdy. Z opačného smeru sa umiestňuje značka č. IP 3a alebo č. IP 3b.



Obrázok 22 DZ č. B 2

Zákaz vjazdu nákladných automobilov (č. B 6)

Značka Zákaz vjazdu nákladných automobilov (č. B 6) zakazuje okrem vjazdu nákladných automobilov aj vjazd ťahača prívesu, ťahača návesu a špeciálnych automobilov odvodených od nákladného automobilu alebo od autobusu; nezakazuje vjazd obytným automobilom a nákladným automobilom s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3500 kg.



Obrázok 23 DZ č. B 6

Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých šírka presahuje vyznačenú hranicu (č. B 23)

Značka Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých šírka presahuje vyznačenú hranicu (č. B 23) zakazuje vjazd vozidlám, ktorých skutočná šírka presahuje vyznačenú hranicu, pričom rozhodujúca je okamžitá šírka vozidla vrátane nákladu.



Obrázok 24 DZ č. B 23

Zákaz odbočovania vpravo resp. vľavo (č. B 27a resp. č. B 27b)

Značka Zákaz odbočovania vpravo (č. B 27a) zakazuje odbočovanie vpravo a značka Zákaz odbočovania vľavo (č. B 27b) zakazuje odbočovanie vľavo napríklad na križovatke, na miesto mimo cesty, na poľnú cestu, lesnú cestu, cestičku pre cyklistov, do obytnej zóny alebo do pešej zóny. Značka č. B 27a alebo č. B 27b sa v prípadoch, ak sa zákaz vzťahuje pre prejazd križovatkou, ktorá je označená značkami č. P 1 až č. P 11, poprípade sú v kombinácii s dodatkovými tabuľkami s tvarom križovatky č. P12 až č. P 15 sa značka č. B 27a alebo č. B 27b umiestňuje pod tieto značky alebo dodatkové tabuľky s tvarom križovatky.



Obrázok 25 DZ č. B 27a, B 27b

Zákaz predchádzania (č. B 29a)

Značka Zákaz predchádzania (č. B 29a) zakazuje vodičovi predchádzať motorové vozidlo vľavo; motocykel bez postranného vozíka možno predchádzať.



Obrázok 26 DZ č. B 29a

Koniec zákazu predchádzania (č. B 29b)

Značka Koniec zákazu predchádzania (č. B 29b) končí platnosť obmedzenia vyznačeného značkou č. B29a, ak nie je skôr skončené inak.



Obrázok 27 DZ č. B 29b

Najvyššia dovolená rýchlosť (č. B 31a)

Značka Najvyššia dovolená rýchlosť (č. B 31a) zakazuje vodičovi prekročiť rýchlosť v kilometroch za hodinu vyznačenú číslom na značke; značka končí platnosť predchádzajúcej značky č. B 31a s iným údajom na značke, ak nie je skôr skončená inak. Značkou č. B 31a možno povoliť rýchlosť jazdy vyššiu, ako je všeobecne určená hranica pre najvyššie dovolené rýchlosti pre cesty v obci a mimo obce vyplývajúce z ustanovení zo všeobecnej úpravy pravidiel cestnej premávky.



Obrázok 28 DZ č. B 31a

Koniec najvyššej dovolenej rýchlosti (č. B 31b)

Značkou Koniec najvyššej dovolenej rýchlosti (č. B 31b) končí platnosť obmedzenia vyznačeného značkou č. B 31a, ak nie je skôr skončené inak. Na značke č. B 31b sa v takom prípade použije zodpádny významový symbol z použitej značky č. B 31a.



Obrázok 29 DZ č. B 31b

Povinnosť zastaviť vozidlo (č. B 38)

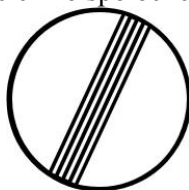
Značka Povinnosť zastaviť vozidlo (č. B 38) zakazuje pokračovať v jazde bez zastavenia vozidla na cestnom hraničnom priechode. V spodnej časti tejto značky sa uvádza preklad nápisu CLO v jazyku susedného štátu. Ak je namiesto nápisu CLO nápis STOP, značka zakazuje pokračovať v jazde bez zastavenia vozidla na mieste uvedenom v spodnej časti značky - napríklad polícia, kontrola a podobne.



Obrázok 30 DZ č. B 38

Koniec viacerých zákazov (č. B 39)

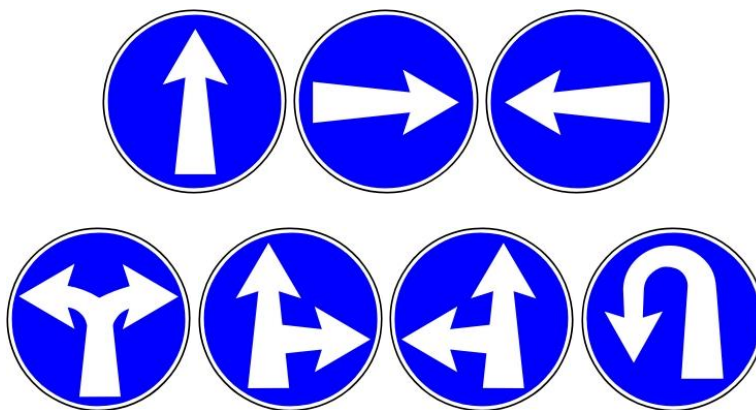
Značkou Koniec viacerých zákazov (č. B 39) končí platnosť značiek č. B 29a, č. B 30a, č. B 31a a č. C15, ak nie je skôr skončená inak. Ak sú použité najmenej dve z týchto značiek spoločne, umiestňuje sa na konci platnosti obmedzení vyplývajúcich zo spoločného použitia značiek.



Obrázok 31 DZ č. B 39

PRÍKAZOVÉ ZNAČKY**Prikázaný smer jazdy priamo (č. C 1 až č. C 5)**

Značky Prikázaný smer jazdy (č. C 1 až č. C 4c) a značka Prikázaný smer otáčania (č. C 5) prikazujú smer jazdy len v smere, ktorým šípka alebo šípky vyobrazené na príslušnej značke ukazujú, čím je zároveň vyjadrený zákaz jazdy iným smerom. Značky č. C 1 až č. C 4c a značka Prikázaný smer otáčania č. C 5 sa používajú najmä pred križovatkou. V prípadoch, keď sa príkaz značky č. C 1 až č. C 4c a č. C 5 vzťahuje pre prejazd križovatkou, ktorá je označená značkami č. P 1 až č. P 11, poprípade sú v kombinácii s dodatkovými tabuľkami s tvarom križovatky č. P 12 až č. P 15 sa značka č. C 1 až č. C 4 a č. C 5 umiestňuje pod tieto značky alebo dodatkové tabuľky s tvarom križovatky.



Obrázok 32 DZ č. C 1, C 2, C 3, C 4a, C 4b, C 4c a C5

Prikázaný smer jazdy obchádzania vpravo (č. C 6a)

Značka Prikázaný smer obchádzania vpravo (č. C 6a) prikazuje obchádzať ostrovček, prekážku a podobne len v smere vyznačenom šípkou na značke. Značka č. C 6a sa umiestňuje na začiatku dopravného ostrovčeka alebo pri pravom okraji prekážky na vozovke, prípadne pri pravom okraji pracovného stroja. Pri spoločnom použití značky č. C 6a s iným dopravným zariadením napríklad so zariadením č. Z 4a alebo č. Z 4b sa značka č. C 6a umiestni nad zariadenie č. Z 4a alebo č. Z 4b.



Obrázok 33 DZ č. C 6a

Prikázaný smer jazdy obchádzania vľavo (č. C 6b)

Značka Prikázaný smer obchádzania vľavo (č. C 6b) prikazuje obchádzať ostrovček, prekážku a podobne len v smere vyznačenom šípkou na značke. Zásady pre použitie a umiestnenie značiek č. C 6b sú rovnaké ako pre značku č. C 6a.



Obrázok 34 DZ č. C 6b

Prikázaný smer jazdy obchádzania vpravo a vľavo (č. C 6c)

Značka Prikázaný smer obchádzania vpravo alebo vľavo (č. C 6c) prikazuje obchádzať ostrovček, prekážku a podobne len v smere vyznačenom šípkami na značke. Zásady pre použitie a umiestnenie značiek č. C 6c sú rovnaké ako pre značku č. C 6a.



Obrázok 35 DZ č. C 6c

Chodník pre vyznačených užívateľov (č. C 12)

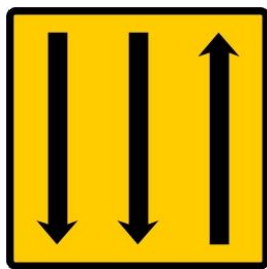
Značka Cestička pre vyznačených užívateľov (č. C 12) prikazuje vyobrazeným významovým symbolom vyznačeným užívateľom, napríklad chodcom a cyklistom, použiť v predmetnom smere takto označenú spoločnú cestičku alebo pruh. Cyklista pritom nesmie ohroziť chodca. Cestičku alebo pruh môže použiť aj osoba pohybujúca sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí vyznačených užívateľov. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie cestičky alebo pruhu zakázané. Značka č. C 12 sa umiestňuje na začiatku cestičky alebo pruhu, pričom cestičku alebo pruh možno súčasne vyznačiť v kombinácii s vodorovným vyobrazením významového symbol značky.



Obrázok 36 DZ č. C 12

Usporiadanie jazdných pruhov (č. C 20)

Značka Usporiadanie jazdných pruhov (č. C 20) označuje počet a usporiadanie jazdných pruhov v smere jazdy v nasledujúcom úseku cesty. V prípade potreby je možné na značke vyznačiť aj počet a usporiadanie jazdných pruhov v protismere jazdy. Značka sa umiestňuje v mieste, kde sa úprava počtu a usporiadanie jazdných pruhov začína.



Obrázok 37 DZ č. C 20

Usporiadanie jazdných pruhov (č. C 21)

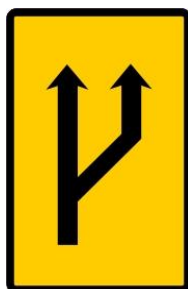
Značka Usporiadanie jazdných pruhov (č. C 21) označuje počet a usporiadanie jazdných pruhov v smere jazdy a zároveň označuje, ktorý z jazdných pruhov je priebežný; zodpovedá skutočnej dopravnej situácii na ceste.



Obrázok 38 DZ č. C 21

Zvýšenie počtu jazdných pruhov (č. C 22a)

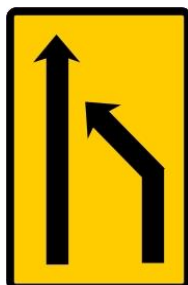
Značka Zvýšenie počtu jazdných pruhov (č. C 22a) označuje úsek cesty, kde dochádza, oproti predchádzajúcemu úseku, k zvýšeniu počtu jazdných pruhov v smere jazdy, a zároveň označuje, ktorý z jazdných pruhov je priebežný, a to najmä mimo obce. Značka sa vždy umiestňuje na začiatku rozširovacieho klina a zodpovedá skutočnej dopravnej situácii na ceste, počtu a usporiadaniu jazdných pruhov.



Obrázok 39 DZ č. C 22a

Zníženie počtu jazdných pruhov (č. C 22b)

Značka Zníženie počtu jazdných pruhov (č. C 22b) označuje úsek cesty, kde dochádza, oproti predchádzajúcemu úseku, k zníženiu počtu jazdných pruhov v smere jazdy, a zároveň označuje, ktorý z jazdných pruhov je priebežný, ako aj jazdný pruh určený na zaraďovanie do priebežného pruhu. Značka sa používa aj na označenie konca samostatného jazdného pruhu pre pomalé vozidlá. Zhotovenie značky zodpovedá skutočnej dopravnej situácii na ceste, počtu a usporiadaniu jazdných pruhov a umiestňuje sa na začiatku výjazdového klina.



Obrázok 40 DZ č. C 22b

Obmedzenie v jazdných pruhoch (č. C 23a)

Značka Obmedzenie v jazdných pruhoch (č. C 23a) vyznačuje obmedzenie platné v príslušnom jazdnom pruhu v smere jazdy s použitím symbolu značky z príslušnej skupiny zákazových alebo

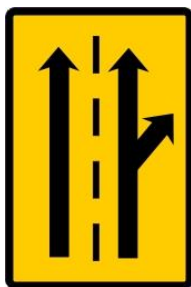
príkazových značiek. Vyjadrenie počtu a usporiadania jazdných pruhov na značke č. C 23a zodpovedá skutočnej dopravnej situácii na ceste. Zákaz alebo obmedzenie, ktoré sa týka odbočujúcej cesty, možno vyznačiť obmedzením v príslušnom jazdnom pruhu pre zarad'ovanie pred križovatkou. V prípade, že obmedzenie v jazdnom pruhu pokračuje aj za križovatkou, je potrebné príslušnú značku zopakovať. Značky č. C 23a sa umiestňujú v mieste, kde sa obmedzenie v jazdnom pruhu začína. Ak sa úsek platnosti obmedzenia končí mimo križovatky a ak nie je skôr skončený inak, platnosť obmedzenia v jazdných pruhoch sa končí umiestnením príslušnej značky, ktorá vyjadruje počet a usporiadanie jazdných pruhov zodpovedajúce skutočnej dopravnej situácii na ceste, počtu a usporiadaniu jazdných pruhov a ktorá už neobsahuje symbol zákazovej alebo príkazovej značky.



Obrázok 41 DZ č. C 23a

Radenie jazdných pruhov pred križovatkou (č. C 25)

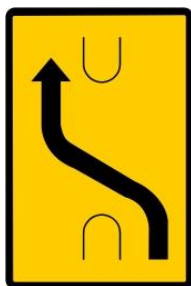
Značka Radenie jazdných pruhov pred križovatkou (č. C 25) označuje spôsob radenia do jazdných pruhov a určený smer jazdy cez križovátku v súlade s príslušnými vodorovnými značkami a zodpovedá skutočnej dopravnej situácii na ceste; značkou možno vyznačiť, kde platí povolené otáčanie vozidiel v priestore riadenej križovatky. V prípade potreby možno značku doplniť príslušným symbolom značky zo skupiny zákazových alebo príkazových značiek.



Obrázok 42 DZ č. C 25

Zmena smeru jazdy (č. C 26)

Značka Zmena smeru jazdy (č. C 26) vopred informuje o zmene smeru jazdy do protismeru na smerovo rozdelenej ceste alebo do pôvodného smeru jazdy, ak je symbol šípky na značke obrátený. Na značke je vyznačená skutočná zmena smeru jazdy, počet jazdných pruhov a vzdialenosť k miestu zmeny smeru jazdy.



Obrázok 43 DZ č. C 26

Zmena smeru jazdy (č. C 28)

Značky Zmena smeru jazdy (č. C 28) upozorňujú na neočakávanú zmenu smeru jazdy. Na značke č. C28 je vyznačená skutočná zmena smeru jazdy a počet jazdných pruhov. V spodnej časti značky č. C28 alebo na dodatkovej tabuľke možno uviesť ďalšie doplňujúce údaje napríklad o vzdialenosti k miestu zmeny smeru jazdy a podobne.



Obrázok 44 DZ č. C 28

INFORMATÍVNE PREVÁDZKOVÉ ZNAČKY**Jednosmerná premávka (č. IP 3b)**

Značka Jednosmerná premávka (č. IP 3b) označuje jednosmernú cestu, ktorá sa v protismere spravidla označuje značkou č. B 2. Značka sa umiestňuje v mieste, kde sa úsek s jednosmernou premávkou začína. Ak je výnimočne dovolený vjazd do protismeru jednosmernej cesty, musí byť vyznačený pod značkou na dodatkovej tabuľke č. E 12.



Obrázok 45 DZ č. IP 3b

Slepá cesta (č. IP 4)

Značka Slepá cesta (č. IP 4) označuje cestu, ktorá sa ďalej končí alebo ktorou nemožno ďalej pokračovať v jazde. Ak cesta umožňuje prejazd len určitých vozidiel s presne vymedzenej skupiny alebo druhu, tieto sa vhodným spôsobom vyznačia na príslušnej dodatkovej tabuľke č. E 12.



Obrázok 46 DZ č. IP 4

Návest' pred slepou cestou (č. IP 5)

Značka Návest' pred slepou cestou (č. IP 5) vopred informuje pred križovatkou o ceste, ktorá sa ďalej končí alebo ktorou nemožno ďalej pokračovať v jazde. Zásady pre použitie a umiestnenie značky č. IP 5 sú rovnaké ako pre značku č. IP 4.



Obrázok 47 DZ č. IP 5

Koniec rýchlostnej cesty (č. IP 22b)

Značka Koniec rýchlostnej cesty (č. IP 22b) označuje koniec cesty, na ktorej platia zvláštne ustanovenia o premávke na diaľnici a rýchlostnej ceste. Značka č. IP 22b sa umiestňuje pred skončením rýchlostnej cesty alebo značku možno použiť ako značku predbežnú, keď sa použije v kombinácii s dodatkovou tabuľkou č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k predmetnému miestu.



Obrázok 48 DZ č. IP 22b

Koniec diaľnice (č. IP 23b)

Značka Koniec diaľnice (č. IP 23b) označuje koniec cesty, na ktorej platia zvláštne ustanovenia o premávke na diaľnici a rýchlostnej ceste. Značka č. IP 23b sa umiestňuje pred skončením diaľnice alebo značku možno použiť ako značku predbežnú, keď sa použije v kombinácii s dodatkovou tabuľkou č. E 2 s uvedením skutočnej vzdialenosti k predmetnému miestu.



Obrázok 49 DZ č. IP 23b

Zmena miestnej úpravy (č. IP 30)

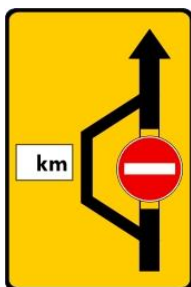
Značka Zmena miestnej úpravy (č. IP 30) vhodným nápisom a symbolom upozorňuje na zmenu miestnej úpravy cestnej premávky, zmenu v organizácii dopravy, nezvyčajné stavebné usporiadanie cesty a podobne. Na zdôraznenie významu a zlepšenie viditeľnosti, alebo ak si to vyžaduje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, možno biely podklad značky č. IP 30 nahradiť fluorescenčným žltozeleným podkladom.



Obrázok 50 DZ č. IP 30

INFORMATÍVNE SMEROVÉ ZNAČKY**Návesť pred obchádzkou (č. IS 15)**

Značka Návesť pred obchádzkou (č. IS 15) informuje o uzávierke cesty alebo o obmedzení cestnej premávky a vyznačuje smer a priebeh obchádzkovej trasy. Na značke je podľa potreby uzávierky vyznačený symbol príslušnej zákazovej značky. Podklad značky č. IS 15 je zo žltej retroreflexnej fólie, nápis, šípka a ohraničenie je čiernej farby.



Obrázok 51 DZ č. IS 15

Návesť pred obchádzkou (odklonom) (č. IS 16)

Značka Návesť pred obchádzkou (odklonom) (č. IS 16) informuje o smere a priebehu obchádzky alebo odklonovej trasy pre uzávierku cesty. Na značke je podľa potreby vyznačená dĺžka uzávierky a dĺžka obchádzky. Podklad značky č. IS 16 je zo žltej retroreflexnej fólie, nápis, šípka a ohraničenie je čiernej farby



Obrázok 52 DZ č. IS 16

Smerová tabuľa na vyznačenie obchádzky (č. IS 25)

Značka Smerová tabuľa na vyznačenie obchádzky (č. IS 25) informuje o ciele a smere priebehu obchádzkovej alebo odklonovej trasy. Značka sa používa v prípadoch, keď sa trasy rozdeľujú podľa

jednotlivých cieľov alebo keď na tej istej ceste prebieha viac obchádzok alebo odklonov, ktoré smerujú k rozličným cieľom. Vyznačuje smer obchádzky alebo odklonovej trasy pre uzávierku cesty. Značka sa umiestňuje pred každou križovatkou, na ktorej obchádzková alebo odklonová trasa mení smer a tam, kde priebeh obchádzky alebo odklonu nie je jednoznačný. Na značke sa uvádza vzdialenosť k cieľu. Podklad značky č. IS 25 je zo žltej retroreflexnej fólie, nápis, šípka a ohraničenie je čiernej farby



Obrázok 53 DZ č. IS 25

Smerová tabuľa na vyznačenie obchádzky (č. IS 26)

Značka Smerová tabuľa na vyznačenie obchádzky (č. IS 26) vyznačuje smer obchádzky alebo odklonovej trasy v celom priebehu až po vyústenie na pôvodnú cestu. Značka sa používa pred každou križovatkou, kde trasa mení smer alebo kde nie je jej priebeh zrejмый, a pred každou významnejšou križovatkou bez ohľadu na ďalší smer trasy. Na vyznačenie priameho smeru sa značka č. IS 26 umiestňuje zvislou šípkou smerujúcou hore. Podklad značky č. IS 26 je zo žltej retroreflexnej fólie, nápis, šípka a ohraničenie je čiernej farby



Obrázok 54 DZ č. IS 26

3.4.1.4 Zrušenie platnosti ZDZ

Trvalé zvislé dopravné značky, ktoré sú v rozpore s dočasnou úpravou je potrebné dočasne odstrániť, alebo zakryť. Príkazovým značkám pravouhlého tvaru, informatívnym značkám, najmä veľkorozmerným značkám s plochou nad 2,500 m², je možné použitím pásky – „oranžovo-čiernym pruhom“ dočasne zrušiť platnosť škrtnutím v tvare písmena „X“, alebo úplným prekrytím, prípadne len prekrytím alebo škrtnutím údajov, ktoré nemajú platiť. Je potrebné použiť materiál, ktorý nepoškodí činnú plochu značky.



Obrázok 55 Zrušenie platnosti ZDZ

3.4.2 Požiadavky na dočasné VDZ

Materiálmi na výrobu dočasných VDZ sú rozpúšťadlové alebo vodou riediteľné jednozložkové náterové látky, vopred pripravené dočasné VDZ. Prechodná zmena úpravy cestnej premávky sa vyznačuje oranžovou farbou dočasného VDZ.

Primárne je potrebné používať odstrániteľné vopred pripravené VDZ, ktoré sa musia dať z povrchu PK úplne odstrániť, bez zanechania trvalej farebnej stopy a bez poškodenia jej povrchu. Na povrchu PK nesmú zostať nijaké deformácie a vytvorené bubliny.

3.4.2.1 Rozmery, tvary a vzhľad dočasných VDZ

Rozmery, geometrická presnosť, tvary a vzhľad dočasných VDZ sú v súlade STN 01 8020. Dočasné VDZ musia byť funkčné po celý čas trvania pracovnej činnosti na PK, pričom funkčné parametre dočasných VDZ musia byť kontrolované každých 6 mesiacov v súlade s vydaným certifikátom zhody.

3.4.2.2 Vizuálne požiadavky na dočasné VDZ

Na označenie pracovných miest je možné použiť len dočasné VDZ v celoreflexnom prevedení. Viditeľnosť dočasnej VDZ vo dne udáva koeficient jasu pri difúznom osvetlení Q_d (reflexia za denného svetla, ale aj pri osvetlení PK) alebo koeficient jasu β a chromatickosť (trichromatické súradnice x, y v kolorimetrickom trojuholníku).

Min. hodnota **koeficientu jasu pri difúznom osvetlení Q_d** dočasných VDZ v podmienkach za sucha je trieda **Q1**, hodnota $Q_d \geq 80 \text{ mcd.m}^{-2}.\text{lx}^{-1}$, (čl. 4.2.2, tabuľka 1 v STN EN 1436+A1).

Min. hodnota **koeficientu jasu β** dočasných VDZ v podmienkach za sucha je trieda B1, hodnota $\beta \geq 0,20$ (čl. 4.2.3, tabuľka 2 v STN EN 1436+A1).

Viditeľnosť dočasnej VDZ v noci je daná koeficientom vratného odrazu R_L (retroreflexia VDZ pri osvetlení prednými svetlami vozidla). Dočasné VDZ v podmienkach za sucha majú hodnotu R_L min. $150 \text{ mcd.m}^{-2}.\text{lx}^{-1}$ (trieda **R3** – čl.4.3, tabuľka 3 v STN EN 1436+A1), v podmienkach za vlhka min. $25 \text{ mcd.m}^{-2}.\text{lx}^{-1}$ (trieda **RW1** – čl.4.3, tabuľka 4 v STN EN 1436+A1) a v podmienkach za dažďa min. $25 \text{ mcd.m}^{-2}.\text{lx}^{-1}$ (trieda **RR1** – čl.4.3, tabuľka 3 v STN EN 1436+A1).

Trichromatické súradnice x, y oranžových dočasných VDZ v podmienkach za sucha ležia vnútri plochy definovanej súradnicami uvedenými v čl.4.4, tabuľka 6 v STN EN 1436+A1.

3.4.2.3 Protišmyková odolnosť dočasných VDZ

Min. hodnota **protišmykovej odolnosti** dočasných VDZ spĺňa požiadavku triedy S1, hodnota $SRT \geq 45$ (čl.4.5, tabuľka 7 v STN EN 14361+A1).

3.4.2.4 Trvanlivosť dočasných VDZ

Trvanlivosť dočasných VDZ sa hodnotí indexom opotrebovania podľa normatívnej prílohy G v STN EN 1824. Jeho hodnota po skúške trvanlivosti je rovná 1, čo predstavuje min. 75 % zakrytie povrchu PK vodorovnou dopravnou značkou po pol roku jej používania.

3.4.2.5 Umiestňovanie VDZ

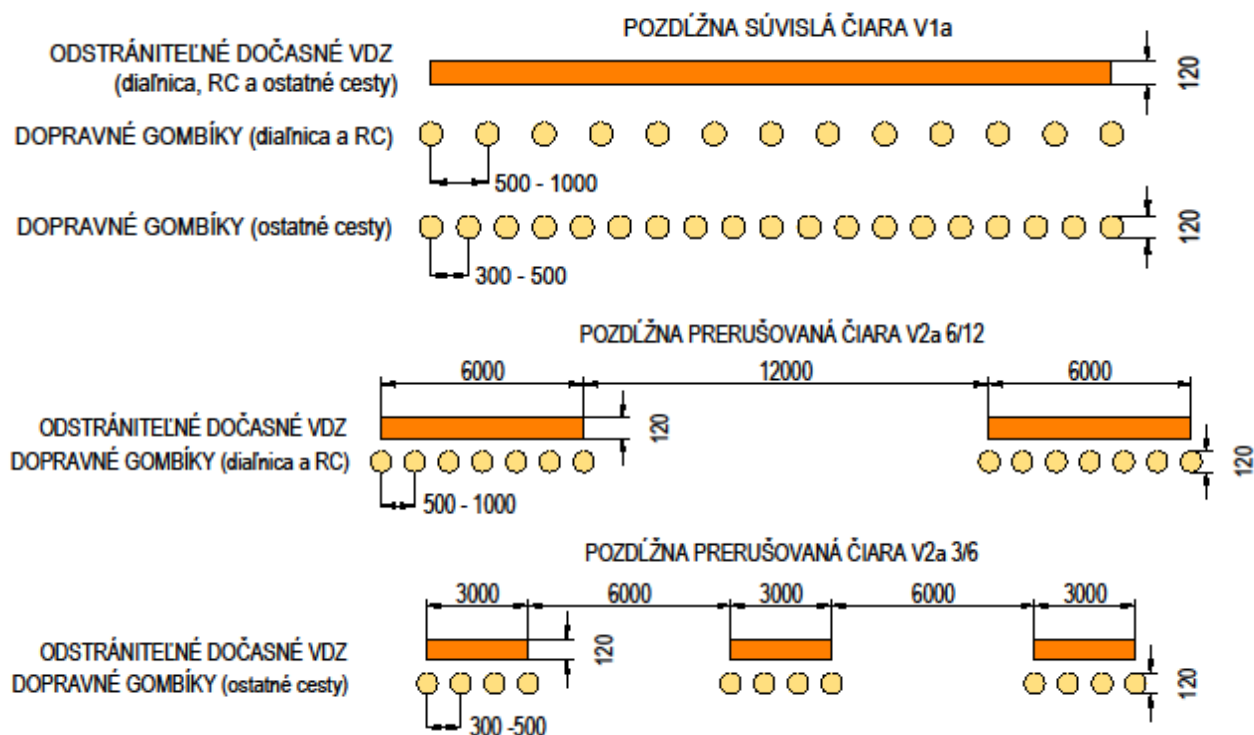
Na usmernenie a vedenie premávky v oblasti pracovného miesta sa používajú okrem prenosných ZDZ aj dočasné VDZ. Dočasné VDZ sa používajú samostatne alebo spolu so ZDZ a DZ.

Dočasná VDZ sa vyznačuje:

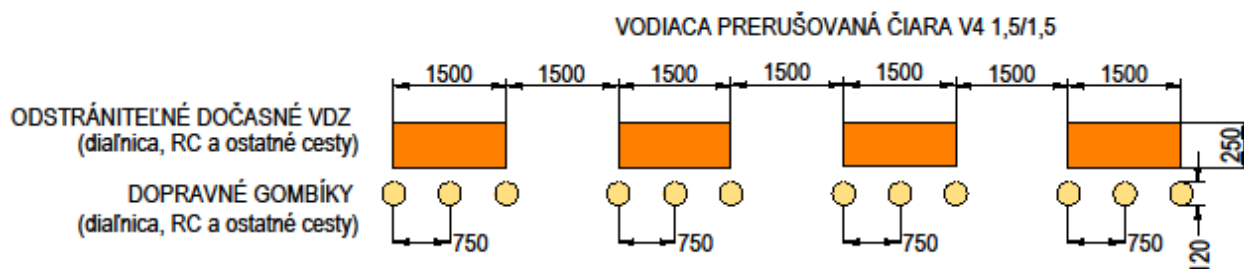
- oranžovou náterovou látkou v retroreflexnej úprave;
- oranžovou vopred pripravenou VDZ, ktorá sa lepí na PK a po ukončení prác na pracovnom mieste sa dá z povrchu PK odstrániť bez poškodenia povrchu PK a bez viditeľných zvyškov.

Dočasné VDZ sa môže nahradiť dočasnými DG.

Výber konkrétnych náterových látok, vopred pripravených VDZ alebo a ich kombinácií na dočasné vodorovné značenie PK sa vykonáva pre každý prípad použitia zvlášť, pričom sa berie do úvahy druh dočasnej VDZ, materiál a stav povrchu PK, požadovaná doba životnosti dočasnej VDZ, možnosť jej odstránenia z povrchu PK po zrušení pracovného miesta a dopravné zaťaženie v oblasti pracovného miesta. Napríklad náterové látky na dočasné VDZ sa, vzhľadom k ťažšiemu odstraňovaniu z povrchu PK, používajú najmä vtedy, keď sa po zrušení pracovného miesta obnovuje povrch PK.



Obrázok 56 a, b, c Dočasné vodorovné značky (údaje uvedené v mm)

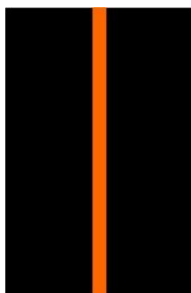


Obrázok 56 d Dočasné vodorovné značky (údaje uvedené v mm)

Na označovanie PK v oblasti pracovného miesta sa používajú najmä tieto VDZ podľa prílohy č. 1 [Z4]:

Pozdĺžna súvislá čiara (č. V 1a)

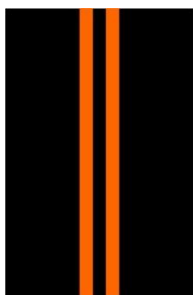
Značka Pozdĺžna súvislá čiara (č. V 1a) sa používa na oddelenie jazdných pruhov s protismernou premávkou, na oddelenie radiacích pruhov pred križovatkou. Vodič musí ísť vpravo od tejto značky. Značku je zakázané prechádzať alebo nákladom presahovať, ak to nie je potrebné na obchádzanie alebo odbočovanie na miesto mimo cesty alebo na poľnú cestu, cestičku pre cyklistov alebo na vchádzanie na cestu, pričom nesmú byť ohrození ostatní účastníci cestnej premávky.



Obrázok 57 DZ č. V 1a

Dvojitá pozdĺžna súvislá čiara (č. V 1b)

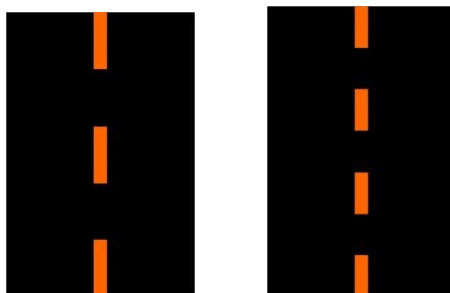
Značka Dvojitá pozdĺžna súvislá čiara (č. V 1b) sa používa na oddelenie protismernej premávky dvomi alebo viacerými jazdnými pruhmi. Značku je zakázané prechádzať alebo nákladom presahovať, ak to nie je potrebné na obchádzanie.



Obrázok 58 DZ č. V 1b

Pozdĺžna prerušovaná čiara (č. V 2a, č. V 2b)

Značka Pozdĺžna prerušovaná čiara (č. V 2a a č. V 2b) sa môžu prechádzať pri dodržaní ostatných ustanovení (podľa [Z4]). Značka č. V 2a s rozstupmi (medzerami) dvojnásobnej až štvornásobnej dĺžky, ako je dĺžka úsečiek vrátane odbočovacích a pripájacích pruhov, vyznačuje najmä jazdné pruhy. Značka č. V 2b s úsečkami rovnakej až štvornásobnej dĺžky, ako je dĺžka medzier, vyznačuje jazdné pruhy a predchádza značke č. V 1a alebo upozorňuje na nebezpečné miesta (zákrutu, križovatku a podobne); značka môže byť doplnená značkou Predbežné šípky č. V 9b.



Obrázok 59 DZ č. V 2a, V 2b

Vodiaca čiara (č. V 4)

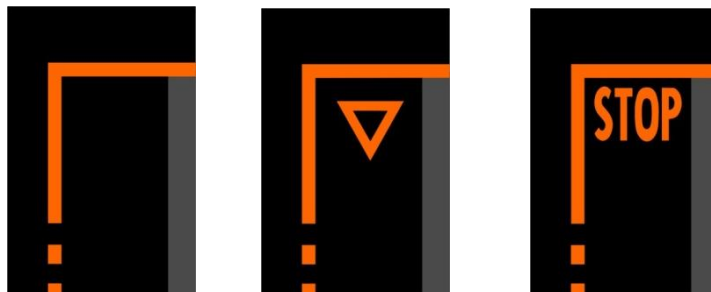
Značka Vodiaca čiara (č. V 4) vyznačuje okraj vozovky a oddeľuje vozovku od krajnice, prípadne chodníka. Vyhotovenie prerušovanej a plnej čiary je možno použiť aj na oddelenie časti odbočovacieho alebo pripojovacieho pruhu od priebežného pruhu. Vyhotovenie prerušovanej čiary sa používa najmä pri vyústení vjazdu z miesta mimo cesty a na oddelenie vjazdového alebo výjazdového klina zastávkového pruhu a na oddelenie parkovacieho pruhu. Značka č. V 4 neupravuje prednosť v jazde!



Obrázok 60 DZ č. V 4

Priečna súvislá čiara (č. V 5a, č. V 5b, č. V 5c)

Značka Priečna súvislá čiara (č. V 5a), Priečna súvislá čiara so symbolom „Daj prednosť v jazde!“ (č. V5b) a Priečna súvislá čiara s nápisom „STOP“ (č. V 5c) vyznačujú hranicu križovatky; to neplatí, ak sa tieto značky použijú ako pomocné čiary na zastavenie vozidla v priestore križovatky. Značka (č. V 5c) vyznačuje miesto, kde je vodič povinný zastaviť vozidlo na príkaz značky č. P 2.



Obrázok 61 DZ č. V 5a, č. V 5b, č. V 5c

Smerové šípky (č. V 9a)

Značka Smerové šípky (č. V 9a) vyznačuje spôsob radenia od jazdných pruhov, určený smer jazdy križovatkou a zodpovedá skutočnej dopravnej situácii na ceste; značkou č. V 9a možno vyznačiť, kde platí značkou č. C 25 povolené otáčanie vozidiel v priestore riadenej križovatky.



Obrázok 62 DZ č. V 9a

Platnosť existujúcich VDZ, ktoré sú v rozpore s dočasnými VDZ sa musí zrušiť ich odstránením alebo prekrytím. Prechodná úprava premávky dočasnými VDZ na mieste pracovného miesta sa musí po jeho zrušení ihneď odstrániť.

3.5 Dopravné zariadenia

DZ sa používajú na usmerňovanie cestnej premávky a sú súčasťou vybavenia trvalej alebo dočasnej organizácie miestnej úpravy CP. DZ sa používajú samostatne alebo v spojení so ZDZ alebo VDZ, ktoré význam DZ zdôrazňujú alebo spresňujú.

Na označovanie pracovného miesta na PK sa používajú:

- DZ na označovanie uzávierok (článok 3.5.1 týchto TP),
- vodiace DZ (článok 3.5.2 týchto TP),
- výstražné DZ (článok 3.5.3 týchto TP),
- ochranné DZ (článok 3.5.4 týchto TP).

3.5.1 Dopravné zariadenia na označovanie uzávierok

Na označovanie pozdĺžnych a priečných uzávierok v oblasti pracovného miesta sa používajú tieto DZ:

- Z 1 Dopravný kužeľ;
- Z 2 a, Z 2b Zábrana na označenie uzávierky;
- Z 4a Smerovacia doska ľavá;
- Z 4b Smerovacia doska pravá;

- Z 4c Smerovacia doska stredová,
- pojazdná uzávierková tabuľa typ I a typ II.

Povolená odchýlka od všetkých rozmerov DZ je $\pm 5\%$, ak nie je stanovené inak.

3.5.1.1 Dopravný kužeľ

Dopravný kužeľ Z 1 (podľa [Z4]) je trojrozmerné zariadenie kužeľovitého tvaru skladajúce sa z jednej alebo z viacerých častí (vrátane podstavca), telesa kužeľa a retroreflexného povrchu alebo povrchov. Fyzikálne vlastnosti dopravných kužeľov (stabilita, skúška pádom, priľnavosť retroreflexných častí, kontinuita retroreflexných častí, odolnosť proti poškodeniu pri nízkych teplotách, odolnosť proti ohybu, únavová skúška) zodpovedajú čl. 6.2 v STN EN 13422+A1.

3.5.1.1.1 Vzhľad a rozmery dopravných kužeľov

Podstavec je časť dopravného kužeľa, ktorá sa dotýka povrchu PK. Má min. 4 strany a max 8 strán. Ak je šírka vonkajšej hrany podstavca väčšia ako 15 mm, plochu podstavca tvorí kruh s priemerom $0,75 H$. Ak je šírka vonkajšej hrany podstavca rovná alebo menšia ako $0,015 m$, plochu podstavca tvorí kruh s priemerom $0,9 H$. Vonkajší priemer vrcholu telesa dopravného kužeľa je $(0,060 \pm 0,015) m$. Na vrchole telesa kužeľa je okrúhly otvor s priemerom $(0,040 \pm 0,005) m$. Odchýlky od uvedených rozmerov sú $\pm 5\%$, ak nie je stanovené inak.

Podľa hmotnosti pri stanovenej výške sa dopravné kužele zaraďujú do hmotnosti **triedy W** podľa tabuľky 1 týchto TP.

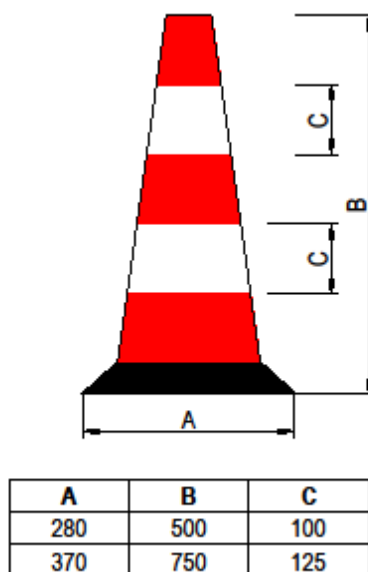
Tabuľka 1 Určenie hmotnostnej triedy W dopravných kužeľov podľa ich výšky

Výška (mm)	Min. hmotnosť (kg)		
	Trieda W 1	Trieda W 2	Trieda W 3
$> 900 \leq 1000$	4,8	6,0	7,5
$> 750 \leq 900$	3,2	4,0	5,0
$> 500 \leq 750$	1,3	1,9	2,5
$> 450 \leq 500$	1,1	1,8	1,9
$\geq 300 \leq 450$	0,8	0,8	0,8

Hmotnosť dopravných kužeľov používaných na D a RC je najmenej 4,0 kg pri výške 0,750 m (triedy W2). Dopravné kužele používané na ostatných PK majú pri výške 0,500 m min. hmotnosť 1,9 kg (trieda W2) a pri výške 0,300 m hmotnosť min. 0,8 kg (trieda W2).

Dopravné kužele sa musia vyrobiť z netrieštivého recyklovateľného plastu alebo z gumy. Na dopravných kužeľoch s výškou $\geq 0,500 m$ sú striedavo umiestnené tri červené a dva biele pruhy (vrchol je červený). Dopravný kužeľ s výškou 0,300 m má striedavo umiestnené 2 červené pruhy a jeden biely pruh (vrchol je červený) rovnakej šírky. Biele pruhy musia byť retroreflexné. Pruhy sú z retroreflexnej fólie triedy R2A pre D, RC a cesty I. triedy, kolority zodpovedajú triede CR2, pre ostatné cesty min. R1A, resp. CR1 podľa STN EN 13422+A1 (reflexnosť – čl.6.1.2.3 a 6.1.2.4, chromatickosť – čl.6.1.2.1).

Požiadavka na dopravné kužele používané na cestách v súvislosti s vlastnosťami retroreflexných povrchov za mokra - trieda WT 1. Dopravné kužele zaradené do triedy WT1 musia mať po skúške podľa čl.7.7 v STN EN 13422+A1 hodnoty koeficientu vratného odrazu R' v mokrom stave väčšie alebo rovné 70% pôvodných hodnôt za sucha (čl. 6.1.2.6, tabuľka 6 STN EN 13422+A1).



Obrázok 63 Dopravný kužeľ (údaje uvedené v mm)

3.5.1.1.2 Umiestňovanie dopravných kužeľov

Dopravné kužele sa používajú najmä na označovanie krátkodobých pohyblivých pracovných miest (napr. pri aplikácii VDZ).

Dopravné kužele umiestnené v rade za sebou majú zhodný význam ako značka č. V 1a, a to aj vtedy, ak sú umiestnené na značke č. V 2a, č. V 2b, č. V 2c alebo č. V 3. Môžu vymedzovať priestor, do ktorého je zakázané vchádzať (podľa [Z4]).

Dopravné kužele tvoriace pozdĺžnu uzávierku na D a RC sa umiestňujú pri dĺžke uzávierky do 500,000 m v odstupe najviac 18,0 m a pri uzávierke dlhšej ako 500 m v odstupe najviac 50,000 m. Na priečnu uzávierku na ostatných PK sú potrebné najmenej tri dopravné kužele, ktoré sa umiestňujú tak, aby ich priečne rozstupy boli 0,600 m až 1,000 m a pozdĺžne rozstupy 1,000 m až 2,000 m. Ak pracovné miesto trvá aj pri zníženej viditeľnosti, sú dopravné kužele doplnené výstražným svetlom typu 1 (L8H podľa STN EN 12352).

Pre operatívne označenie ako predbežná výstraha nebezpečného miesta, napr. miesta dopravnej nehody a pod., môže byť dopravný kužeľ doplnený výstražným svetlom typu 1 (L8H podľa STN EN 12352).

3.5.1.2 Zábrany na označenie uzávierky

Zábrany (č. Z 2a, č. Z 2b) sa používajú najmä na označenie uzávierky PK alebo na vyznačenie (ohradenie) pracovného miesta.

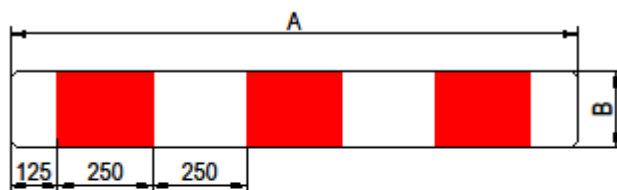
3.5.1.2.1 Vzhľad a rozmery zábran

Zábrany na označenie uzávierky sa vyrábajú z hladkých dosiek z plastickej látky, pozinkovaného alebo hliníkového plechu. Na prednej strane zábran sú striedavo umiestnené červené a biele pruhy šírky 0,250 m. Krajné polia zábran sú biele, široké 0,075 m až 0,250 m. Pruhy sú z retroreflexnej fólie min. triedy RA1, kolority zodpovedajú triede CR1 podľa STN EN 12899-1. Zadná strana zábran je matná bielej farby alebo je kovová.

Zábrany majú dĺžku 1,000 m; 1,500 m; 2,000 m a výšku 0,150 m; 0,200 m; 0,250 m (Z 2a) alebo 0,330 m (Z 2b).

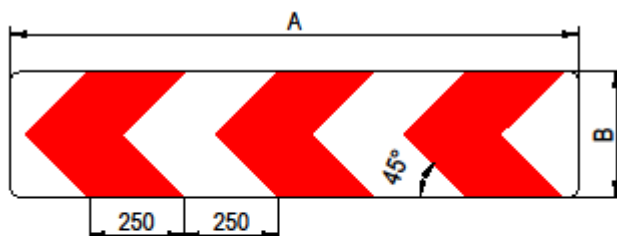
Na PK s automobilovou dopravou sa používajú zábrany výšky 0,200 m alebo 0,250 m, na chodníkoch a cyklistických komunikáciách sa môžu používať zábrany výšky 0,150 m.

Zábrany musia byť upevnené na podperných stĺpikoch tak, aby sa ich horná hrana nachádzala vo výške cca 1,000 m nad PK. Zábrana má mať odolnosť proti zaťaženiu vetrom $0,25 \text{ kN.m}^{-2}$ (trieda WL0 podľa STN EN 12899-1).



A	B
1000	150
1500	200
2000	250

Obrázok 64 Zábrana na označenie uzávierky Z 2a (údaje uvedené v mm)



A	B
1000	330
1500	330
2000	330

Obrázok 65 Zábrana na označenie uzávierky Z 2b (údaje uvedené v mm)

3.5.1.2.2 Umiestňovanie zábran na označovanie uzávierky

Zábranou sa vyznačuje priečna uzávierka na PK menšieho dopravného významu v obci a na konci pracovného miesta na jednosmerných PK v obci, výnimočne aj mimo obce. Ak sa v rámci pracovného miesta premávka riadi striedavo pre oba smery svetelnými signálmi, môže sa zábrana použiť na priečnu uzávierku na začiatku aj na konci pracovného miesta.

Na chodníkoch a cyklistických komunikáciách sa môže zábrana použiť na priečnu aj pozdĺžnu uzávierku alebo na úplné ohradenie pracovného miesta.

V obci na PK s malou premávkou sa na priečnu uzávierku môže namiesto smerovacích dosiek použiť uzávierková zábrana doplnená výstražnými svetlami.

Zábrana musí byť za zníženej viditeľnosti doplnená výstražnými svetlami typu 3 (L2L, L6, L8G podľa STN EN 12352), ktoré sa umiestnia nad zábranu a ktoré musia zodpovedať príslušným predpisom. Ak je priečne uzatvorená celá šírka PK, pracujú výstražné svetlá v režime súčasného blikania všetkých svetiel.

ZDZ a DZ sa nesmú umiestňovať na zábranách tak, aby ich zakrývali.

Na D a RC (okrem parkovísk alebo odpočívadiel) sa zábrany nesmú používať.

3.5.1.3 Smerovacie dosky

Smerovacie dosky (smerovacia doska ľavá č. Z 4a, smerovacia doska pravá č. Z 4b a smerovacia doska stredová č. Z 4c), usmerňujú premávku v smere sklonu šikmých pruhov.

V odôvodnených prípadoch môže byť biela farba dopravných zariadení nahradená retroreflexnou žltozelenou fluorescenčnou fóliou.

Smerovacie dosky slúžia iba na usmerňovanie premávky, nesmú sa použiť na zabezpečenie stavebných jám.

3.5.1.3.1 Vzhľad a rozmery smerovacích dosiek

Smerovacie dosky sú vyhotovené z troch červených a z dvoch bielych pruhov (horný pruh je červený). Červené a biele pruhy na smerovacích doskách sú z retroreflexnej fólie pre D, RC a cesty I. triedy triedy RA2, kolority zodpovedajú triede CR2 podľa STN EN 12899-1, pre ostatné cesty min RA1, resp. CR1 podľa STN EN 12899-1.

Jednotlivé pruhy sa musia vždy vyhotoviť z fólie rovnakej triedy. Smerovacia doska sa môže vyhotoviť ako jednostranná alebo obojstranná.

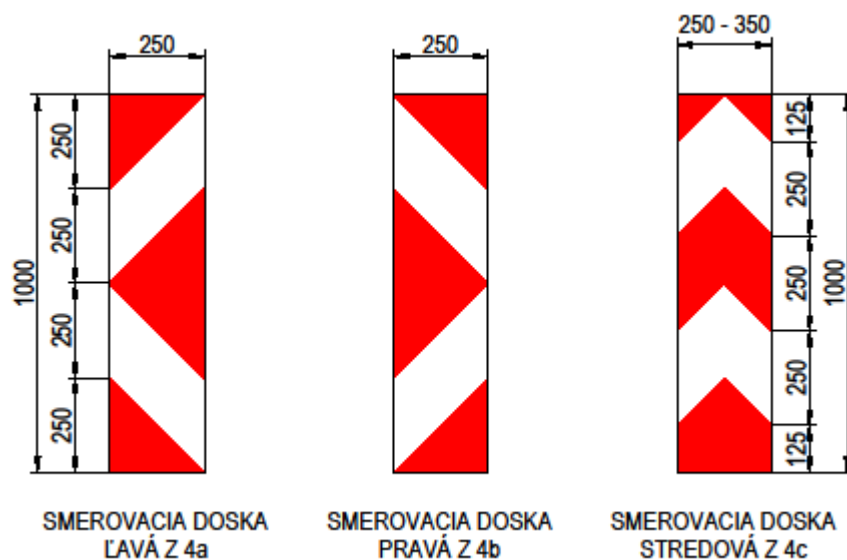
V odôvodnených prípadoch sa smerovacia doska dopĺňa výstražným svetlom typu 2 (L8M podľa STN EN 12352). Ak sa použije súprava svetiel (postupný svetelný reťazec alebo postupný svietiaci bod), svietivosť všetkých svetiel musí byť rovnaká.

Smerovacie dosky sa vyrábajú z plastickej látky, pozinkovaného alebo hliníkového plechu. Odolnosť použitého materiálu proti korózii zodpovedá triede SP1 alebo SP2 v STN EN 12899-1. Zadná strana jednostranných smerovacích dosiek je matná biela alebo kovová.

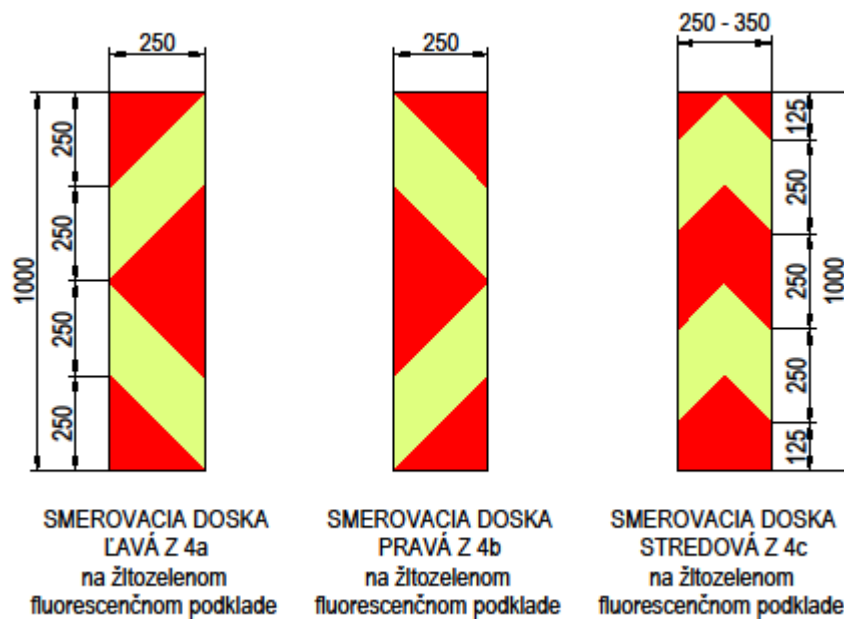
Smerovacie dosky sa upevňujú do podstavca. Zaťaženie vetrom - trieda WL 1 (min. 40 kN.m⁻²).

Rozmery činnej plochy smerovacích dosiek sú:

Šírka : 250 mm až 350 mm
Výška : 1000 mm
Šírka pruhov : 250 mm pri výške 1000 mm
Sklon pruhov : 45°
Retroreflexná plocha: min. 0,250 m²



Obrázok 66 Smerovacie dosky č. Z 4a, Z 4b a Z 4c (údaje uvedené v mm)



Obrázok 67 Smerovacie dosky č. Z 4a, Z 4b a Z 4c na žltozelenom fluorescenčnom podklade
(údaje uvedené v mm)

Smerovacia doska sa musí konštruovať a v podstavci upevniť tak, aby sa pri náraze vozidla idúceho rýchlosťou 80 km/h na dosku nepoškodilo vozidlo a aby nad ním vodič nestratil kontrolu, alebo aby nebola ohrozená bezpečnosť jeho spolujazdcov prípadne iného vozidla.

3.5.1.3.2 Umiestňovanie smerovacích dosiek

Smerovacími doskami sa vyznačuje priečna aj pozdĺžna uzávierka v oblasti pracovného miesta. Môžu sa nimi presmerovať premávku do/z protismerného jazdného pruhu na PK s viacerými pruhmi. Smerovacie dosky stredové sa používajú na oddelenie premávky v mieste rozdelenia pôvodného smeru, ak takéto oddelenie je nedostatočne zhotovené fyzicky alebo pomocou vodiacich zariadení. Sklon pruhov na smerovacej doske usmerňuje do smeru alebo do jazdného pruhu, do ktorého má vodič smerovať. Smerovacia doska ľavá (Z 4a) usmerňuje premávku vľavo od dosky, smerovacia doska pravá (Z 4b) vpravo od dosky a smerovacia doska stredová (Z 4c) vľavo aj vpravo od dosky.

Vzdialenosť hrany smerovacích dosiek od okraja jazdného alebo pomocného pruhu je najmenej 0,250 m. Smerovacie dosky sa umiestňujú tak, aby sa spodný okraj prednej strany smerovacej dosky nachádzal vo výške 0,150 m až 0,250 m nad PK.

Priečna uzávierka sa vyznačuje smerovacími doskami doplnenými výstražným svetlom typu 1 (typ L8H podľa STN EN 12352), ktoré sa umiestňujú v rade za sebou a postupne usmerňujú premávku do voľného jazdného pruhu. Smerovacie dosky sa umiestňujú tak, aby zmena smeru jazdy bola čo najplynulejšia. Na D a RC sa smerovacie dosky na uzatvorenie jazdného pruhu umiestňujú s odstupom 5,000 m za sebou v celkovej vzdialenosti 50,000 m, na ostatných PK môže byť táto vzdialenosť menšia, v obci sa môže táto vzdialenosť výnimočne skrátiť na 5,000 m, odstup 1,000 m, pričom na uzatvorenie jazdného pruhu sa použije päť smerovacích dosiek.

Na zúženie jazdného pruhu na D a RC sa používa päť smerových dosiek, na ostatných PK tri.

Tri smerovacie dosky sa môžu na D a RC používať iba na označenie pracoviska na spevnenej krajnici alebo pri strednom deliacom páse bez zúženia jazdného pruhu.

Uzatvorenie viacerých jazdných pruhov priečnymi uzávierkami sa vykonáva postupne, nesmie sa uzatvoriť naraz viac jazdných pruhov na jednom mieste.

Pozdĺžna uzávierka sa vyznačuje smerovacími doskami umiestnenými za sebou. Na D a RC sú pozdĺžne vzdialenosti medzi jednotlivými doskami najviac 18,000 m a podľa potreby sa môžu doplniť výstražnými svetlami typu 2 (L8M podľa STN EN 12352). Na ostatných PK sa smerovacie dosky umiestňujú v pozdĺžnych vzdialenostiach najviac 10,000 m.

3.5.1.4 Pojazdné uzávierkové tabule

Pojazdné uzávierkové tabule sa používajú na označenie uzatvorenia jazdného pruhu alebo na označenie prác vykonávaných na PK, najmä na označenie krátkodobých pohyblivých pracovných miest. Súčasťou pojazdnej uzávierkovej tabule sú značky, výstražné svetlá, ktoré sú aktivované podľa spôsobu jej použitia. Pre zvýšenie pasívnej bezpečnosti sa na pojazdnú uzávierkovú tabuľu odporúča namontovať prenosný tlmič nárazu.

3.5.1.4.1 Vzhľad a rozmery pojazdných uzávierkových tabúl

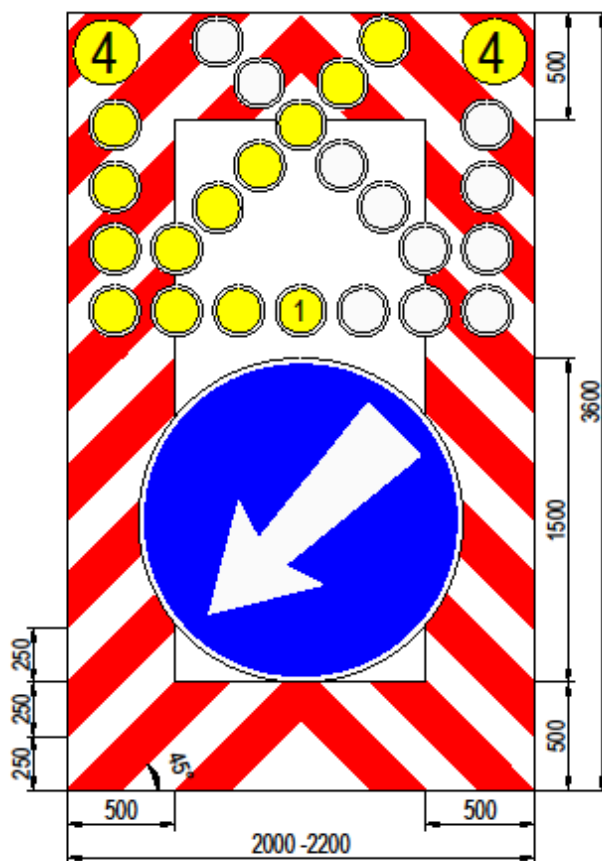
Pojazdné uzávierkové tabule sa podľa vyhotovenia a veľkosti rozdeľujú na dva typy. Typ I je určený na D a RC, typ II na ostatné PK.

Na čelnú plochu rámu pojazdných uzávierkových tabúl je aplikovaná retroreflexná fólia s bielymi a červenými pruhmi. Na pojazdnej uzávierkovej tabuli typ I sa používa retroreflexná fólia triedy RA2 a koloritmi triedy CR2 podľa STN EN 12899-1. Na pojazdnej uzávierkovej tabuli typ II sa používa retroreflexná fólia triedy najmenej RA1 a koloritmi triedy CR1 podľa STN EN 12899-1. Pre presmerovanie dopravy slúži dopravná značka „Prikázaný smer jazdy obchádzania vpravo, resp. vľavo“ (C 6a, C 6b), umiestnená v dolnej časti pojazdnej uzávierkovej tabule. Sústava svetiel umožňuje vytvorenie obrazu svetelnej šípky vľavo, resp. vpravo, taktiež obrazu svetelného kríža v tvare písmena „X“. Sústava výstražných svetiel je umiestnená v hornej časti pojazdnej uzávierkovej tabule.

Horný diel pojazdnej uzávierkovej tabule alebo celá tabuľa sú z dôvodu prepravy sklopné. Horné výstražné svetlá sa musia aktivovať pri zapnutí systému a potom sa volí príslušný prevádzkový režim. Horné výstražné svetlá a svetelná šípka, resp. svetelný kríž musia blikať proti sebe. Vodič pojazdnej uzávierkovej tabule musí mať možnosť jednoduchej kontroly ich momentálnej funkcie. Je potrebné zabezpečiť, aby nebolo možné zapnutie opačnej orientácie svetelnej šípky. Ak dôjde k poruche alebo výpadku okruhu svetelnej šípky alebo svetelného kríža, musí sa automaticky aktivovať okruh výstražných svetiel alebo ich funkcia musí zostať zachovaná. Šípka sa musí v každej polohe spoľahlivo zabezpečiť proti samovoľnému pootočeniu. Prestavenie šípky musí byť možné aj manuálne. V kľudovom stave alebo pri transporte smeruje šípka značky nadol.

Rozmery pojazdnéj uzávierkovej tabule typu I sú:

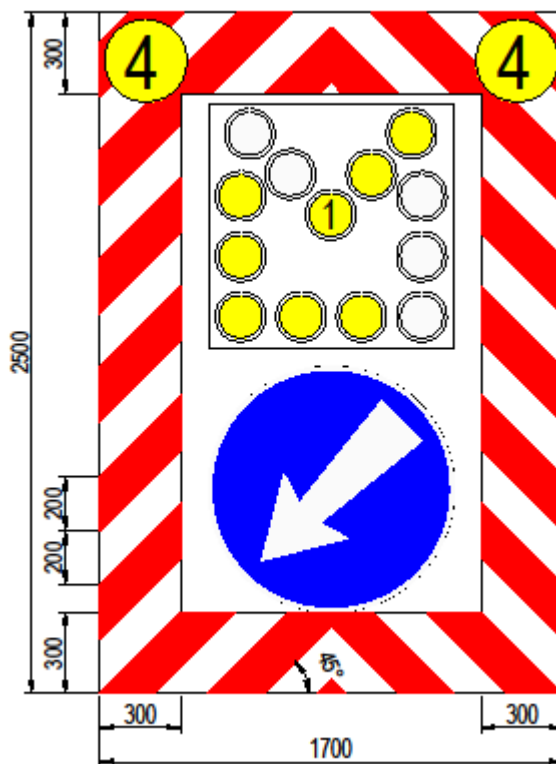
Výška tabule bez nosiča:	3600 mm
Šírka tabule:	2000 mm až 2200 mm
Šírka rámu:	500 mm
Šírka červených a bielych pruhov:	250 mm
Sklon červených a bielych pruhov:	45°
Priemer symbolu značky C 6a a C 6b:	1500 mm
Svetelná šípka, svetelný kríž:	typ A



Obrázok 68 Pojazdná uzávierková tabuľa typ I (údaje uvedené v mm)

Rozmery pojazdnej uzávierkovej tabule typu II sú:

Výška tabule bez nosiča:	2500 mm
Šírka tabule:	1700 mm
Šírka rámu:	300 mm
Šírka červených a bielych pruhov:	200 mm
Sklon červených a bielych pruhov:	45°
Priemer symbolu značky C 6a C 6b:	900 mm
Svetelná šípka, svetelný kríž:	typ B



Obrázok 69 Pojazdná uzávierková tabuľa typ II (údaje uvedené v mm)

Pojazdná uzávierková tabuľa musí mať v prevádzkovom stave odolnosť proti zaťaženiu vetrom $0,40 \text{ kN.m}^{-2}$ (trieda WL1 v STN EN 12899-1). V sklopenom stave (pri transporte) musí odolávať zaťaženiu vetrom $0,80 \text{ kN.m}^{-2}$ (trieda WL3 v STN EN 12899-1).

3.5.1.4.2 Umiestňovanie pojazdných uzávierkových tabúl

Pojazdná uzávierková tabuľa sa používa na priečnu uzávierku. Pojazdná uzávierková tabuľa použitá na uzatvorenie jazdného pruhu a na usmernenie premávky do voľného jazdného pruhu má ZDZ C 6a alebo C 6b alebo má v činnosti svetelný signál svetelnej šípky. Šípka ukazuje smer, v ktorom má vodič opustiť jazdný pruh alebo obchádzať prekážku na PK. Na pojazdnej uzávierkovej tabuli použitej na priečnu uzávierku na krajnici bez zásahu do príľahlého jazdného pruhu sa namiesto svetelnej šípky používa svetelný kríž. Pri prechode z jedného pracovného režimu do druhého sa najskôr prestaví šípka na značke prikazujúcej smer obchádzania a až potom sa aktivuje odpovedajúca svetelná šípka alebo svetelný kríž. Pojazdná uzávierková tabuľa sa upevňuje na samostatné špeciálne príviesy pripojené za nákladnými alebo osobnými vozidlami alebo priamo na pracovné vozidlo.

3.5.2 Vodiace dopravné zariadenia

Vodiace DZ sú zariadenia, ktoré slúžia na vedenie a usmerňovanie premávky a pre účely tohto TP aj zariadenia na optické a fyzické oddelenie protismerných jazdných pruhov v oblasti pracovného miesta. Vodiacimi dopravnými zariadeniami sú tieto DZ:

- Z 3a, Z 3b Vodiaca tabuľa;
- Z 4d Vodiaca doska ľavá;
- Z 4e Vodiaca doska pravá;
- Z 4f Vodiaca doska stredová;
- Zvýrazňujúca doska veľká;
- Zvýrazňujúca doska malá;
- Z 7c Dočasné dopravné gombíky;
- Vodiaca koľajnica;
- Vodiaca stena;
- Dočasné zvodidlo.

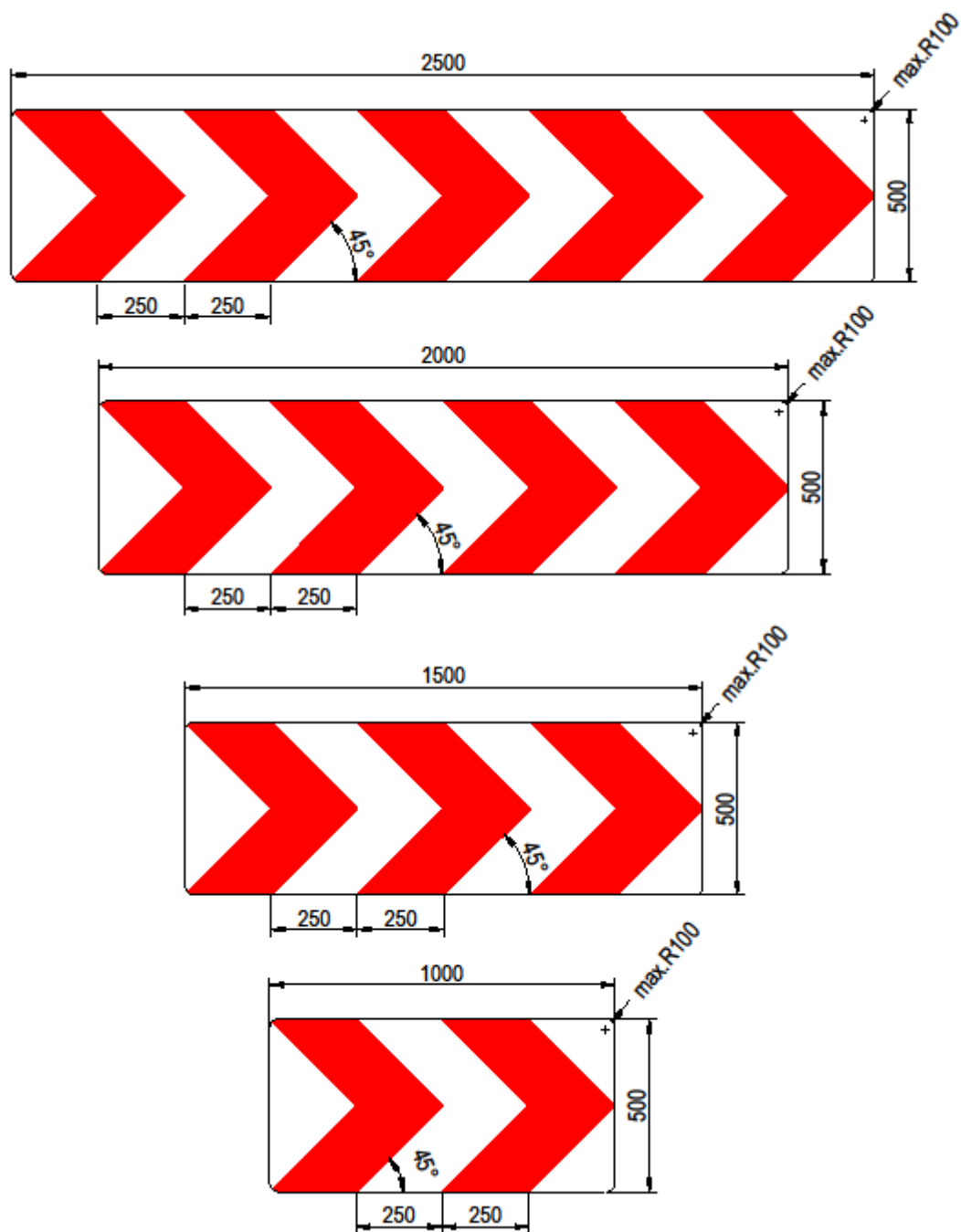
3.5.2.1 Vodiace tabule

Vodiace tabule (Z 3a, Z 3b) sa používajú na zdôraznenie smeru jazdy vyvolanej zmenou organizácie premávky.

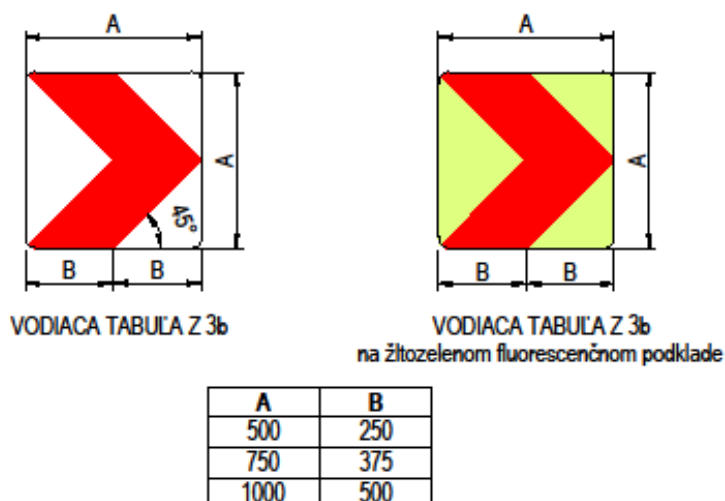
3.5.2.1.1 Vzhľad a rozmery vodiacich tabúl

Vodiace tabule sa vyrábajú z plastickej látky, pozinkovaného alebo hliníkového plechu. Na prednej strane vodiacej tabule sú striedavo umiestnené červené a biele pruhy šírky 0,250 m (Z 3a). Pruhy sú z retroreflexnej fólie pre D, RC a cesty I. triedy triedy RA2, kolority zodpovedajú triede CR2 podľa STN EN 12899-1, pre ostatné cesty min. RA1, resp. CR1. Jednotlivé pruhy sa musia vždy vyhotoviť z fólie rovnakej triedy.

Dĺžka vodiacej tabule je 1,000 m; 1,500 m; 2,000 m a 2,500 m; výška 0,500 m (Z 3a). Vyobrazenie a rozmery Z 3b sú uvedené na nasledujúcom obrázku a tabuľke.



Obrázok 70 Vodiaca tabuľa č. Z 3a (údaje uvedené v mm)



Obrázok 71 Vodiaca tabuľa č. Z 3b (údaje uvedené v mm)

3.5.2.1.2 Umiestňovanie vodiacich tabúl'

Vodiace tabule (č. Z 3a a č. Z 3b) sa používajú na zabezpečenie priečnej uzávierky a na vyznačenie smeru obchádzky v prípade úplnej uzávierky PK mimo obce. Vodiace tabule s jednou šípkou (minimálne tri kusy) sa používajú na zdôraznenie oblúkov pri presmerovaní premávky na obchádzku. Na zdôraznenie významu sa vodiace tabule môžu doplniť sústavou výstražných svetiel triedy 1 (L8H). V odôvodnených prípadoch môže byť biela farba zariadení č. Z 3a a č. Z 3b nahradená retroreflexnou žltozelenou fluorescenčnou farbou podľa STN EN 12352), ktoré zodpovedajú príslušným predpisom.

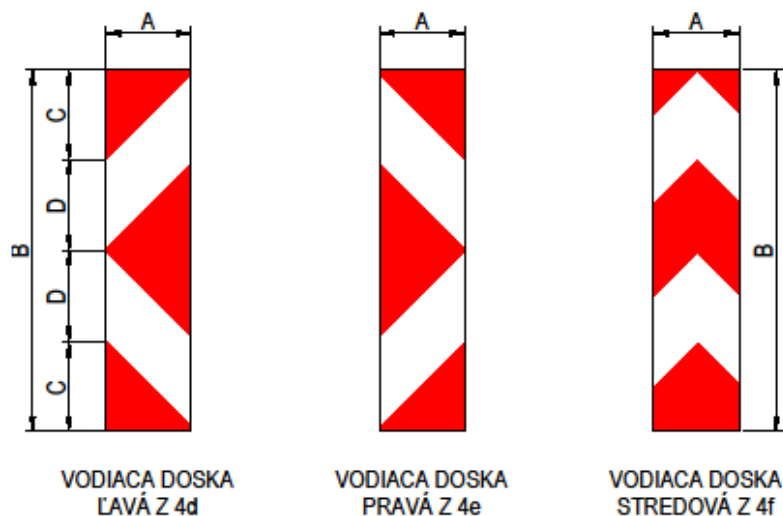
3.5.2.2 Vodiace dosky

Vodiace dosky (č. Z 4d, č. Z 4e, č. Z 4f) usmerňujú premávku v smere šikmých červených a bielych rovnako širokých pruhov. Vodiace dosky môžu byť umiestnené na súvislej vodiacej koľajnici, čím vytvárajú vodiaci prah, resp. na samostatných podložkách. Vodiace dosky sú konštruované tak, aby sa pri prípadnom prejazde vozidlom vrátili do pôvodnej zvislej polohy a aby vodiaca doska odolala opakovanému prejazdu vozidlami bez poškodenia podkladu a retroreflexnej plochy.

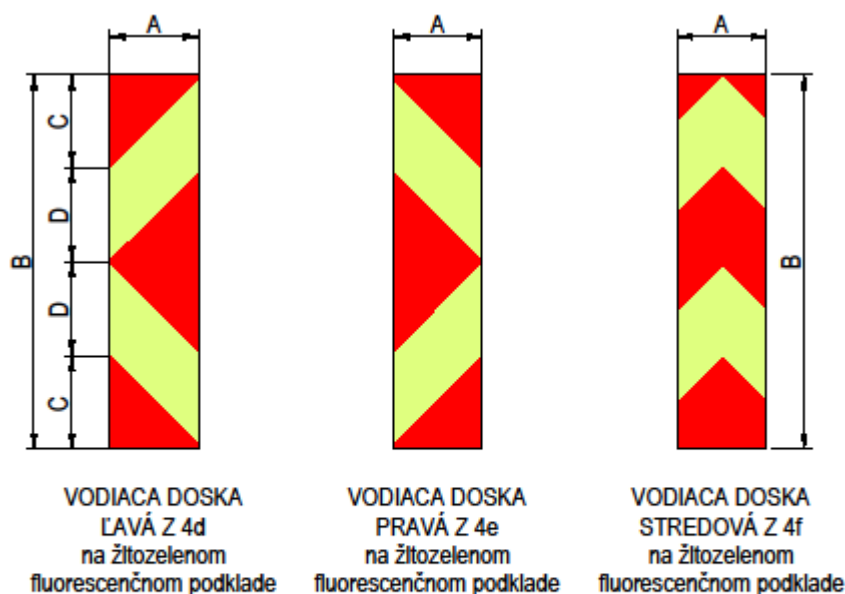
3.5.2.2.1 Vzhľad a rozmery

Vodiace dosky sú tvorené z pružných materiálov s výškou 0,700 m až 1,000 m, šírka zariadenia je 0,150 m až 0,250 m. Pruhy sú z retroreflexnej fólie pre D, RC a cesty I. triedy triedy RA2, kolority zodpovedajú triede CR2 podľa STN EN 12899-1, pre ostatné cesty min RA1, resp. CR1. Rozmery a vyobrazenie retroreflexnej plochy vodiacej dosky pozri obrázok.

Vodiace dosky sa môžu vyhotoviť ako jednostranné alebo obojstranné.



Obrázok 72 Vodiace dosky č. Z 4d, Z 4e a Z 4f



TYP	A	B	C	D	POUŽITIE	FÓLIA tr.
typ 1	125	500	125	125	ostatné	RA 2
typ 2	187,5	750	187,5	187,5	D, RC	RA 2

Obrázok 73 Vodiace dosky č. Z 4d, Z 4e a Z 4f na žltozelenom fluorescenčnom podklade
(údaje uvedené v mm)

3.5.2.2.2 Umiestňovanie vodiacich dosiek

Vodiaca doska použitá samostatne je zakotvená vo vodorovnom podstavci, ktorý sa musí konštruovať tak, aby zaisťoval jej stabilitu pri zaťažení vetrom minimálne triedy WL 1, t. j. $0,40 \text{ kN.m}^{-2}$ podľa STN EN 12899-1 a zachoval jej stabilitu pri prípadnom prejazde vozidlom. Podstavec je nereflexnej žltej farby s koloritmi podľa STN EN 1436+A1. Pokiaľ sa použije vodiaca doska ako zvýrazňujúca doska musí byť aj žltý podstavec vybavený reflexnými prvkami žltej farby, ktoré sú umiestnené pred a za doskou, tak aby odraz svetla smeroval vždy oproti prichádzajúcim vozidlám, šírka podstavca je maximálne 0,300 m a výška 0,120 m.

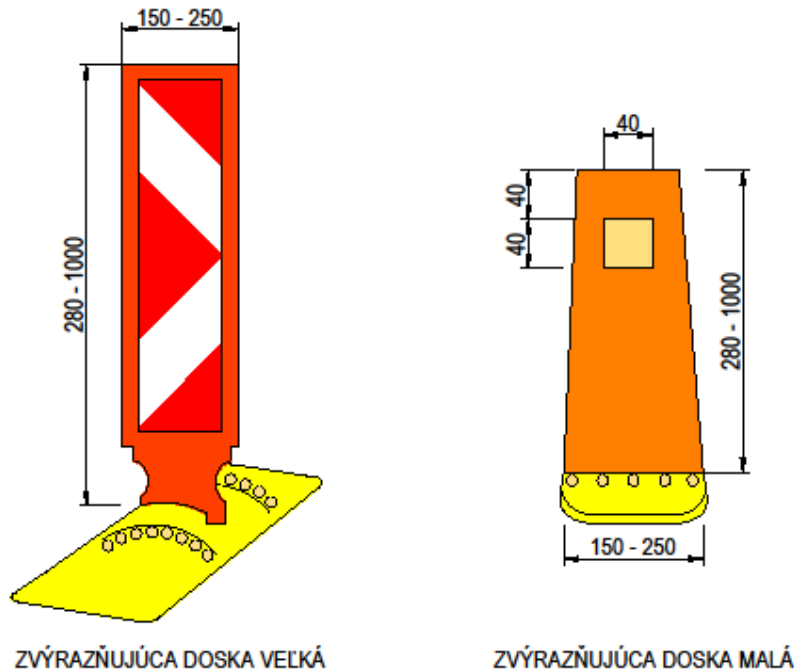
Vodiacou doskou ľavou (Z 4d) sa usmerňuje premávka vľavo od dosky, vodiacou doskou pravou (Z 4e) vpravo od dosky. Vodiaca doska pravá, najmä obojstranná sa používa na výraznejšie oddelenie protismerných jazdných pruhov. Vodiaca doska stredová usmerňuje premávku vľavo aj vpravo od dosky. Používa sa najmä na výraznejšie oddelenie jazdných pruhov v jednom smere jazdy.

3.5.2.3 Zvýrazňujúce dosky

Zvýrazňujúce dosky sa najčastejšie používajú na zvýraznenie dočasného deliaceho pruhu, prípadne pre zvýraznenie určitých obmedzení vyplývajúcich z dočasnej úpravy VDZ, prípadne dočasných DG na zlepšenie ich vodiacich účinkov.

3.5.2.3.1 Vzhľad a rozmery zvýrazňujúcich dosiek

Zvýrazňujúca doska pozostáva z pružnej vertikálnej plochy šírky 0,150 m až 0,250 m a výšky 0,280 m až 1,000 m umiestnenej na vodorovnej kruhovej alebo obdĺžnikovej pätke. Pružná vertikálna plocha sa musí v pätku upevniť tak, aby nedošlo k jej samovoľnému uvoľneniu, napr. pri prechode vozidlom. Vertikálna plocha má neretroreflexnú červenú alebo oranžovú farbu. Retroreflexné prvky červeno – biele šikmé pásy sú z retroreflexnej fólie, ktorá zodpovedá triede RA2 a CR2 podľa STN EN 12899-1. Pätká má neretroreflexnú žltú farbu s koloritmi podľa STN EN 1436+A1 a retroreflexné prvky žltej farby, t. j. odrazy, ktoré zodpovedajú požiadavkám na DG.



Obrázok 74 Zvýrazňujúce dosky (údaje uvedené v mm)

Zvýrazňujúca doska sa na povrch PK pripevňuje spravidla lepením. Musí sa vyrobiť tak, aby sa ani pri opakovaných prejazdoch vozidiel nepoškodila a aby jej retroreflexné prvky zostali funkčné.

3.5.2.3.2 Umiestňovanie zvýrazňujúcich dosiek

Zvýrazňujúca doska, ktorá sa použije na oddelenie protismerných jazdných pruhov sa umiestni do osi dočasného deliaceho pruhu. Takéto oddelenie protismerných jazdných pruhov je vhodné na viacpruhových cestách I. II. III. triedy a MK. Na D a RC je možné umiestniť zvýrazňovaciu dosku len v prípade, že je premávka vedená obojsmerne v dvoch protismerných jazdných pruhoch s využitím celej šírky jazdného pásu D, RC a presmerovanie je len na krátkom úseku, na obdobie max. 14 dní. Ako zvýrazňovaciu dosku je možno použiť len obojstrannú vodiacu dosku Z 4e, Z 4e, ktorá má pruhy z retroreflexnej fólie RA2, kolority zodpovedajú triede CR2 podľa STN EN 12899-1, pričom retroreflexná plocha vodiacej dosky je na každej strane min. $0,14 \text{ m}^2$, s výškou $0,750 \text{ m}$.

Pokiaľ sa použije vodiaca doska ako zvýrazňujúca doska na D a RC musí byť aj žltý podstavec vybavený reflexnými prvkami žltej farby, ktoré sú umiestnené pred a za doskou, tak aby odraz svetla smeroval vždy oproti prichádzajúcim vozidlám. Šírka podstavca je maximálne $0,300 \text{ m}$ a výška $0,120 \text{ m}$.

Odstup zvýrazňujúcich dosiek je $10,000 \text{ m}$, výnimočne $18,000 \text{ m}$. Výnimočne je možné použiť ako zvýrazňovaciu dosku aj smerové dosky Z 4b, Z 4b.

Na ostatných cestách je ako zvýrazňujúcu dosku možné použiť aj zariadenia menšieho rozmeru pričom vždy musí ísť o zariadenie, ktoré má na každej strane retroreflexný polep z retroreflexnej fólie RA2, kolority zodpovedajú triede CR2 podľa STN EN 12899-1 s plochou min. $0,06 \text{ m}^2$, s výškou $0,500 \text{ m}$. Odstup zvýrazňujúcich dosiek je max. $10,0 \text{ m}$.

3.5.2.4 Vodiaca koľajnica, vodiaci prah

Vodiaci prah je zložený z vodiacej koľajnice, ktorá je súvislo spojená a zo zasunutých vodiacich dosiek.

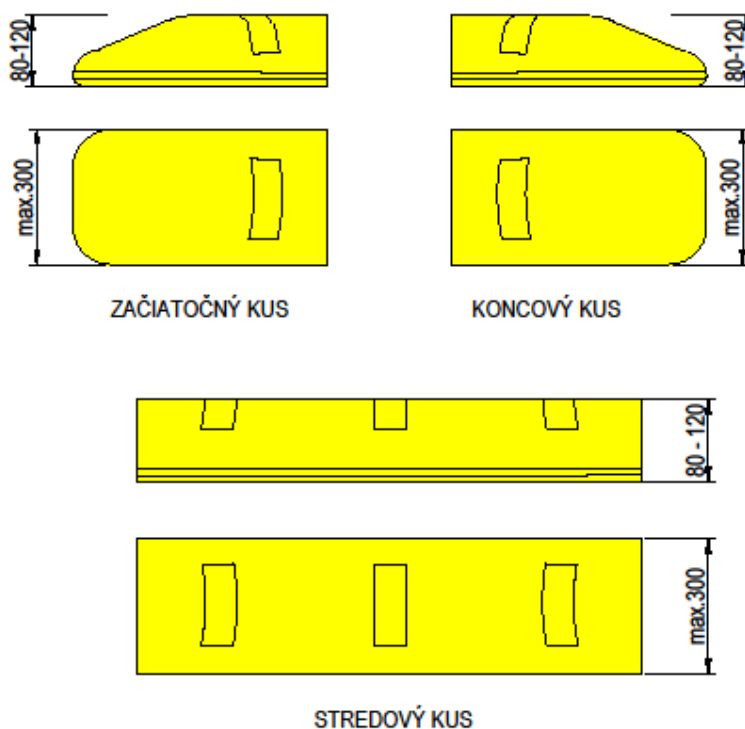
Vodiaca koľajnica má výšku $0,080 \text{ m}$ až $0,120 \text{ m}$ a šírku maximálne $0,300 \text{ m}$, je žltej farby s koloritmi podľa STN EN 1436+A1 a s odstupom max. $1,000 \text{ m}$ musí byť doplnený retroreflexnými prvkami žltej farby.

Vodiace dosky, trieda retroreflexnosti RA2 s retroreflexnou plochou min. $0,14 \text{ m}^2$.

Vodiaci prah sa pri označovaní pracovného miesta používa na fyzické oddelenie oblasti, kde je potrebné jednoznačne vymedziť pohyb vozidiel najmä v miestach prejazdov do a z protismerného jazdného pásu D, RC a ostatných viacpruhových smerovo rozdelených komunikácií. Používa sa tiež na zvýraznenie a na fyzické oddelenie dočasného deliaceho pásu pri prechodnom vedení dopravy obojsmerne v dvoch protismerných jazdných pruhoch na jednom jazdnom pásu D, RC.



Obrázok 75 Vodiaci prah (údaje uvedené v mm)



Obrázok 76 Vodiaca koľajnica (údaje uvedené v mm)

3.5.2.5 Požiadavky na dočasné retroreflexné dopravné gombíky

Dočasný DG je DG, ktorý je dočasne zabudovaný do PK a podľa STN EN 1463-1 sa označuje písmenom **T**. Na dočasné značenie PK sa používajú nestlačiteľné (**typ A**) alebo stlačiteľné (**typ B**) DG **typu 1** (DG s vratným odrážačom vyrobeným zo skla), **typu 2** (DG s plastovým odrážačom) alebo **typu 3** (s plastovým odrážačom, ktorý má vrstvu odolnú proti oderu, ktorá sa nanáša na tú časť DG, ktorá je vystavená doprave). DG sa môžu vnímať vizuálne, sluchom alebo pociťovať cez vibrácie. Na

PK sa dočasne DG upevňuje lepením pomocou lepidla naneseného na DG a/alebo na povrch PK, prípadne vrstva lepidla môže byť vopred nanesená na nosnej časti DG (samolepiaci DG) vždy v súlade s návodmi výrobcov. Lepidlo musí zaisťovať potrebnú adhéziu DG na povrch PK tak, aby nedochádzalo k ich samovoľnému uvoľňovaniu.

Poznámka 3: Požiadavky na dopravné gombíky, retroreflexiu, kolorimetriu a trvanlivosť sú uvedené v STN EN 1463-1, STN EN 1463-2.

3.5.2.5.1 Rozmery retroreflexných dopravných gombíkov

Dočasný DG môže vyčnievať nad povrchom PK, pričom podľa vyčnievajúcej výšky sa môže použiť DG **triedy H 1**, t. j. DG môže vyčnievať nad povrch PK maximálne do výšky 0,018 m.

Podľa **horizontálnych rozmerov** tej časti DG, ktorá je po inštalácii vystavená doprave sa podľa čl. 5.2 v STN EN 1436+A1 používajú dočasné DG **triedy HDT 1**, t. j. DG v smere PK majú minimálne dĺžku 0,035 m a šírku 0,084 m alebo **triedy HDT 2**, t. j. DG v smere PK majú minimálne dĺžku 0,075 m a šírku 0,090 m.

3.5.2.5.2 Umiestňovanie retroreflexných dopravných gombíkov

Na vyznačenie dočasnej VDZ v rámci pracovného miesta a na usmernenie a vedenie premávky v dôsledku obmedzenia v oblasti pracovného miesta sa okrem náterových látok a vopred pripravených dopravných značiek používajú DG s odrazkami oranžovej farby. Vzdialenosť DG v oblasti pracovného miesta v oblasti premávky je na D a RC 0,500 m až 1,000 m, na ostatných PK 0,300 m až 0,500 m, v oblasti mimo premávky 0,750 m až 1,000 m. Pri voľbe konkrétneho pozdĺžneho odstupu DG sa berie do úvahy rýchlosť na danom úseku PK. Pri nižšej rýchlosti sa odporúča v rámci uvedeného rozpätia voliť kratšie rozstupy a pri vyššej rýchlosti dlhšie rozstupy. Pri použití dočasných DG na VDZ č. V 1b sa DG umiestňujú na jednotlivých čiarach striedavo, t. j. v polovici rozstupu DG na jednej čiare sa umiestni DG na druhej čiare. V prípade vyznačenia pozdĺžnej čiar šírky 0,250 m sa umiestňujú dva dočasné DG vedľa seba a vzájomné rozstupy dvojíc dočasných DG sú rovnaké ako na pozdĺžnych čiarach šírky 0,125 mm.

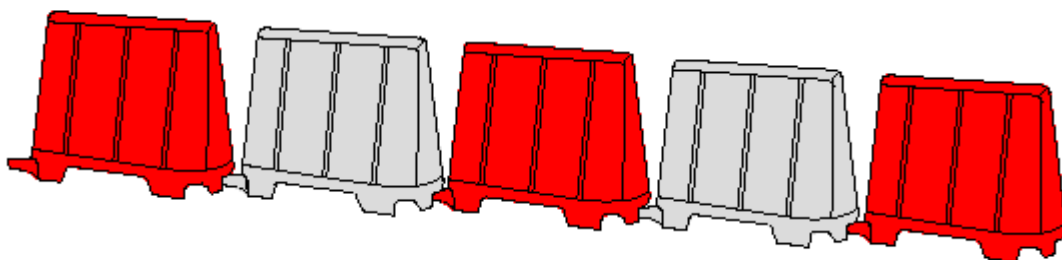
3.5.2.6 Vodiaca stena

Vodiaca stena je mobilné zariadenie, ktoré sa môže používať len na PK s dovoľenou rýchlosťou jazdy do 50 km/h (vodiace steny nie sú skúšané na náraz). Vodiace steny slúžia na dočasné fyzické oddelenie priestoru pre chodcov, resp. cyklistov od ostatnej premávky. Vodiace stenu môže byť tiež vymedzený okraj spevnenej časti PK na vedenie dopravy, prípadne priestor do ktorého nie je vhodné umožniť vjazd motorovej dopravy, resp. vstup chodcov a cyklistov.

Vodiace steny sú zhotovené spravidla z plastových dielov, ktoré sú duté a plnia sa vodou alebo pieskom, v zime nemrznúcou ekologicky nezávadnou kvapalinou. Vodiace steny môžu byť aj kovové, betónové alebo železobetónové.

Plastové vodiace steny sú striedavo biele a červené, pričom kolority zodpovedajú STN EN 1436+A1, vodiace steny z iných materiálov sú obvykle sivej farby.

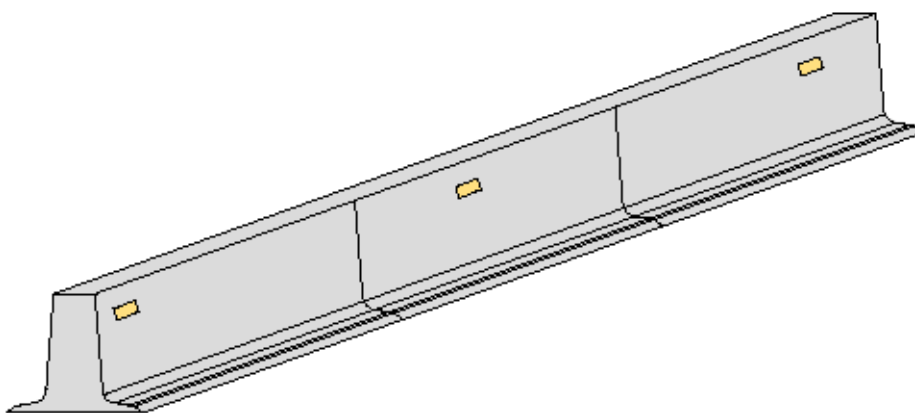
Vodiaca stena nesmie mať ostré hrany a rohy. Dĺžka jedného bloku vodiacej steny je 1,000 m až 5,000 m, výška min 0,400 m až 0,800 m. Pokiaľ je vodiaca stena použitá na vedenie cestnej premávky musí byť na hornej ploche doplnená retroreflexnými prvkami žltej farby s minimálnymi rozmermi 0,100 m x 0,200 m. Retroreflexné prvky sa umiestňujú v intervaloch 5,000 m až 10,000 m.



Obrázok 77 Vodiaca stena

3.5.2.6.1 Dočasné zvodidlo

Dočasné zvodidlo sa použije najmä na oddelenie protismernej premávky na D, RC s viac ako dvomi protismernými pomocnými jazdnými pruhmi v jednom jazdnom páse D, RC. Vytvorenie viac ako dvoch protismerných jazdných pruhov si vyžaduje riešenie zachovania dostatočnej priepustnosti PK v oblasti pracovného miesta, najmä pokiaľ ide o dlhšie obdobie trvania dopravných obmedzení, pričom takého šírkového usporiadania vyžaduje aj vyšší stupeň zaistenia pasívnej bezpečnosti ako pri vedení protismernej dopravy len v dvoch pomocných jazdných pruhoch v jednom jazdnom páse. Dočasné zvodidlo sa musí na bočnej stene doplniť retroreflexnými prvkami žltej farby s minimálnymi rozmermi 0,100 m x 0,200 m. Retroreflexné prvky sa umiestňujú v intervaloch do 5,000 m. Pokiaľ sa použije na dočasné oddelenie protismernej premávky, resp. na oddelenie pracoviska od premávky dočasné zvodidlo s požadovanou úrovňou zadržania je možné zvýšiť dovolenú rýchlosť jazdy na 80 km/h. Požadovaná úroveň zadržania pre ochranu pracovného priestoru dočasným zvodidlom je: dočasné zvodidlo s úrovňou zadržania T3 a odporúčanou pracovnou šírkou W4 (max. $W4 \leq 1,300$ m). Z pracovnej strany dočasného zvodidla je potrebné zabezpečiť voľný pás pre pracovnú šírku zvodidla, doporučená ochrana oplatením.



Obrázok 78 Dočasné zvodidlo

3.5.3 Výstražné dopravné zariadenia

Výstražné DZ dopĺňajú uzávierkové zariadenia. Slúžia na včasnú a nápadnú upozornenie na dopravné obmedzenia, na nečakané zmeny dopravnej situácie alebo na zmeny premávky v oblasti pracovného miesta.

Výstražné DZ sú:

1. výstražné prerušované svetidlo žltej alebo oranžovej farby umiestnené na dopravných kužeľoch, dopravných hlásniciach, zábranách, smerovacích doskách a podobne, ďalej len „výstražné svetlo“;
2. svetelné zábrany;
3. svetelné vodiace tabule;
4. svetelné rampy;
5. svetelné šípky;
6. zariadenia predbežnej výstrahy;
7. pojazdné uzávierkové tabule;
8. výstražné a svetelné dopravné majáčky;
9. výstražné pásy so striedavými kolmými alebo šikmými červenými a bielymi pruhmi.

3.5.3.1 Výstražné svetlo

Výstražné svetlo – použité samostatne alebo v spojení s dopravnou značkou alebo dopravným zariadením upozorňuje na nevyhnutnosť dbať na zvýšenú opatrnosť a tiež zdôrazňuje význam dopravnej značky alebo dopravného zariadenia.

Požiadavky na vlastnosti výstražných svetiel upravuje STN EN 12352, pričom pre úpravu cestnej premávky v zmysle tohto predpisu sú uvažované štyri základné typy výstražných svetiel s nasledovným označením:

Tabuľka 2 Typy výstražných svetiel pre úpravu cestnej premávky

Typ	Plocha povrchu (cm ²)	Intenzita svietenia (cd)	Priemer (mm)	Trieda podľa STN EN 12352
VS1	≥250	1500	180	L8H
VS2	≥250	500	180	L8M
VS3	≥18	25	-	L2L
	≥2x250	10	180	L6
	≥250	25	180	L8G
VS4	≥700	20 000	300	L9H

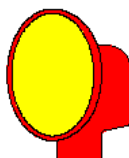
Použitie jednotlivých typov výstražných svetiel (VS1 – VS4) je nasledovné:

VS1 – priečne uzávery, svetelné vodiace tabule, pojazdné uzávierkové tabule, svetelné šípky, svetelné vodiace tabule, pod.;

VS2 – pozdĺžne uzávery;

VS3 – uzávery na komunikáciách určených výhradne pre peších a cyklistov;

VS4 – vrchné výstražné svetlá pojazdnéj uzávierkovej súpravy a zariadení predbežnej výstrahy.



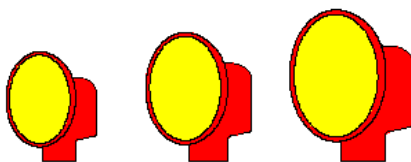
Obrázok 79 Výstražné svetlo

Štandardne sa používajú výstražné svetlá s led – diodovými svietidlami, resp. halogénové svetlá, pričom na D a cestách mimo obce sa volí vyššia svietivosť, v obci najmä v úsekoch s verejným osvetlením svietivosť menšia. Pre zvýraznenie uzavretej časti komunikácie, prípadne zmeny smeru jazdy sa používa zostava funkčne viazaných výstražných svetiel, v počte 3, 5, 10 alebo 15 svetiel.

3.5.3.1.1 Zostava funkčne viazaných svetiel

Zostava funkčne viazaných výstražných svetiel pracuje v týchto svetelných režimoch :

- súčasné blikanie všetkých svetiel – výstražný režim upozorňujúci na pracovné miesto, pričom presmerovanie premávky je urobené vhodným spôsobom, napr. prenosnými ZDZ prikazujúcimi smer obchádzky, svetelnou šípkou atď.;
- striedané blikanie párných a nepárných svetiel – výstražný režim upozorňujúci na pracovné miesto, pričom presmerovanie premávky je urobené iným vhodným spôsobom;
- postupný svetelný reťazec alebo postupný svetelný bod – režimy na presmerovanie premávky.



Obrázok 80 Zostava funkčne viazaných svetiel

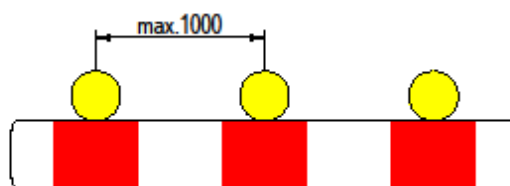
Súčasné blikanie všetkých svetiel je svetelný režim, kedy sa rozsvetujú a zhasínajú všetky svetlá v súprave svetiel súčasne. Najčastejšie použitie je na svetelnej zábrane.

Postupný svetelný reťazec je svetelný režim, kedy sa jednotlivé svetlá v súprave svetiel rozsvetujú v smere vedenia premávky postupne za sebou a následne spoločne zhasínajú. V noci je postupný svetelný reťazec podložený trvalo svietiacim pilotným svetlom. Najčastejšie použitie je pre priečne uzávery, svetelné zábrany a svetelné vodiace tabule.

Postupný svetelný bod je svetelný režim, kedy sa svetlá v súprave svetiel rozsvetujú v smere vedenia premávky postupne jednotlivo za sebou a jednotlivo zhasínajú. V noci je postupný svetelný bod podložený trvalo svietiacim pilotným svetlom. Má menšie nároky na spotrebu energie ako postupný svetelný reťazec. Najčastejšie použitie je pre presmerovanie premávky, nečakané zmeny smeru jazdy.

3.5.3.2 Svetelná zábrana

Svetelnou zábranou je zábrana Z 2a doplnená sústavou dvoch, troch alebo piatich výstražných svetiel VS1 (trieda L 8H podľa STN EN 12352) tak, aby ich odstup nebol väčší ako 1,000 m. Na chodníku a na cyklistickej komunikácii sa zábrana použitá na priečnu alebo pozdĺžnu uzávierku dopĺňa výstražnými svetlami typu VS3 (trieda L2L, L6, L 8G podľa STN EN 12352). Svietivosť všetkých svetiel je rovnaká. Tri svetlá sa spravidla používajú pri uzatvorení časti jazdného pruhu a päť svetiel pri uzatvorení celého jazdného pruhu alebo celej PK. Ak sa na svetelnej zábrane použijú dve výstražné svetlá, musia sa umiestniť na jej okrajoch. Svetlá sa umiestňujú nad zábranou, krajné svetlá sú v úrovni konca zábrany.



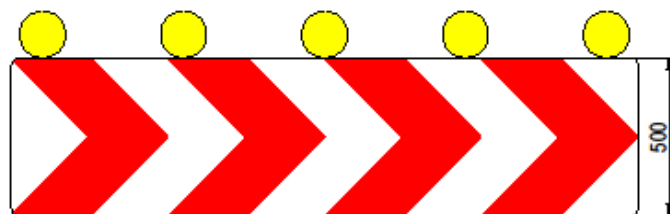
Obrázok 81 Svetelná zábrana (údaje uvedené v mm)

3.5.3.3 Svetelná vodiaca tabuľa

Svetelná vodiaca tabuľa - je vodiaca tabuľa Z 3a doplnená sústavou výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H podľa STN EN 12352).

Najčastejšie sa používa sústava piatich svetiel. Svetelnou vodiacou tabuľou je aj sústava najmenej troch vodiacich tabúľ Z 3b s jedným výstražným svetlom nad každou z nich. Používa sa napríklad na zdôraznenie oblúka pri prechode premávky na obchádzku.

Sústava výstražných svetiel je v režime postupného svetelného reťazca alebo postupného svetelného bodu. Nesmie sa použiť režim súčasného blikania všetkých svetiel. Svetlá sa umiestňujú nad vodiacou tabuľou, krajné svetlá sú v úrovni konca vodiacej tabule.

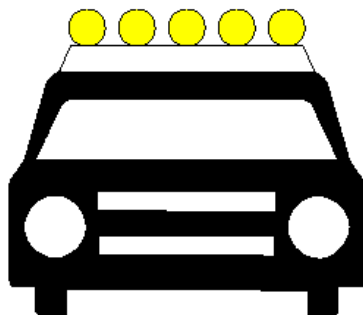


Obrázok 82 Svetelná vodiaca tabuľa (údaje uvedené v mm)

3.5.3.4 Svetelná rampa

Svetelná rampa je zostava spravidla piatich výstražných svetiel umiestnená čo najvyššie (na streche vozidla alebo na kabíne pracovného stroja) na pracovnom vozidle alebo na pracovnom stroji. Zvýrazňuje sa ňou činnosť pracovných vozidiel. Výstražné svetlá svetelnej rampy pracujú v týchto svetelných režimoch:

- striedavé blikanie párných a nepárných svetiel – výstražný režim upozorňujúci na pracovné miesto, pričom presmerovanie premávky je urobené iným vhodným spôsobom;
- postupný svetelný reťazec alebo postupný svetelný bod (bez trvalo svietiaceho pilotného svetla) – režimy na presmerovanie premávky.



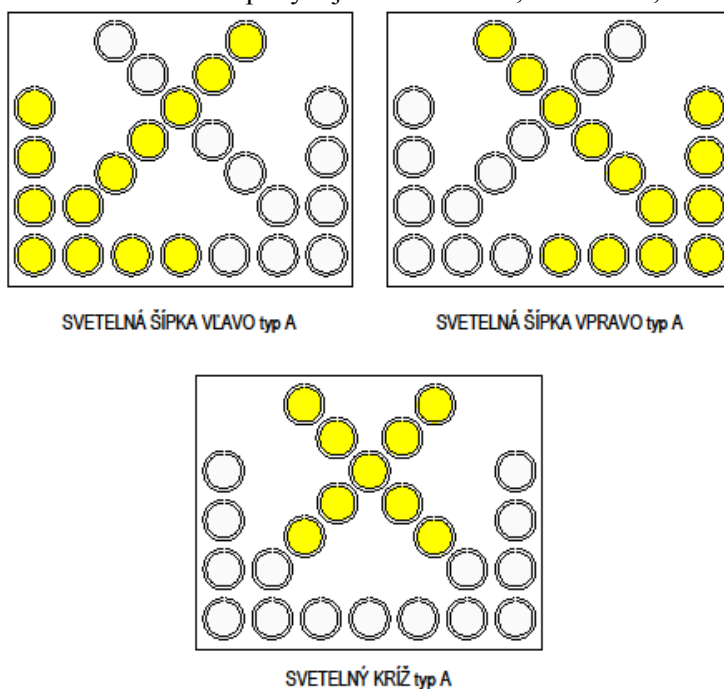
Obrázok 83 Svetlená rampa

3.5.3.5 Zariadenie predbežnej výstrahy

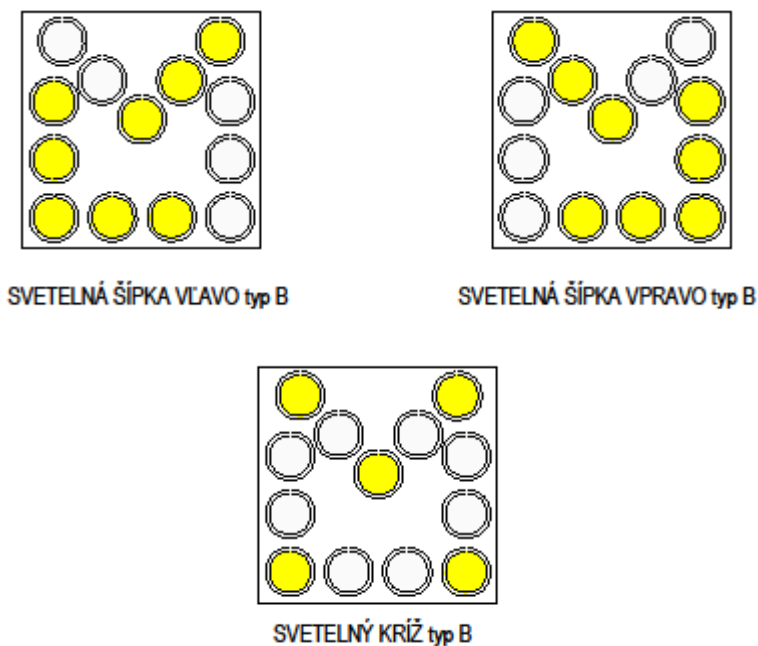
Zariadenie predbežnej výstrahy je spravidla prenosné, mobilné zariadenie, ktoré svojim usporiadaním a umiestnením upozorňuje na pracovné miesto, na pojazdnú uzávierkovú tabuľu typu I, na zmenu jazdy v jazdných pruhoch, na nehodu, kolónu a pod. Ak to konkrétna dopravná situácia vyžaduje, zariadenie predbežnej výstrahy sa pred pracovným miestom použije opakovane.

Zariadenie predbežnej výstrahy sa spravidla umiestňuje na spevnenej krajnici. Ako zariadenie predbežnej výstrahy sa používa:

- pojazdná uzávierková tabuľa typu II so striedavo svietiacimi výstražnými svetlami (najmä na D a RC), kde upozorňuje na pojazdnú uzávierkovú tabuľu typu I;
- samostatná svetelná šípka alebo svetelný kríž, pričom spodná hrana tabule musí byť najmenej 1,00 m nad úrovňou PK a dĺžka tabule sa pohybuje v rozmedzí 0,800 m až 1,000 m;



Obrázok 84 Svetelné šípky a svetelný kríž typ A



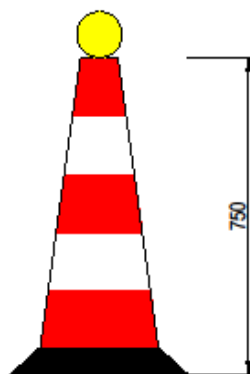
Obrázok 85 Svetelné šípky a svetelný kríž typ B

- svetelná šípka typu B v kombinácii so symbolom ZDZ, napr. s výstražnou ZDZ A 19 Práca na ceste; orientácia svetelnej šípky je v súlade s orientáciou svetelnej šípky na pojazdnej uzávierkovej tabuli, na ktorú upozorňuje;
- ZDZ Práca na ceste vo zväčšenej veľkosti, vyrobená z fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1, umiestnená na podklade, ktorý je v horných rohoch doplnený výstražnými svetlami typu VS1 (trieda L 8H podľa STN EN 12352), toto zariadenie predbežnej výstrahy sa operatívne uplatňuje pri krátkodobých pohyblivých pracovných miestach (čistenie PK, kosenie tráv, aplikácia VDZ); neodporúča sa používať na D, RC a cestách I. triedy;



Obrázok 86 Zariadenie predbežnej výstrahy

- dopravný kužeľ výšky 0,750 m doplnený výstražným svetlom typu VS1 (trieda L 8H podľa STN EN 12352), výnimočne výbojkovým svetlom; používa sa ako predbežná výstraha napr. pri dopravných nehodách alebo na náhle vzniknuté prekážky (živelné pohromy) do času, kedy sa označí pracovné miesto;



Obrázok 87 Dopravný kužel s výstražným svetlom (údaje uvedené v mm)

- prenosné mobilné zariadenie, ktoré sa používa najmä na dopravne významných PK s veľkou intenzitou dopravy; charakter, prípadne situovanie pracovného miesta a prípadne aj druh nebezpečenstva vyplývajúci z neho sa uvádza krátkym výstižným textom; tieto údaje sa môžu uviesť aj na stálom zariadení na dopravné informácie pokiaľ je k dispozícii.

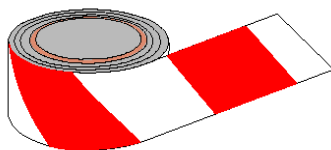


Obrázok 88 Prenosné mobilné zariadenie

3.5.3.6 Výstražná páska

Výstražná páska sa používa na optické vedenie a ohraňenie pracovných miest na chodníku, parkovisku, cyklistickej komunikácii a pod. Používa sa samostatne alebo ako doplnok ochranných zariadení (zábradlí, plotov). Používa sa aj na označenie skládky materiálu (napr. kopa piesku). Výstražná páska sa nesmie samostatne bez ďalších zariadení používať na ohraňenie výkopov a pod. Na ohraňenie pracovných miest sa nesmie používať výstražná páska so spevňujúcim prvkom, napr. s oceľovým lankom.

Výstražná páska je široká 0,060 m až 0,100 m, striedavé kolmé alebo šikmé červené a biele pruhy majú dĺžku 0,100 m až 0,200 m. Umiestňuje sa približne 1,000 m nad úrovňou chodníka, parkoviska nad cyklistickou komunikáciou a pod. Upevňuje sa na podperných stĺpikoch zakotvených v podstavci alebo na zarážaných stĺpikoch s rozstupom najviac 3,000 m tak, aby výstražná páska bola po celej dĺžke rovná a aby nedochádzalo k jej prekrúteniu.



Obrázok 89 Výstražná páska

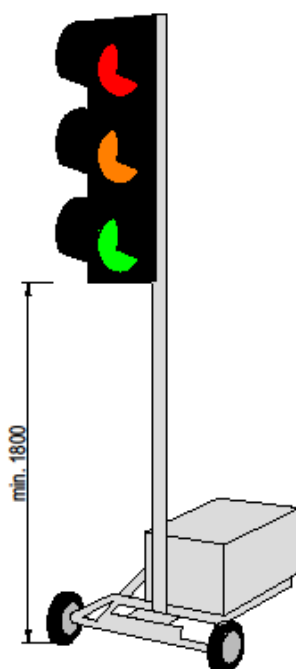
3.5.3.7 Cestná svetelná signalizácia

V oblasti pracovného miesta sa používajú prenosné synchronizované zariadenia CSS trojfarebnej sústavy s plnými kruhovými svetlami s priemerom svetelných polí 0,200 m. Spodný okraj návestnej plochy je minimálne vo výške 1,800 m nad PK.

CSS sa používa a na PK sa umiestňuje podľa STN 73 6021. CSS sa umiestňuje na pravej strane jazdného pruhu, pre ktorý je určená. Môže sa umiestniť aj na jazdnom pruhu, ak sa tento následne pracovným miestom zúži, nie však viac ako 2,000 m od jeho pravého okraja.

Zmeny na návestidle sa môžu vykonávať v závislosti na premávke (zmeny podľa požiadaviek dopravy) alebo bez závislosti na premávke pevnými signálnymi plánmi. V tomto prípade je vhodné mať k dispozícii viac modifikácií a používať ich podľa aktuálnej potreby dopravy. Zmeny na návestidlách sa musia synchronizovať.

CSS musí v prípade výskytu poruchy (samovoľné zastavenie priebehu programu, nefunkčná žiarovka červeného svetla, chybný prenos povelov, chybný signálny obraz) automatiky prejsť do režimu prerušovaného žltého svetla. Ak sa tento režim nedá zabezpečiť, musí sa systém všetkých návestidiel pri výskyte poruchy vypnúť.



Obrázok 90 Cestná svetelná signalizácia (údaje uvedené v mm)

3.5.4 Ochranné dopravné zariadenie

Ochranné DZ sa používa na ohraničenie a vymedzenie pracovného miesta. Zamedzujú vstupu chodcov na pracovné miesto, chránia chodcov a cyklistov pred pádom do výkopov, jám a pod. Pri splnení určitých požiadaviek môžu slúžiť aj ako uzávierkové zariadenie na chodníkoch a cyklistických komunikáciách, výnimočne aj na PK. Ochrannými DZ sú:

- zábradlie;
- dotyková lišta pre nevidiacich;
- plot;
- zvodidlo.

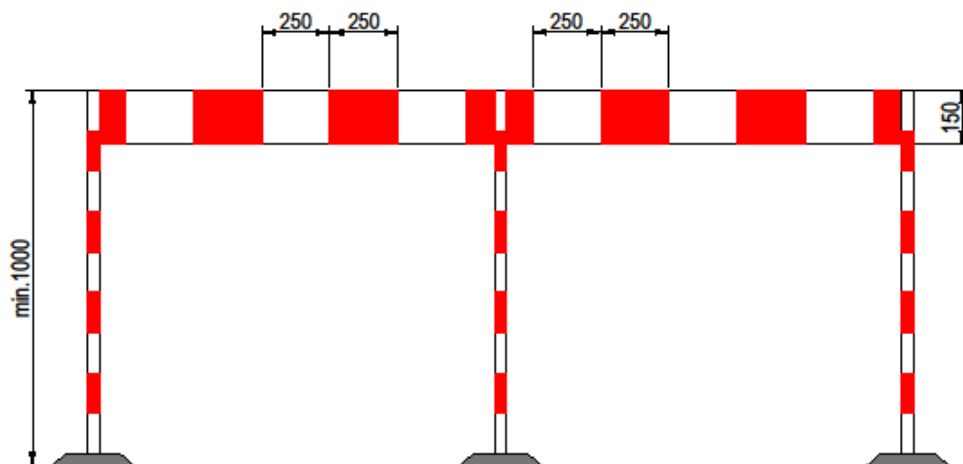
3.5.4.1 Zábradlie

Zábradlie sa používa na zaistenie a ohraničenie pracovných miest, aby sa zabránilo vstupu chodcov alebo vjazdu cyklistov na pracovisko. Používa sa najmä pozdĺž výkopov hlbších ako 0,800 m. Zábradlím sa na chodníkoch a na cyklistických komunikáciách nahrádza pozdĺžna alebo priečna uzávierka. V tomto prípade sa musí zábradlie opatriť výstražným svetlom typu 3 (trieda L2L, L6, L8G podľa STN EN 12352).

Vyhotovenie a vzhľad zábradlia je podobné zábrane na označenie uzávierky. Zábradlie má šírku 0,100 m a môže sa doplniť ďalšími prvkami (vodorovnými, zvislými, šikmými) tak, aby sa dosiahol optický vnem súvislej plochy. Farba zvislých prvkov je spravidla červená, biela alebo sivá (hliníková). Zábradlie sa používa v takých istých dĺžkach ako zábrana a je doplnené dotykovou lištou pre nevidiacich.

Zábradlie má hladký povrch bez ostrých hrán, aby nedošlo k prípadnému poraneniu chodcov alebo cyklistov.

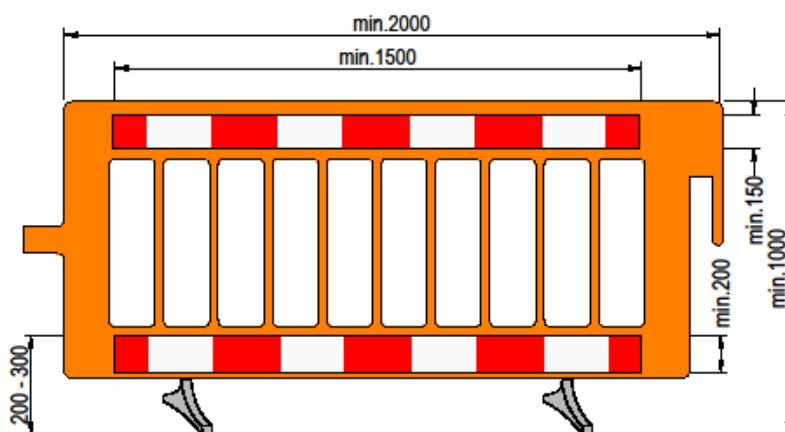
Zábradlie je upevnené na podstavci alebo na vlastnej nosnej konštrukcii tak, aby sa jeho horná hrana nachádzala vo výške min. 1,000 m nad PK a odolávalo zaťaženiu vetrom $0,25 \text{ kN.m}^{-2}$. Nosná konštrukcia sa dá zaťažiť vrecami s pieskom.



Obrázok 91 Zábradlie (údaje uvedené v mm)

3.5.4.2 Dotyková lišta pre nevidiacich

Dotyková lišta pre nevidiacich slúži v oblasti pracovného miesta na orientáciu zrakovo postihnutých osôb tak, aby tieto osoby mohli pomocou palice rozoznať jeho ohraničenie. Táto dotyková lišta pre nevidiacich má výšku minimálne 0,020 m a jej farebné vyhotovenie zodpovedá zábrane, ale nemusí byť v retroreflexnej úprave. Kolority podľa STN EN 12899-1 zodpovedajú triede NR1. Dotyková lišta pre nevidiacich sa umiestňuje tak, aby sa jej horná hrana nachádzala vo výške 0,200 m až 0,300 m nad úrovňou chodníka.

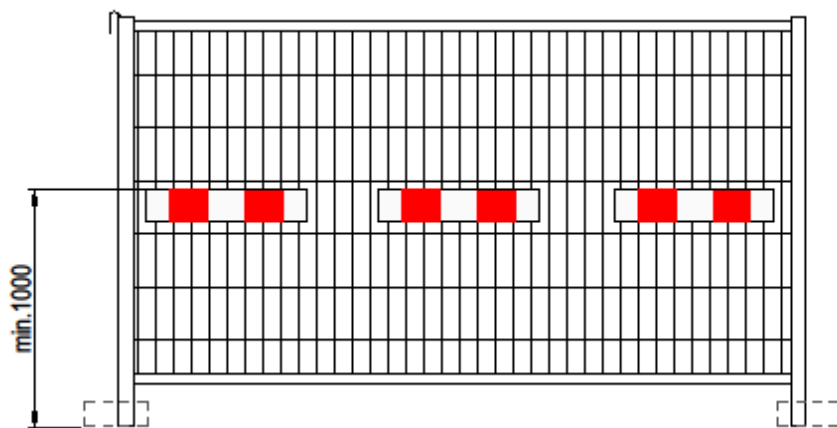


Obrázok 92 Dotyková lišta pre nevidiacich (údaje uvedené v mm)

3.5.4.3 Plot

Plot sa v oblasti pracovného miesta používa v prípade, ak je potrebné zaistiť, aby nedošlo k pádu osôb do výkopov, šácht a pod. hlbších viac ako 1,400 m a z bezpečnostných dôvodov je potrebné jeho úplné ohradenie a na ochranu účastníkov premávky ak to vyžaduje povaha prác na pracovnom mieste.

Plot sa skladá z pevne stojacej rámovej konštrukcie, ktorá je vyplnená pletivom z drôtu alebo plastu, prípadne iným vhodným materiálom (napr. plastovými doskami) v bielej, sivej, oranžovej alebo červenej farbe. Celá konštrukcia plota musí byť v podstavci upevnená tak, aby bezpečne zachytila a ochránila chodcov alebo cyklistov pred pádom. Rozstupy podperných bodov nie sú väčšie ako 2,000 m. Všetky hrany musia byť hladké, rovné, aby nemohlo dôjsť k zraneniu osôb. Plot je doplnený zábranou šírky min. 0,100 m umiestnenou tak, aby sa jej horná hrana nachádzala vo výške min. 1,000 m nad povrchom a dotykovou lištou pre nevidiacich. Zábrana je doplnená výstražnými svetlami typu 3 (trieda L 2L, L6, L 8G podľa STN EN 12352).



Obrázok 93 Plot (údaje uvedené v mm)

3.5.4.4 Zvodidlo

Použitie zvodidla s príslušnou úrovňou zadržania a pracovnou šírkou je vhodné tam, kde je potrebné vzhľadom na miestne podmienky zaistiť bezpečnosť osôb na pracovisku, na ktorom sa pohybujú pracovníci a kde je potrebné zmierniť riziko prechodu vozidiel na pracovné miesto, alebo kde je nebezpečenstvo pádu vozidla do otvorného výkopu a pod.

Betónové alebo oceľové zvodidlá sa používajú na bezpečné a pre motorové vozidlá ťažko preniknuteľné ohradenie pracovného miesta. Zakončenie zvodidiel musí mať šikmý nábeh.

Betónové alebo iné zvodidlo sa umiestni tak, aby sa vylúčila možnosť čelného nárazu vozidla. V odôvodnených prípadoch (veľká hĺbka priekopy) je možné ohradenie pracovného miesta zdvojnásobiť alebo použiť zvodidlá s vyššou úrovňou zadržania.

Betónové zvodidlo ako ochranné DZ sa v oblasti pracovného miesta dopĺňa najmä plotom.

3.5.5 Nosné zariadenie pre zvislé dopravné značky a DZ

Nosné zariadenia slúžia na upevnenie ZDZ a DZ na ich stabilné umiestnenie na PK a mimo nej.

Nosnými zariadeniami sú:

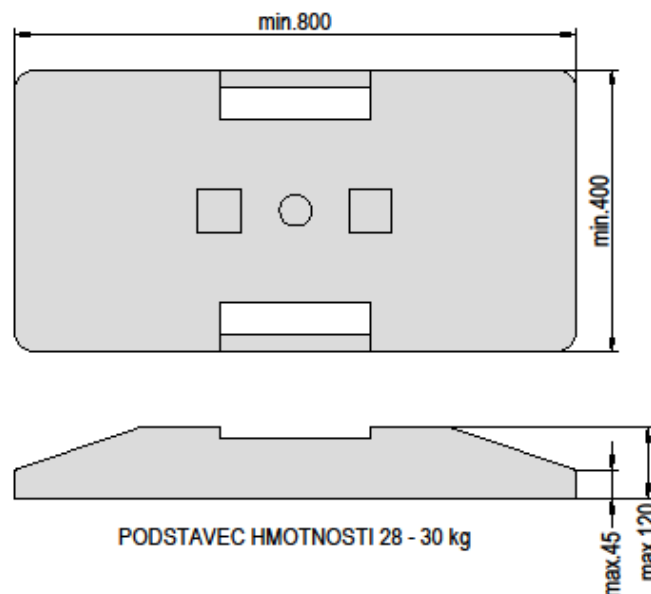
- podstavec;
- podperný stĺpik;
- stojan;
- zarážaný stĺpik.

3.5.5.1 Podstavec

Podstavec sa používa na upevnenie podperných stĺpikov prenosných ZDZ a DZ (zábrana, smerovacie dosky, vodiace dosky, zábradlie, plot a pod.). Podstavec leží voľne na PK, chodníku alebo na komunikácii pre cyklistov a musí sa zvoliť tak, aby sa zabezpečila požadovaná stabilita prenosnej ZDZ alebo DZ.

Celková výška podstavca nesmie presahovať 0,120 m, rozmery a hmotnosť sa musia vhodne zvoliť vzhľadom na zaradenie, ktoré sa v ňom upevní. Podstavce určené na upevnenie DZ tvoriace priečne alebo pozdĺžne uzávierky pracovných miest (smerovacie dosky, zábrany na označenie uzávierky) majú hmotnosť 28 kg až 30 kg a pôdorys s rozmermi cca 0,800 m x 0,400 m. V nevyhnutnom prípade, ak sa stabilita DZ nedá zaistiť jedným podstavcom, môžu sa použiť dva podstavce nad sebou. Podstavec používaný na chodníku alebo na komunikácii pre cyklistov môže byť kruhový s priemerom cca 0,500m a musí zabezpečovať požadovanú stabilitu prenosnej ZDZ alebo DZ.

Farba podstavca je čierna, sivá, červená alebo žltá. Hrany podstavca sú zaoblené. Podstavec je konštruovaný tak, aby sa nesené prenosné ZDZ a DZ v podstavci pevne uchytili tak, aby v prípade nárazu vozidla nedošlo k oddeleniu jednotlivých častí. Na upevnenie prenosných ZDZ a DZ sa nesmú používať iné spôsoby upevnenie (betónové prefabrikáty, pneumatiky vyplnené betónom, disky kolies vozidiel, profilové križe zaťažené kameňmi atď.). Podstavec sa môže v prípade potreby zaťažiť vrecom s pieskom do hmotnosti 20 kg.



typ DZ	počet podstavcov (kg)
1 ks DZ základného rozmeru	1 (28 - 30 kg)
1 ks DZ zväčšeného rozmeru	2 (56 - 60 kg)
2 ks DZ základného rozmeru na 1 nosiči	3 (56 - 60 kg)
DZ rozmeru 1000/1500 na 2 nosičoch	2 x 3 (168 - 180 kg)

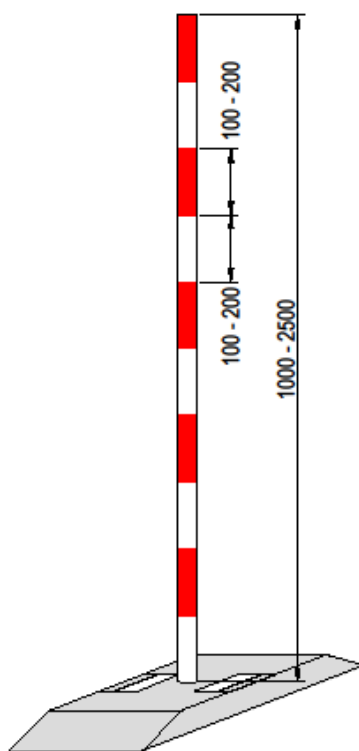
Obrázok 94 Podstavec (údaje uvedené v mm)

3.5.5.2 Podperný stĺpik

Podperný stĺpik sa používa na upevnenie prenosnej ZDZ alebo DZ. Môže sa osadiť v podstavci.

Podperný stĺpik má štvorcový (40 mm x 40 mm) alebo kruhový prierez (polomer 30 mm), pričom hrúbka steny sa volí podľa použitého materiálu (plast, hliník, oceľ). Dĺžka podperného stĺpika sa volí podľa typu neseného zariadenia spravidla v rozmedzí 1,000 m až 2,500 m. Podperný stĺpik je opatrený striedavo retroreflexnými bielymi a červenými pruhmi šírky 0,100 m až 0,200 m, ktorých hodnoty retroreflexie zodpovedajú najmenej triede RA1 a kolority triede CR1 alebo CR2 podľa STN EN 12899-1. Celková dĺžka červeno-bielej úpravy je min. 0,450 m.

Podperný stĺpik je konštruovaný tak, aby pri náraze vozidla rýchlosťou 80 km/h nedošlo k takému poškodeniu vozidla, aby nad ním vodič stratil kontrolu, alebo sa priamo ohrozila bezpečnosť posádky vozidla alebo iného účastníka premávky na PK. Podperný stĺpik sa pri náraze nesmie roztrieštiť ani uvoľniť z podstavca.



PODPERNÝ STĹPIK S PODSTAVCOM

Obrázok 95 Podperný stĺpik s podstavcom (údaje uvedené v mm)

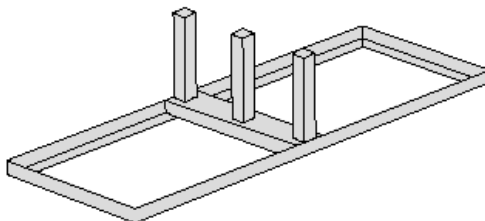
3.5.5.3 Stojan

Stojan sa používa na upevnenie rozmernejších a ťažších DZ (svetelná šípka) alebo rozmerných ZDZ, len v takých prípadoch, kedy upevnenie DZ v dvoch podstavcoch nad sebou nezaručuje vzhľadom na sťažené podmienky (silný vietor, veľká plocha alebo veľká hmotnosť DZ a pod.) požadovanú stabilitu. Používa sa najmä tam, kde sa požaduje operatívna zmena organizácie dopravy.

Umiestňuje sa po pravej strane jazdného pruhu, pre ktorý je určený. Základňa stojana sa zaťažuje podstavcami (najviac dva na sebe) alebo zásobníkom pre akumulátory.

Stojan sa vyrába z ocele kruhového priemeru 60 mm, povrchová ochrana musí zodpovedať triede SP1 alebo SP2 podľa STN EN 12899-1, odporúča sa sivý farebný odtieň.

Kompaktný prenosný stojan sa používa na upevnenie DZ Z 2a, Z 2b a ich kombináciu s inými ZDZ, DZ alebo prenosné ZDZ sa na stojan upevňujú štandardnými objímkami. Stojan má podstavu v tvare dvoch T kusov spojených dvomi priečkami na uchytenie DZ a prenosných ZDZ. Stojany sa nepoužívajú na upevnenie DZ tvoriacich priečnu alebo pozdĺžnu uzávierku alebo iných DZ umiestnených v jazdných pruhoch.

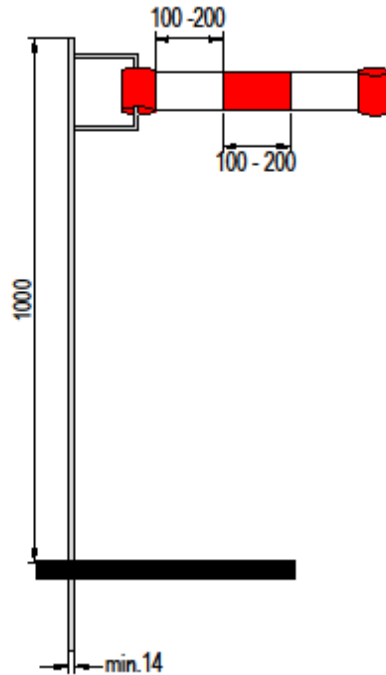


Obrázok 96 Stojan

3.5.5.4 Zarážaný stĺpik

Zarážaný stĺpik sa používa na upevnenie výstražnej pásy na miestach, kde sa nepredpokladá pohyb účastníkov premávky, najmä chodcov, t. j. netvorí uzávierku.

Zarážaný stĺpik má v zarazenom stave výšku cca 1,000 m, priemer minimálne 14 mm a má oko na uchytenie výstražnej pásky. Je hladký, bez ostrých hrán, aby sa vylúčila možnosť zranenia osôb.



Obrázok 97 Zarážaný stĺpik (údaje uvedené v mm)

3.6 Bezpečnostné označovanie

Na zaistenie bezpečnosti zamestnancov pohybujúcich sa na pracovnom mieste a účastníkov premávky na PK je potrebné, aby sa pracovné mechanizmy výstražne označili a zamestnanci mali oblečené výstražné oblečenie.

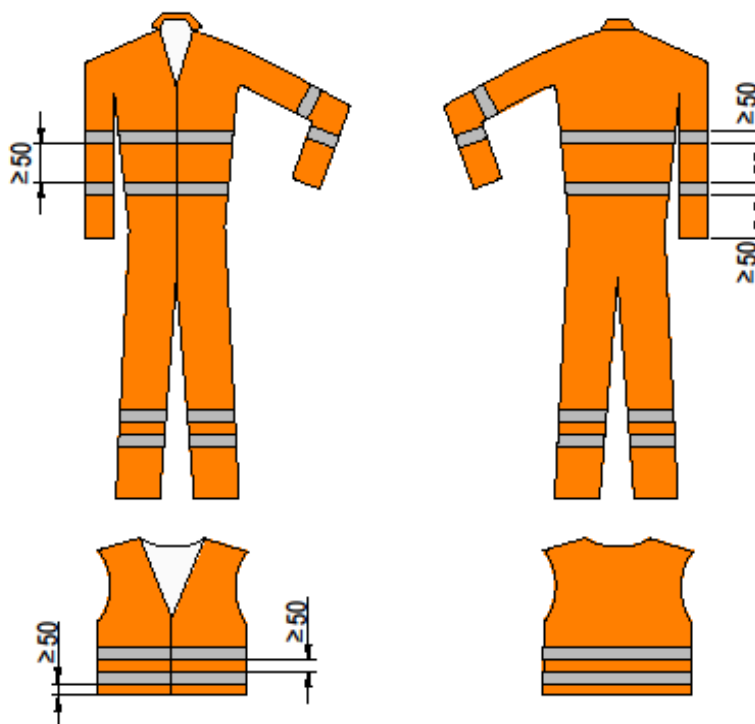
3.6.1 Bezpečnostné označovanie pracovných mechanizmov

Pracovné vozidlá a pracovné stroje používané na vykonávanie prác na pracovnom mieste, pracovné vozidlá, ktoré sú samé pohyblivým pracovným miestom, alebo krátkodobé pracovné miesta v dopravnom priestore, sú vybavené bezpečnostným výstražným označením. Výstražné označenie zahŕňa výstražnú farebnú povrchovú úpravu pracovných mechanizmov, červeno-biele retroreflexné prvky na vozidlách, svetelné šípky, svetelné rampy, zariadenia predbežnej výstrahy a pod.

3.6.2 Bezpečnostné označovanie osôb

Označenie osoby, ktorá vykonáva na ceste prácu spojenú s jej údržbou, opravou alebo výstavbou alebo inú pracovnú činnosť, na ktorú je oprávnená, tvorí viditeľný bezpečnostný odev, napríklad bezpečnostná reflexná vesta, overal, nohavice, bunda alebo pláštenka oranžovej fluorescenčnej farby, ktorého predná a zadná strana má plochu najmenej 1 500 cm².

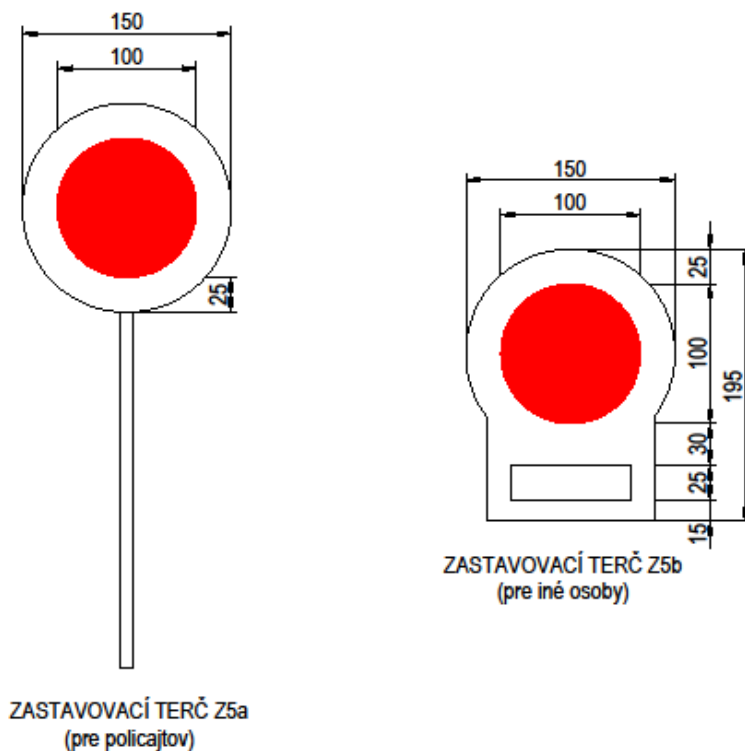
Ochranný odev podľa odseku 1 článku 3.6.2 týchto TP musí byť vyhotovený z fluorescenčného materiálu, spredu aj zozadu opatrený dvomi vodorovnými pásmi širokými 5 cm až 10 cm, dlhými najmenej 25 cm, vzdialenými od seba 5 cm až 10 cm a umiestnenými súmerne na strednú zvislú os tejto plochy, pričom plocha ani jedného z pásov na hornej časti odevu na stojacej osobe nesmie byť nižšie ako 90 cm nad úrovňou cesty. Pásky musia byť vyhotovené z bielej retroreflexnej fólie alebo z bielych odrazových skiel.



Obrázok 98 Ochranný odev (údaje uvedené v mm)

Na zastavenie vozidiel sa používajú zastavovacie terče :

- Z 5a Zastavovací terč pre policajtov,
- Z 5b Zastavovací terč pre iné osoby.



Obrázok 99 Zastavovacie terče (údaje uvedené v mm)

4 Prílohy

Príloha č. 1 Vzorové schémy pre krátkodobé pracovné miesta, práca v denných a v nočných hodinách

Príloha č. 2 Vzorové schémy pre dlhodobé pracovné miesta

4.1 Označenie jednotlivých schém a ich platnosť pre druh PK:

Pre jednotlivé schémy je stanovený nasledujúci systém označenia:

Tabuľka 3 Druh PK a jeho označenie

Označenie	Druh PK
B	Cesty v obci (okrem D, RC)
C	Cesty mimo obce (okrem D, RC)
D	D, RC

Tabuľka 4 Charakter pracovného miesta a jeho označenie

Označenie	Charakter pracovného miesta
K	Krátkodobé pracovné miesta
	Dlhodobé pracovné miesta

Číselný znak - poradové číslo v rámci príslušného súboru

Príklad:

Schéma B K4 – cesta v obci, krátkodobé pracovné miesto, vzorová schéma č. 4

Schéma C K3 – cesta mimo obce, krátkodobé pracovné miesto, vzorová schéma č. 3

Schéma D K1 – diaľnica alebo RC, krátkodobé pracovisko, vzorová schéma č. 1

Schéma B 1 – cesta v obci, dlhodobé pracovné miesto, vzorová schéma č. 1

Schéma C 5 – cesta mimo obce, dlhodobé pracovné miesto, vzorová schéma č. 5

Schéma D 27 – diaľnice alebo RC, dlhodobé pracovné miesto, vzorová schéma č. 27

Príloha č. 1

Vzorové schémy pre krátkodobé pracovné miesta,
práca v denných a v nočných hodinách

Všetky schémy pre označenie pracovného miesta obsahujú vzorové riešenia. Počet, poradie navrhovaných ZDZ, DZ ako aj uvádzané vzdialenosti ich umiestnenia v základných schémach je možné meniť a dopĺňať. Pri návrhu organizácie dopravy je potrebné vždy zvážiť aj obmedzenie rýchlosti jazdy.

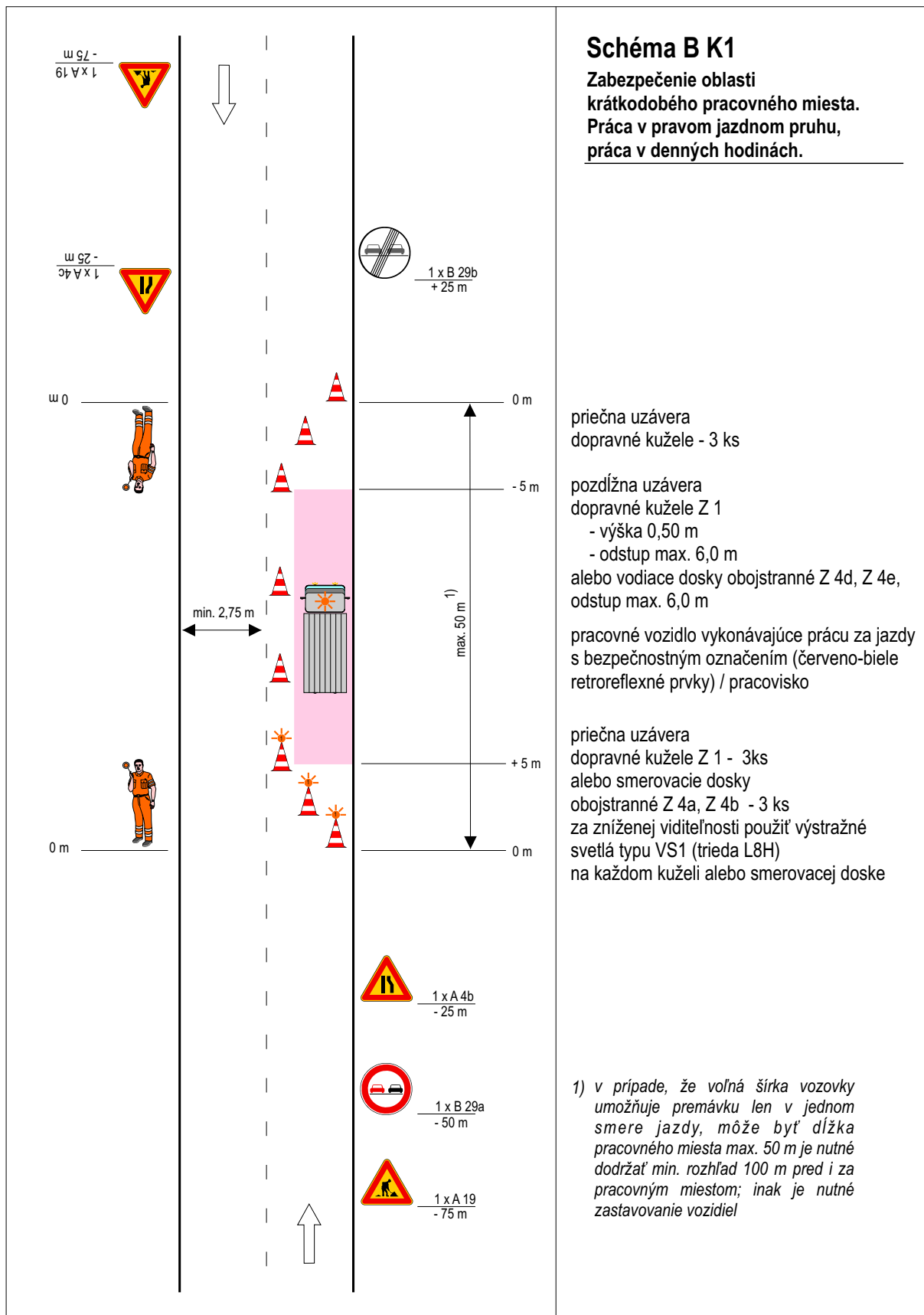
ZOZNAM VZOROVÝCH SCHÉM K PRÍLOHE č. 1

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI		
Schéma č.	Názov schémy	Číslo strany
B K1	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	5
B K2	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	6
B K3a	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	7
B K3b	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	8
B K4a	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca vo vnútornom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	9
B K4b	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca vo vnútornom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	10
B K5a	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca vo vnútornom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	11
B K5b	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca vo vnútornom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	12
B K6	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v električkovom páse v úrovni vozovky, práca v denných hodinách.	13
B K7	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v strede vozovky, práca v denných hodinách.	14
B K8	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	15
B K9	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	16
B K10	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v ľavom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	17
B K11	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v nočných hodinách (za zníženej viditeľnosti)	18

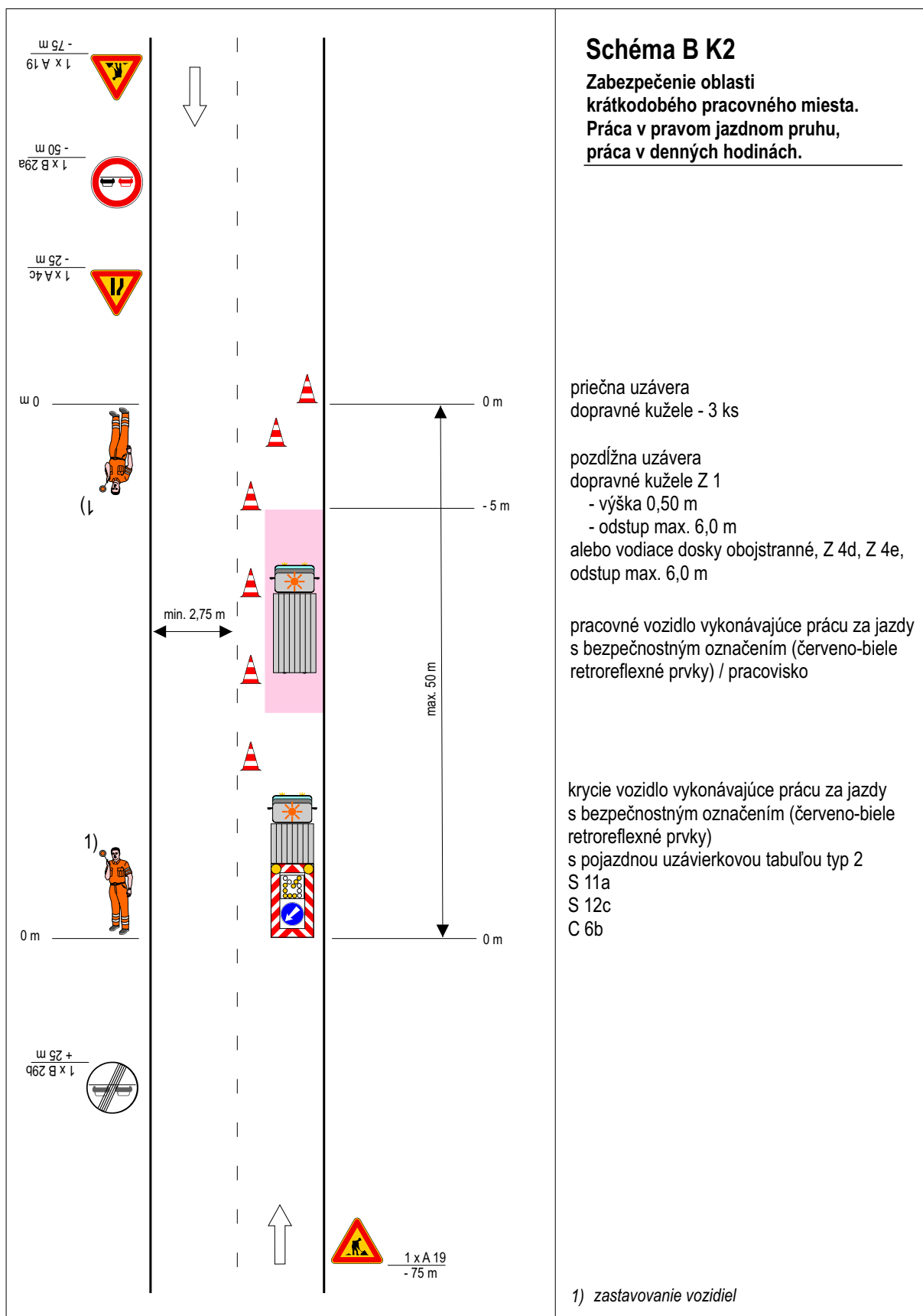
PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC		
Schéma č.	Názov schémy	Číslo strany
C K1	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta s nízkou intenzitou premávky. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	19
C K2	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta s nízkou intenzitou premávky. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	20
C K3	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta s nízkou intenzitou premávky. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	21
C K4	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	22
C K5	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v strede vozovky, práca v denných hodinách	23

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE		
Schéma č.	Názov schémy	Číslo strany
D K1	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	24
D K2	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v ľavom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	25
D K3	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	26
D K4	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v ľavom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	27
D K5	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v pravom a v strednom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	28
D K6	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v ľavom a v strednom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách.	29
D K7	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v ľavom a v strednom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách. Premávka presmerovaná do pruhu pre pomalé vozidlá.	30
D K8	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca na krajnici, práca v denných hodinách.	31
D K9	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Odstavené vozidlo na krajnici.	32
D K10	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca na výjazdnej vetve v križovatke.	33
D K11	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v nočných hodinách (za zníženej viditeľnosti).	34
D K12	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v ľavom jazdnom pruhu, práca v nočných hodinách (za zníženej viditeľnosti).	35
D K13	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v nočných hodinách (za zníženej viditeľnosti).	36
D K14	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v ľavom jazdnom pruhu, práca v nočných hodinách (za zníženej viditeľnosti).	37
D K15	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v pravom a v strednom jazdnom pruhu, práca v nočných hodinách (za zníženej viditeľnosti).	38
D K16	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v ľavom a v strednom jazdnom pruhu, práca v nočných hodinách (za zníženej viditeľnosti).	39
D K17	Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska. Práca v ľavom a v strednom jazdnom pruhu, práca v nočných hodinách (za zníženej viditeľnosti). Premávka presmerovaná do pruhu pre pomalé vozidlá	40

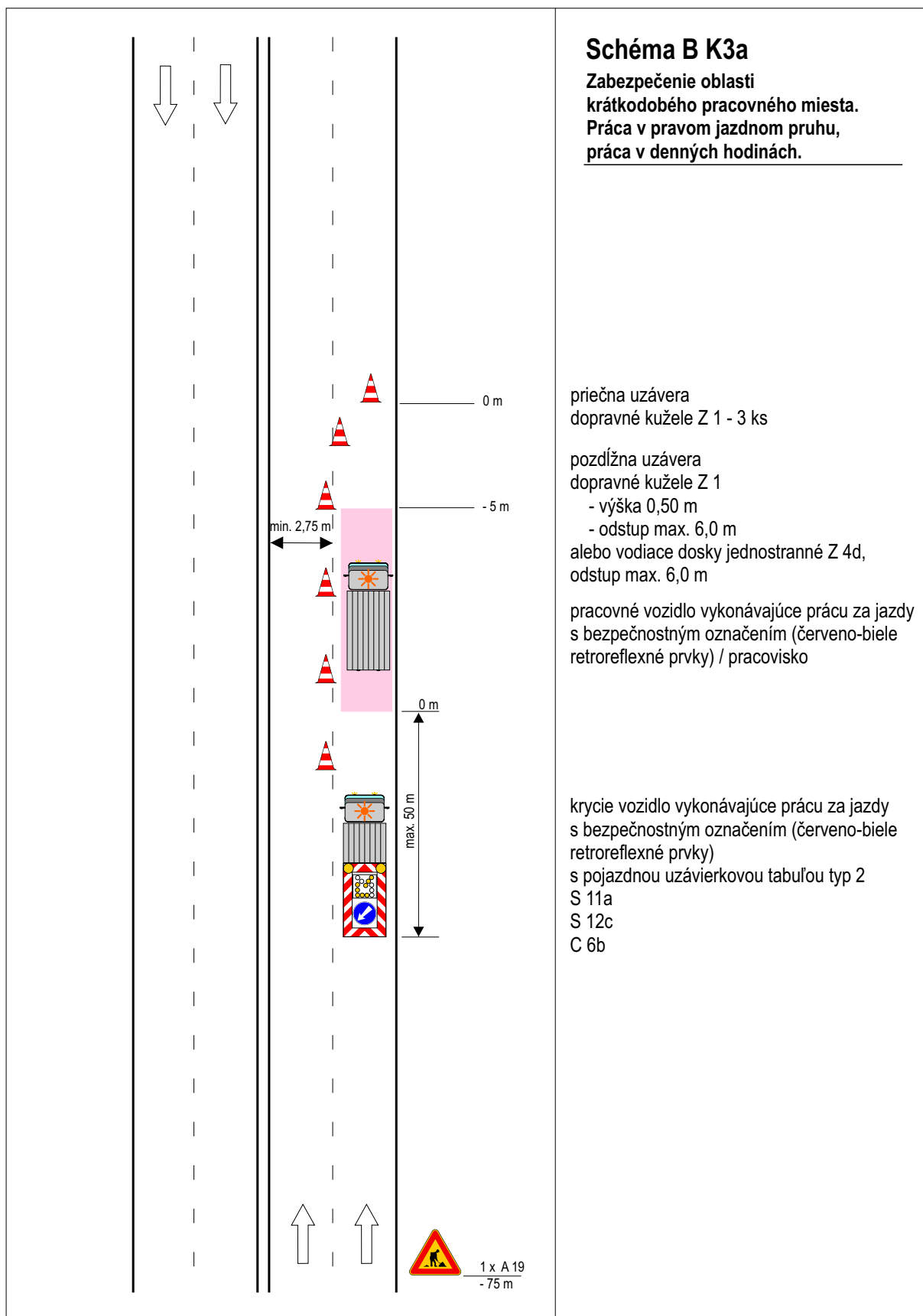
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



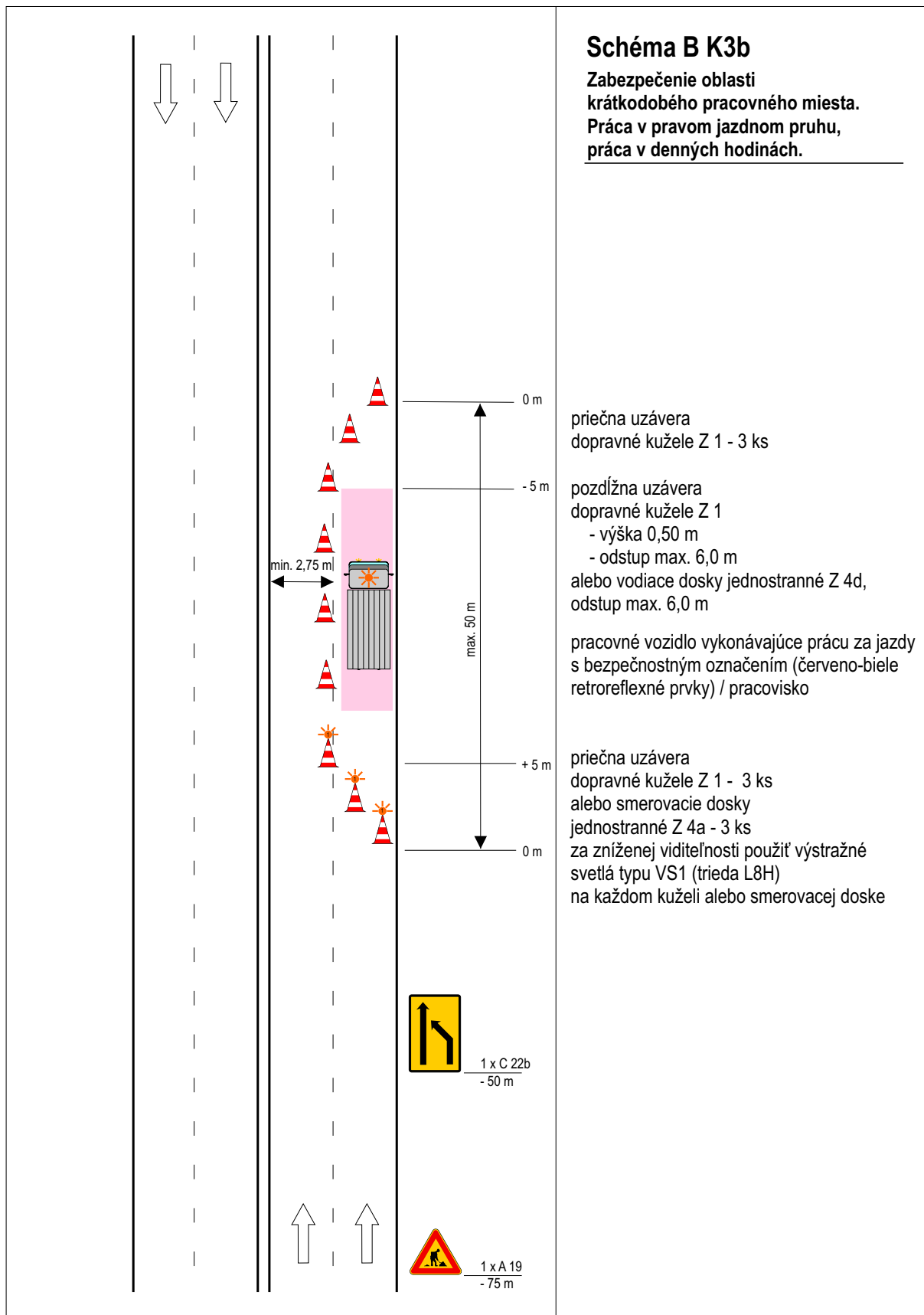
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



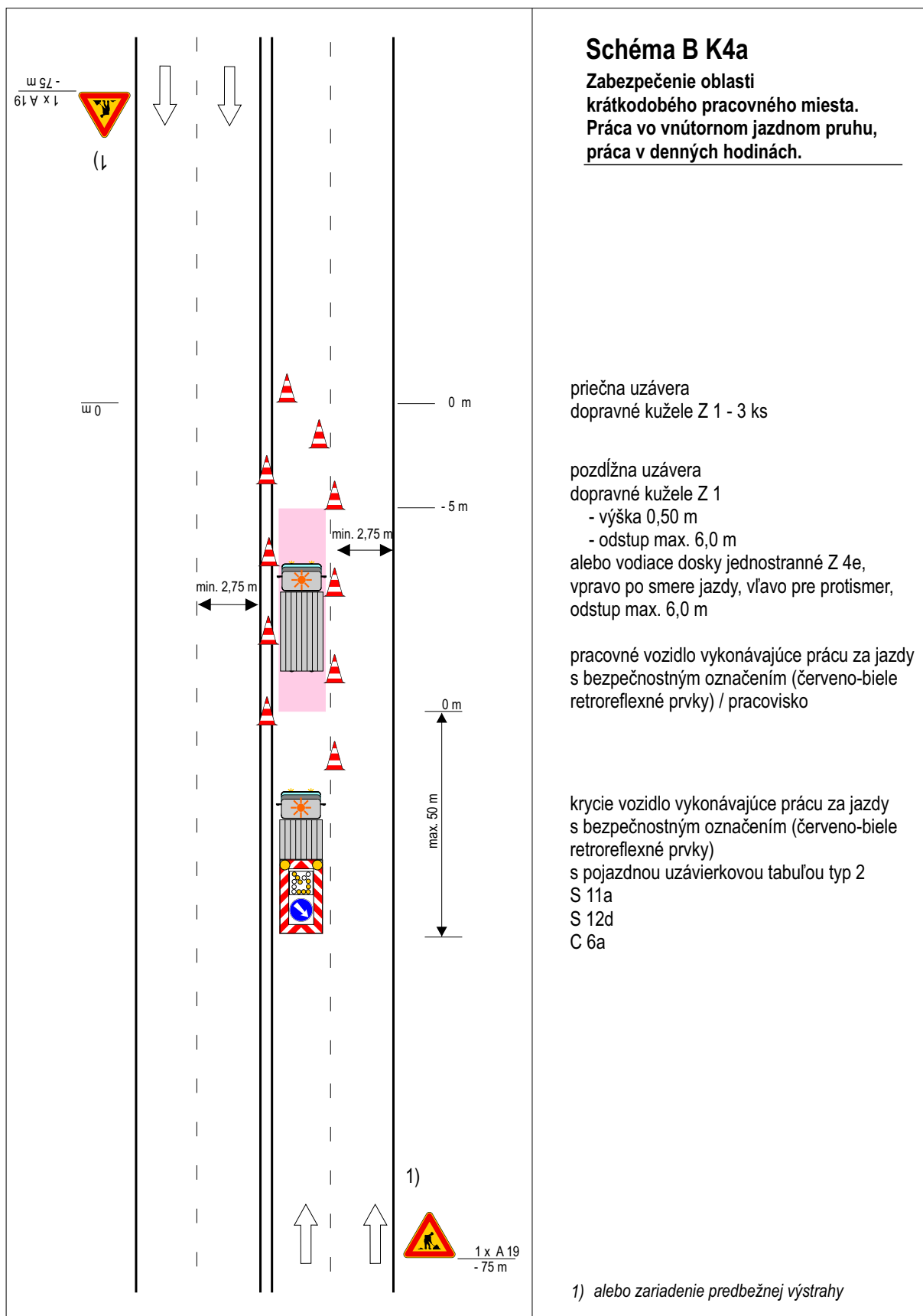
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



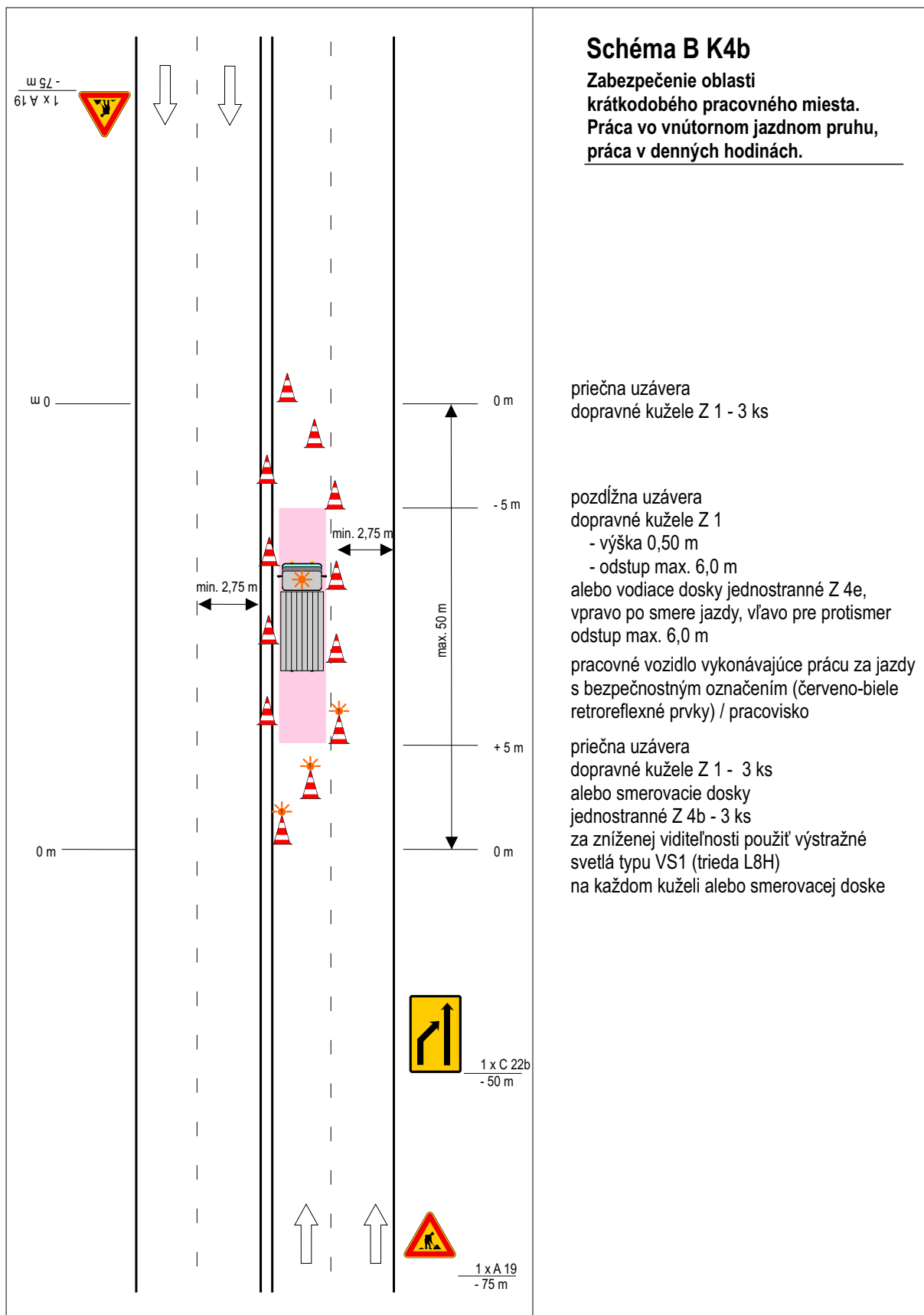
**Zabezpečenie oblasti
krátkodobého pracovného miesta.
Práca v pravom jazdnom pruhu,
práca v denných hodinách.**

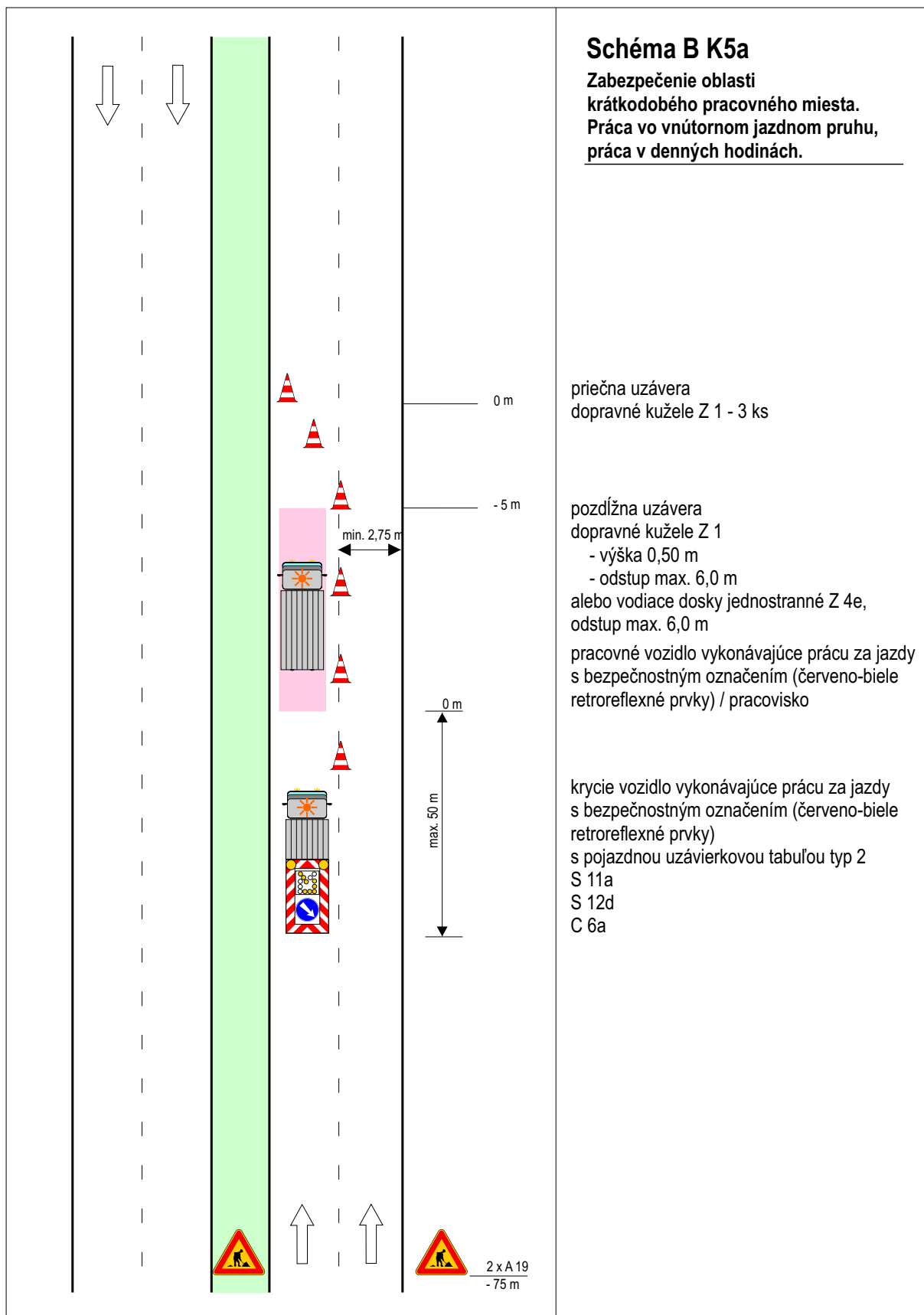


PRACOVNÉ MIESTO V OBCI

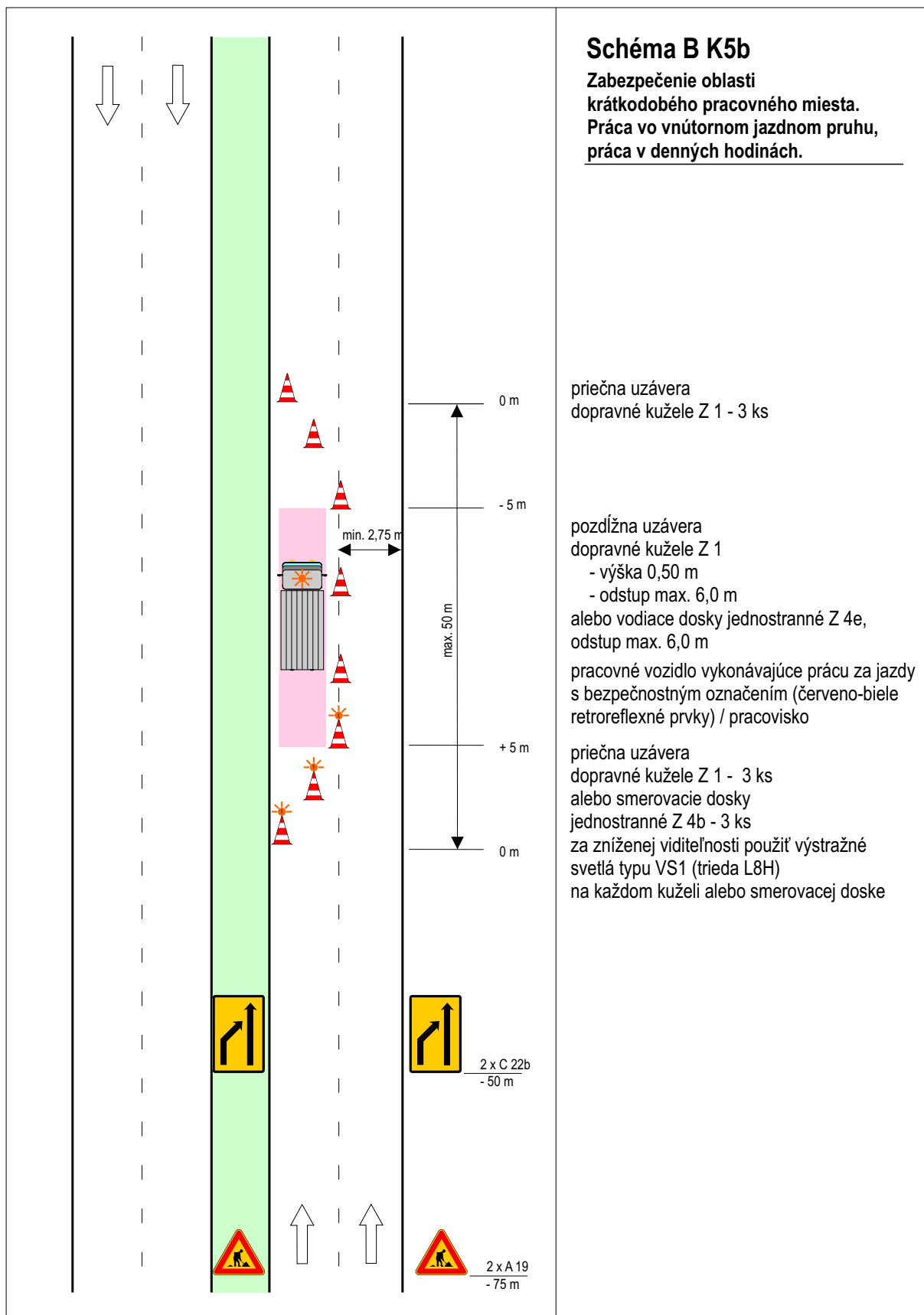


PRACOVNÉ MIESTO V OBCI

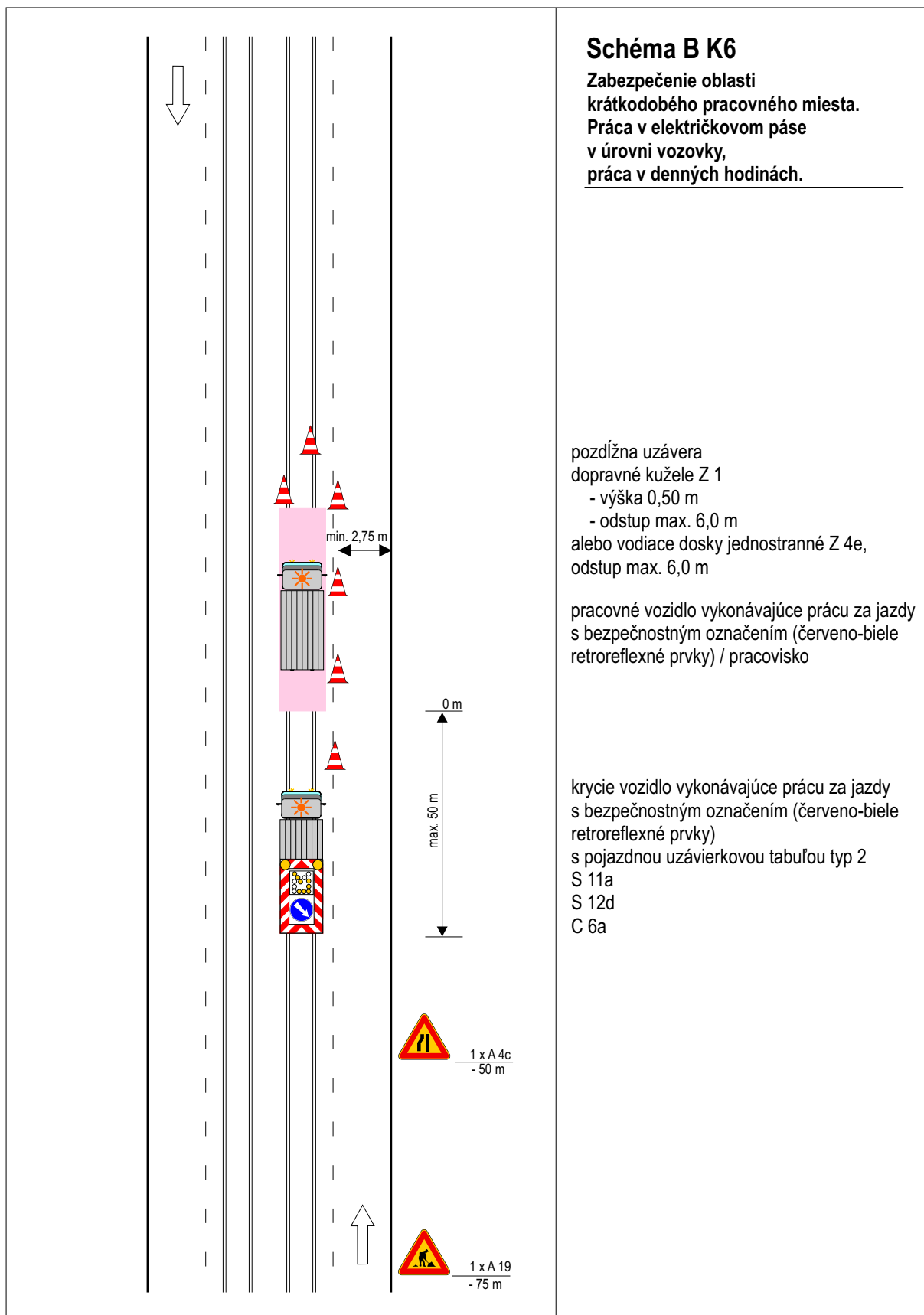


PRACOVNÉ MIESTO V OBCI

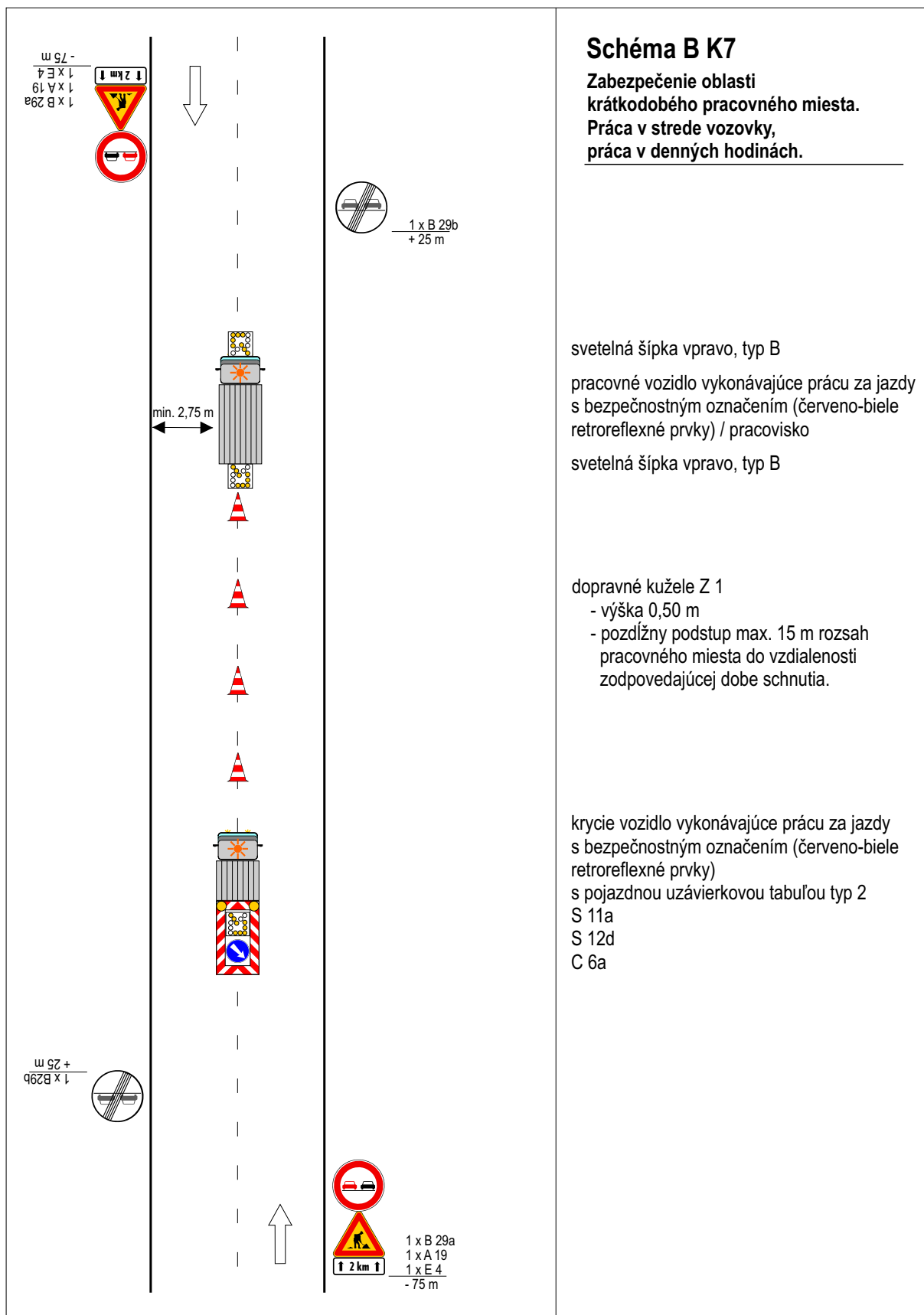
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



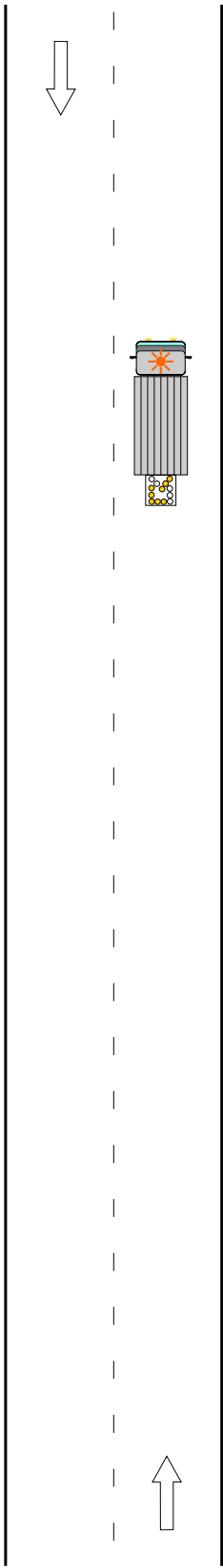
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



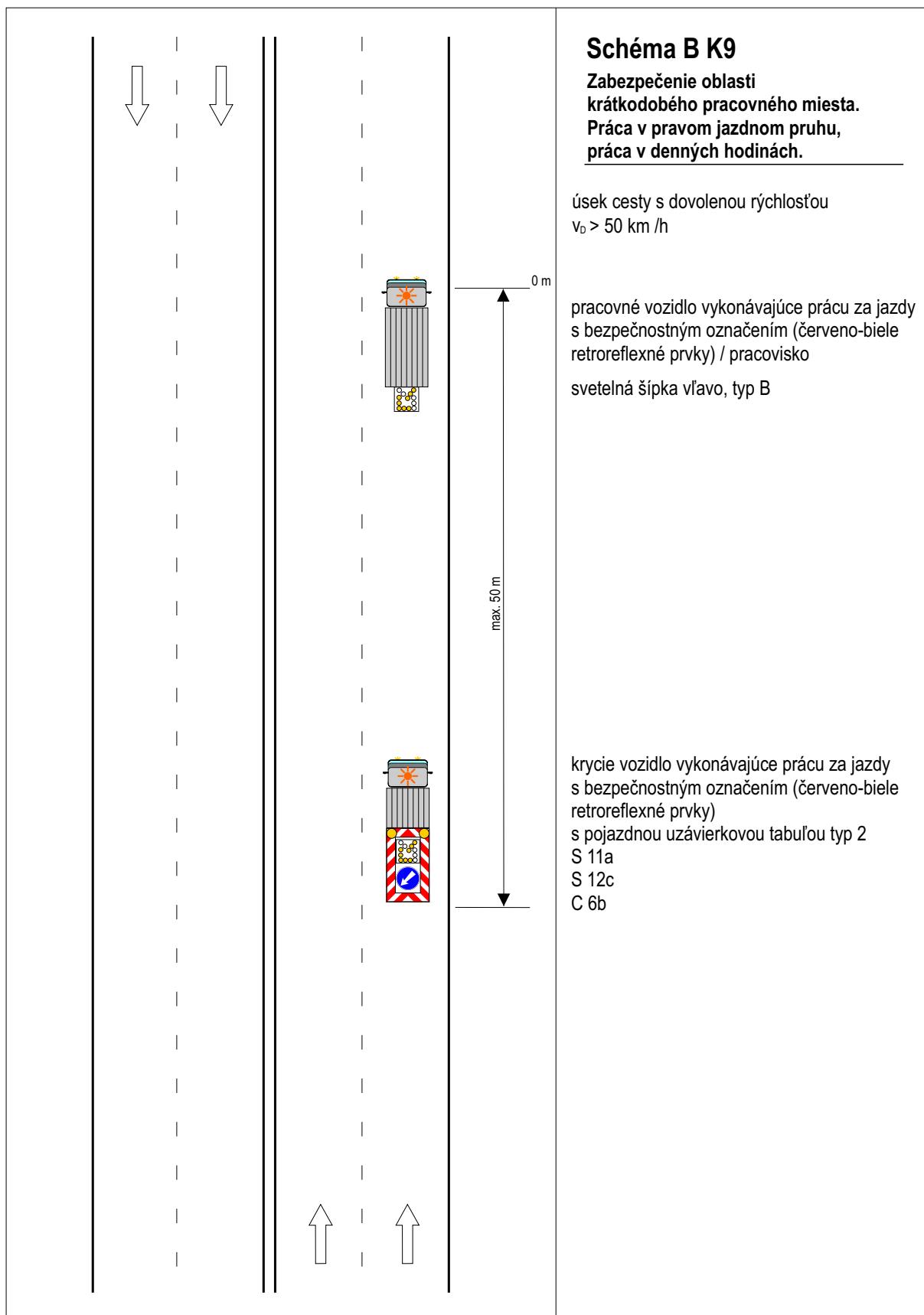
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



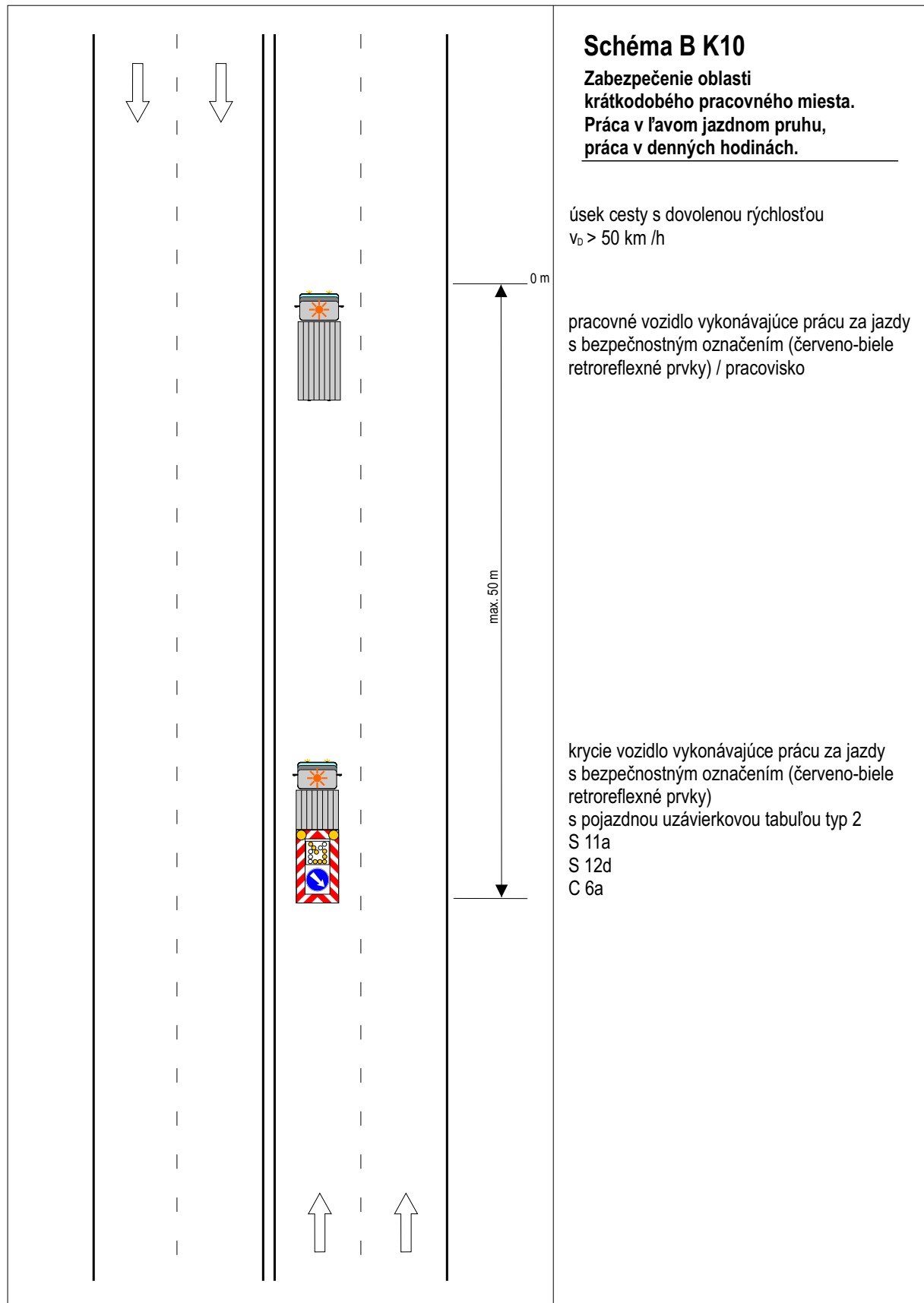
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI

	Schéma B K8 Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v denných hodinách. pracovné vozidlo vykonávajúce prácu za jazdy s bezpečnostným označením (červeno-biele retroreflexné prvky) / pracovisko svetelná šípka vľavo, typ B
--	---

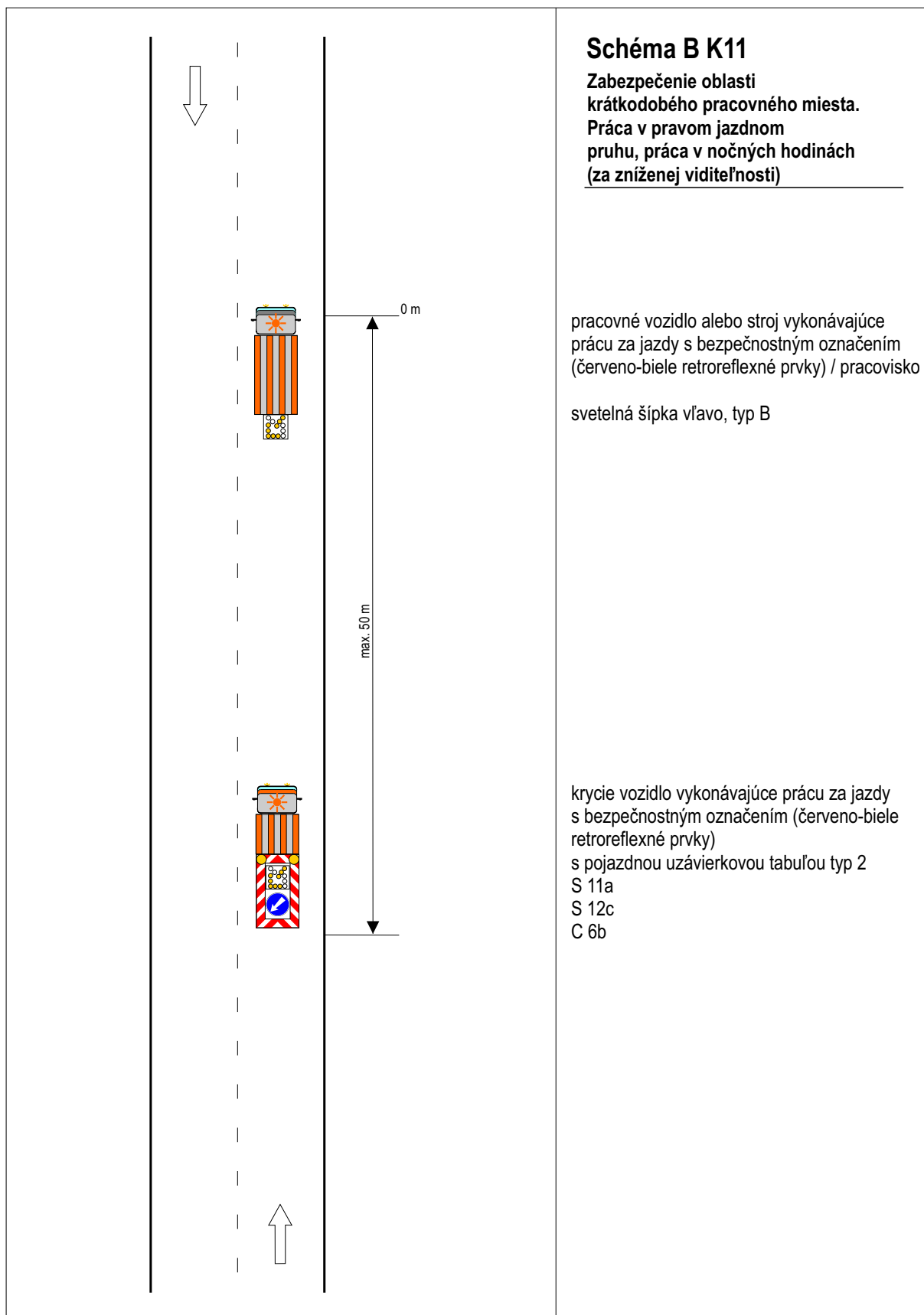
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



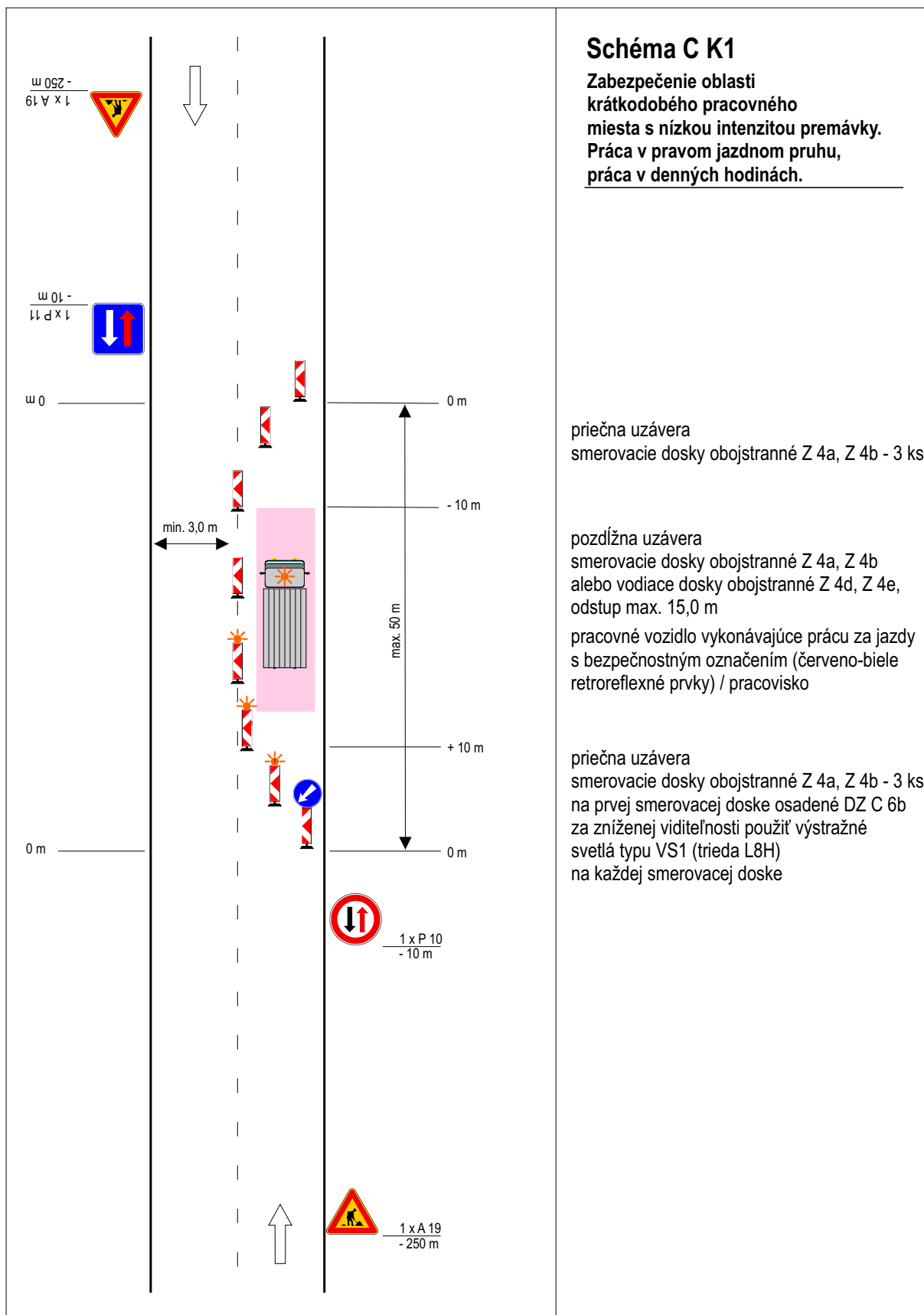
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



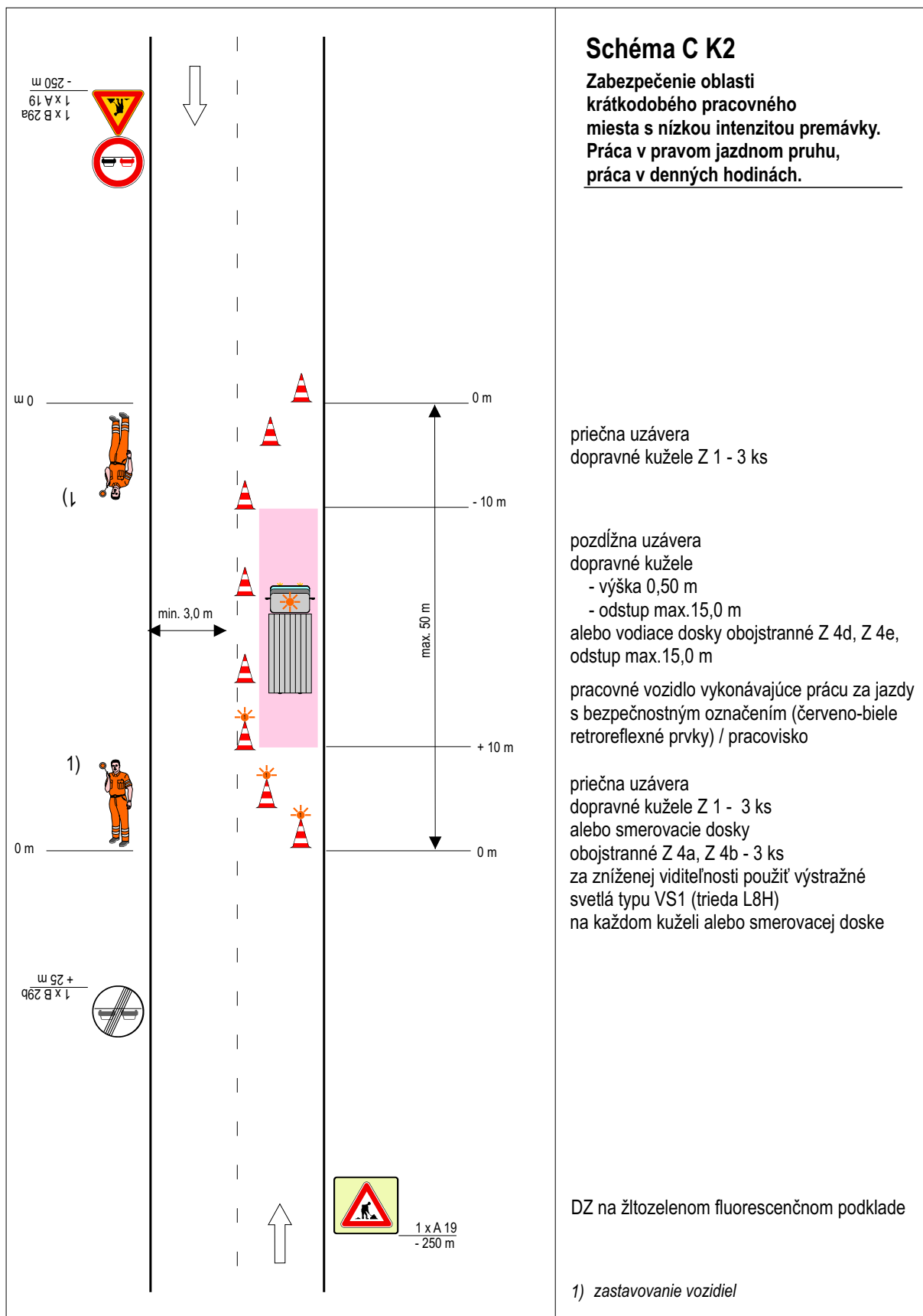
PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



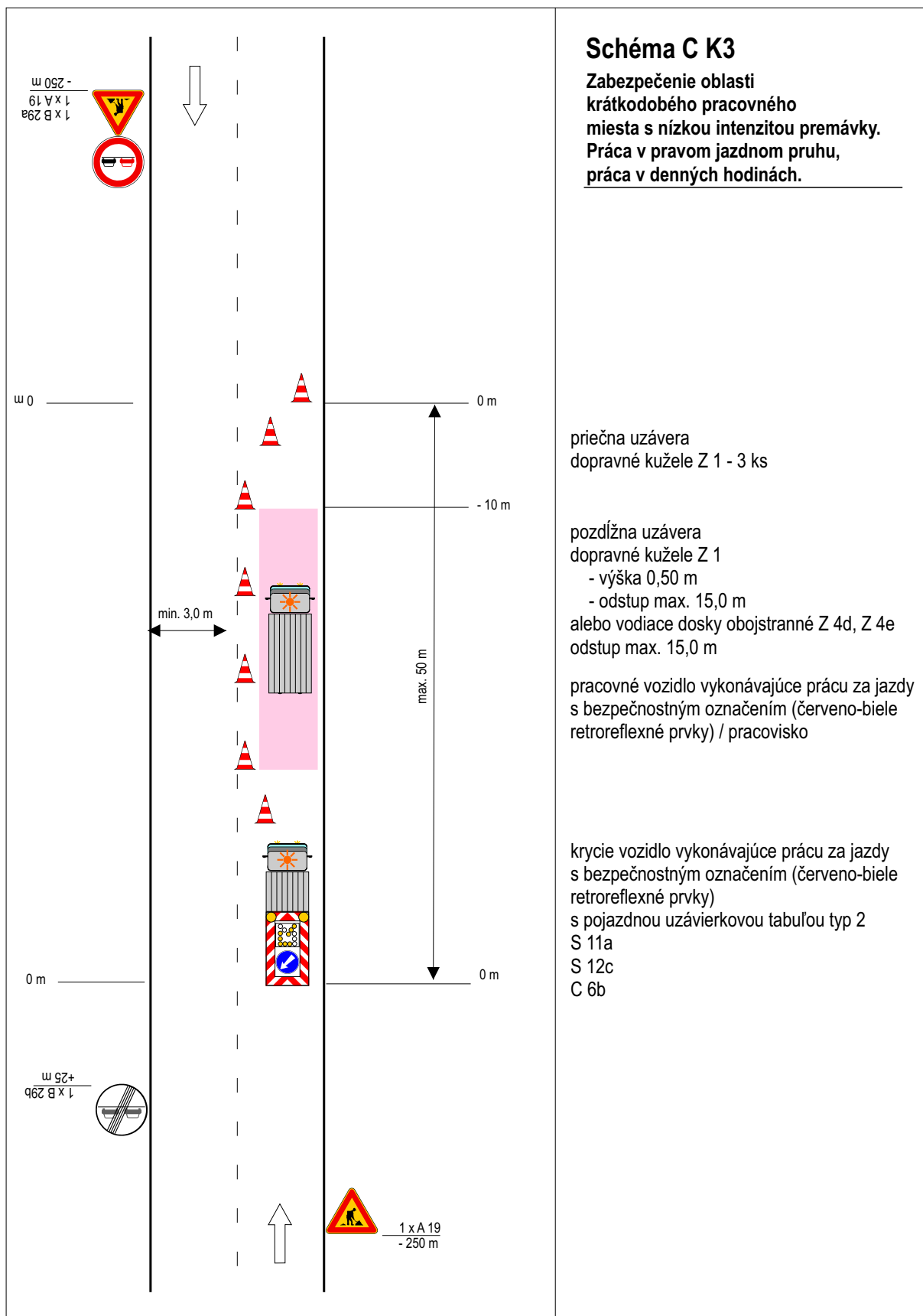
PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



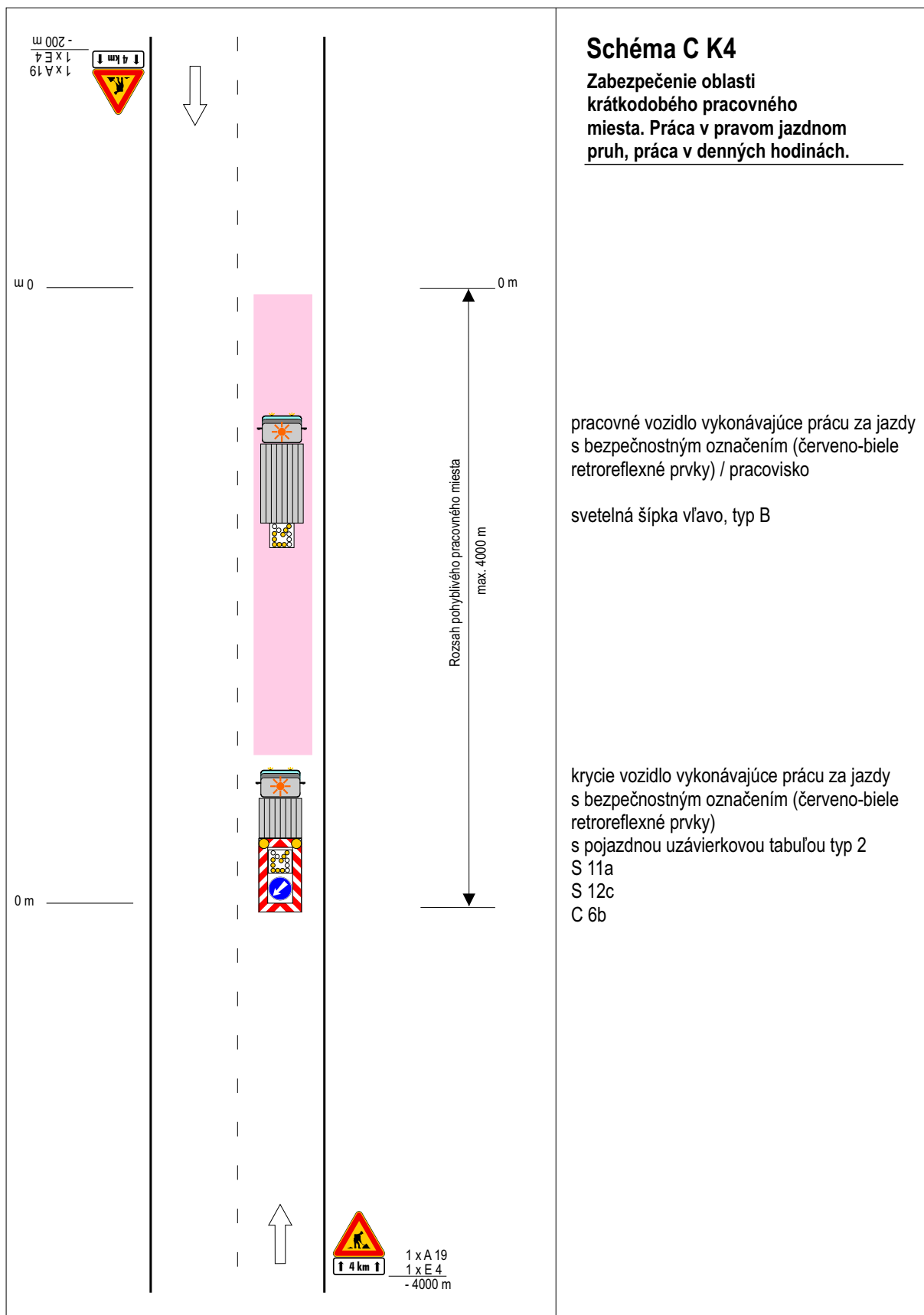
PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC

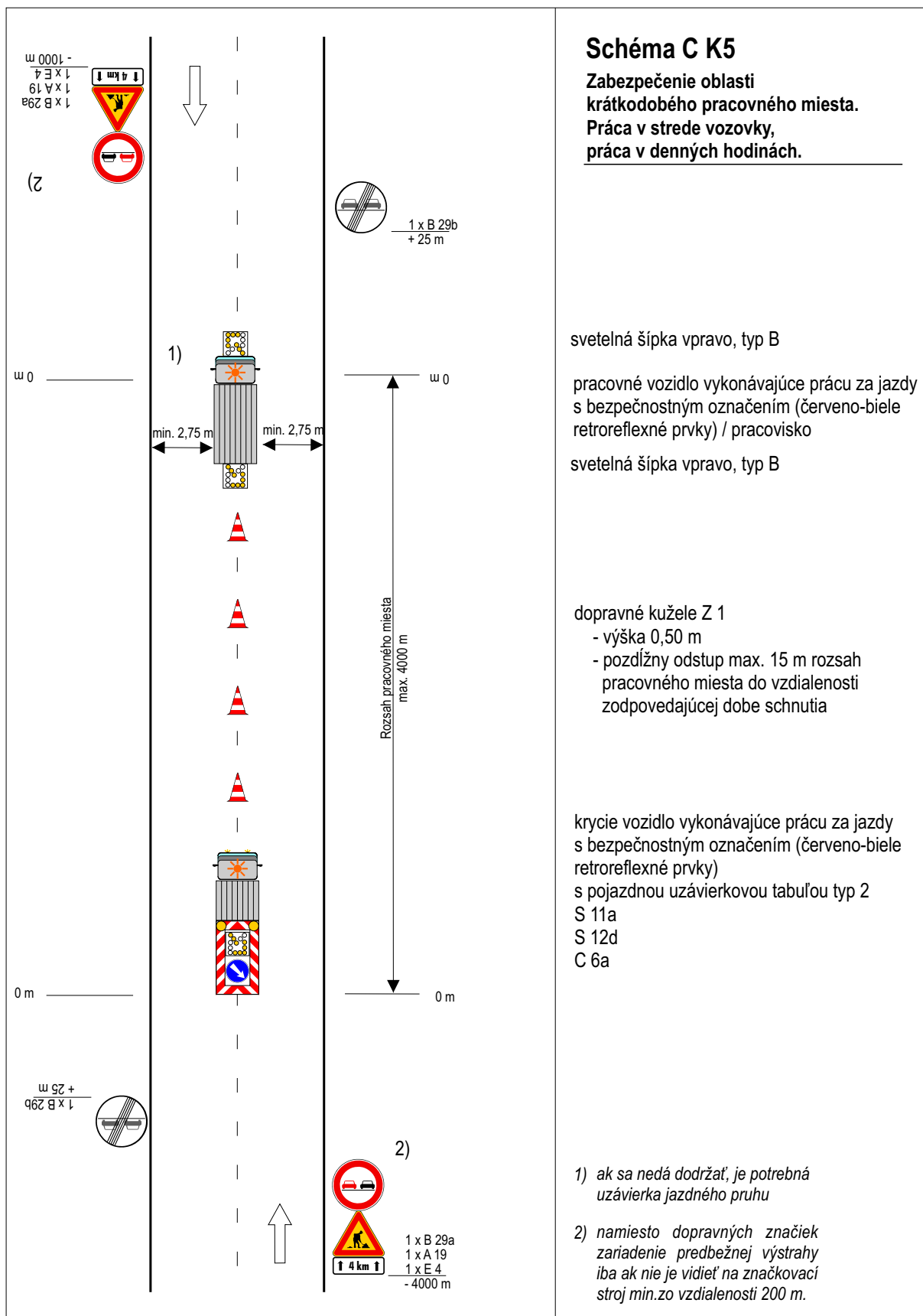


Schéma D K1

Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska.
Práca v pravom jazdnom pruhu,
práca v denných hodinách

The diagram illustrates the safety setup for a short-term work area in the right lane during the day. It shows a road with a dashed center line and solid edge lines. Two work vehicles are positioned in the right lane, one at +50m and one at 0m. Various traffic signs and cones are placed along the road. A speed limit sign of 100 km/h is shown at the top and bottom. A warning sign for a narrow road ahead is shown at the bottom. The diagram is divided into three sections: the top section shows the work area with cones and signs; the middle section shows the work area with signs and cones; the bottom section shows the work area with signs and cones.

Distance from Work Area	Signs and Equipment
+ 50 m	2 x B 31b + 100 m
0 m	1 x B 31a 1 x A 19 1 x E 2 - 300 m
- 300 m	1 x A 19 1 x C 22b 1 x E 2 - 1000 m

pracovné vozidlo vykonávajúce prácu za jazdy s bezpečnostným označením (červeno-biele retroreflexné prvky) / pracovisko

dopravné kužele
 - výška 0,75 m
 - odstup max. 10,0 m
 alebo vodiace dosky Z 4d (typ 2)
 alebo smerovacie dosky Z 4a
 odstup max. 10,0 m (trieda retroreflexie RA2)

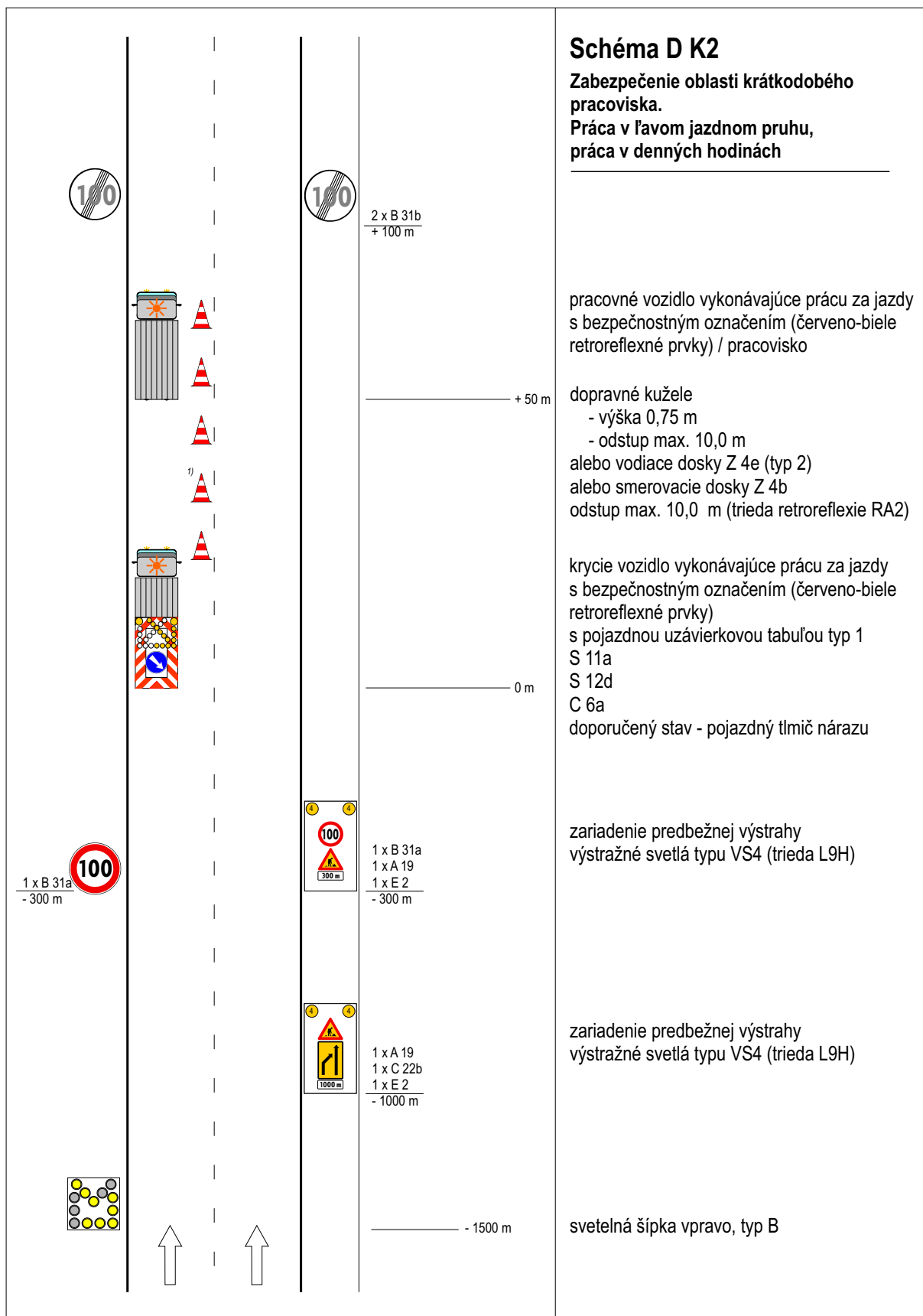
krycie vozidlo vykonávajúce prácu za jazdy s bezpečnostným označením (červeno-biele retroreflexné prvky)
 s pojazdnou uzávierkovou tabuľou typ 1
 S 11a
 S 12c
 C 6b
 doporučený stav - pojazdný tlmič nárazu

zariadenie predbežnej výstrahy
 výstražné svetlá typu VS4 (trieda L9H)

zariadenie predbežnej výstrahy
 výstražné svetlá typu VS4 (trieda L9H)

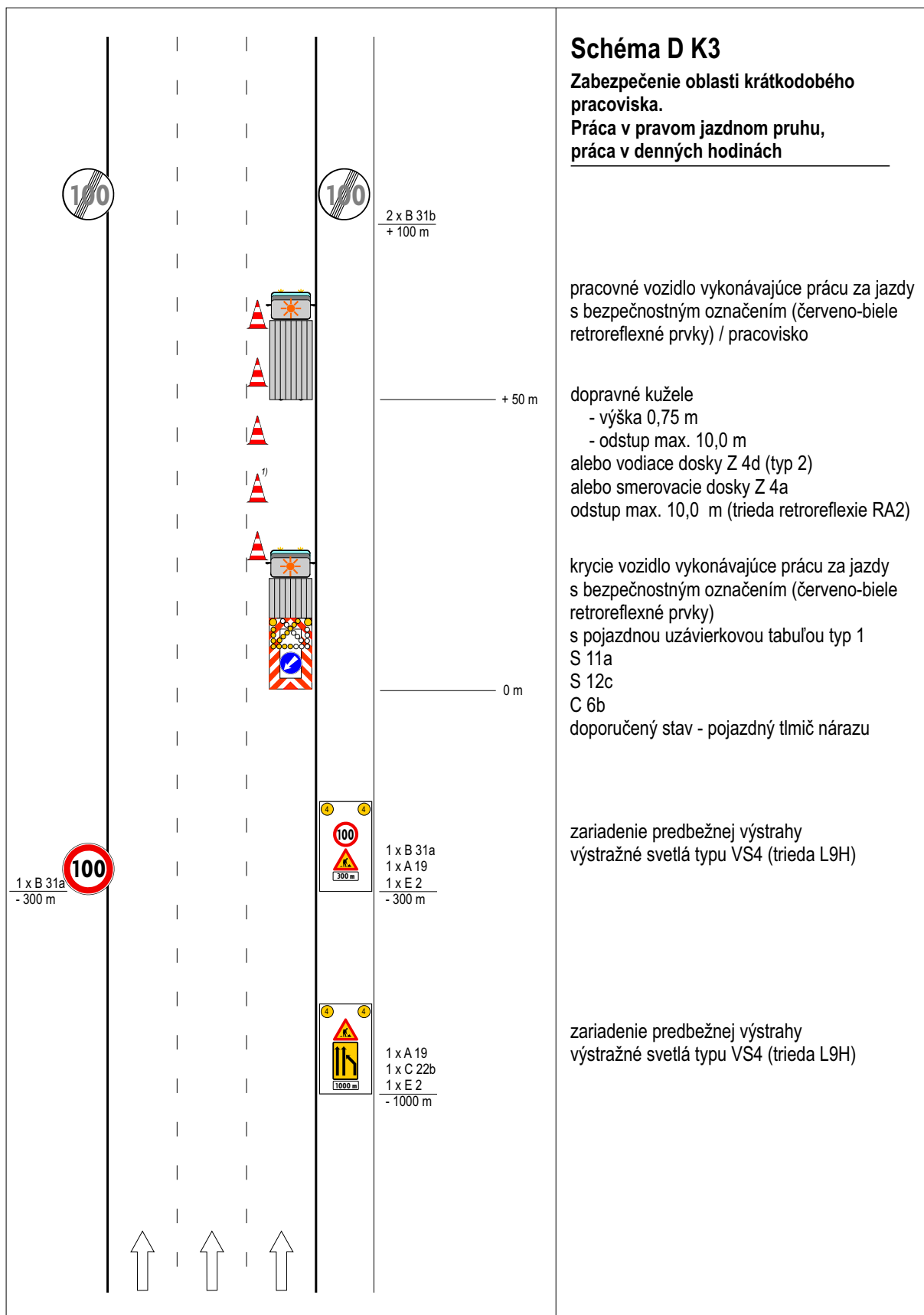
¹⁾V prípade, že sa jedná o pohyblivé krátkodobé pracovisko, možno pozdĺžnu uzáveru vynechať.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



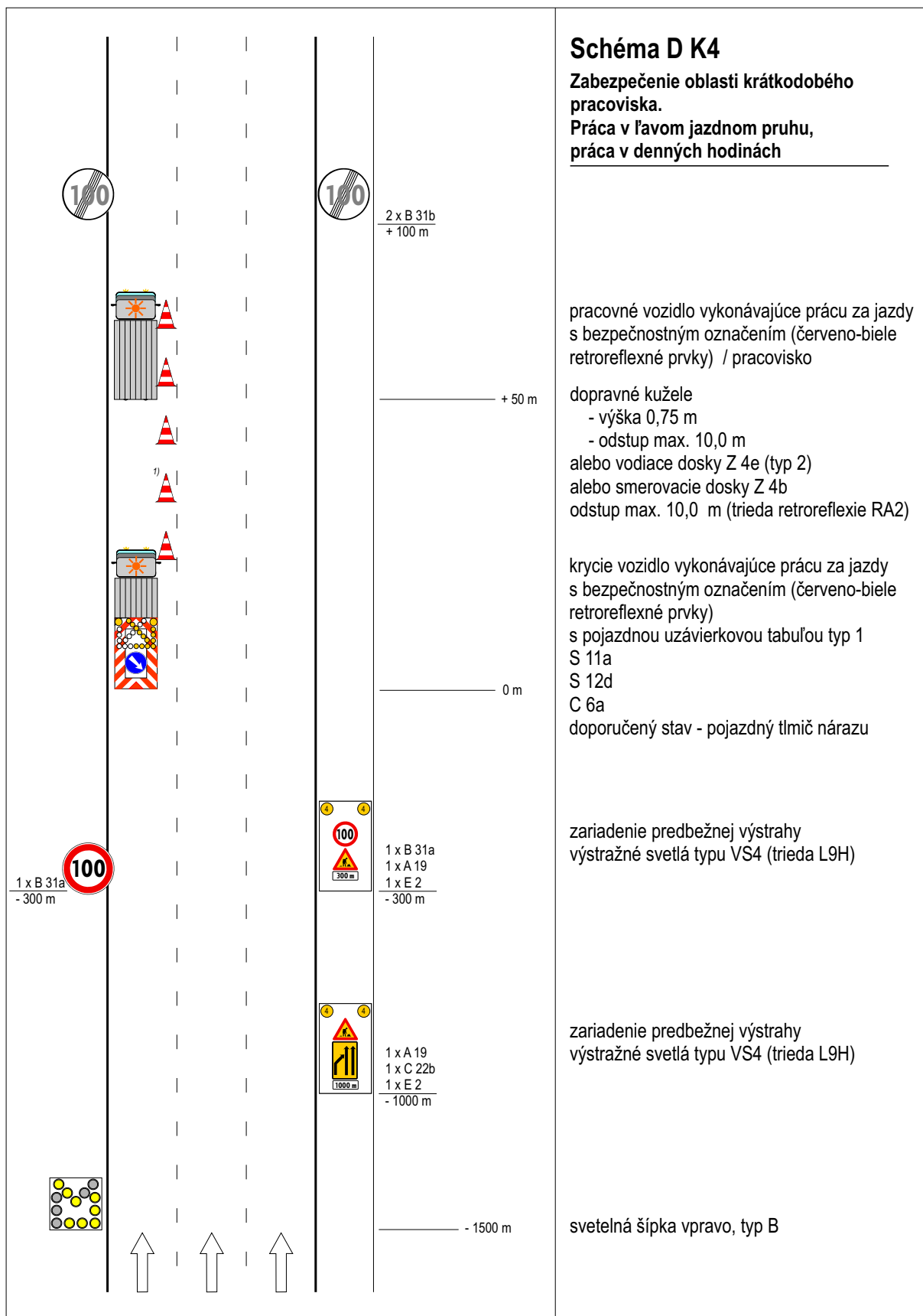
¹⁾V prípade, že sa jedná o pohyblivé krátkodobé pracovisko, možno pozdĺžnu uzáveru vynechať.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



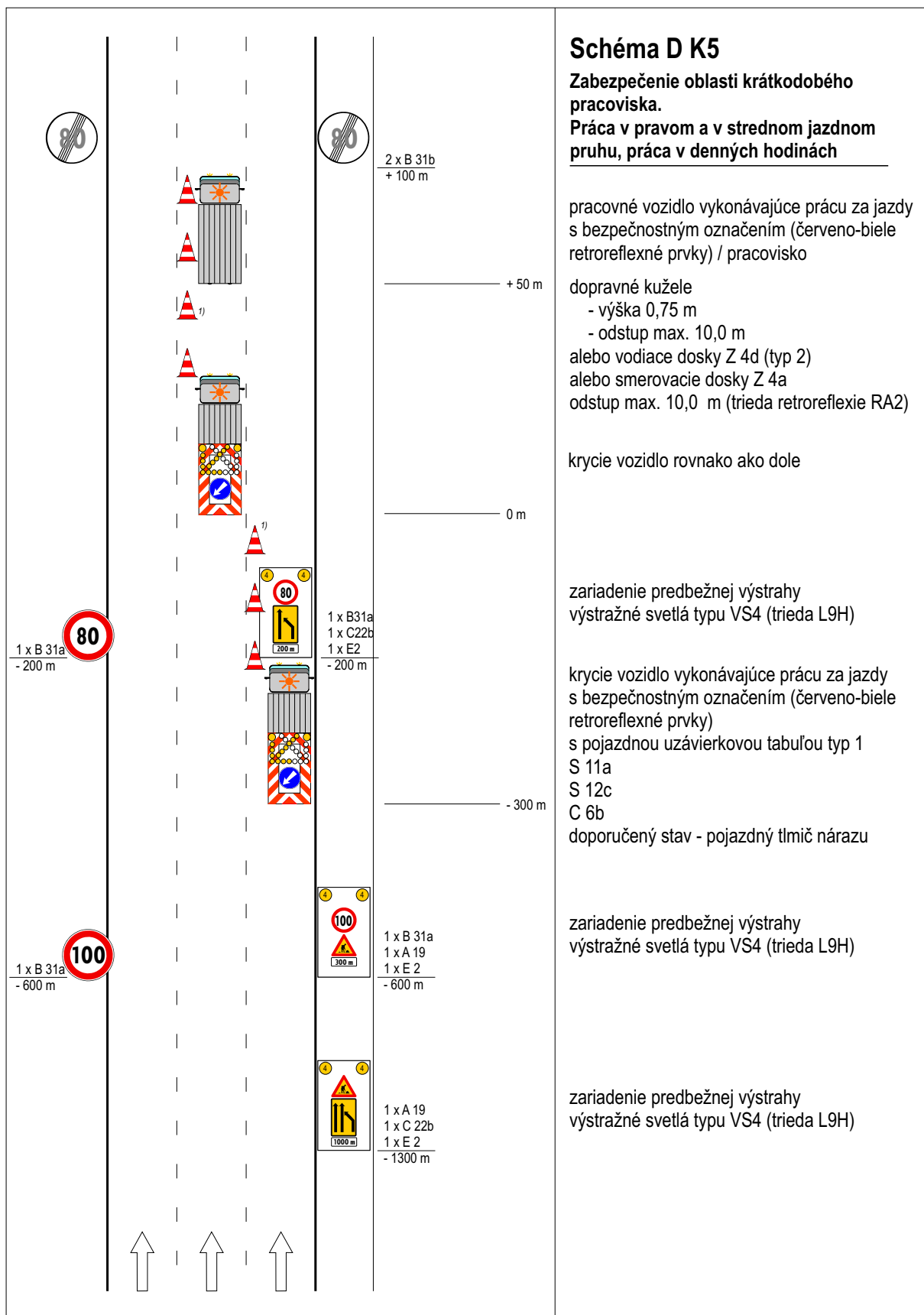
⁹⁾V prípade, že sa jedná o pohyblivé krátkodobé pracovisko, možno pozdĺžnu uzáveru vynechať.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



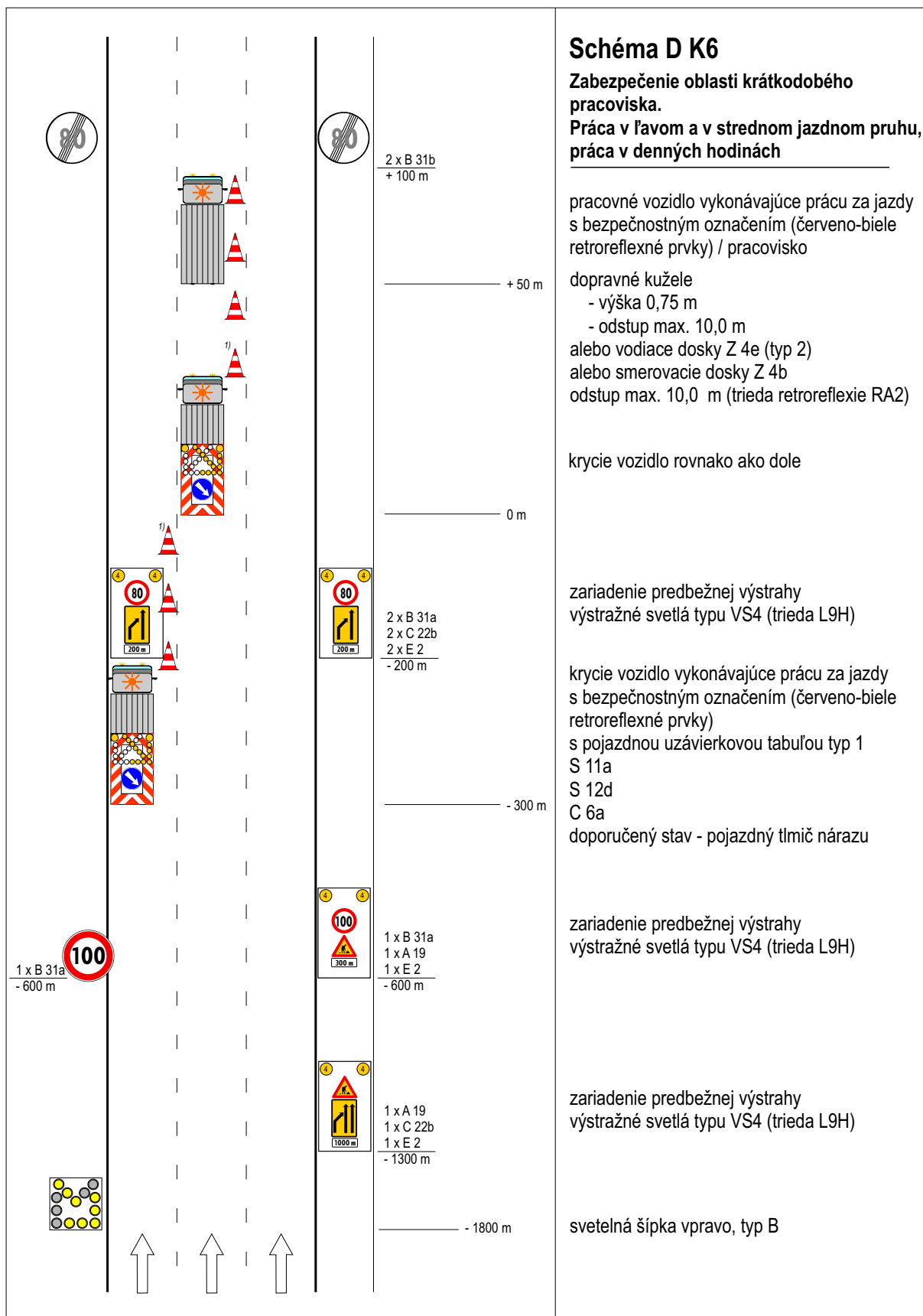
¹⁾V prípade, že sa jedná o pohyblivé krátkodobé pracovisko, možno pozdĺžnu uzáveru vynechať.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



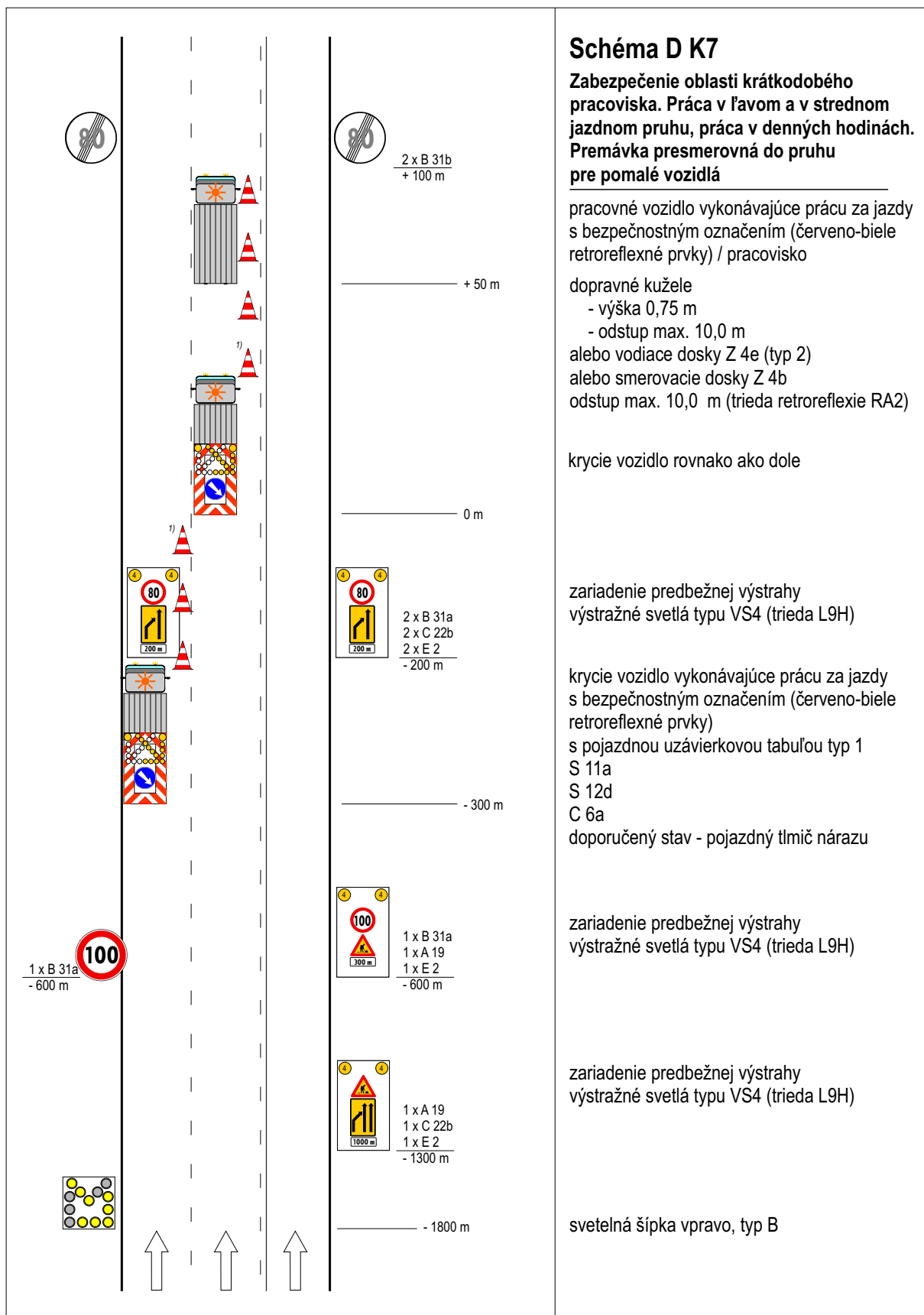
¹⁾V prípade, že sa jedná o pohyblivé krátkodobé pracovisko, možno pozdĺžnu uzáveru vynechať.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

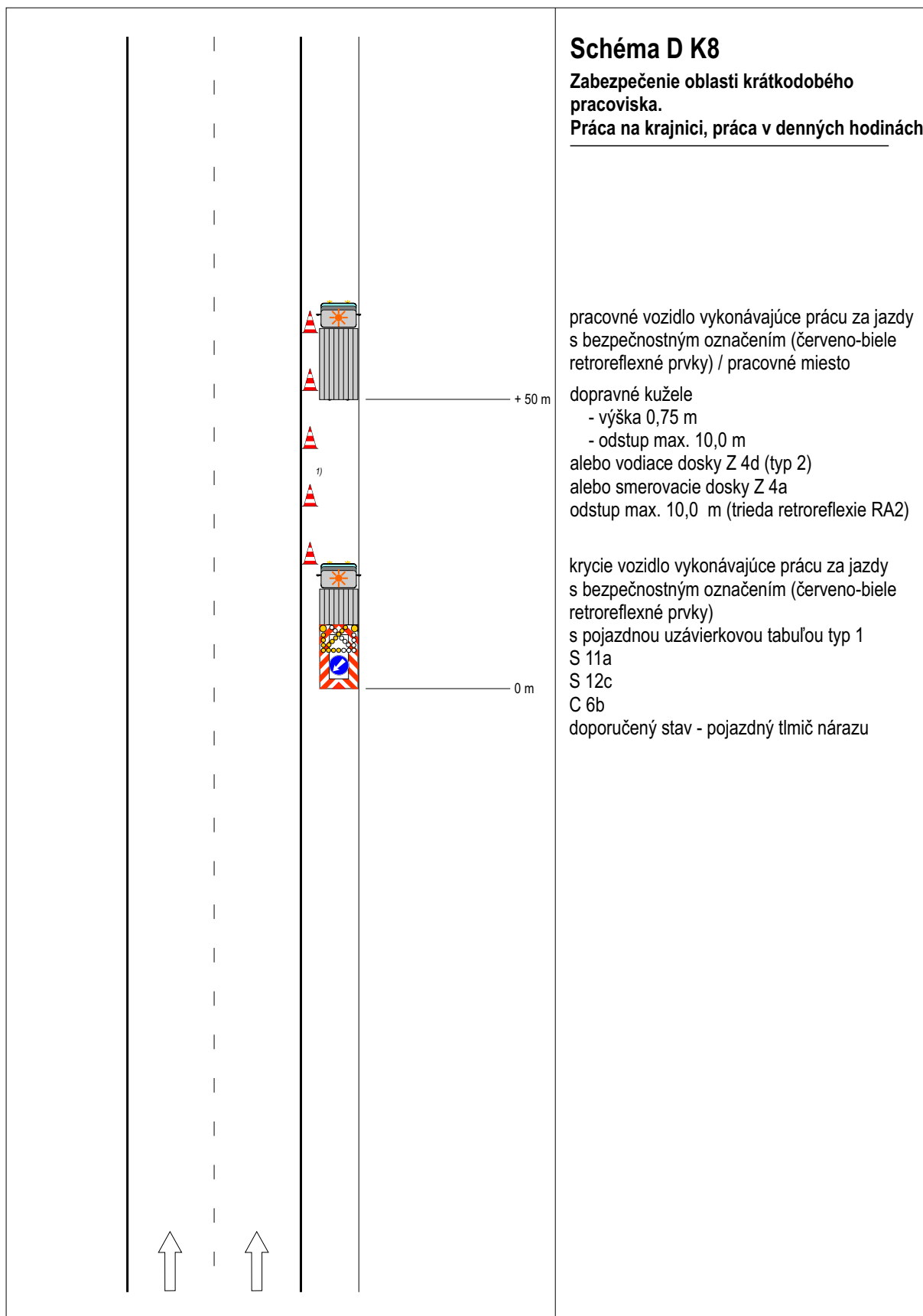


¹⁾V prípade, že sa jedná o pohyblivé krátkodobé pracovisko, možno pozdĺžnu uzáveru vynechať.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

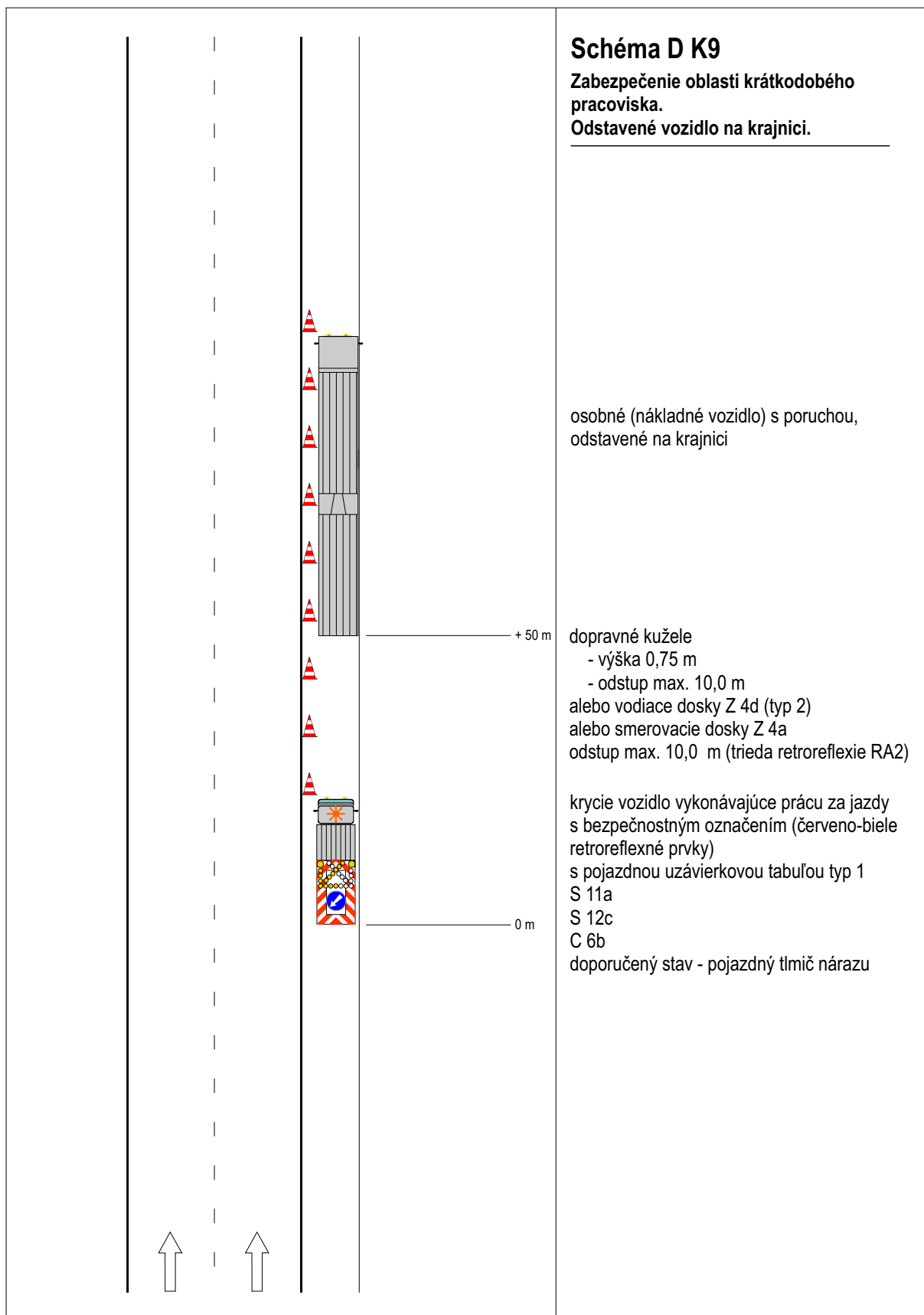


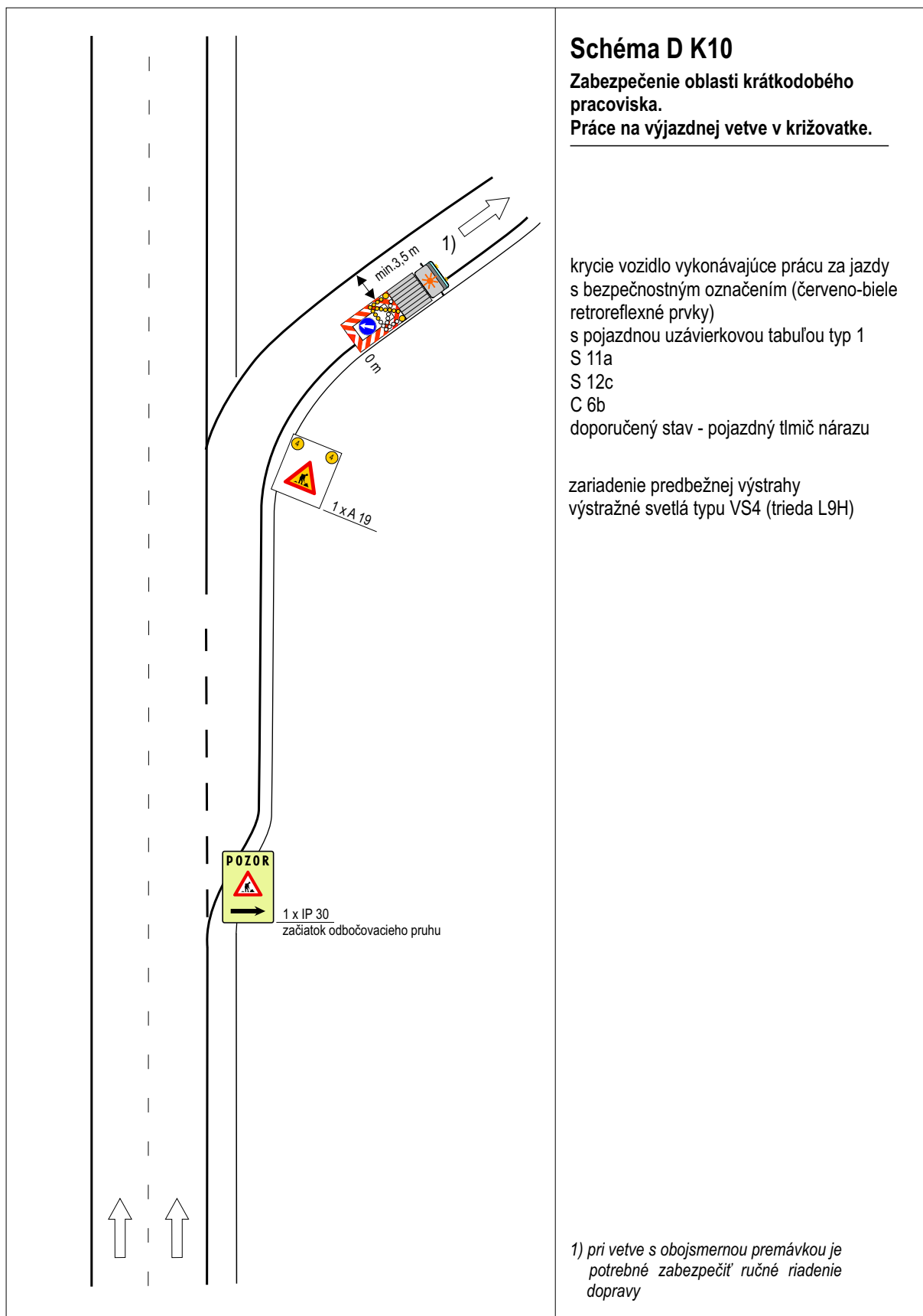
¹⁾V prípade, že sa jedná o pohyblivé krátkodobé pracovisko, možno pozdĺžnu uzáveru vynechať.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

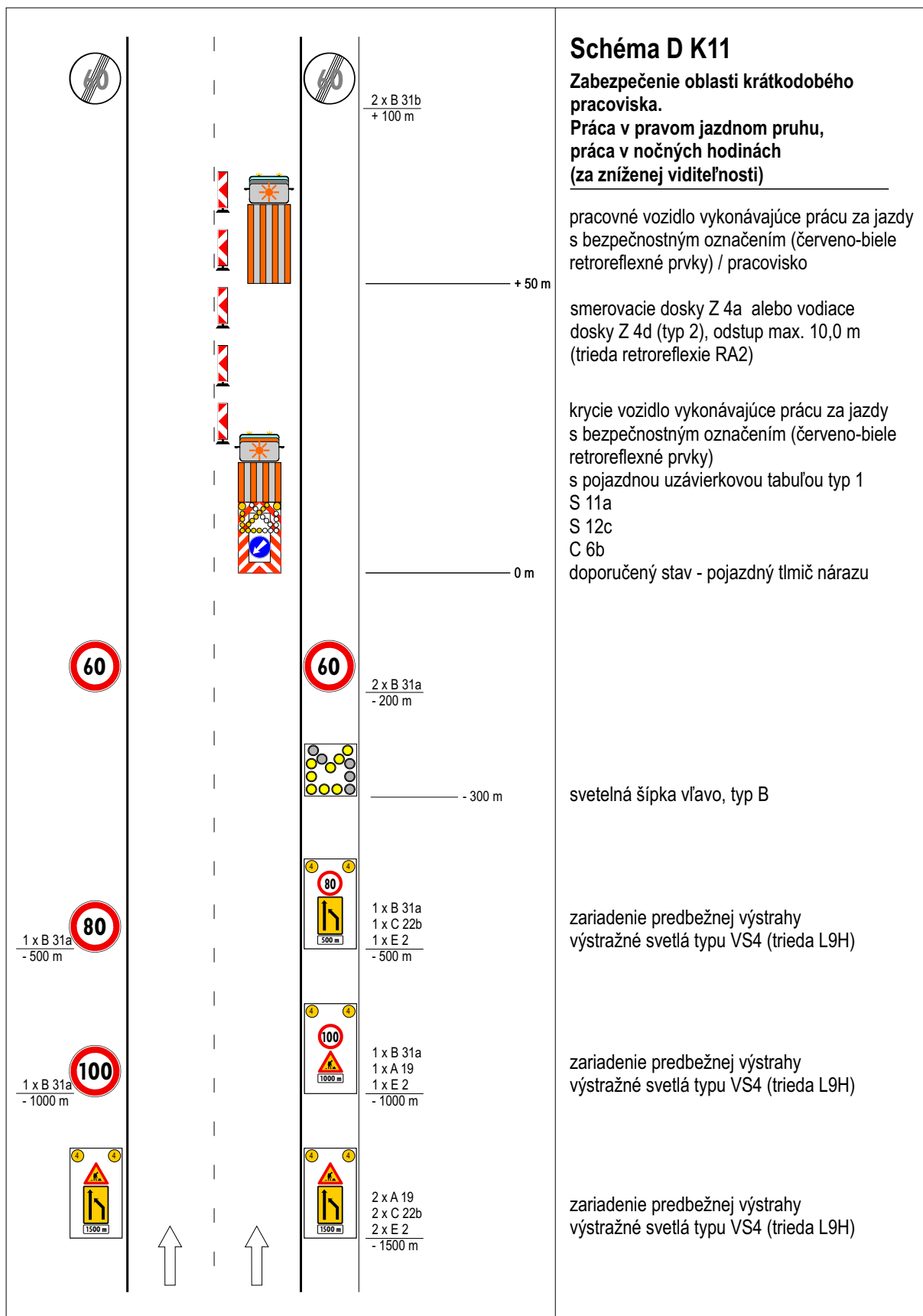
¹⁾V prípade, že sa jedná o pohyblivé krátkodobé pracovisko, možno pozdĺžnu uzáveru vynechať.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



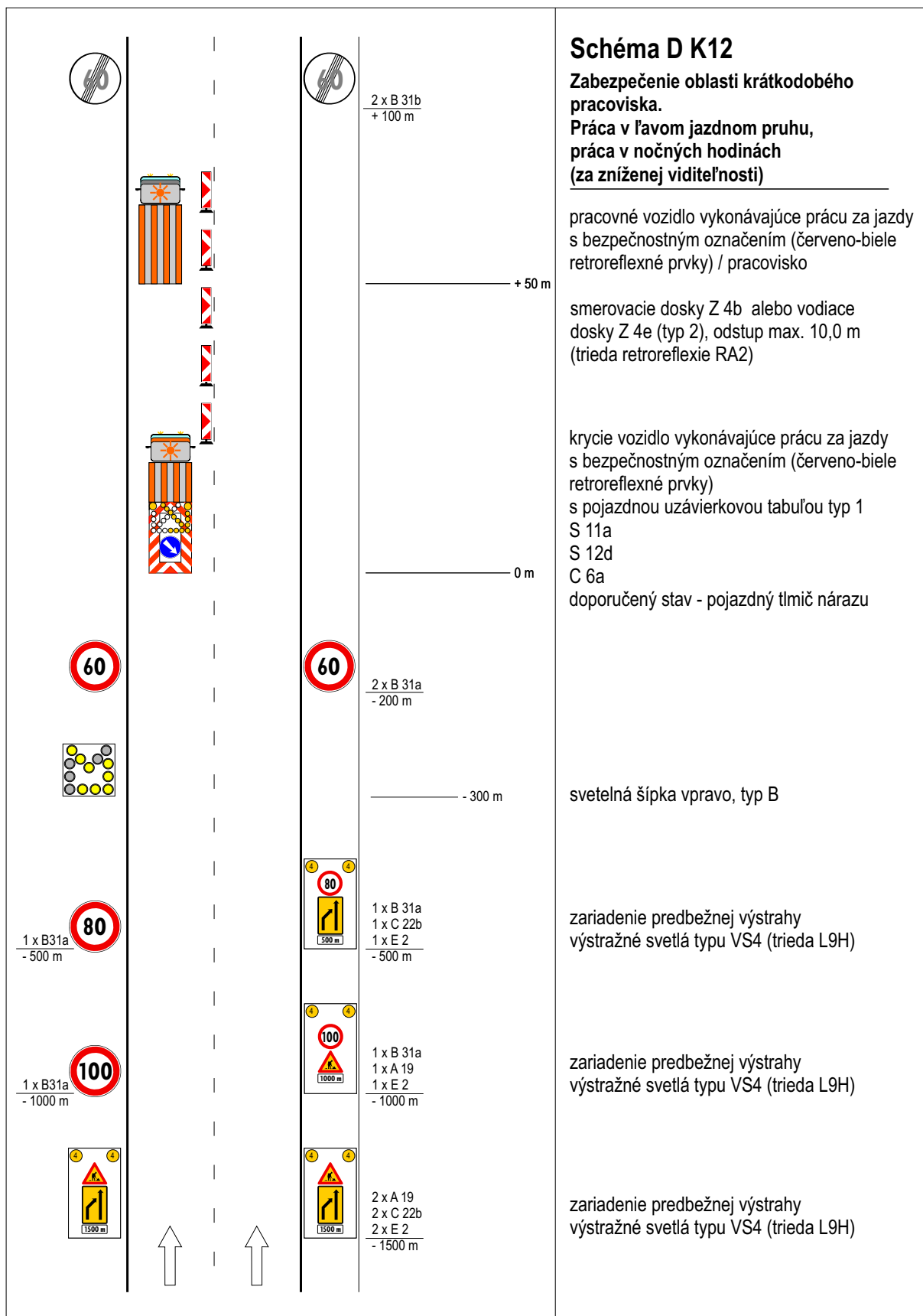
PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

Schéma D K13
Zabezpečenie oblasti krátkodobého pracoviska.
Práca v pravom jazdnom pruhu, práca v nočných hodinách (za zníženej viditeľnosti)

pracovné vozidlo vykonávajúce prácu za jazdy s bezpečnostným označením (červeno-biele retroreflexné prvky) / pracovisko

smerovacie dosky Z 4a alebo vodiace dosky Z 4d (typ 2), odstup max. 10,0 m (trieda retroreflexie RA2)

krycie vozidlo vykonávajúce prácu za jazdy s bezpečnostným označením (červeno-biele retroreflexné prvky)
s pojazdnou uzávierkovou tabuľou typ 1
S 11a
S 12c
C 6b
doporučený stav - pojazdný tlmič nárazu

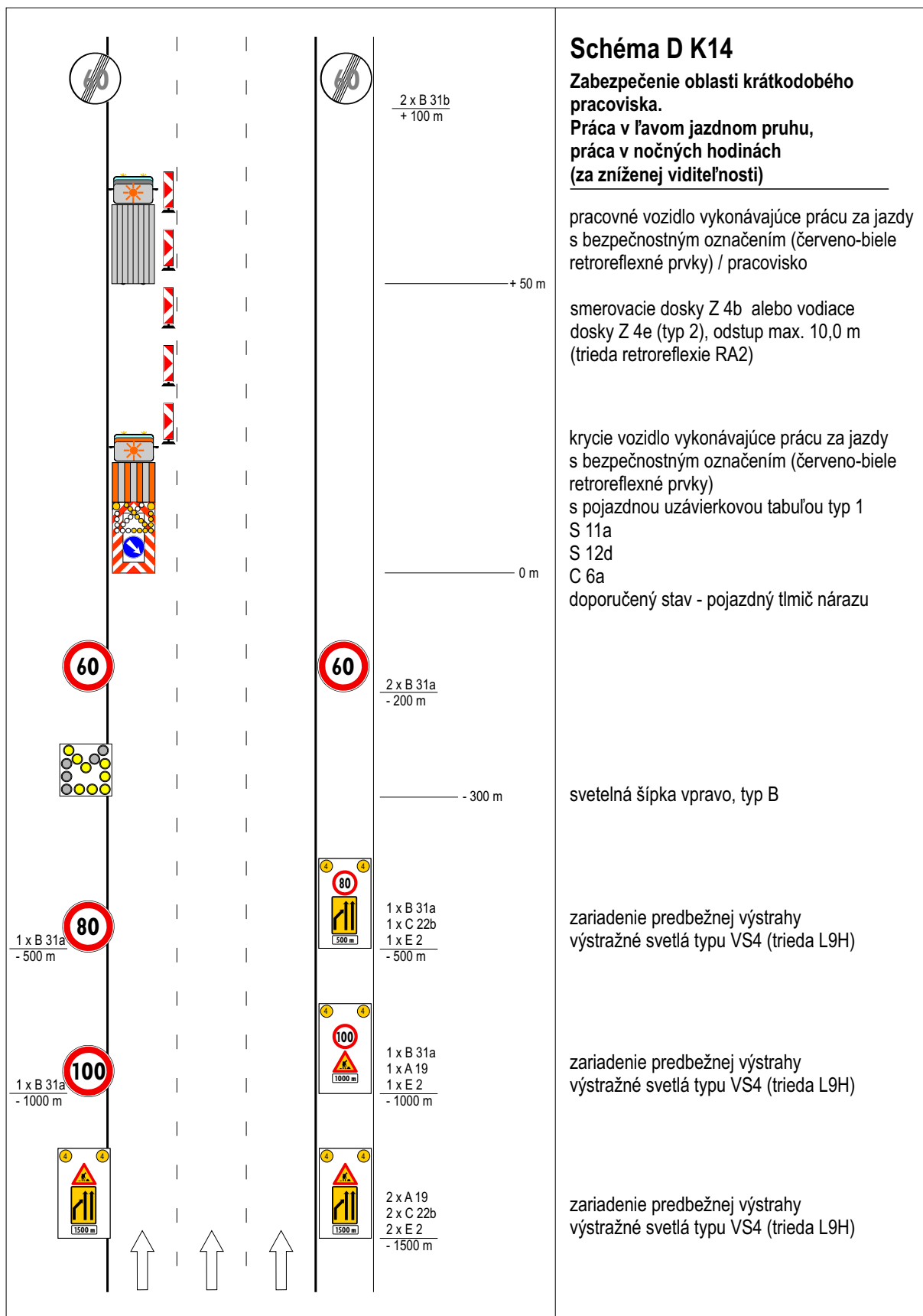
svetelná šípka vľavo, typ B

zariadenie predbežnej výstrahy
výstražné svetlá typu VS4 (trieda L9H)

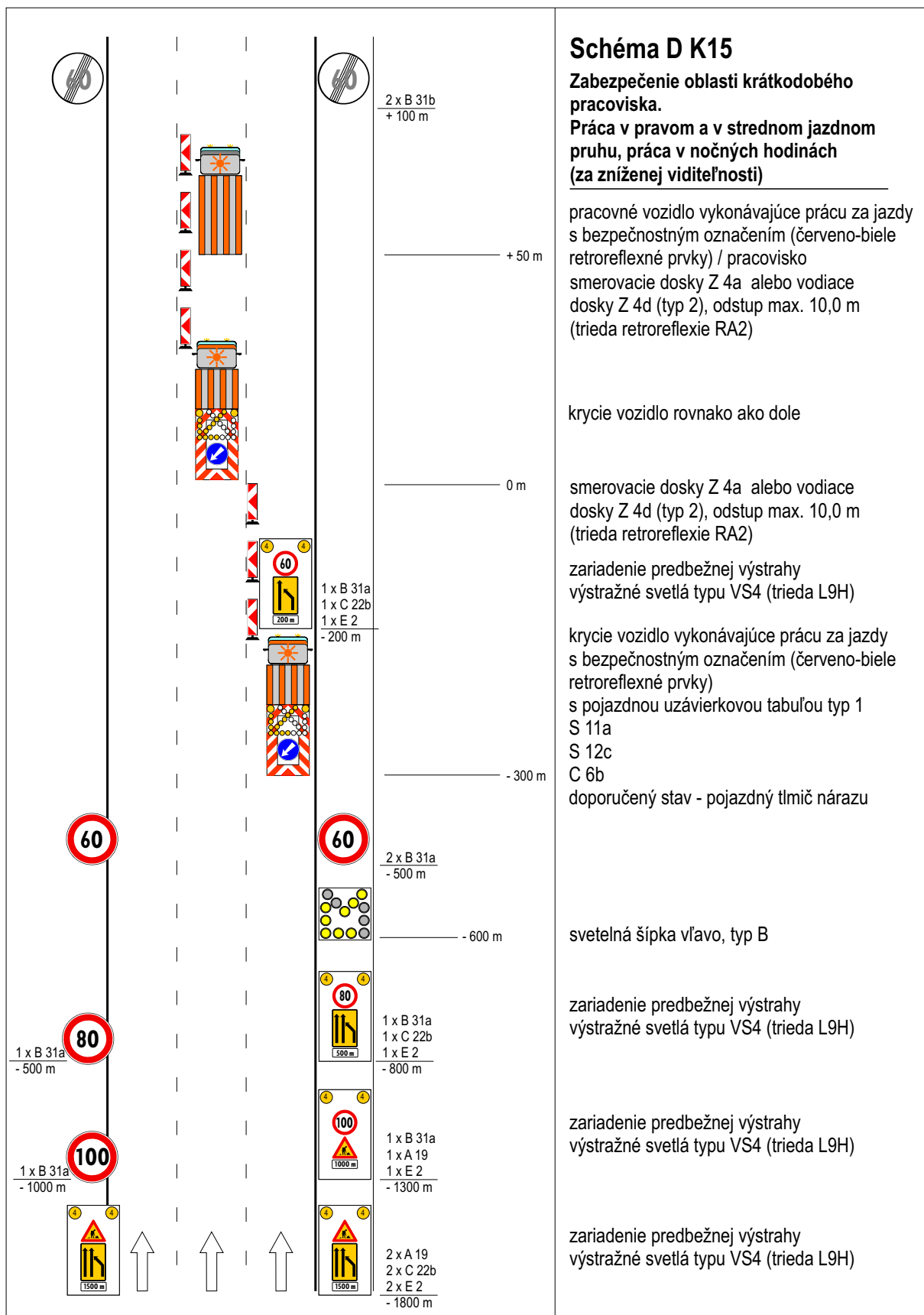
zariadenie predbežnej výstrahy
výstražné svetlá typu VS4 (trieda L9H)

zariadenie predbežnej výstrahy
výstražné svetlá typu VS4 (trieda L9H)

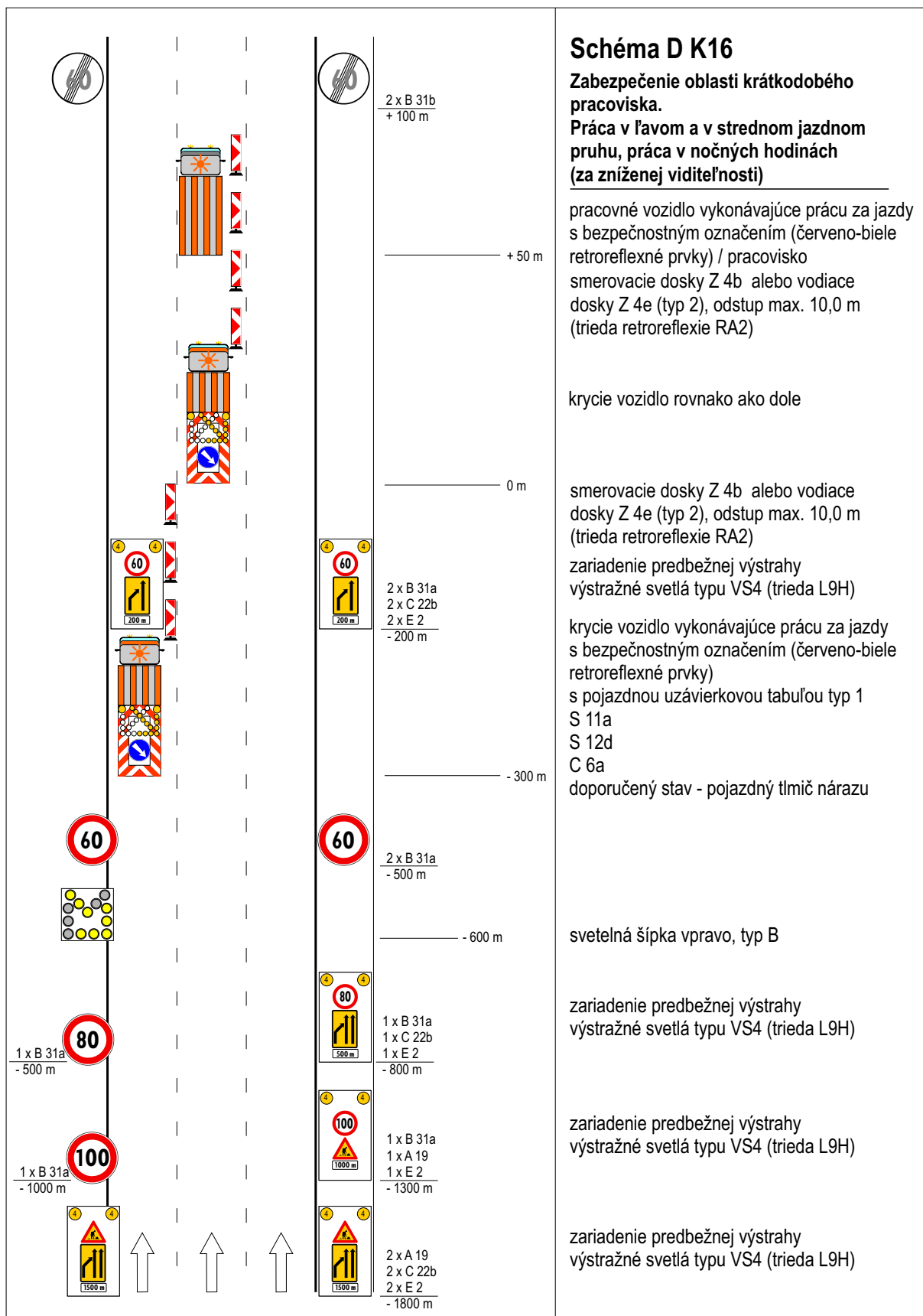
PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



[illegible]

Príloha č. 2

Vzorové schémy pre dlhodobé pracovné miesta

Všetky schémy pre označenie pracovného miesta obsahujú vzorové riešenia. Počet, poradie navrhovaných ZDZ, DZ ako aj uvádzané vzdialenosti ich umiestnenia v základných schémach je možné meniť a dopĺňať. Pri návrhu organizácie dopravy je potrebné vždy zvážiť aj obmedzenie rýchlosti jazdy. Pokiaľ sa na pracovnom mieste nevykonáva dlhodobjšie žiadna pracovná činnosť, je potrebné ZDZ č. A 19 prekryť, prípadne nahradiť ZDZ č. IP 30 s vhodným textom.

Vjazd a výjazd na stavenisko je vo vzorových schémach uvažovaný cez krajinu. Návrh organizácie dopravy bude obsahovať pohyb dopravy na a zo stavby podľa skutočných podmienok.

ZOZNAM VZOROVÝCH SCHÉM K PRÍLOHE č. 2

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI		
Schéma č.	Názov schémy	Číslo strany
B 1	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta s nízkou intenzitou premávky. Pracovné miesto v časti pruhu.	7
B 2	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta s nízkou intenzitou premávky. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh.	8
B 3	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie jazdného pruhu.	9
B 4	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca v jazdnom pruhu. Dva pomocné jazdné pruhy.	10
B 5	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh.	11
B 6	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh. Riadenie premávky cestnou svetelnou signalizáciou.	12
B 7	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Pracovné miesto v strede cesty.	13
B 8a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Obojstranné zúženie vozovky. Prednosť v jazde upravená dopravnými značkami.	14
B 8b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Obojstranné zúženie vozovky. Riadenie premávky cestnou svetelnou signalizáciou.	15
B 9	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štvorpruhová komunikácia. Práca v pravom jazdnom pruhu.	16
B 10a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štvorpruhová komunikácia. Práca vo vnútornom jazdnom pruhu. Zúženie jazdného pruhu v protismere.	17
B 10b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štvorpruhová komunikácia. Práca vo vnútornom jazdnom pruhu. Práca v pravom jazdnom pruhu.	18
B 11	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štvorpruhová komunikácia. Práca vo vnútorných jazdných pruhoch.	19
B 12	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štvorpruhová komunikácia. Uzavretie jedného jazdného pásu. Pomocný jazdný pruh v protismere.	20
B 13	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Trojpruhová komunikácia. Uzavretie jedného jazdného pásu. Dva pomocné jazdné pruhy.	21
B 14a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na chodníku. Vedenie premávky v jazdnom pruhu.	22
B 14b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na chodníku. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh.	23
B 14c	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na chodníku. Zúženie jazdného pruhu.	24
B 14d	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zavedenie jednosmernej premávky.	25
B 14e	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca v priestore okružnej križovatky.	26
B 15a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Úplná uzávierka cesty.	27
B 15b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Úplná uzávierka cesty.	28
B 16	Cestička pre chodcov, chodník alebo cestička pre cyklistov popri pracovnom	29

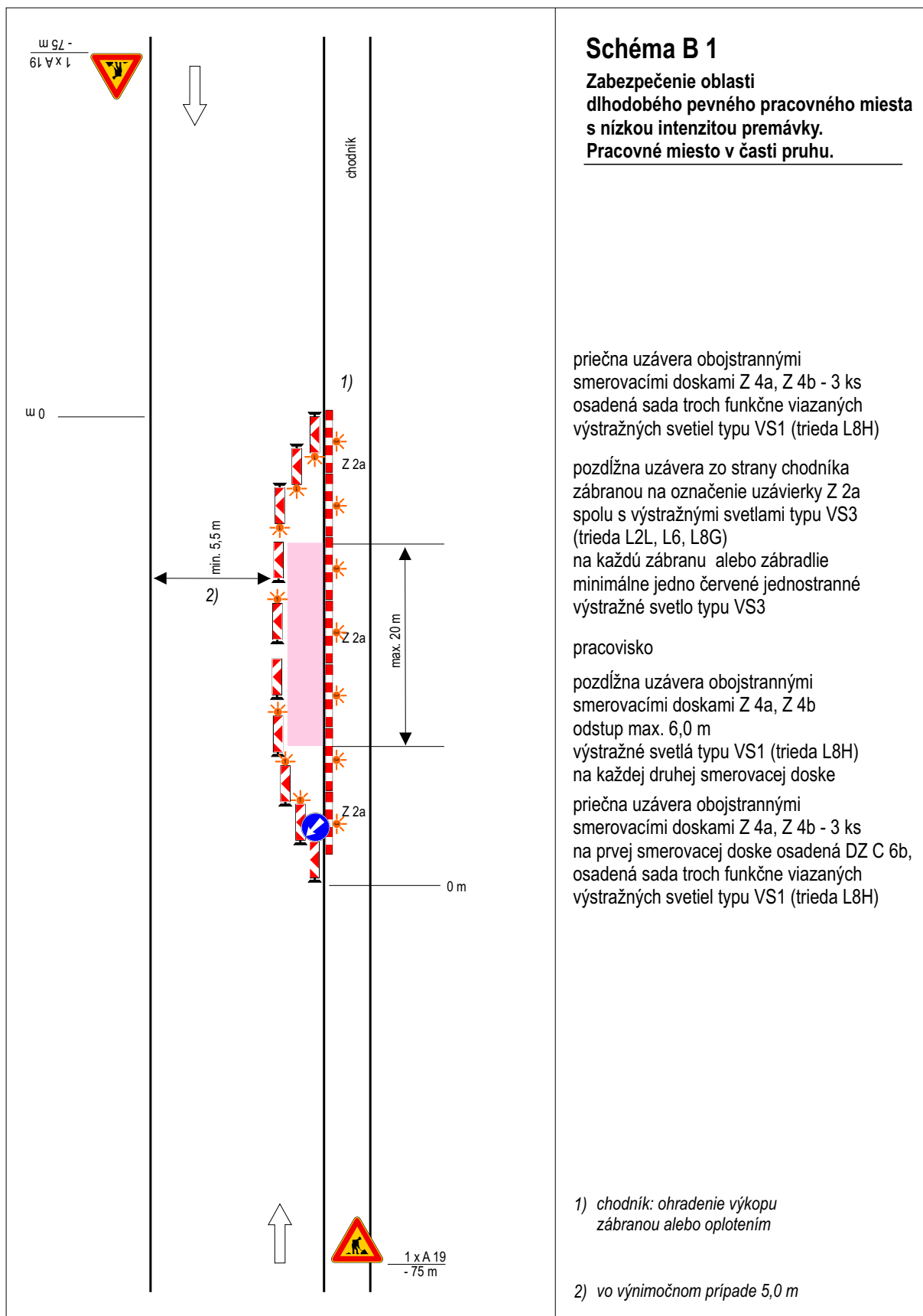
	mieste na vozovke.	
B 17	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na chodníku, cestičke pre cyklistov alebo cestičke pre chodcov a cyklistov.	30
B 18	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na cestičke pre cyklistov súbežnej s cestičkou pre chodcov. Pre práce na chodníku je riešenie analogické.	31
B 19	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na cestičke pre chodcov a cyklistov. Vedenie premávky pridruženým pruhom.	32
B 20	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na električkovom páse.	33
B 21	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na električkovom páse. Premávka električiek vylúčená.	34

PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC		
Schéma č.	Názov schémy	Číslo strany
C 1	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta s nízkou intenzitou premávky. Práca pri okraji vozovky.	35
C 2	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie jazdného pruhu.	36
C 3	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca v jazdnom pruhu (zúženie jazdného pásu). Dva pomocné jazdné pruhy.	37
C 4	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh. Úprava prednosti dopravnými značkami v prípade, že je nutné upraviť prednosť odlišne od všeobecnej úpravy.	38
C 5	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh. Riadenie premávky cestnou svetelnou signalizáciou.	39
C 6	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh. Úprava prednosti dopravnými značkami v prípade, že je nutné upraviť prednosť odlišne od všeobecných úprav.	40
C 7	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Vozovka s viacerými jazdnými pruhmi v jednom smere jazdy. Práca na vonkajšom jazdnom pruhu.	41
C 8	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Vozovka s viacerými jazdnými pruhmi v jednom smere jazdy. Pomocný jazdný pruh v protismere.	42
C 9	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Obchádzka pracovného miesta po pomocnej vozovke.	43
C 10a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Obchádzka pracovného miesta.	44
C 10b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Obchádzka pracovného miesta.	45
C 11	Kontrolné miesto polície. Zastavenie premávky v jednom smere.	46
C 12	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh.	47

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE		
Schéma č.	Názov schémy	Číslo strany
D 1	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici.	48
D 2	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici, zúženie jazdného pruhu.	49
D 3	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca v strednom deliacom páse, zúženie jazdného pruhu.	50
D 4	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici a časti pravého jazdného pruhu, zúženie jazdného pásu. V prípade pracovného miesta vo vnútornom jazdnom pruhu je riešenie analogické.	51
D 5	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici a v pravom jazdnom pruhu (zúženie jazdného pásu). V prípade pracovného miesta vo vnútornom jazdnom pruhu je riešenie analogické.	52
D 6	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na strednom deliacom páse a vnútornom jazdnom pruhu. Dva dočasné jazdné pruhy. Premávka presmerovaná aj na spevnenú krajnicu.	53
D 7	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca v pravom jazdnom pruhu.	54
D 8	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici a v pravom jazdnom pruhu. Tri dočasné jazdné pruhy na zúženom jazdnom páse.	55
D 9	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici a v pravom jazdnom pruhu. Dva dočasné jazdné pruhy v zúženom jazdnom páse. V prípade pracovného miesta vo vnútornom jazdnom pruhu je riešenie analogické.	56
D 10a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici, v pravom a strednom jazdnom pruhu. Jeden jazdný pruh v zúženom jazdnom páse.	57
D 10b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici, v pravom a strednom jazdnom pruhu. Jeden jazdný pruh v zúženom jazdnom páse.	58
D 11a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici a v ľavom a strednom jazdnom pruhu. Dva dočasné jazdné pruhy v zúženom jazdnom páse. Premávka presmerovaná aj na spevnenú krajnicu.	59
D 11b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca na krajnici a v ľavom a strednom jazdnom pruhu. Dva dočasné jazdné pruhy v zúženom jazdnom páse. Premávka presmerovaná aj na spevnenú krajnicu.	60
D 12	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Práca v strednom jazdnom pruhu.	61
D 13a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Dva jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	62
D 13b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Dva jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	63
D 14a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Tri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	64
D 14b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Tri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	65
D 15a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Tri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	66
D 15b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Tri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	67
D 16a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štyri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	68
D 16b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štyri dočasné	69

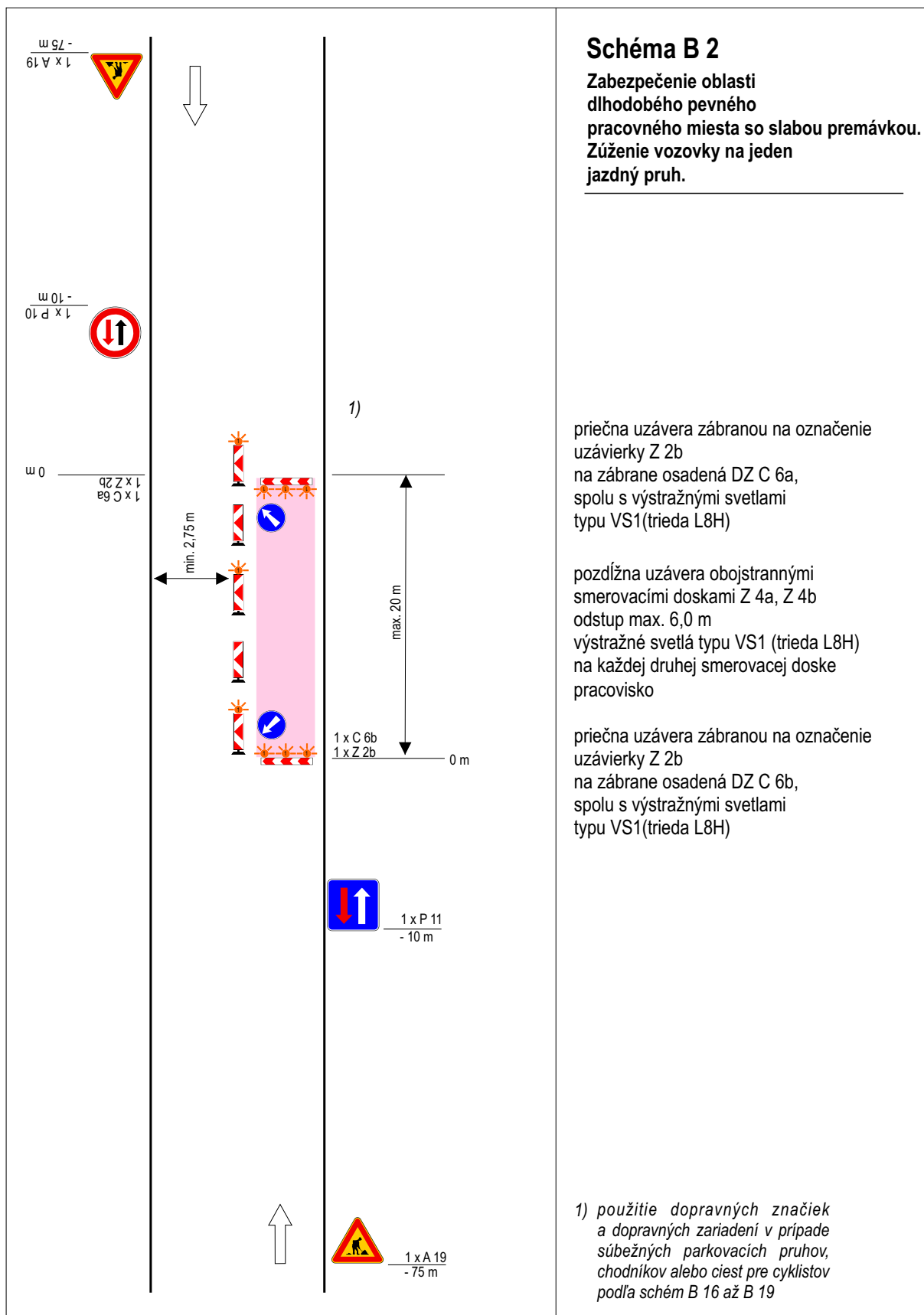
	jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	
D 17a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Tri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse, jeden pomocný jazdný pruh v zúženom jazdnom páse.	70
D 17b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Tri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse, jeden pomocný jazdný pruh v zúženom jazdnom páse.	71
D 18a	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štyri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	72
D 18b	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štyri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.	73
D 19	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Vyvedenie premávky z diaľnice alebo ukončenie diaľnice.	74
D 20	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Vyvedenie premávky z rýchlostnej cesty alebo ukončenie rýchlostnej cesty.	75
D 21	Kontrolné miesto polície. Odklon a zastavenie premávky.	76
D 22	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Vedenie premávky v priestore výjazdovej vetvy. Vyvedenie odbočujúcej premávky v križovatke.	77
D 23	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Vedenie premávky v priestore výjazdovej vetvy. Vyvedenie odbočujúcej premávky v križovatke.	78
D 24	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta v mieste odbočovacieho pruhu. Vyvedenie odbočujúcej premávky v križovatke.	79
D 25	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Vedenie premávky v priestore výjazdovej vetvy.	80
D 26	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Poškodený tlmič nárazu. Stav do vykonania opravy.	81
D 27	Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Poškodené záchytné bezpečnostné zariadenia. Stav do vykonania opravy.	82

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



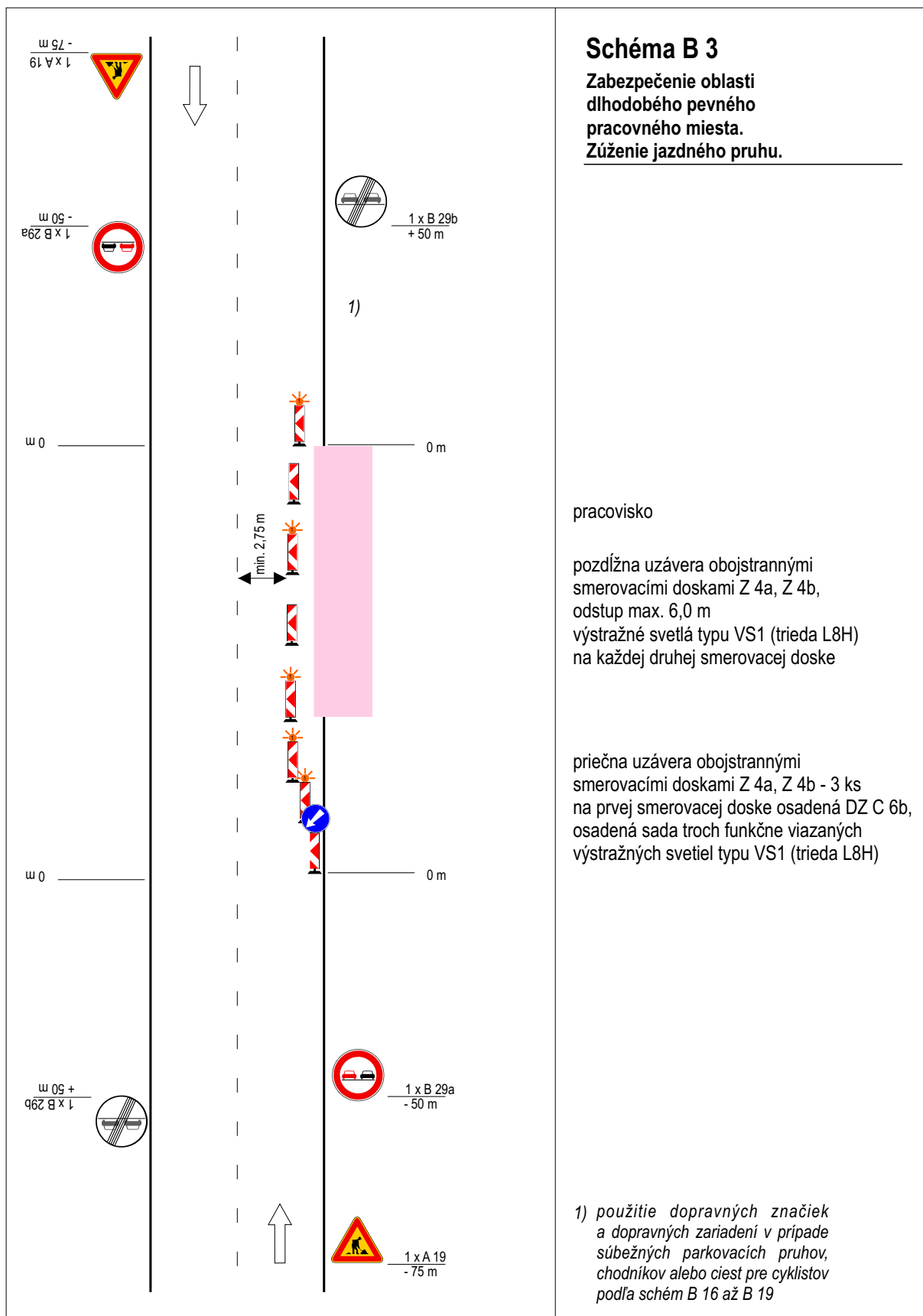
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



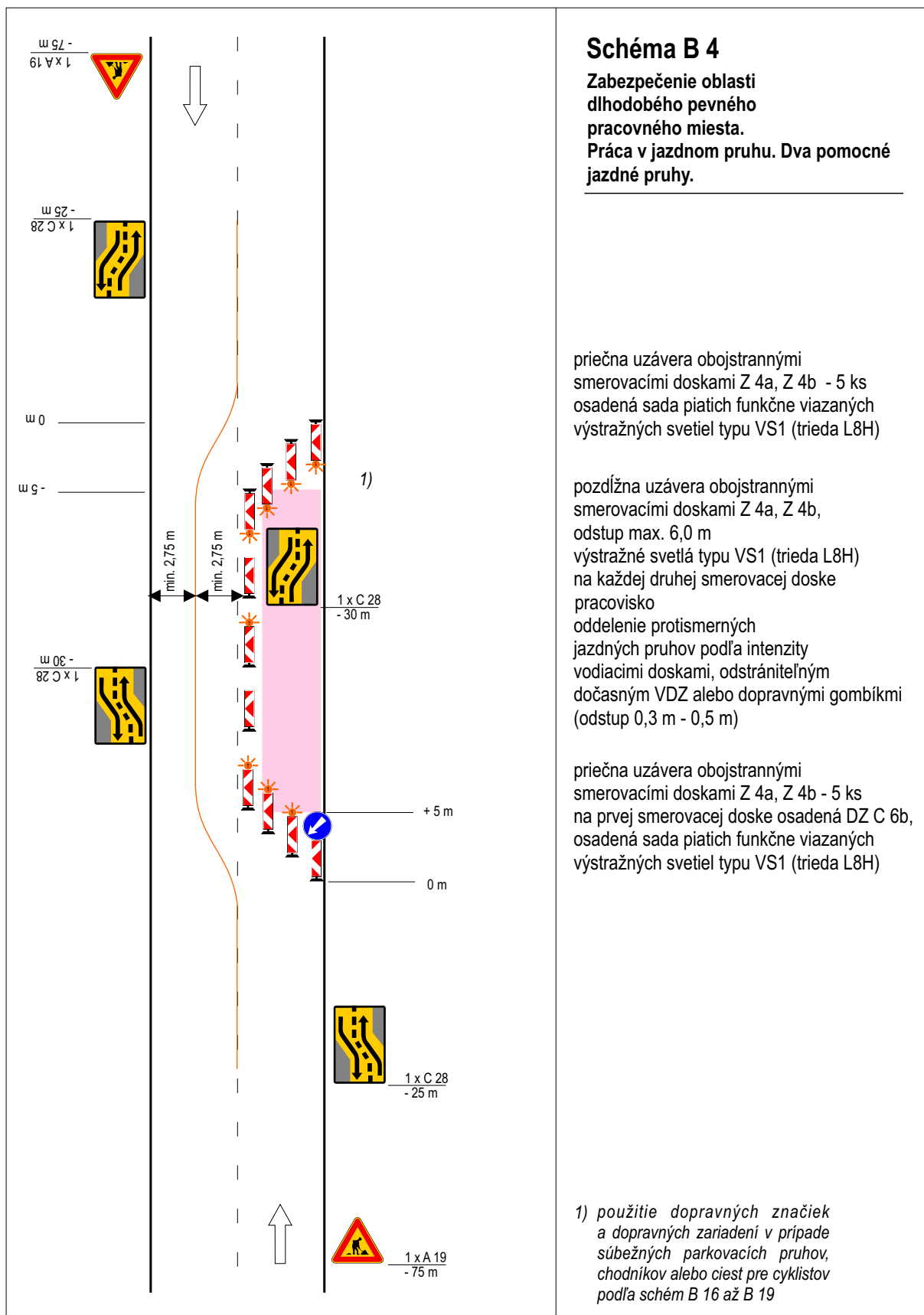
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



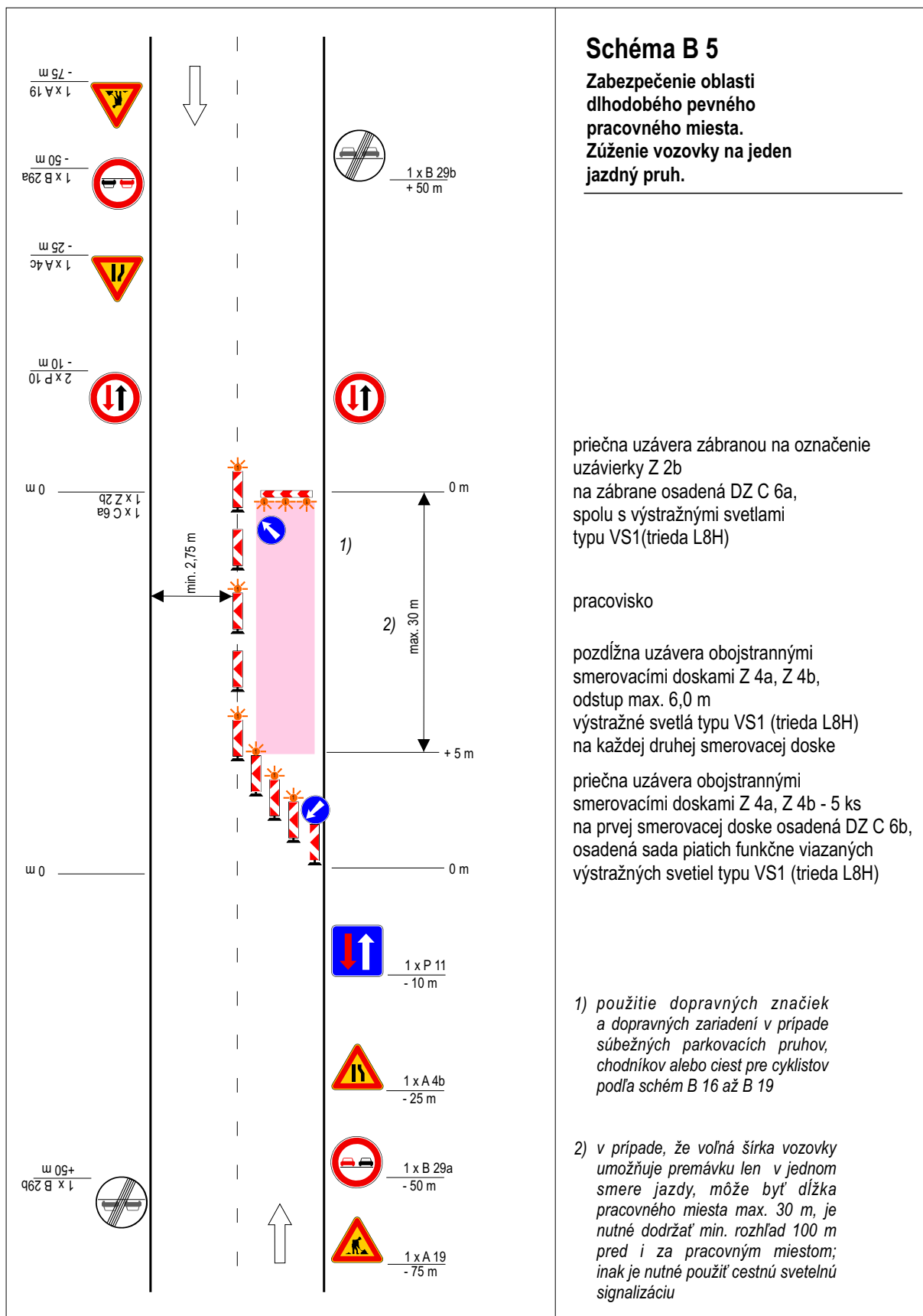
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičích tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



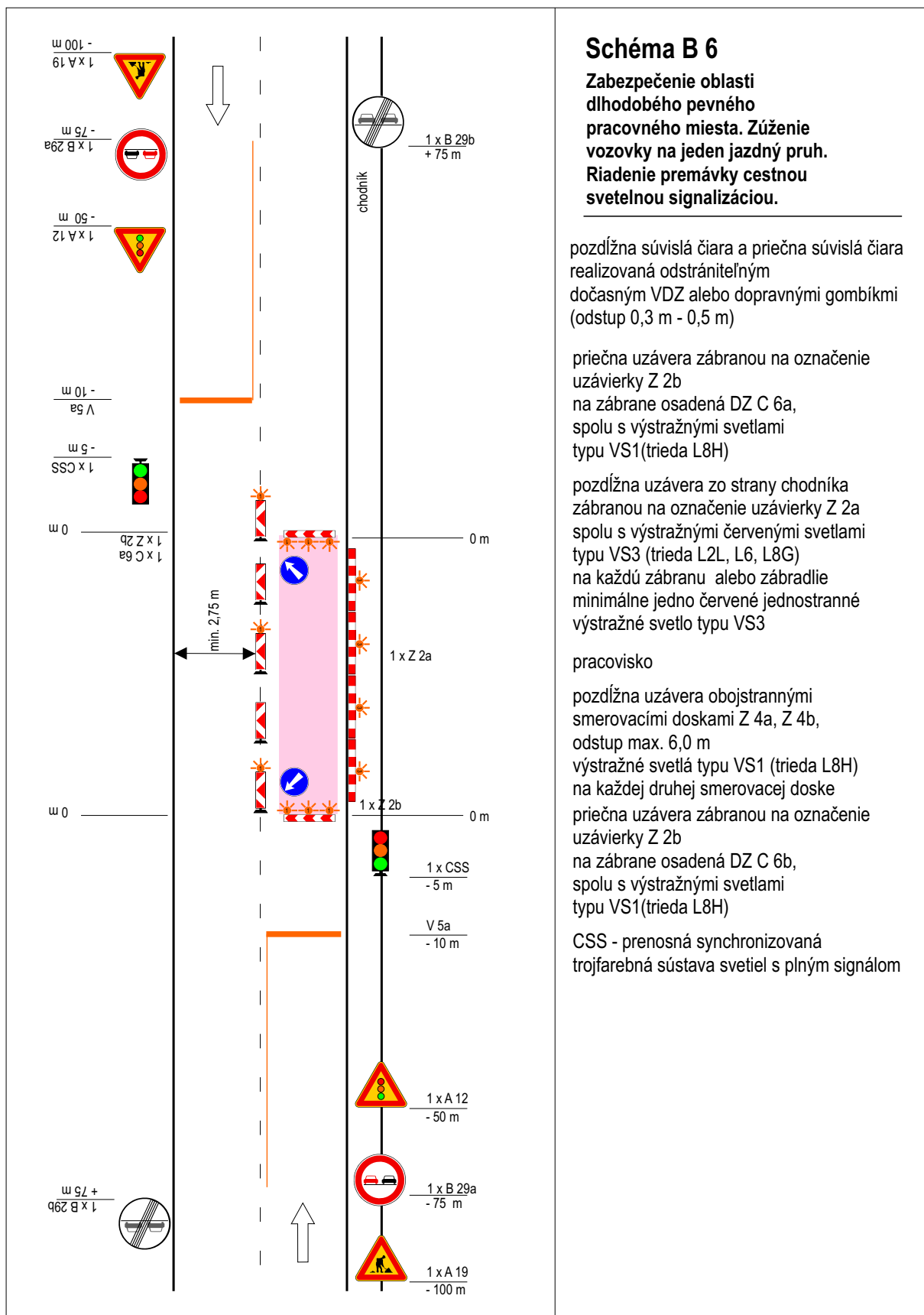
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



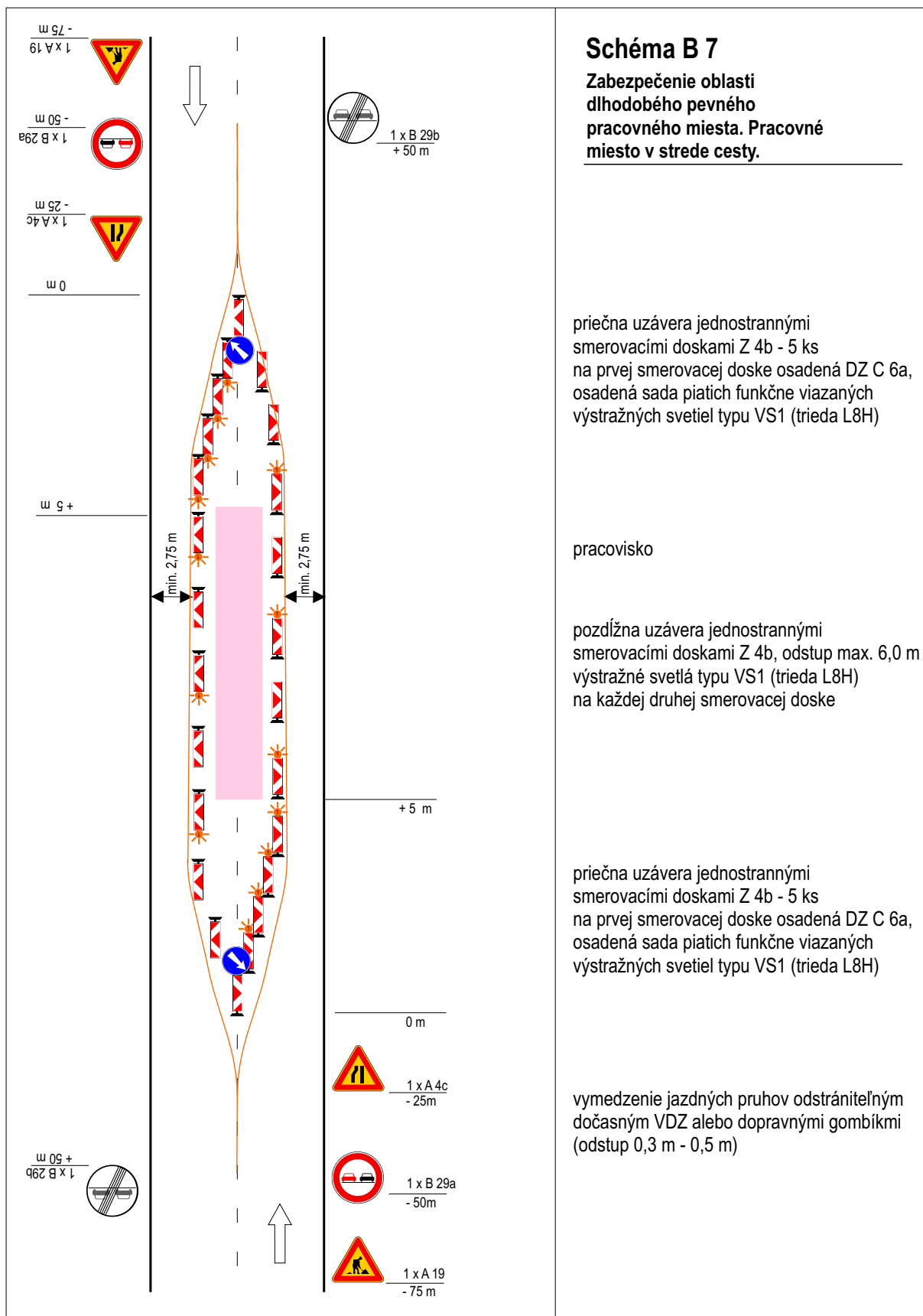
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičoch tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



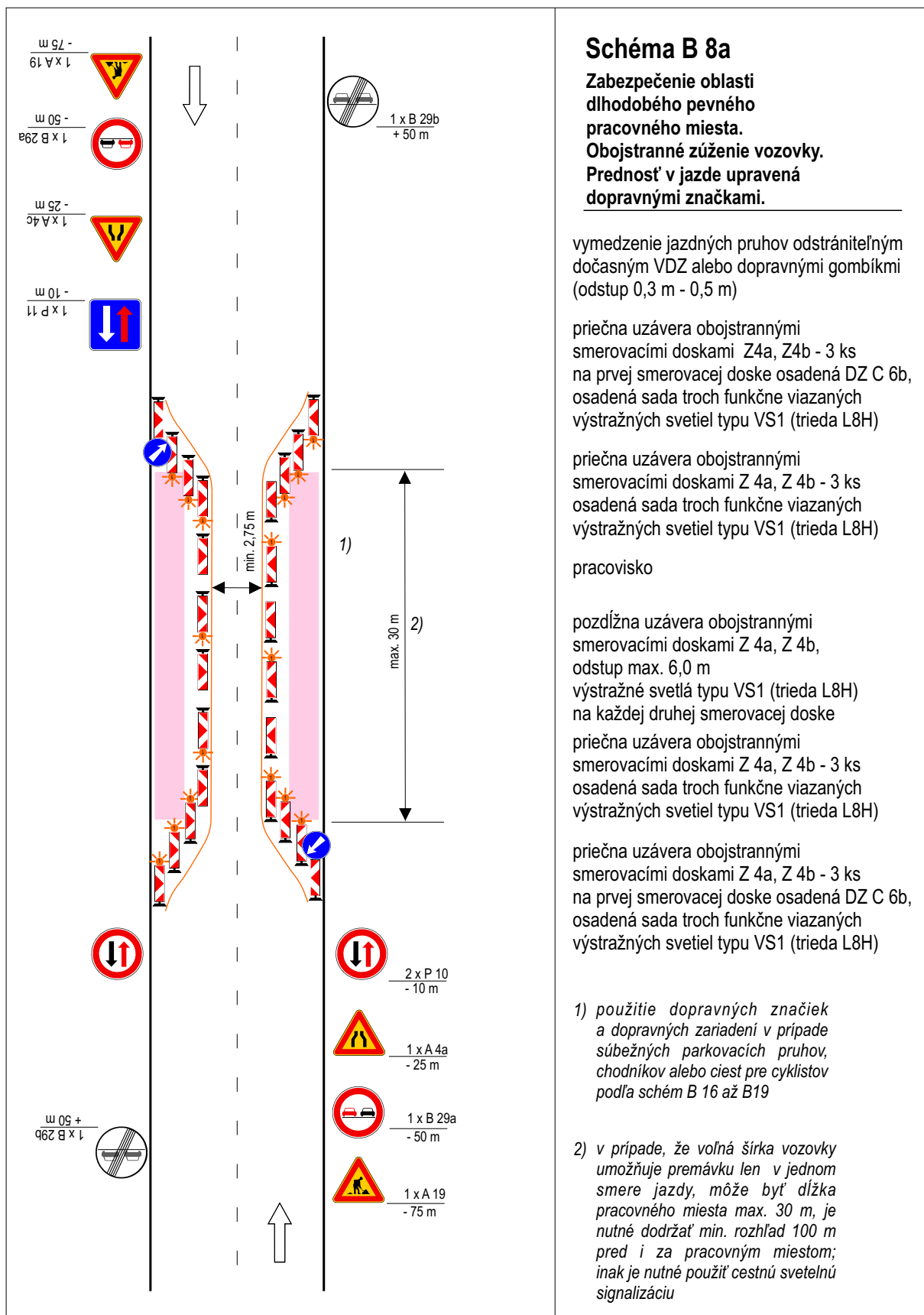
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



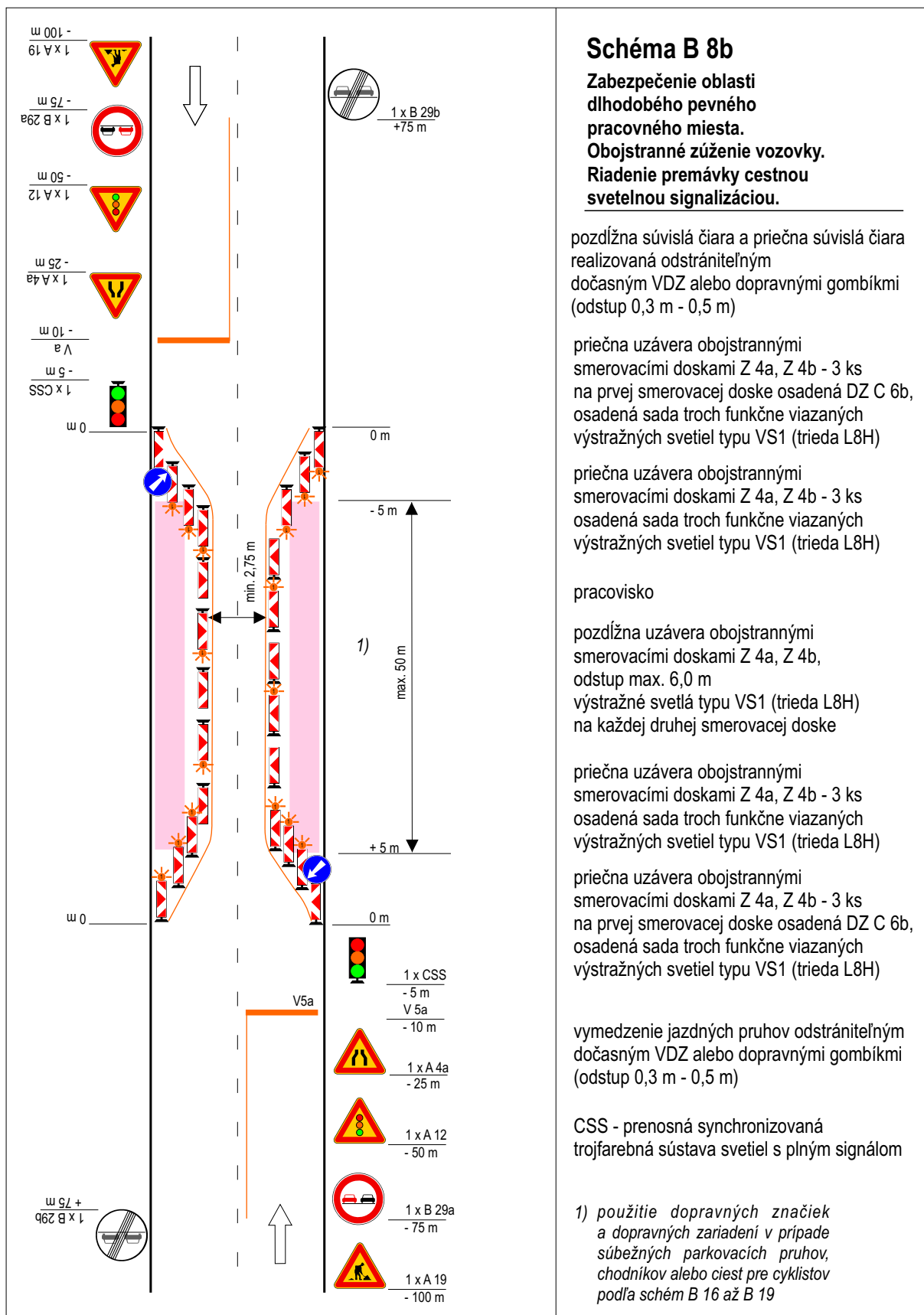
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičoch tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičoch tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI

Schéma B 9

**Zabezpečenie oblasti
dlhodobého pevného
pracovného miesta.
Štvorpruhová komunikácia. Práca
v pravom jazdnom pruhu.**

priečna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4a - 5 ks

vymedzenie jazdných pruhov odstrániteľným
dočasným VZD alebo dopravnými gombíkmi
(odstup 0,3 m - 0,5 m)

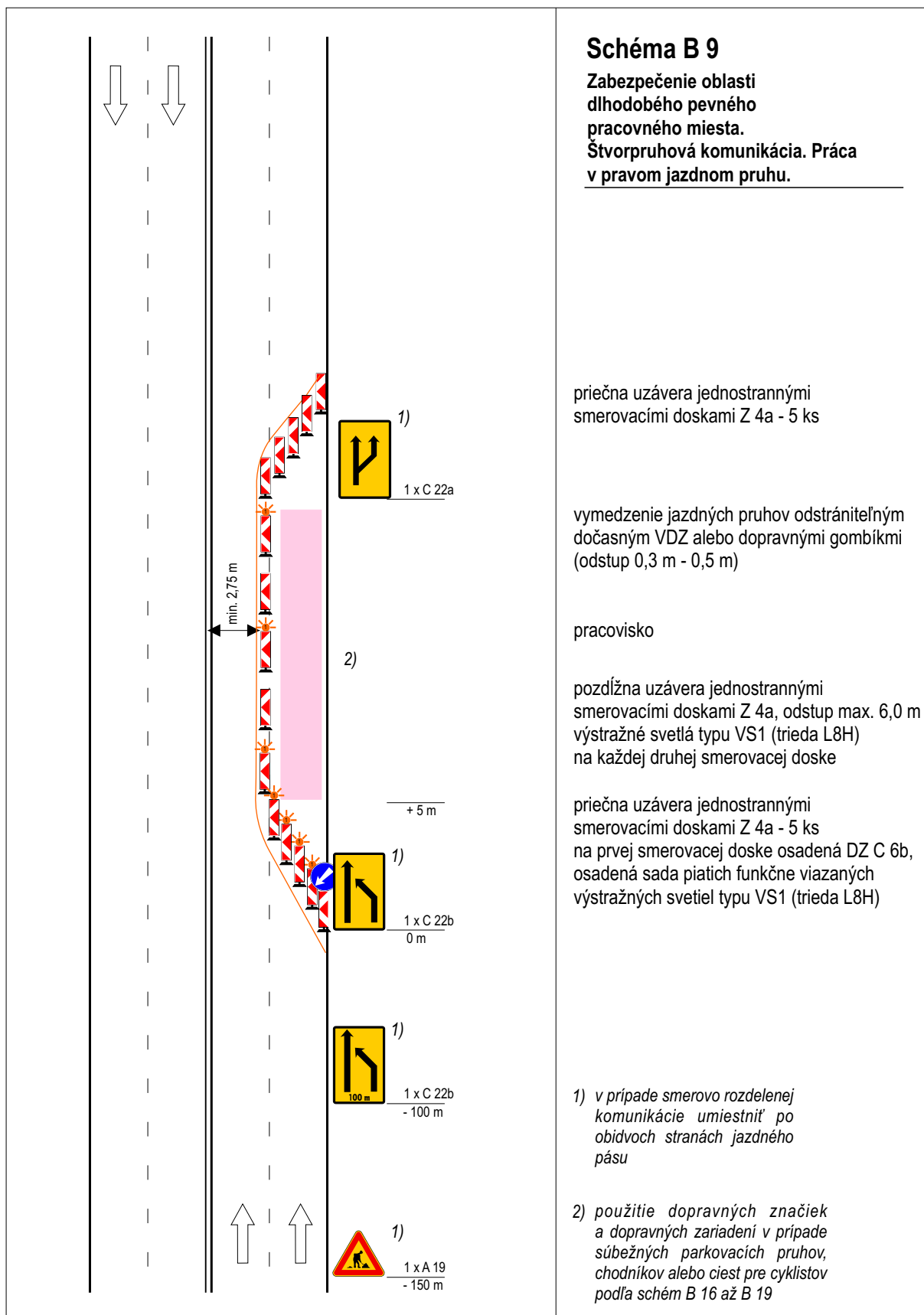
pracovisko

pozdlžna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4a, odstup max. 6,0 m
výstražné svetlá typu VS1 (trieda L8H)
na každej druhej smerovacej doske

priečna uzáveru jednostrannými
smerovacími doskami Z 4a - 5 ks
na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6b,
osadená sada piatich funkčne viazaných
výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

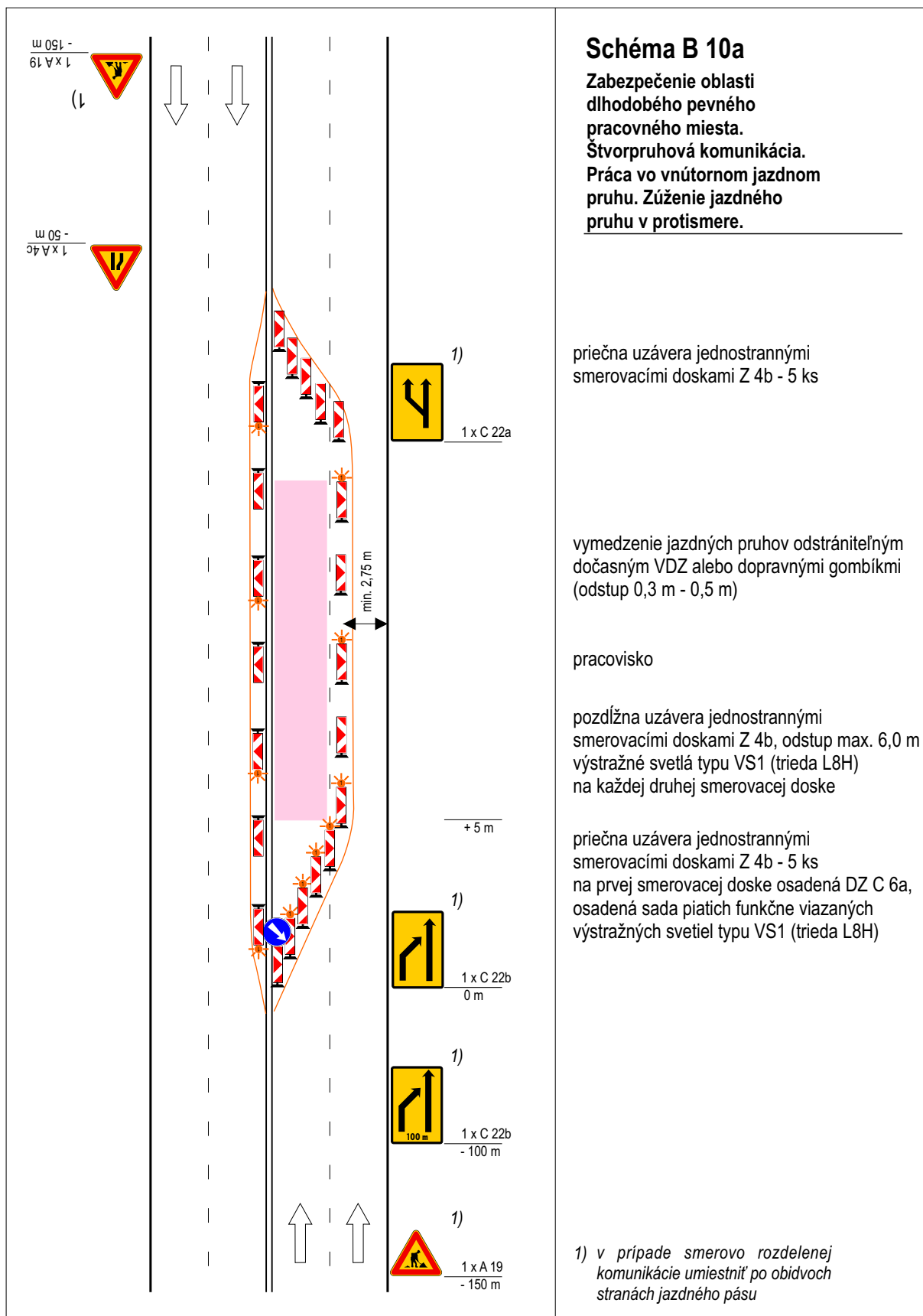
1) v prípade smerovo rozdelenej komunikácie umiestniť po obidvoch stranách jazdného pásu

2) *použitie dopravných značiek a dopravných zariadení v prípade súbežných parkovacích pruhov, chodníkov alebo ciest pre cyklistov podľa schém B 16 až B 19*



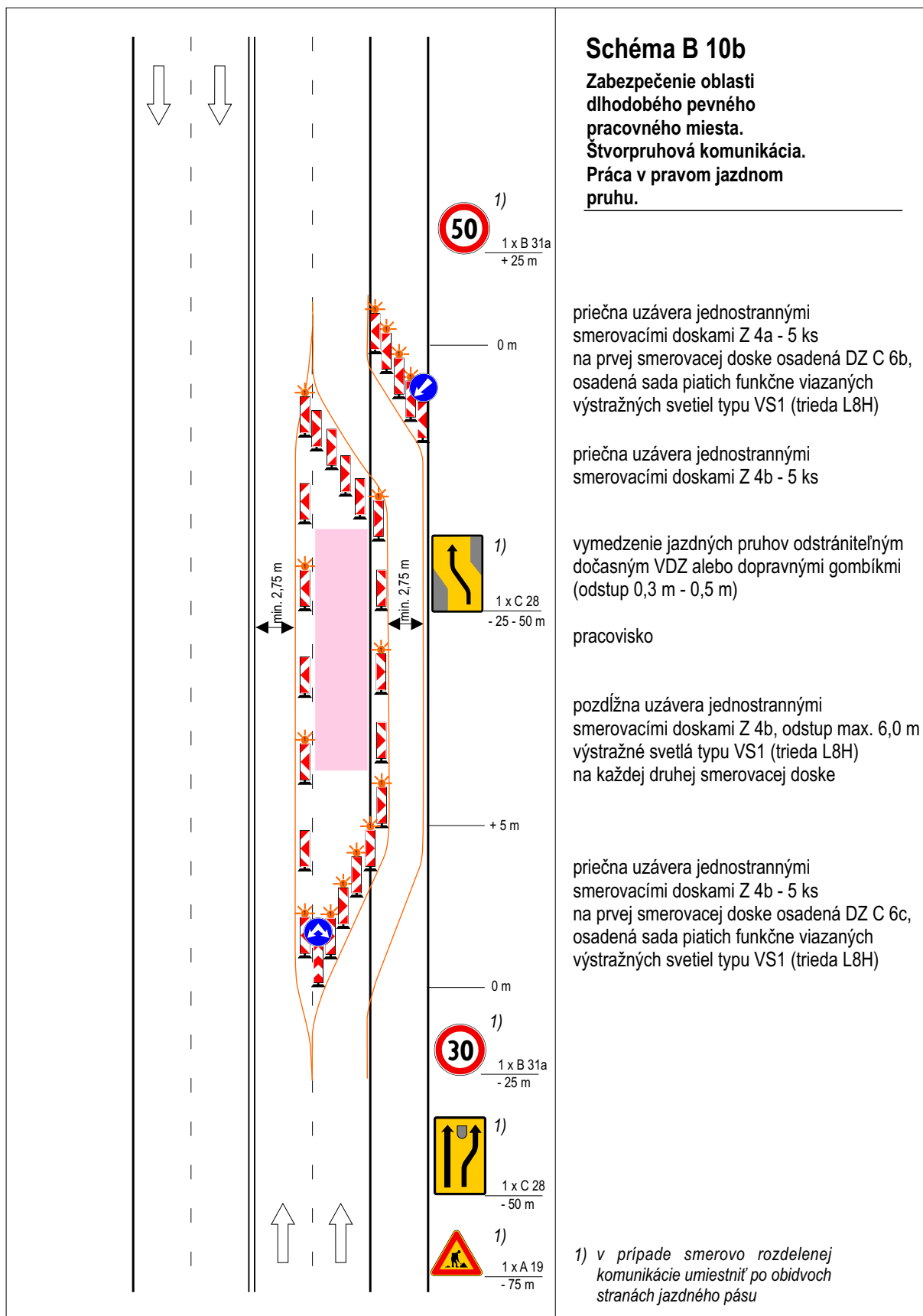
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



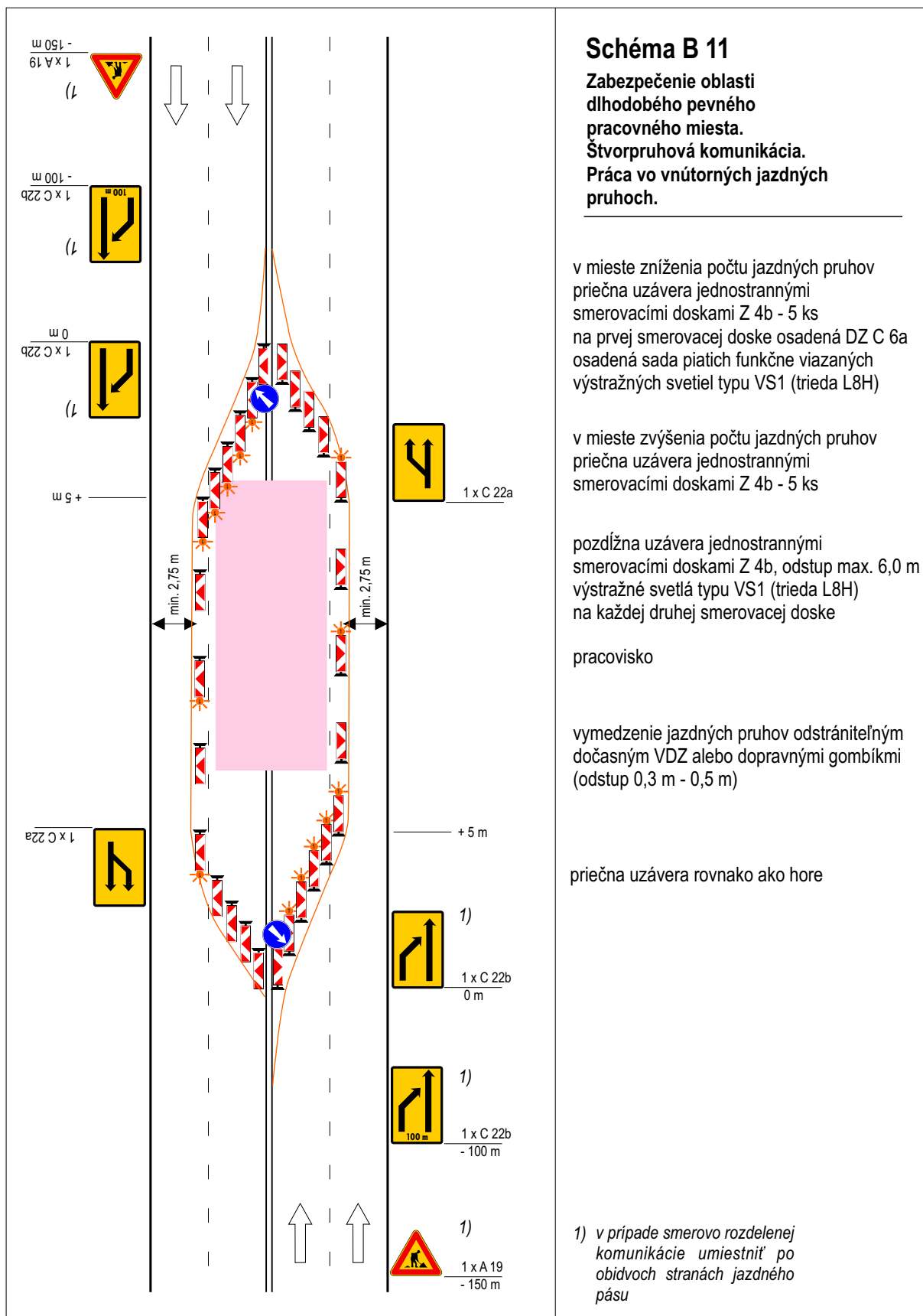
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičoch tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičoch tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI

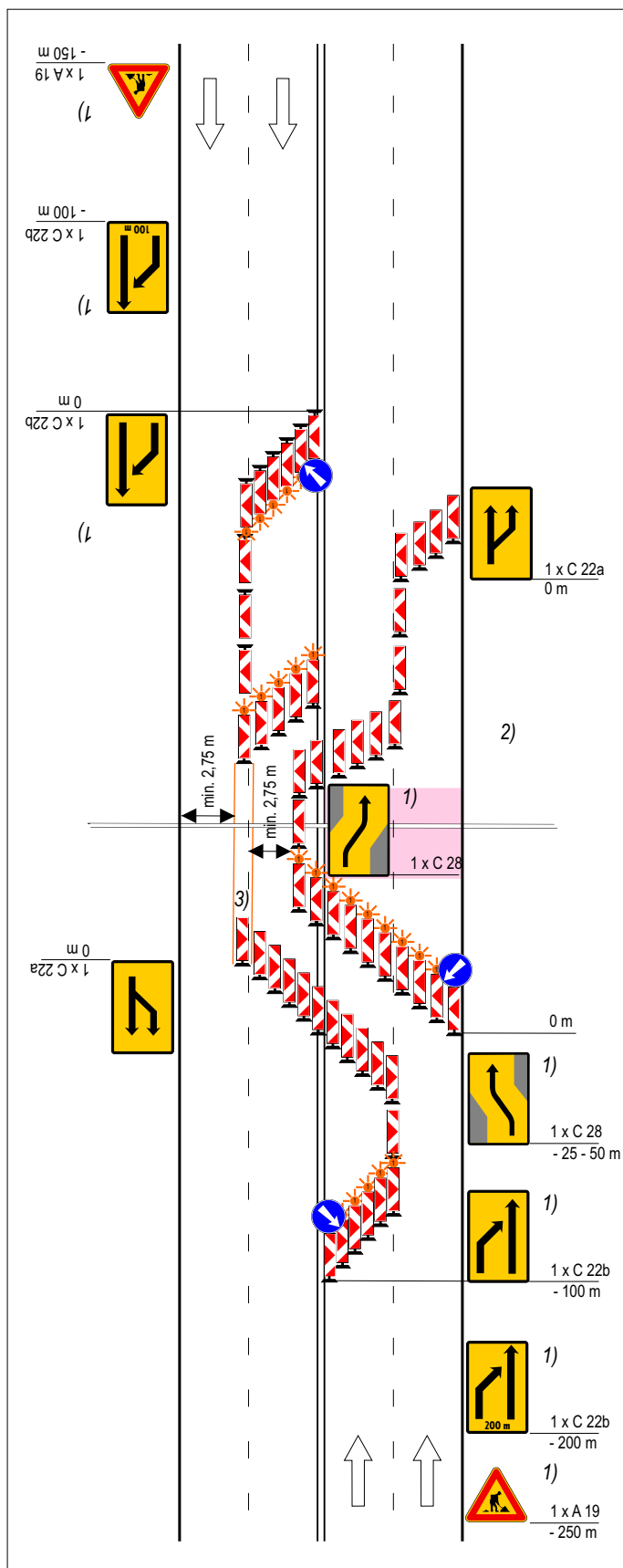


Schéma B 12

Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štvorpruhová komunikácia. Uzavretie jedného jazdného pásu. Pomocný jazdný pruh v protismere.

v mieste zníženia počtu jazdných pruhov
pričerna uzáva jednostrannými
smerovacími doskami Z 4b - 5 ks
na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6a
osadená sada piatich funkčne viazaných
výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

v mieste zvýšenia počtu jazdných pruhov
priečna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4a - 5 ks

pozdĺžna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4a, odstup max. 6,0 m
výstražné svetlá typu VS1 (trieda L8H)
na každej druhej smerovacej doske

priečna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4a - 10 ks

pracovisko

oddelenie protismerných jazdných pruhov podľa intenzity premávky sa použije do osi dočasného deliaceho pruhu zvýrazňujúca doska, vodiaci prah s vodiacími doskami Z 4d, Z 4e alebo vodiaca stena

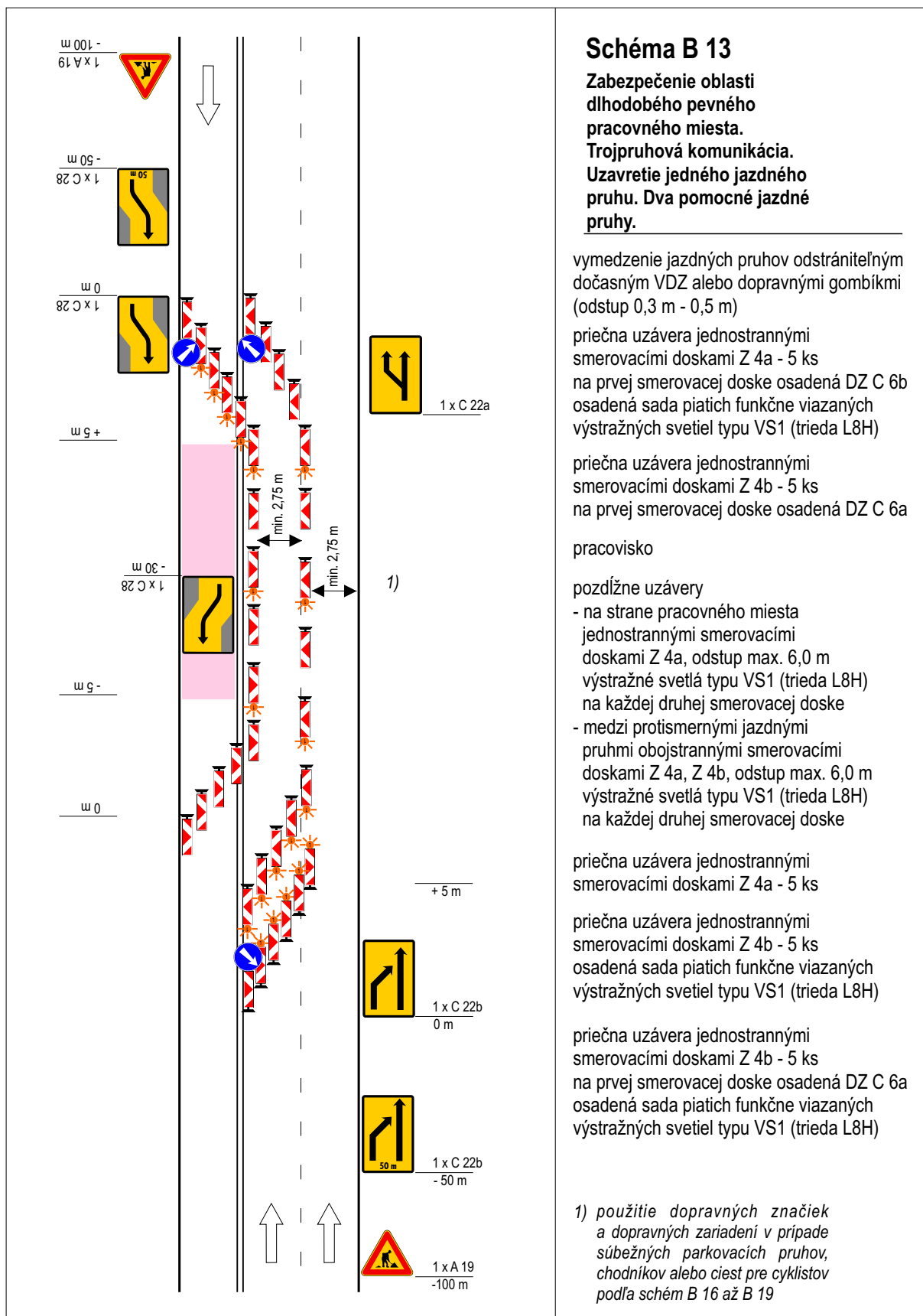
priečna uzávaera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4a - 10 ks
na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6b,
osadená sada desiatich funkčne viazaných
výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

pozdĺžna a priečna uzávera rovnako ako hore

- 1) *v prípade smerovo rozdelenej komunikácie umiestniť po obidvoch stranách jazdného pásu*
- 2) *použitie dopravných značiek a dopravných zariadení v prípade súbežných parkovacích pruhov, chodníkov alebo ciest pre cyklistov podľa schém B 16 až B 19*
- 3) *dočasný deliaci pruh šírky 0,55 m, použité dočasné VZD alebo dočasné dopravné gombíky*

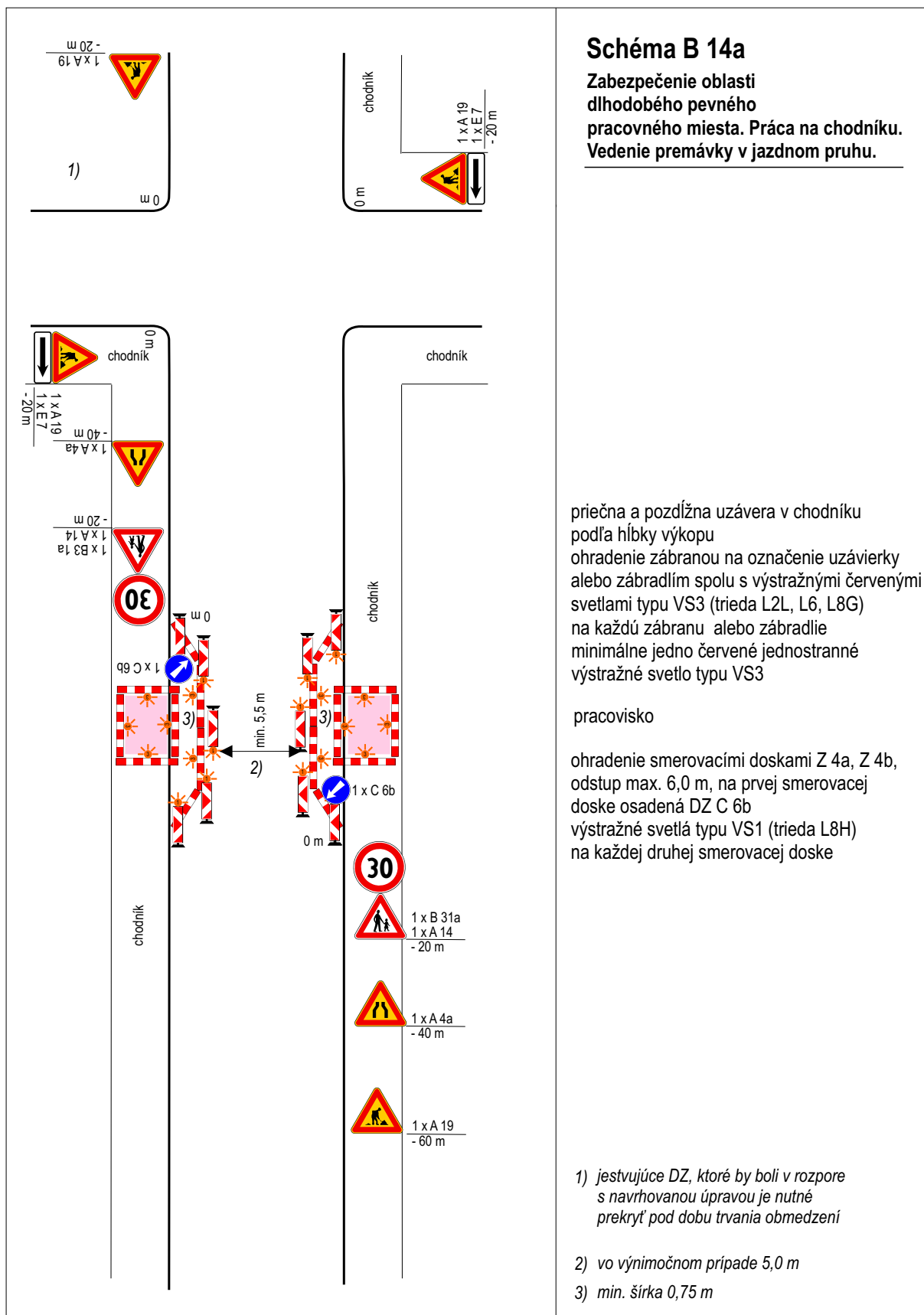
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



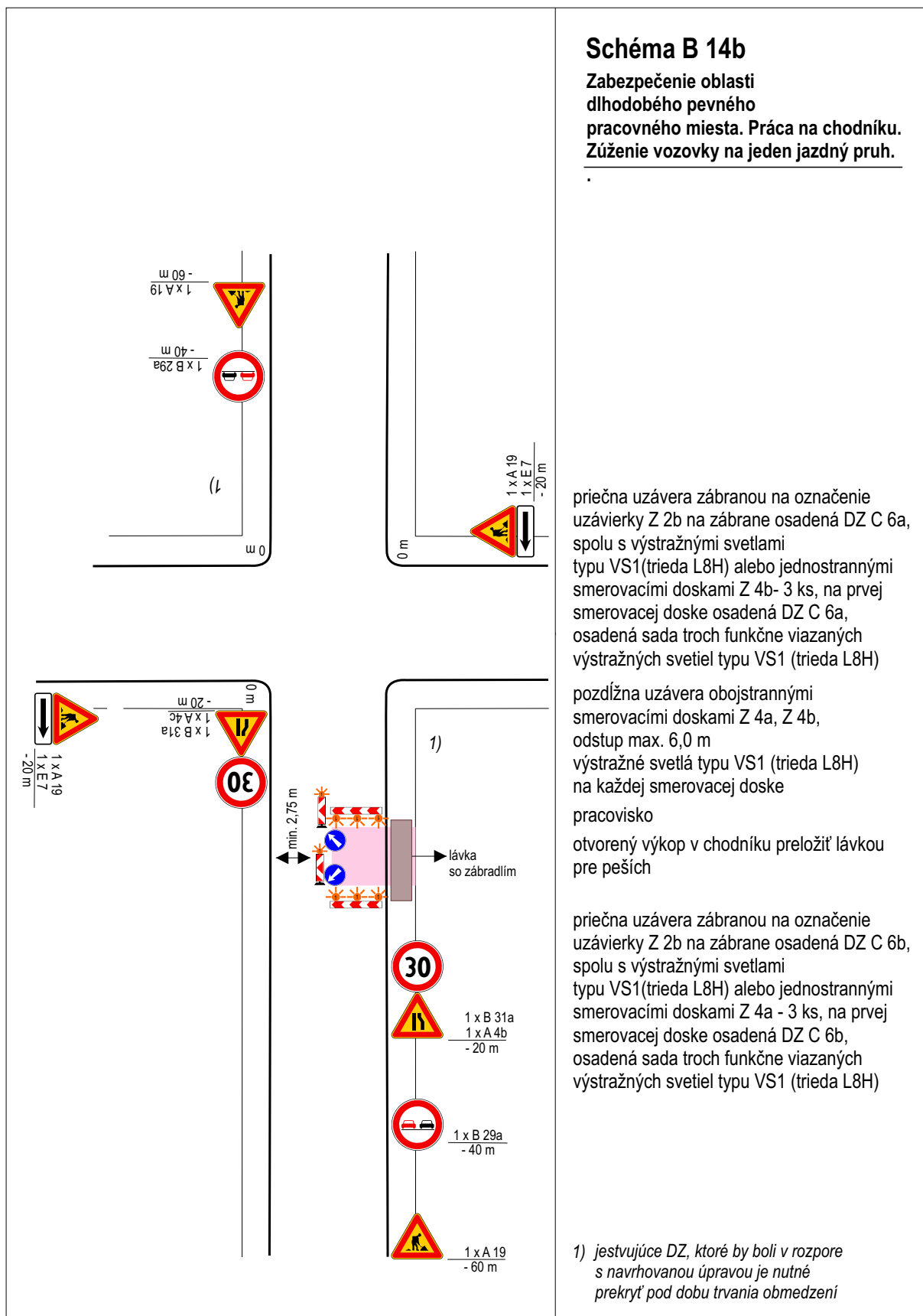
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičích tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



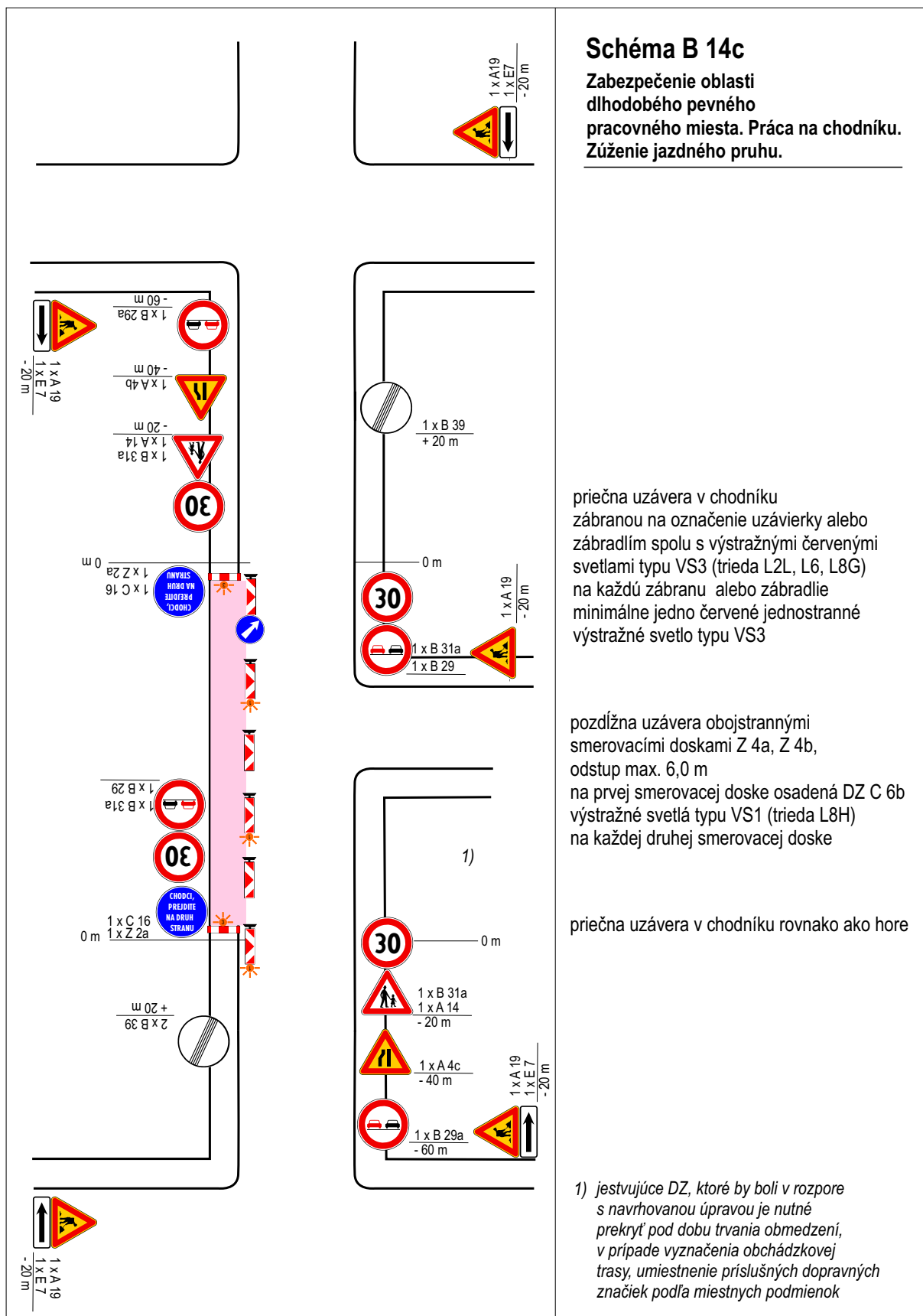
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



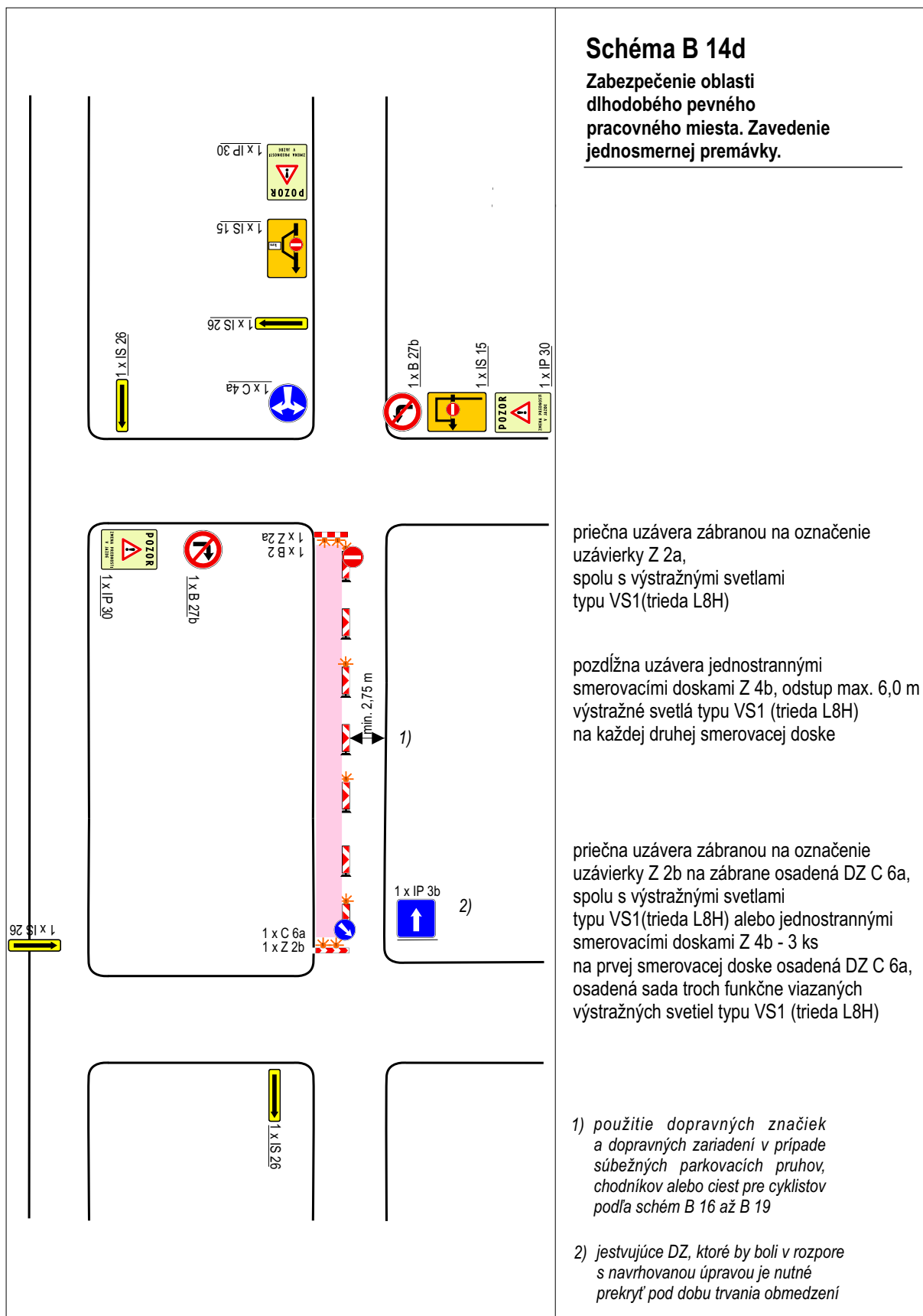
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



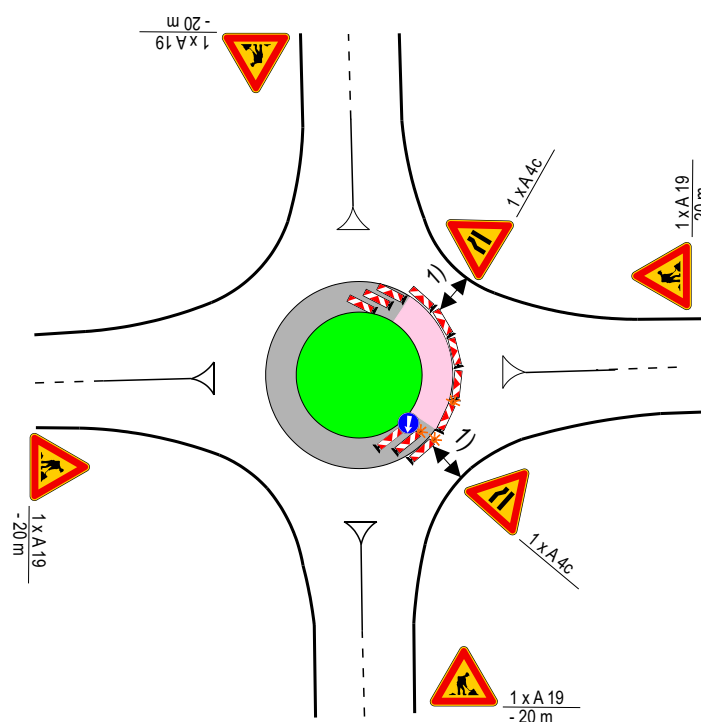
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI

Schéma B 14e

**Zabezpečenie oblasti
dlhodobého pevného
pracovného miesta.
Práca v priestore okružnej križovatky**

prípadne sa zriadi obchádzka



priečna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4b - 3 ks

pracovisko

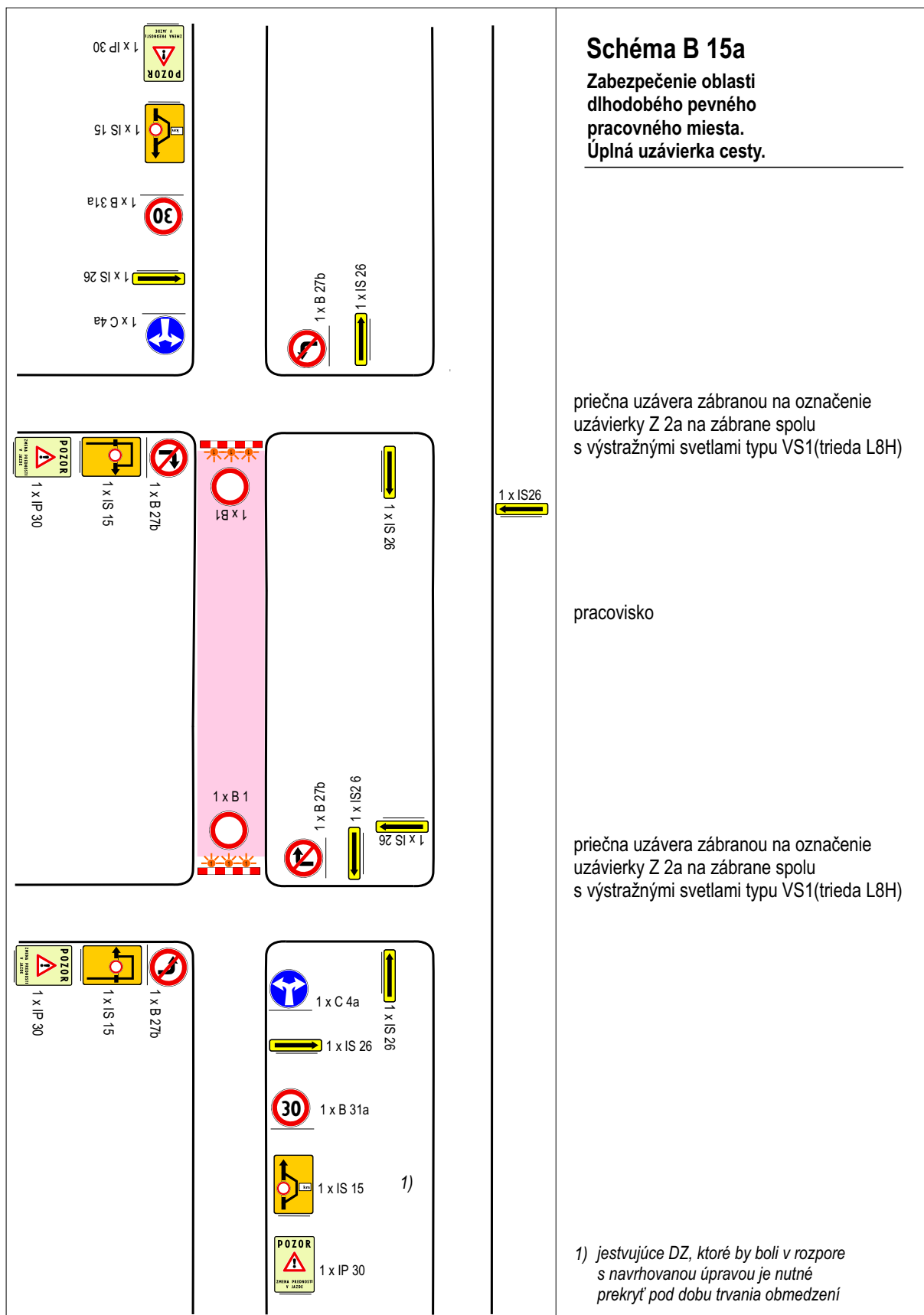
pozdĺžna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4b,
odstup 3,0 m - 5,0 m

priečna uzáveru jednostrannými
smerovacími doskami Z 4b - 3 ks
na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6a
osadená sada troch funkčne viazaných
výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

1) minimálna šírka 4,5 m

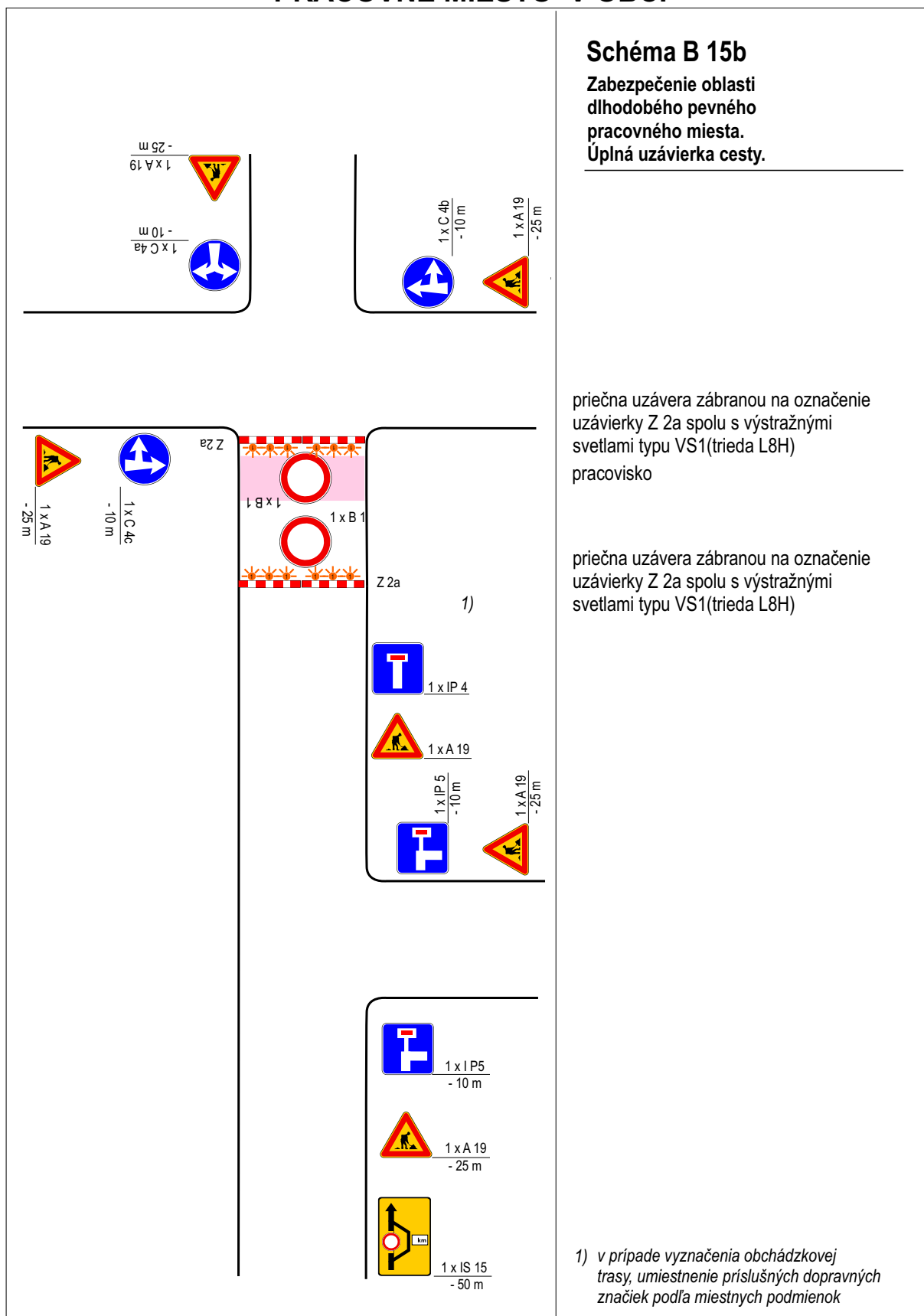
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



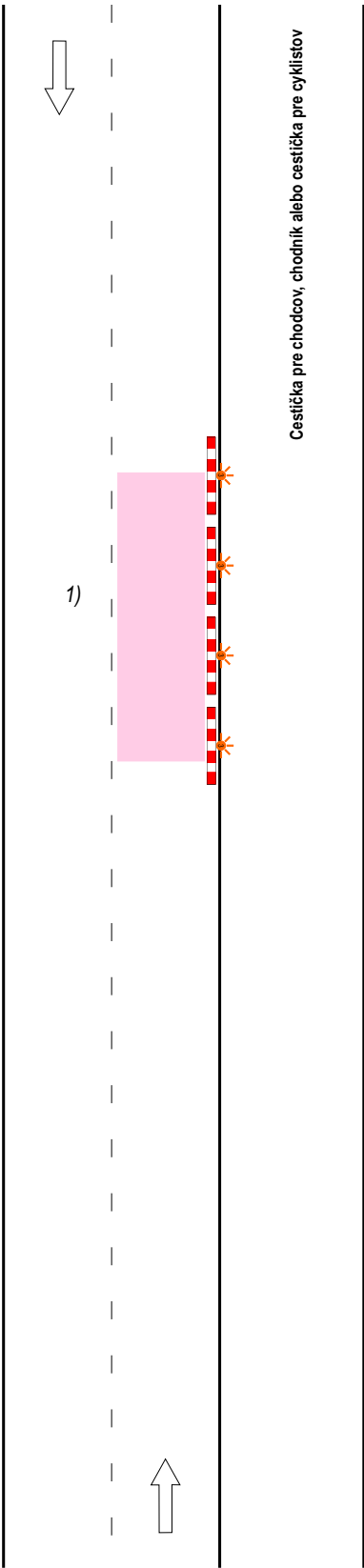
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



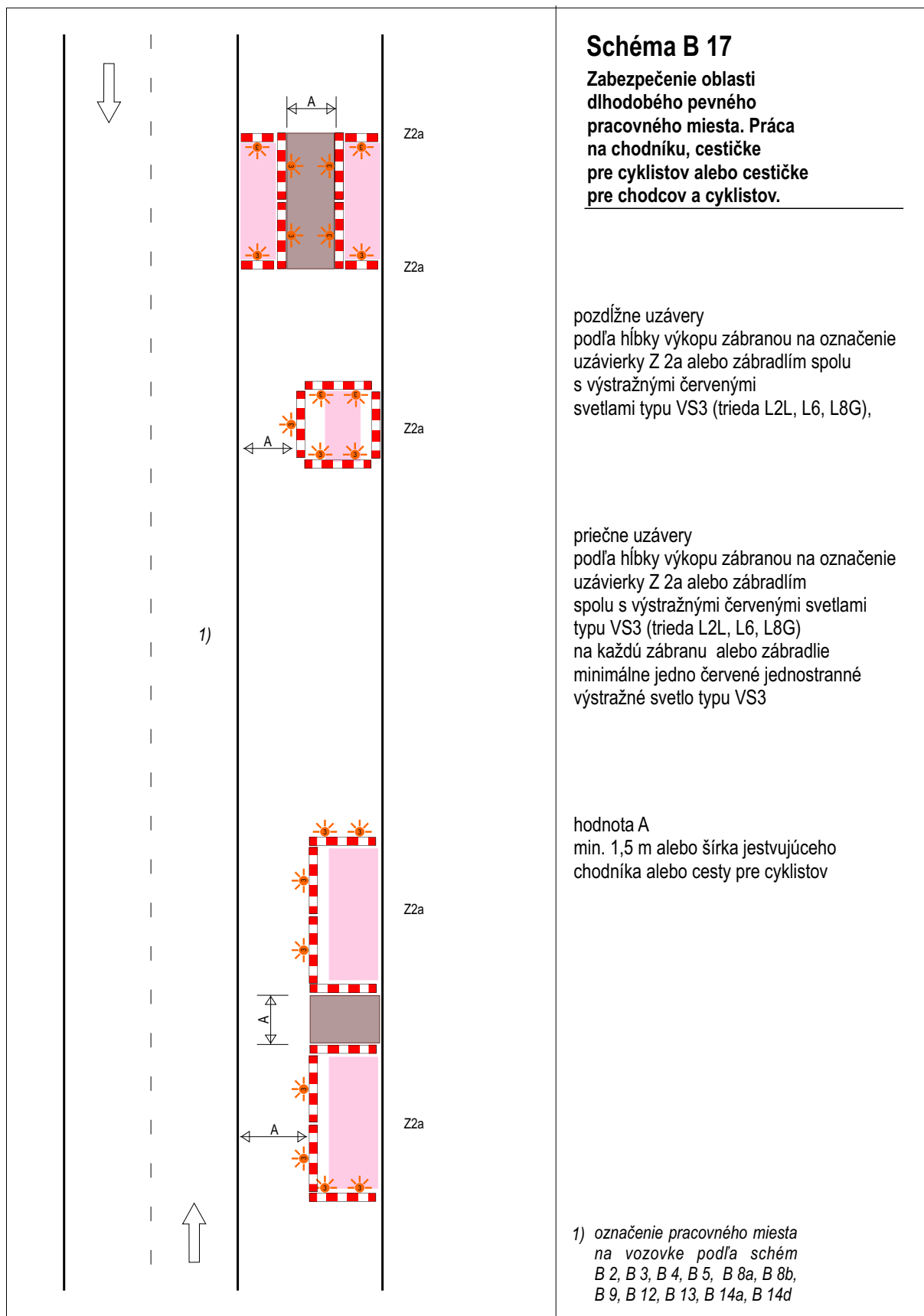
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI

 Cestička pre chodcov, chodník alebo cestička pre cyklistov 1)	Schéma B 16 Cestička pre chodcov, chodník alebo cestička pre cyklistov popri pracovnom mieste na vozovke. pozdĺžne uzávera podľa hĺbky výkopu zábranou na označenie uzávierky alebo zábradlím spolu s výstražnými červenými svetlami typu VS3 (trieda L2L, L6, L8G), na každú zábranu alebo zábradlie minimálne jedno červené jednostranné výstražné svetlo pracovisko 1) označenie pracovného miesta na vozovke podľa schém B 2, B 3, B 4, B 5, B 8a, B 8b, B 9, B 12, B 13, B 14a, B 14d
--	---

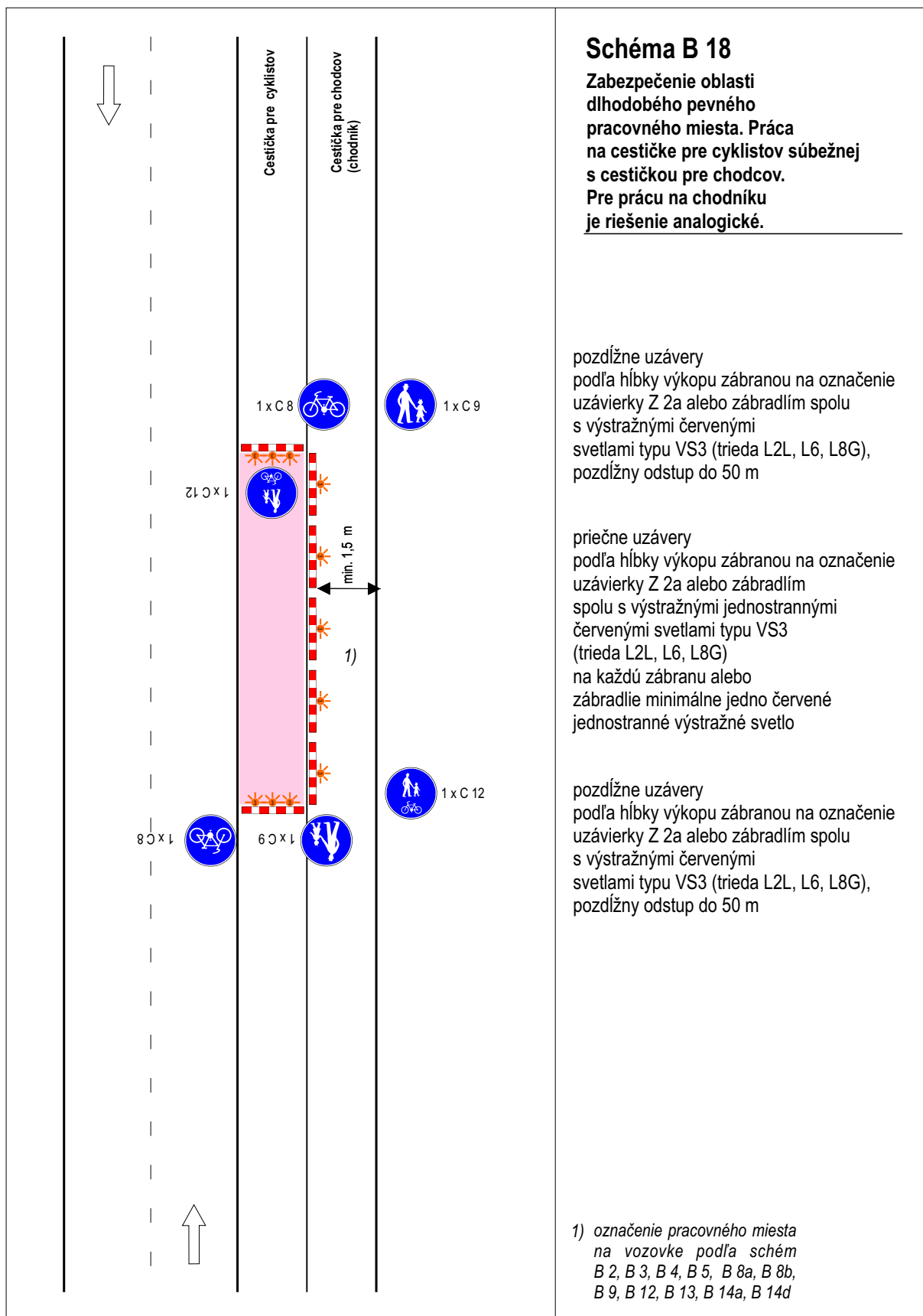
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



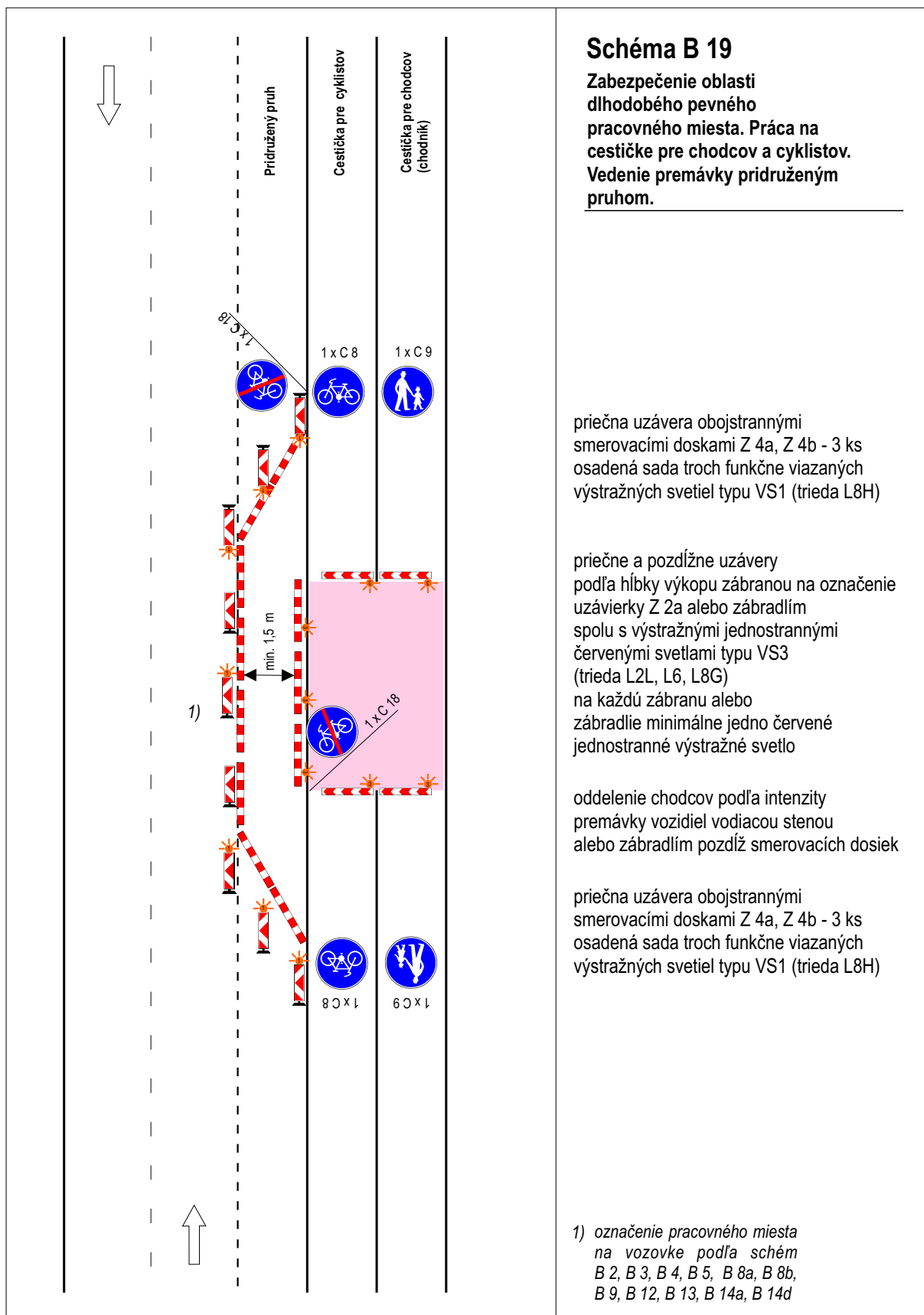
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



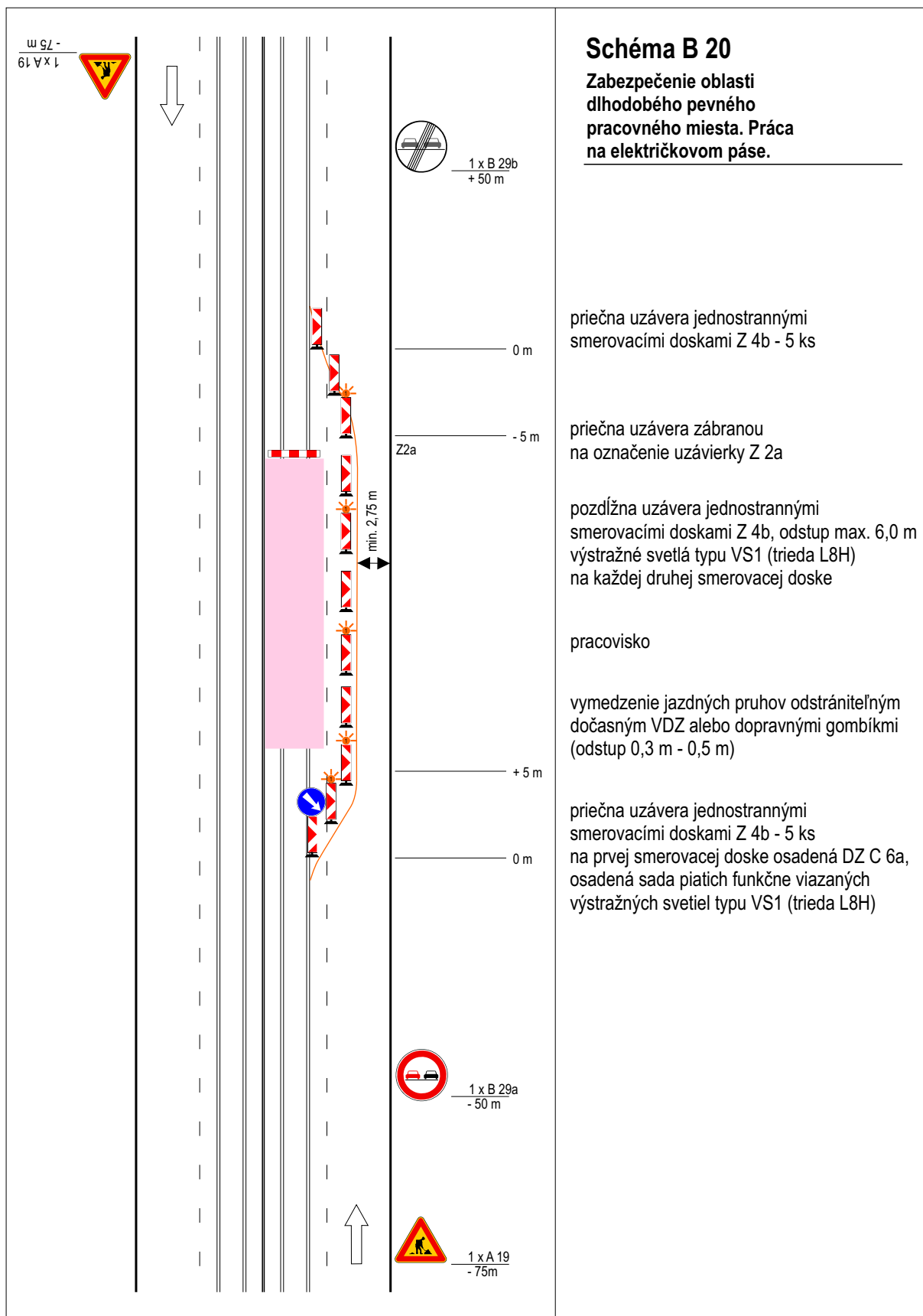
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



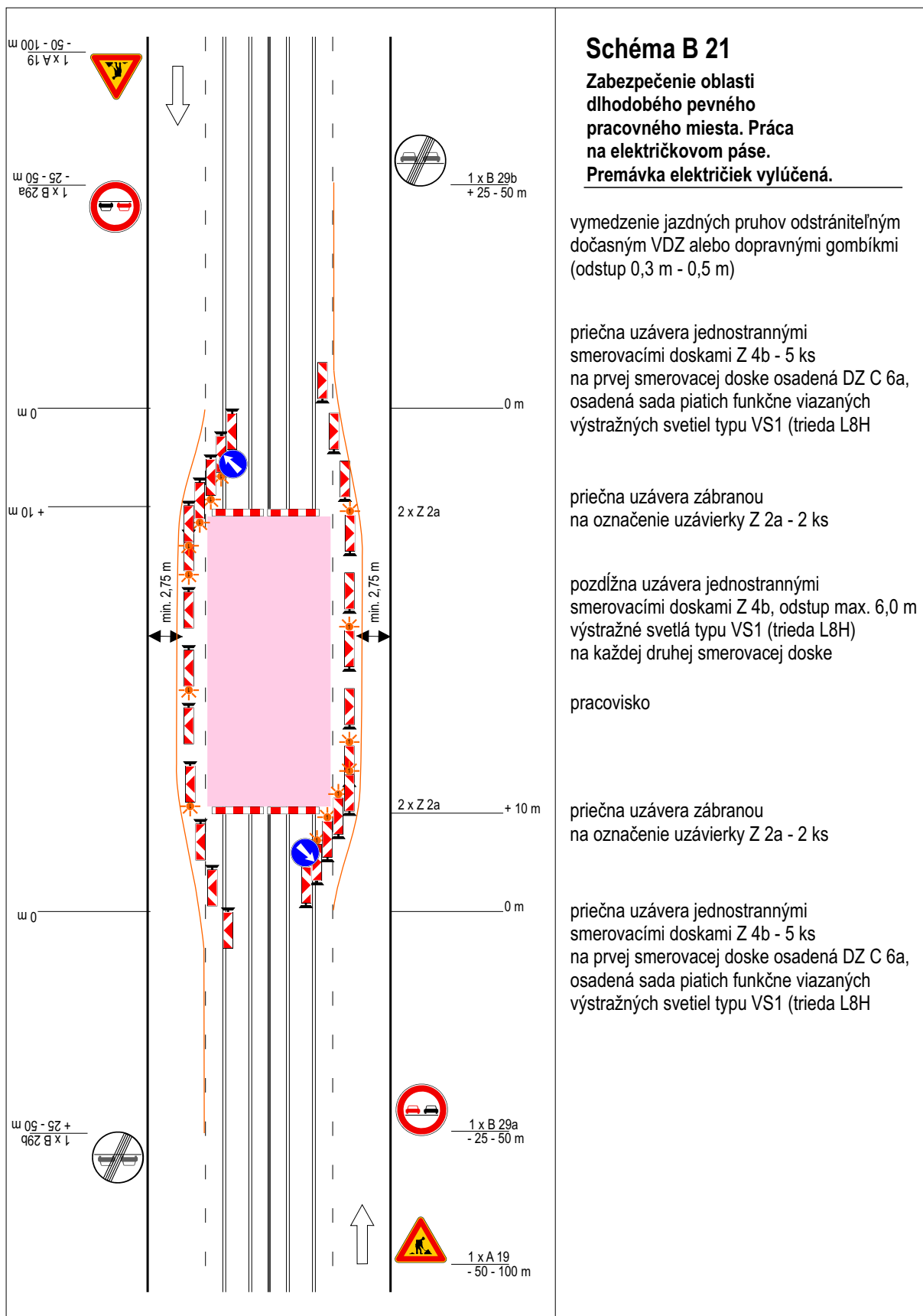
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



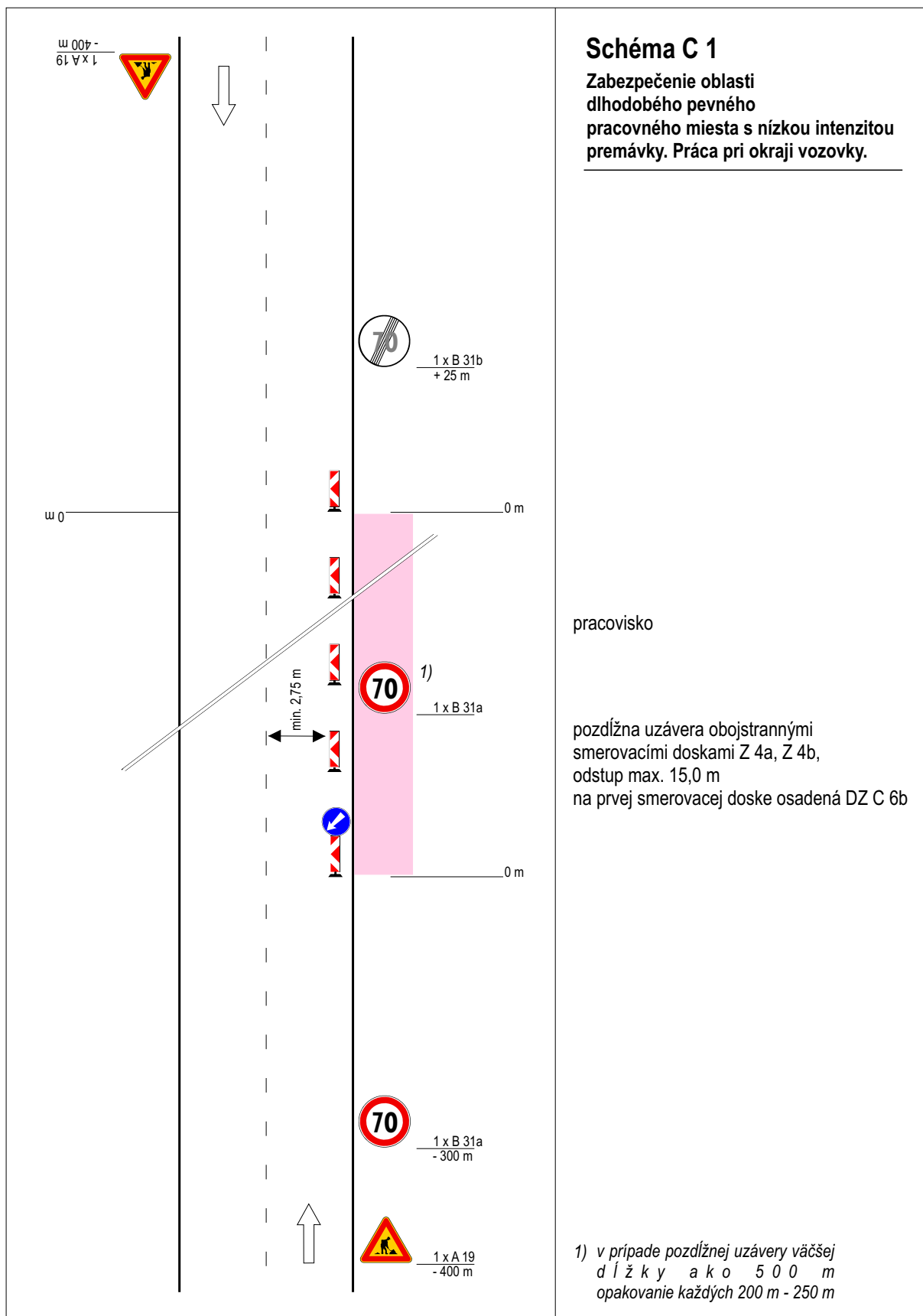
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičích tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO V OBCI



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičoch tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

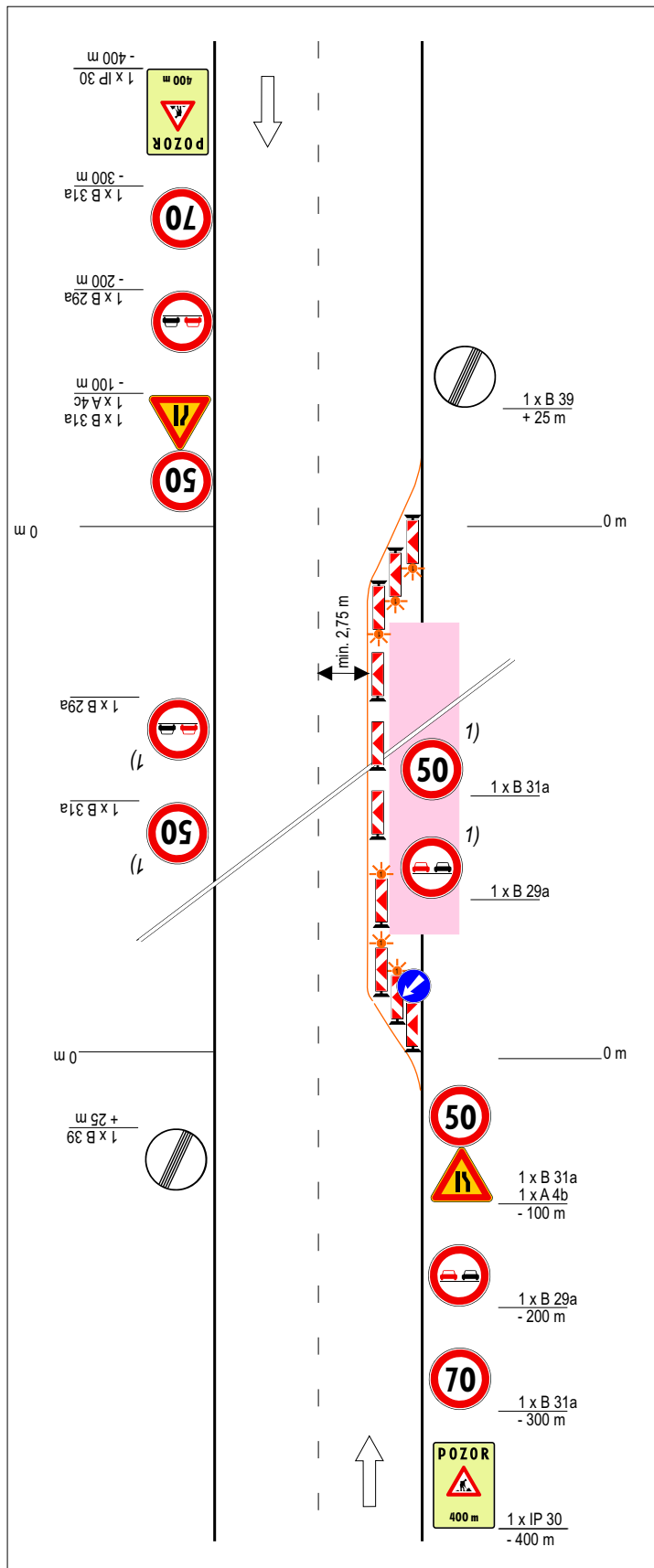
PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

Schéma C 2

**Zabezpečenie oblasti
dlhodobého pevného
pracovného miesta.
Zúženie jazdného pruhu.**

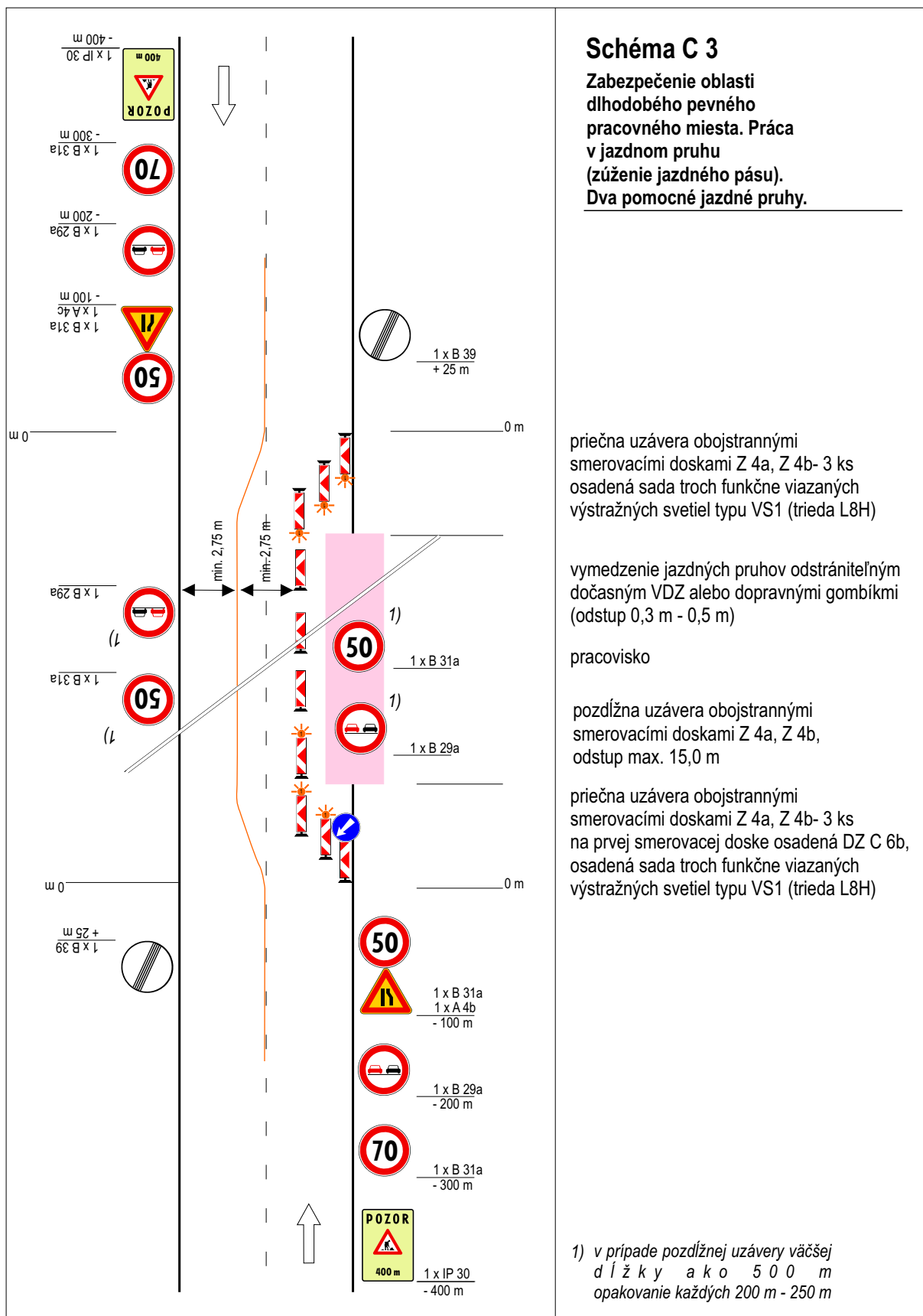


priečna uzaviera obojstrannými
smerovacími doskami Z 4a, Z 4b- 3 ks
na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6b,
osadená sada troch funkčne viazaných
výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

1) v prípade pozdĺžnej uzávery väčšej dĺžky ako 500 m opakovanie každých 200 m - 250 m

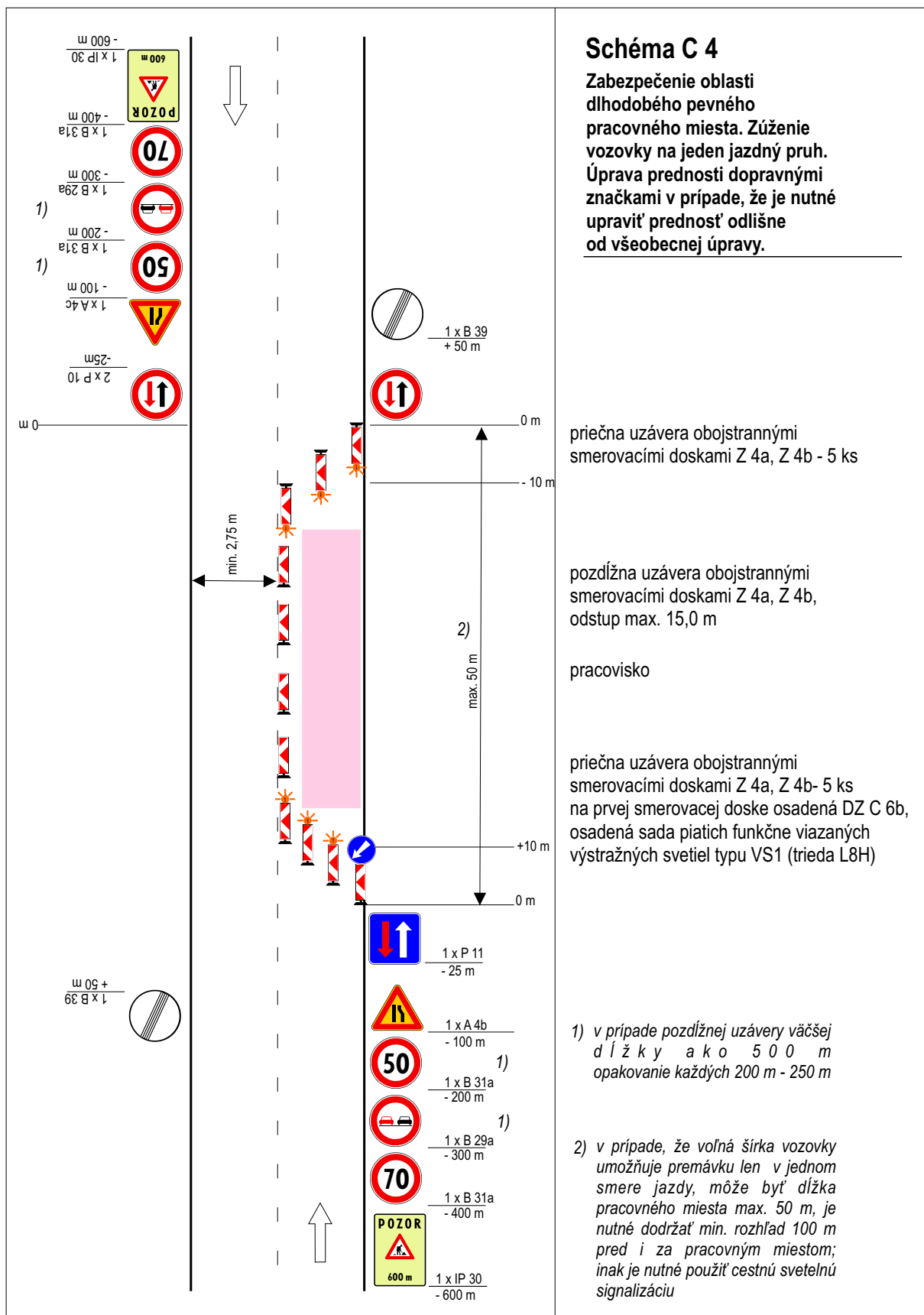
36

PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



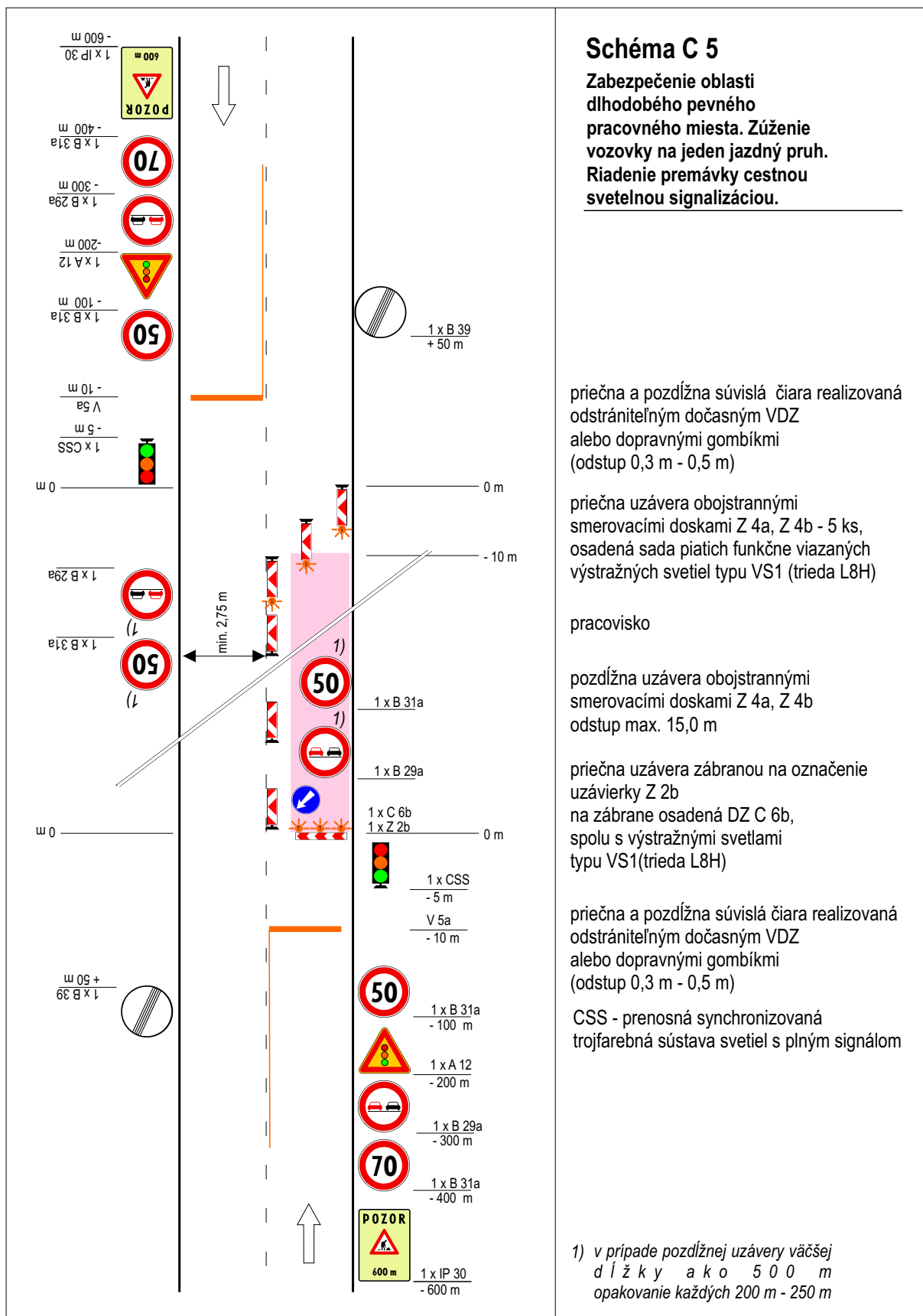
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičoch tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

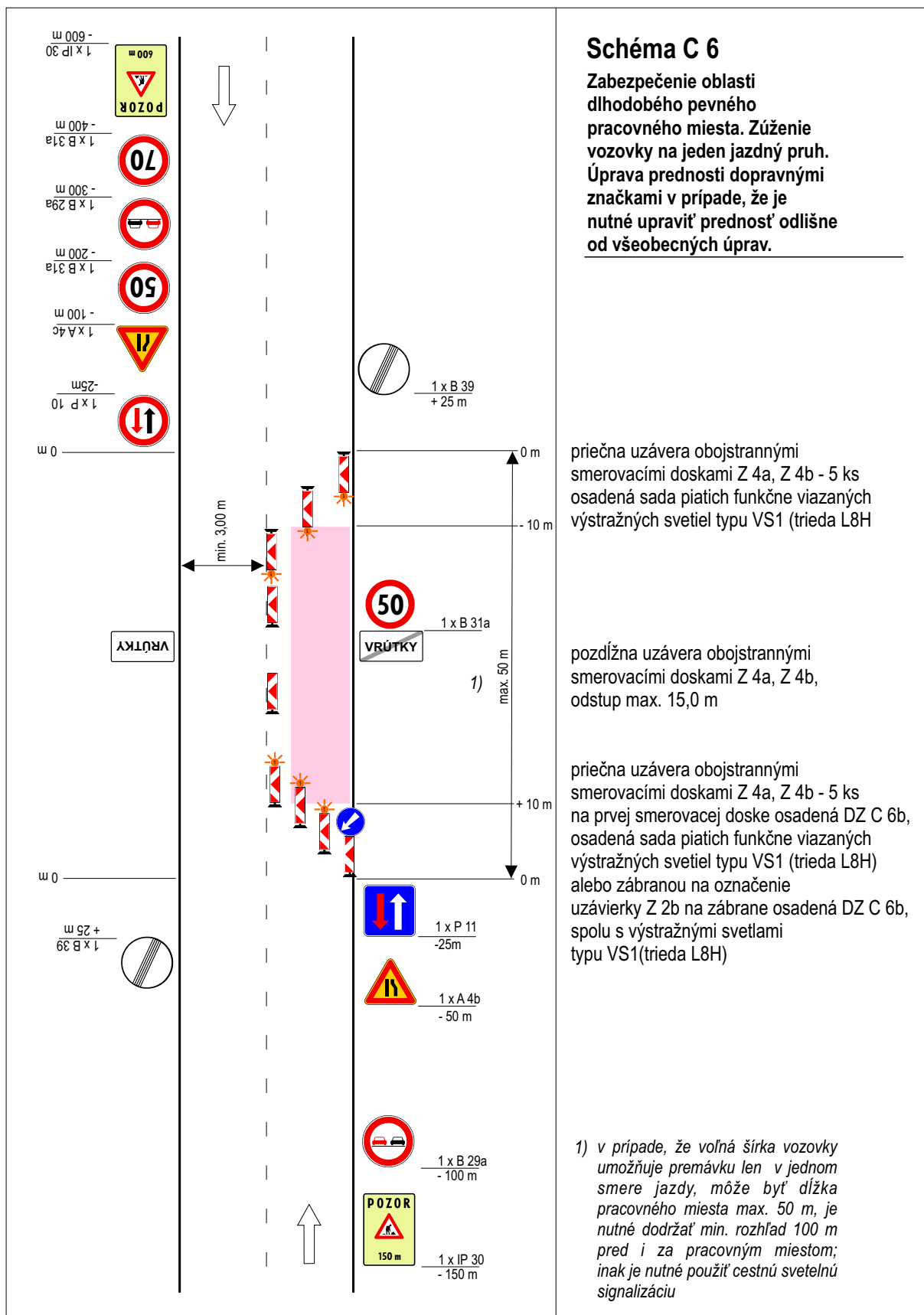
PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

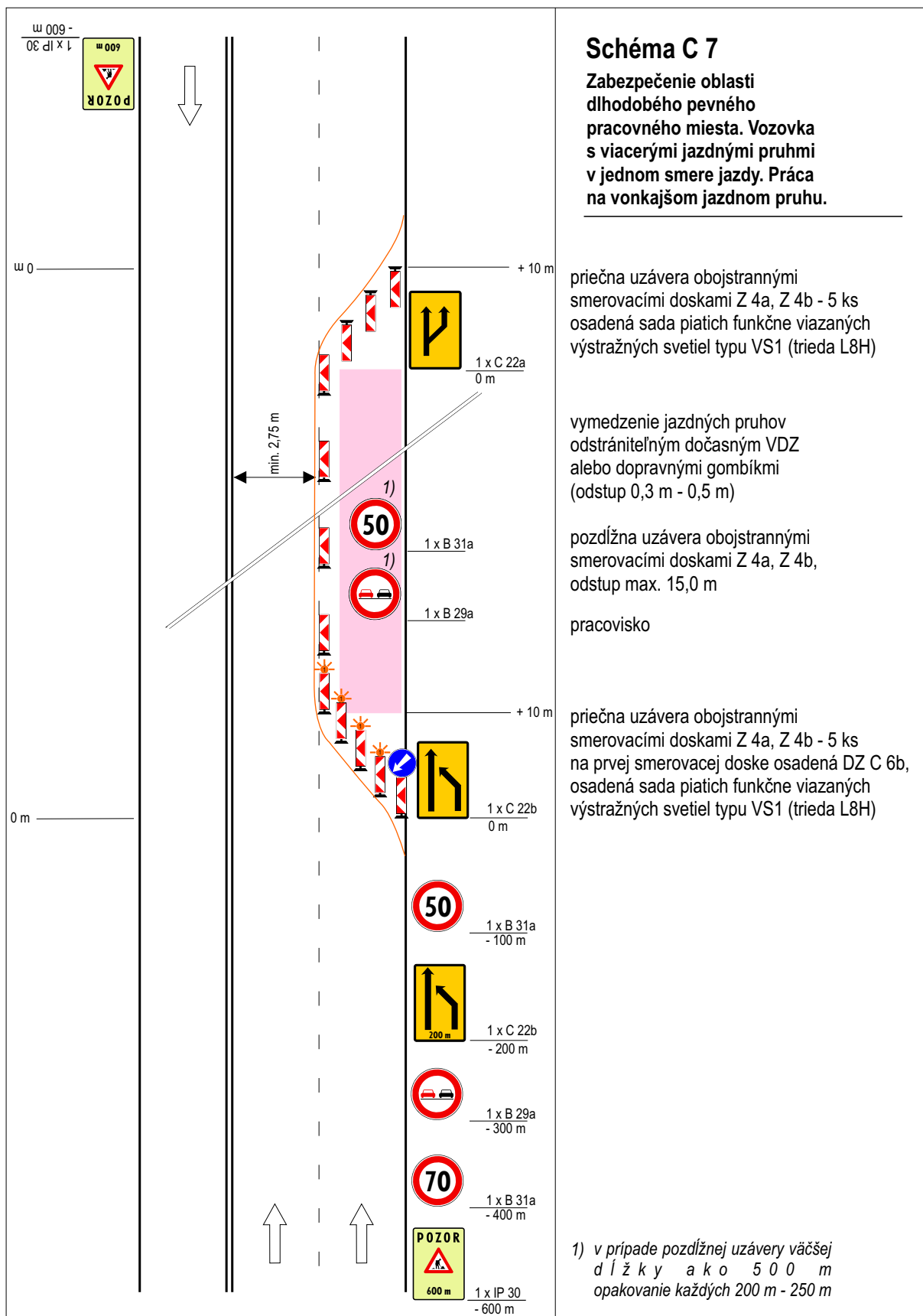
Schéma C 6

Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh. Úprava prednosti dopravnými značkami v prípade, že je nutné upraviť prednosť odlišne od všeobecných úprav.



40

PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

Schéma C 8

Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Vozovka s viacerými jazdnými pruhmi v jednom smere jazdy. Pomocný jazdný pruh v protismere.

oddelenie protismerných jazdných pruhov podľa intenzity premávky sa použije do osi dočasného deliaceho pruhu zvýrazňujúca doska, vodiaci prah s vodiacimi doskami alebo vodiaca stena

priečna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4b - 5 ks
priečna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4b - 5 ks
na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6a

priečna uzáveru jednostrannými
smerovacími doskami Z 4a - 5 ks
na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6b
osadená sada piatich funkčne viazaných
výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

pozdlžna uzávera obojstrannými
smerovacími doskami Z 4a, Z 4b,
odstup max. 15,0 m
výstražné svetlá typu VS1 (trieda L8H)
na každej druhej smerovacej doske

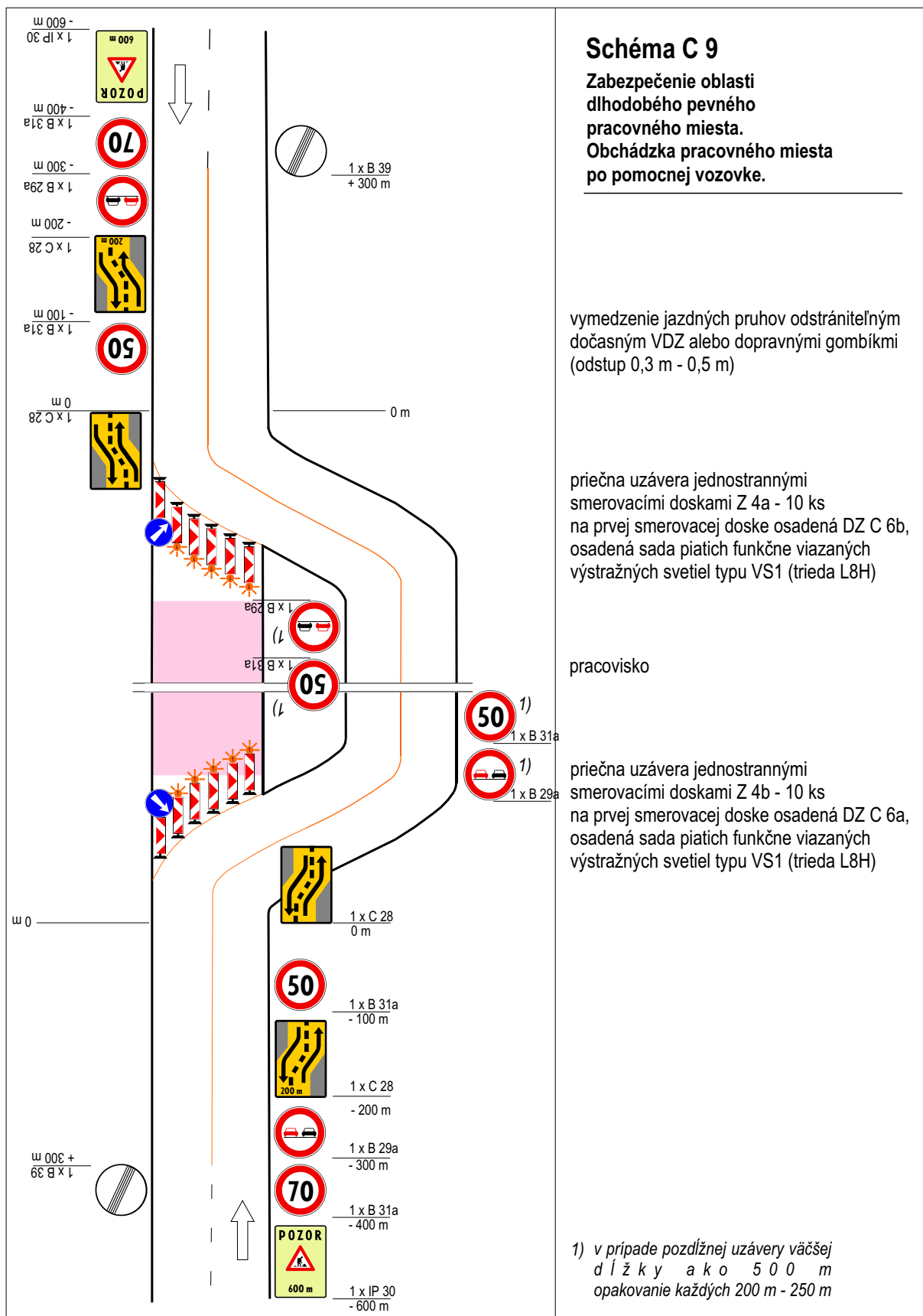
priečna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4a - 5 ks
priečna uzávera jednostrannými
smerovacími doskami Z 4b - 5 ks
osadená sada piatich funkčne viazaných
výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

priečna uzáverka jednostrannými
smerovacími doskami Z 4b - 5 ks
na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6a
osadená sada piatich funkčne viazaných
výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

- 1) v prípade pozdĺžnej uzávery väčšej dĺžky ako 500 m opakovanie každých 200 m - 250 m
- 2) dočasný deliaci pruh šírky 0,55 m, použité dočasné VZD alebo dočasné dopravné gombíky

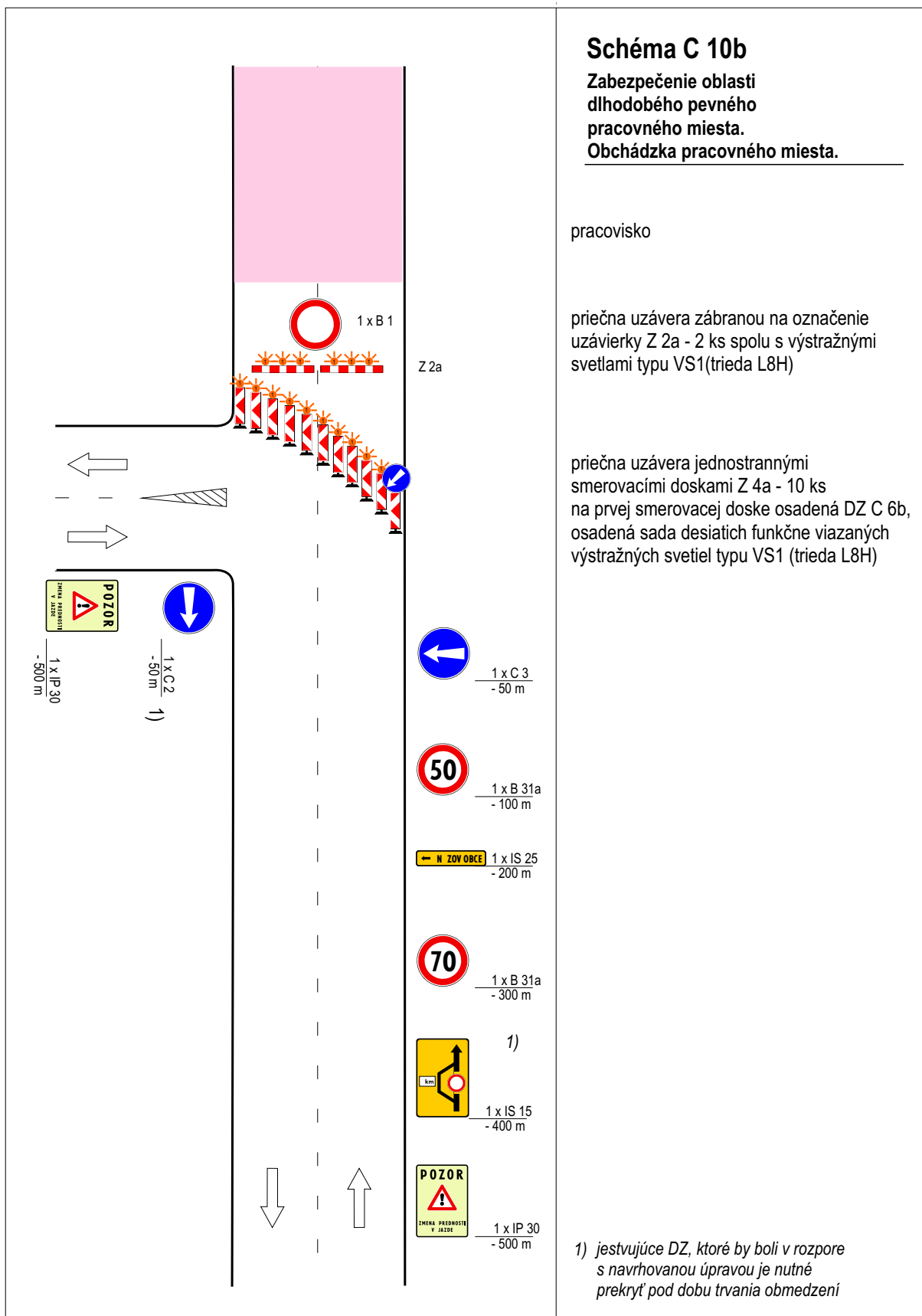
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ Miesto MIMO OBEC



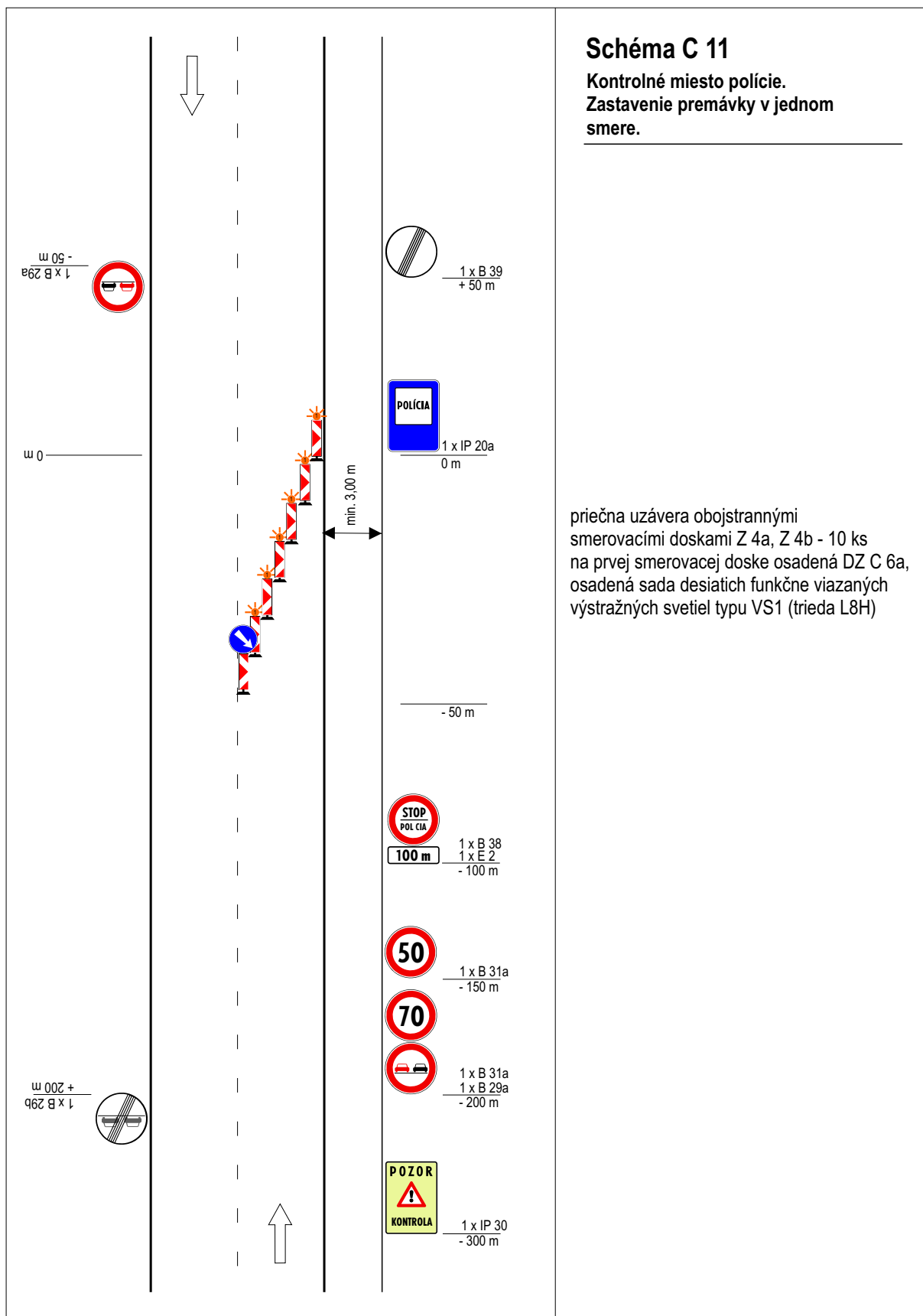
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičoch tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



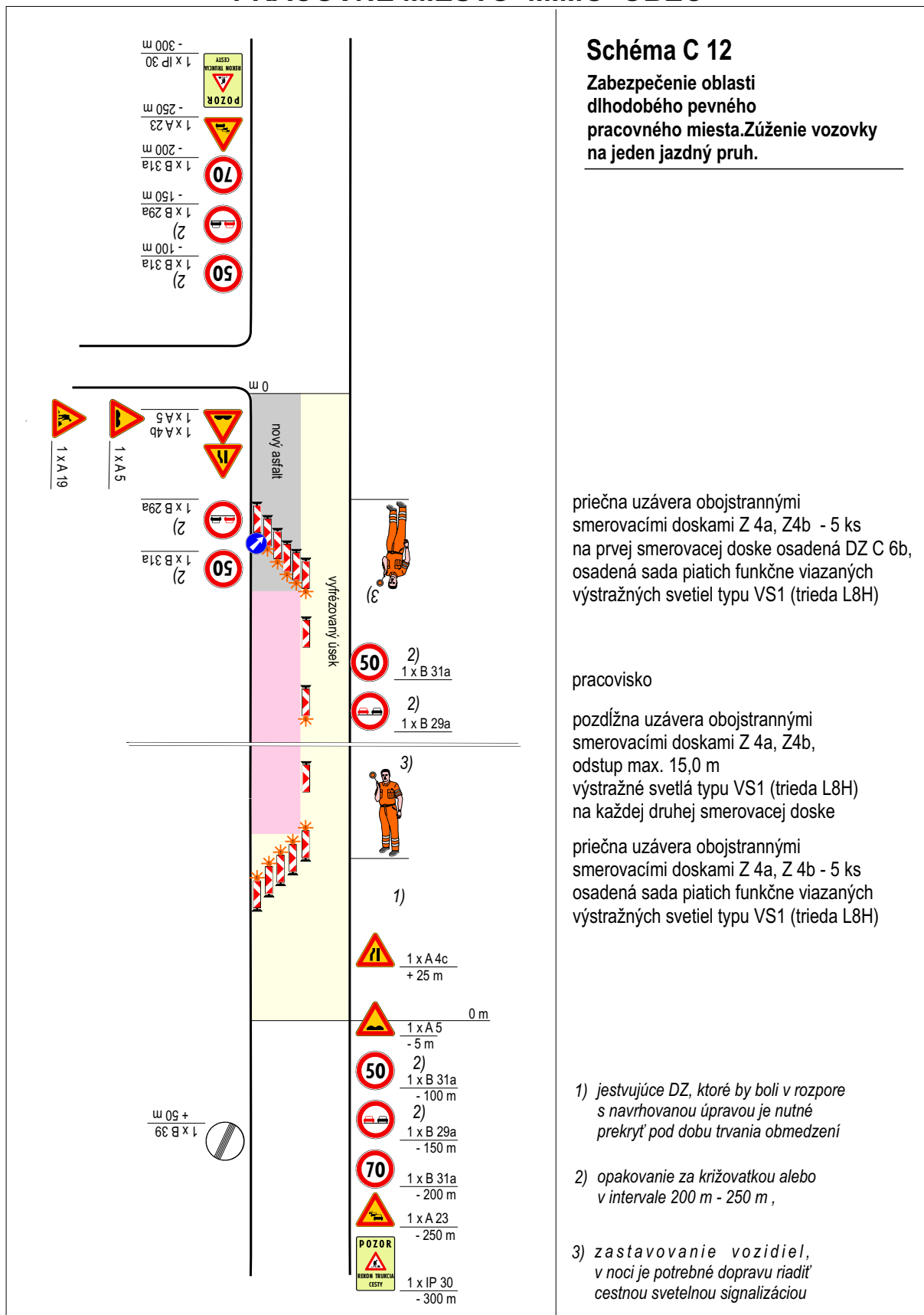
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



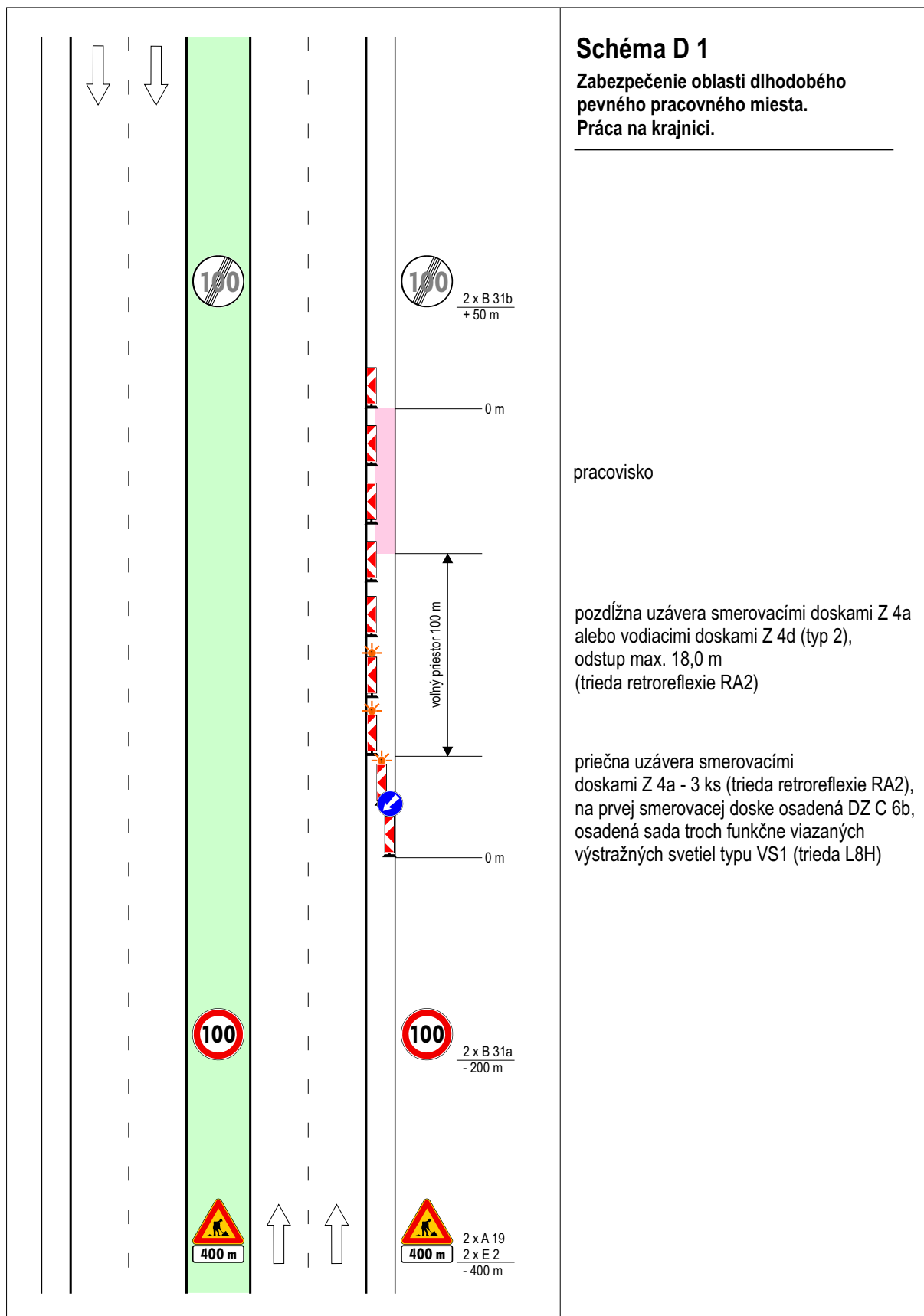
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodičích tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO MIMO OBEC



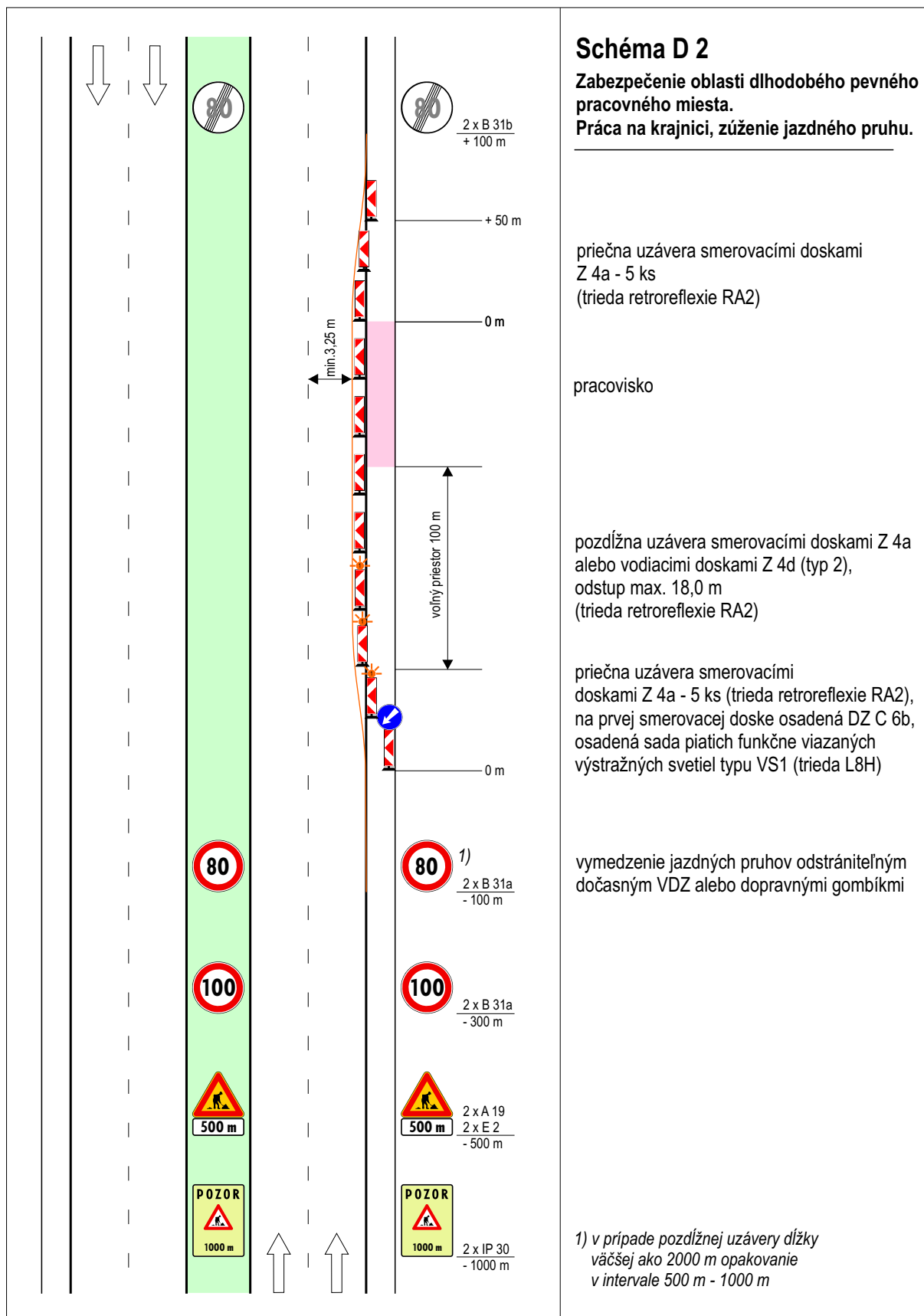
Prenosné zvislé dopravné značky sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích doskách, na zábranách na označenie uzávierky a na vodiacich tabuliach sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



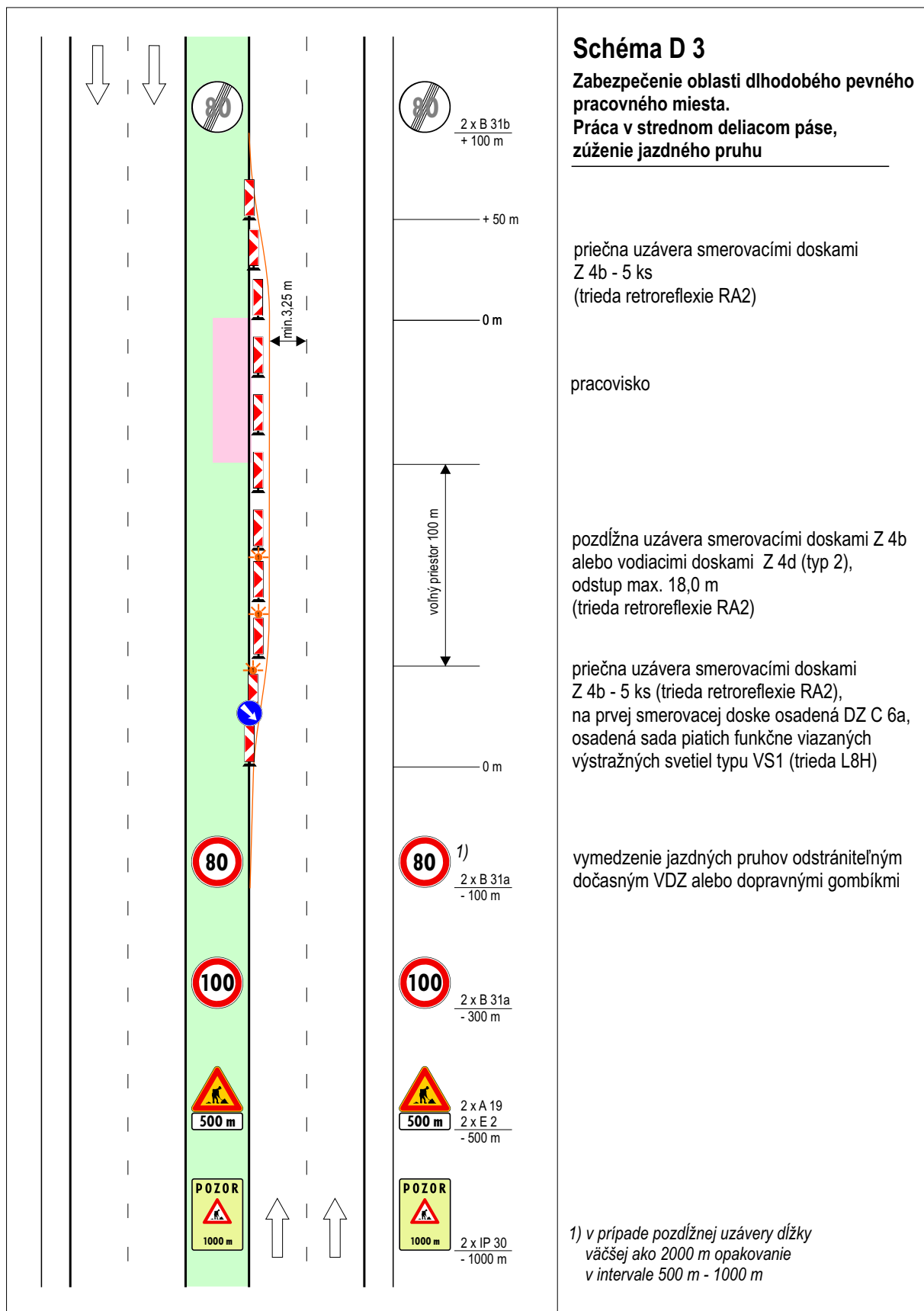
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



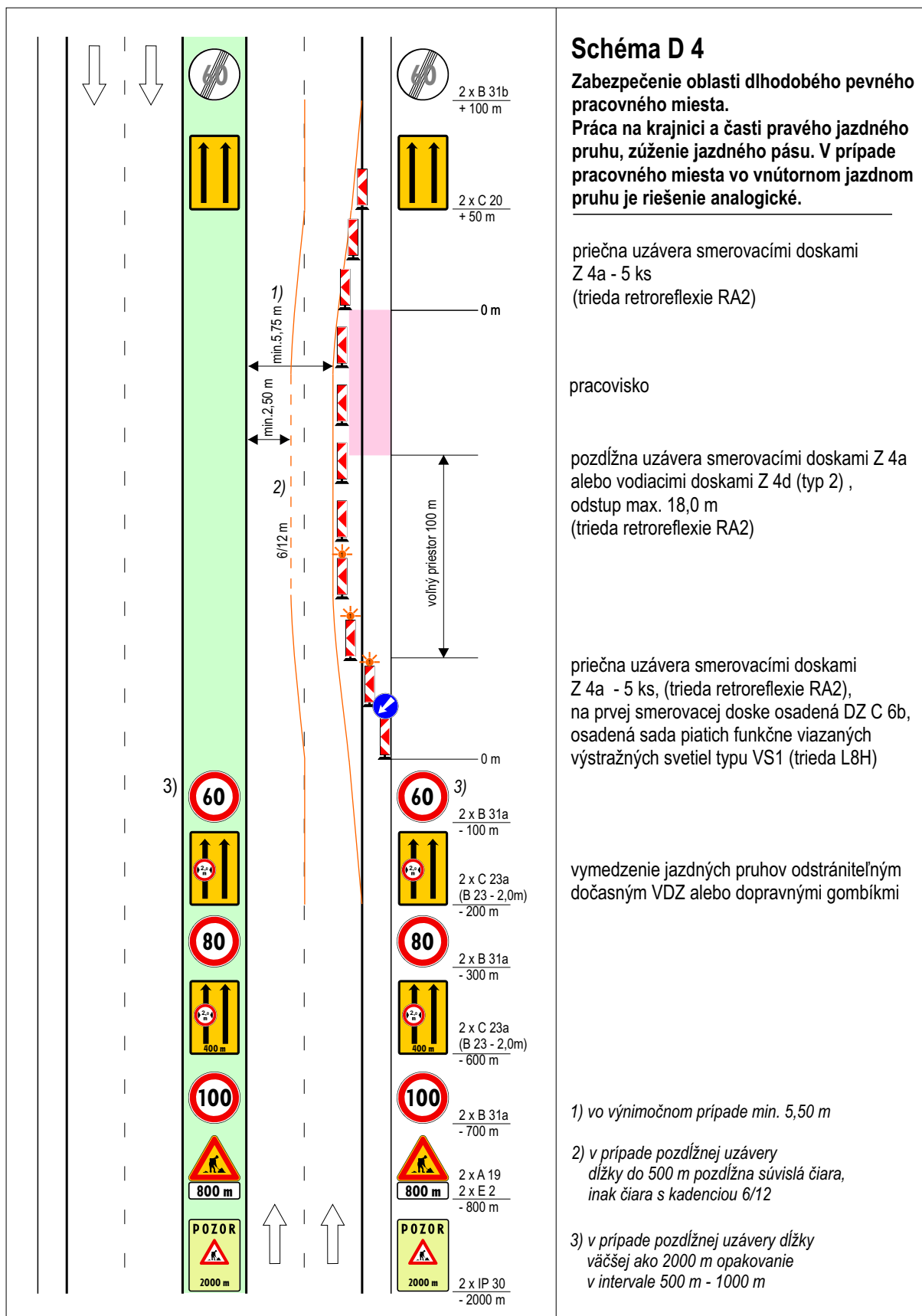
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



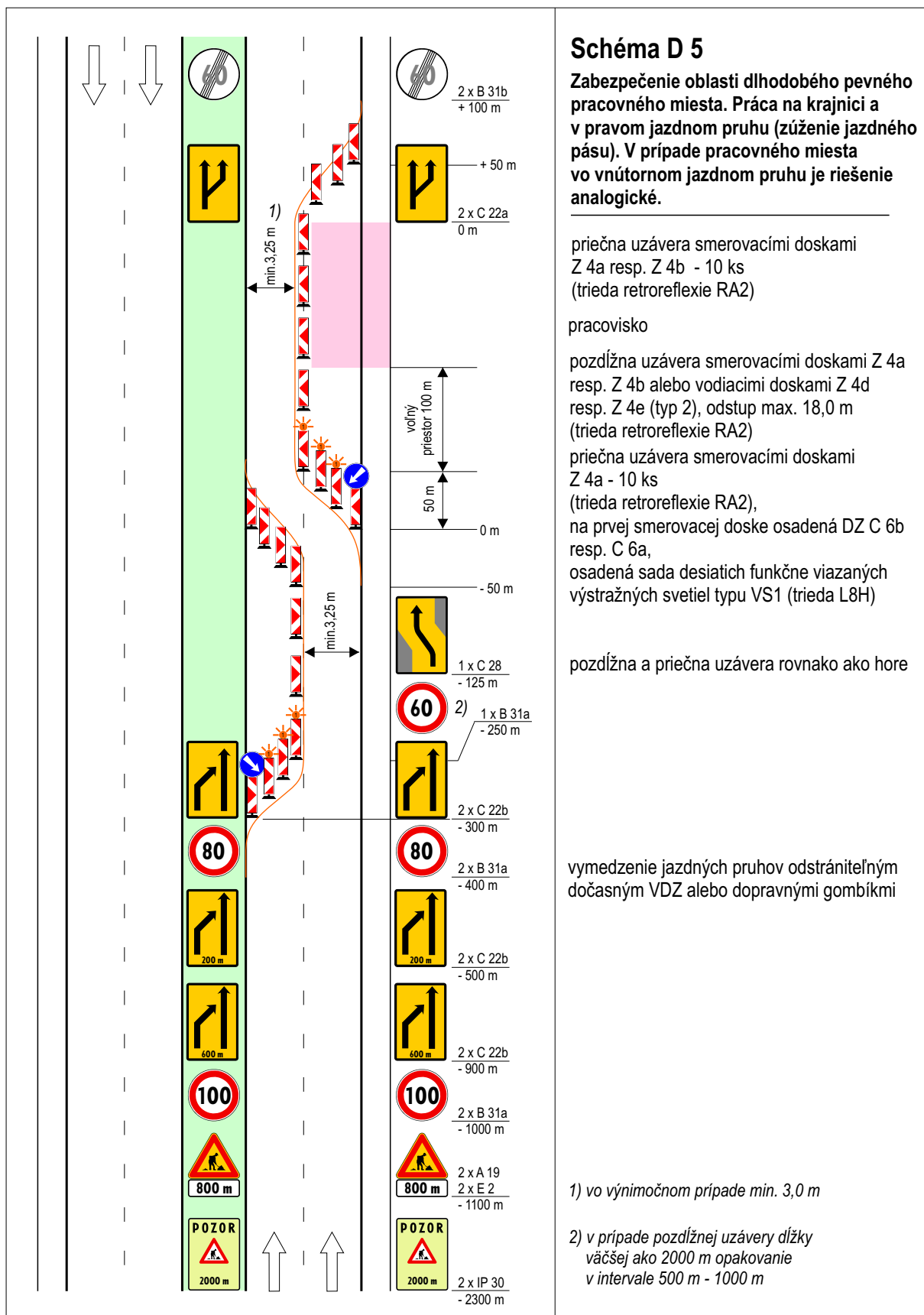
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



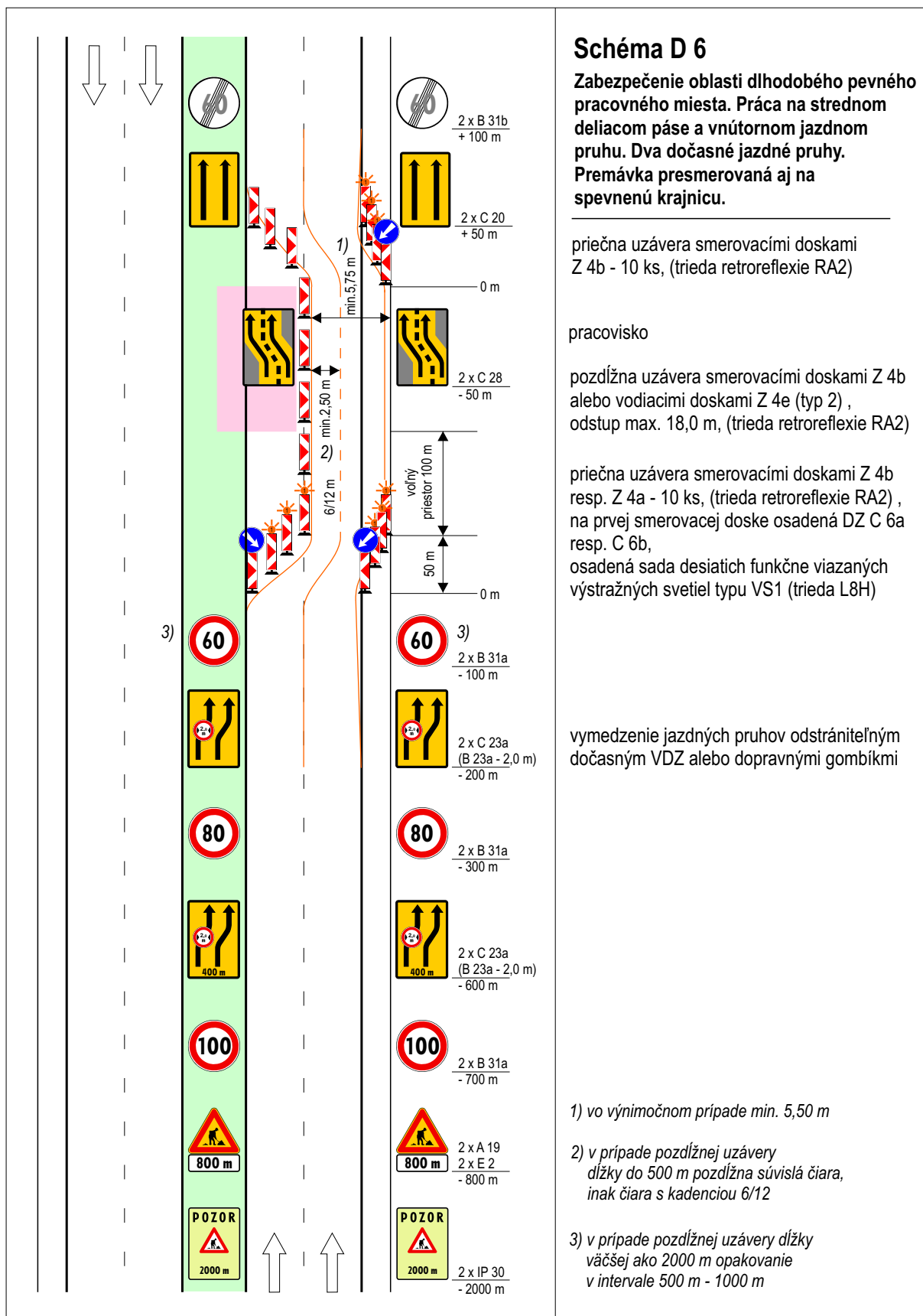
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



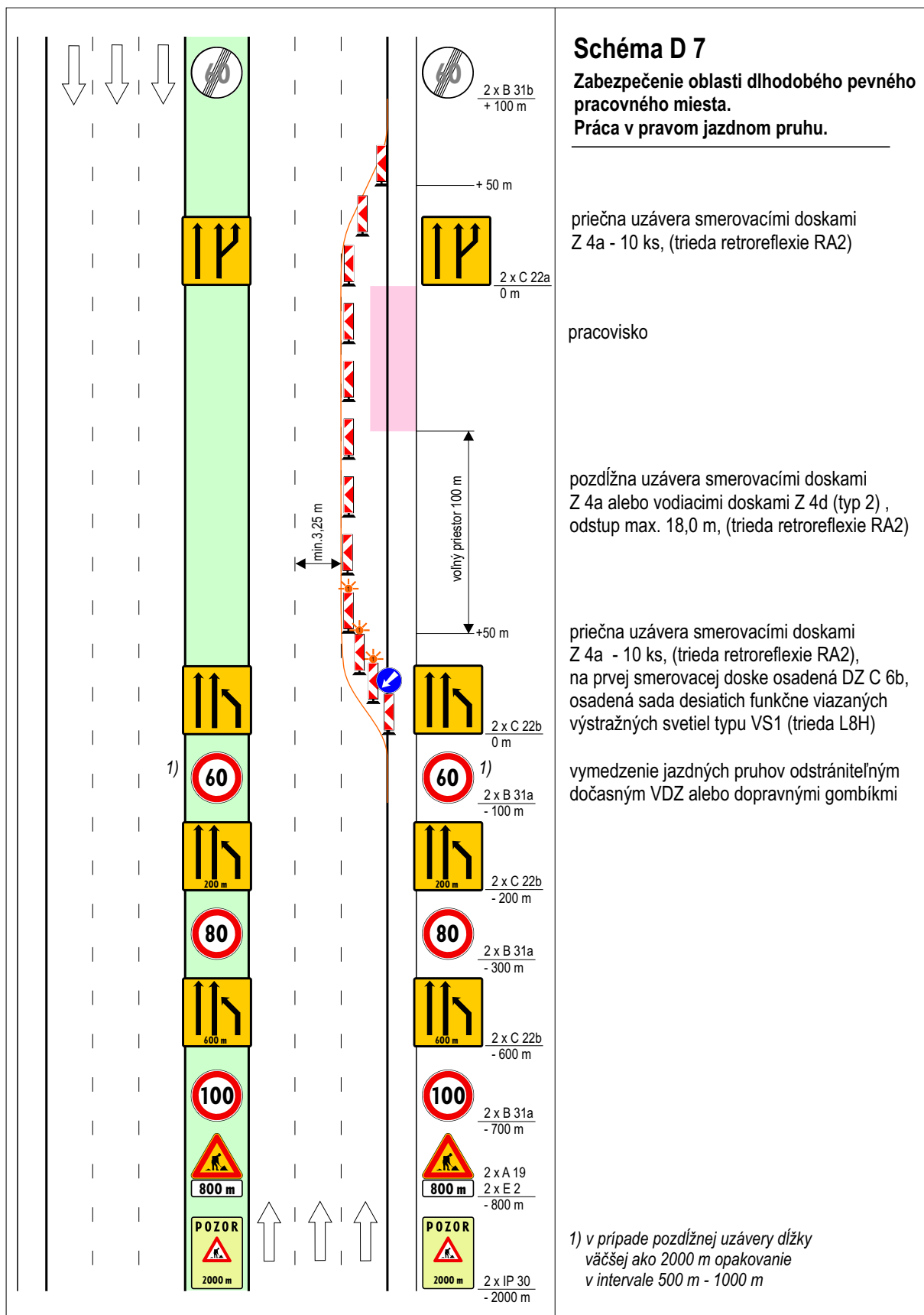
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



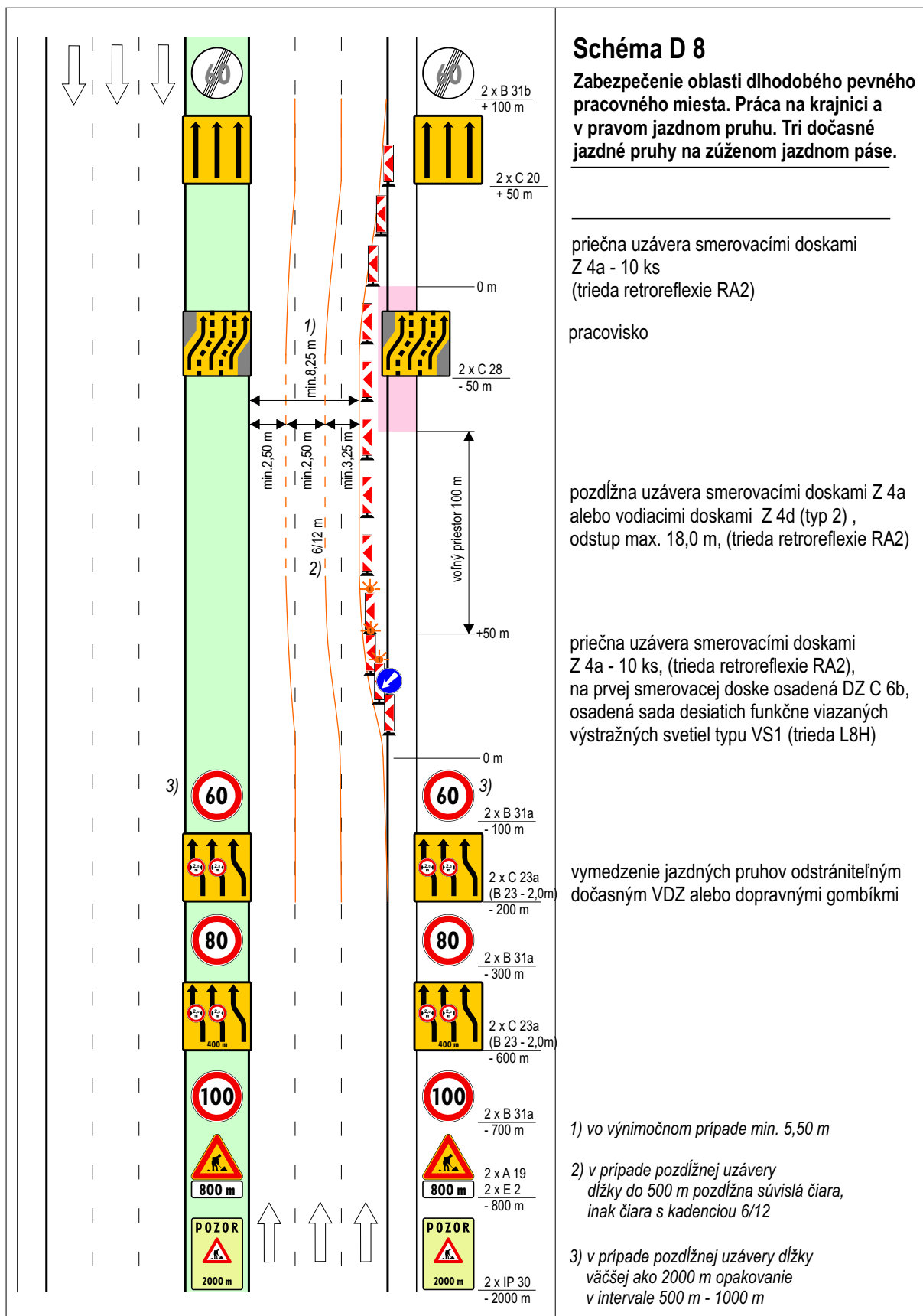
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



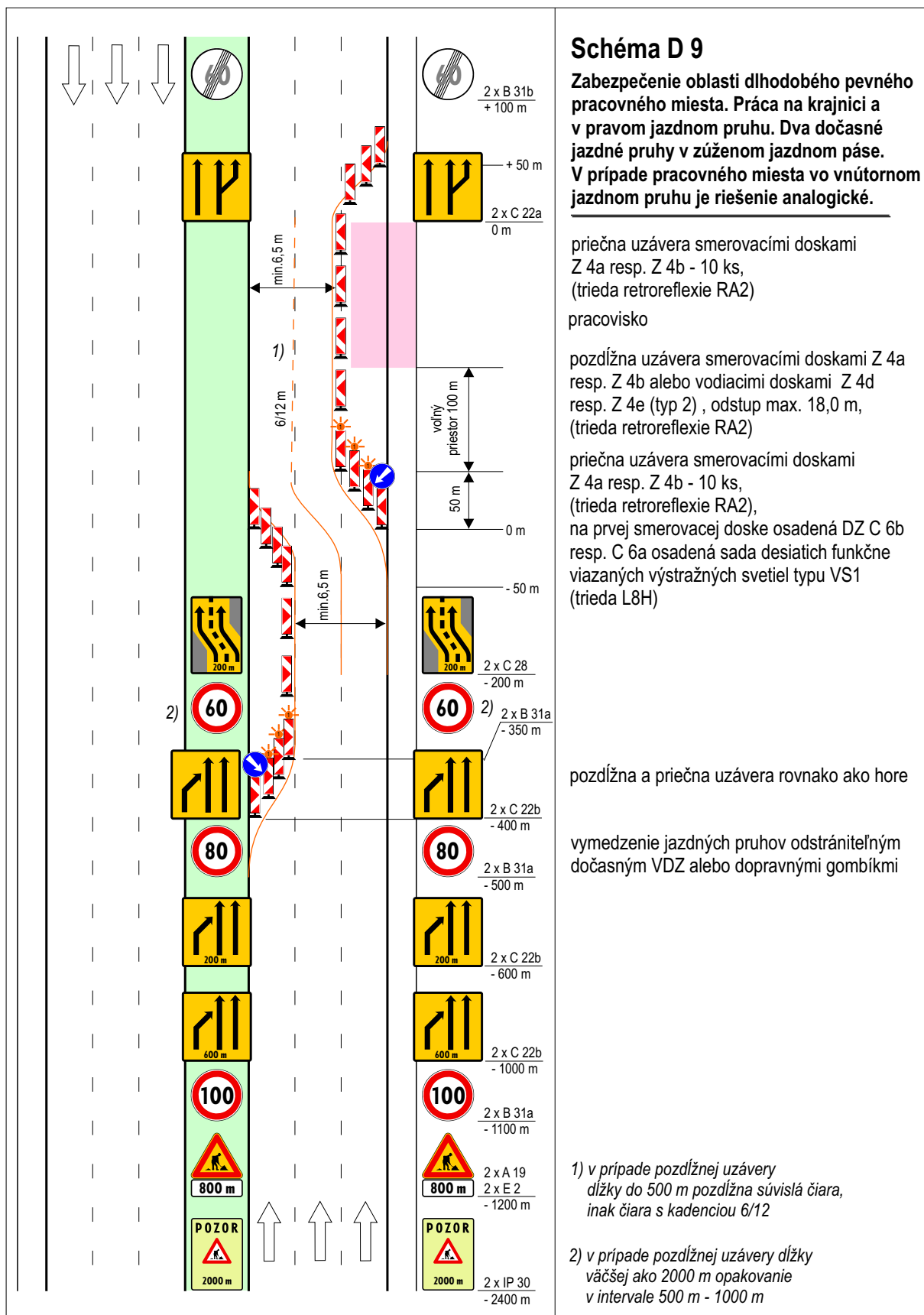
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



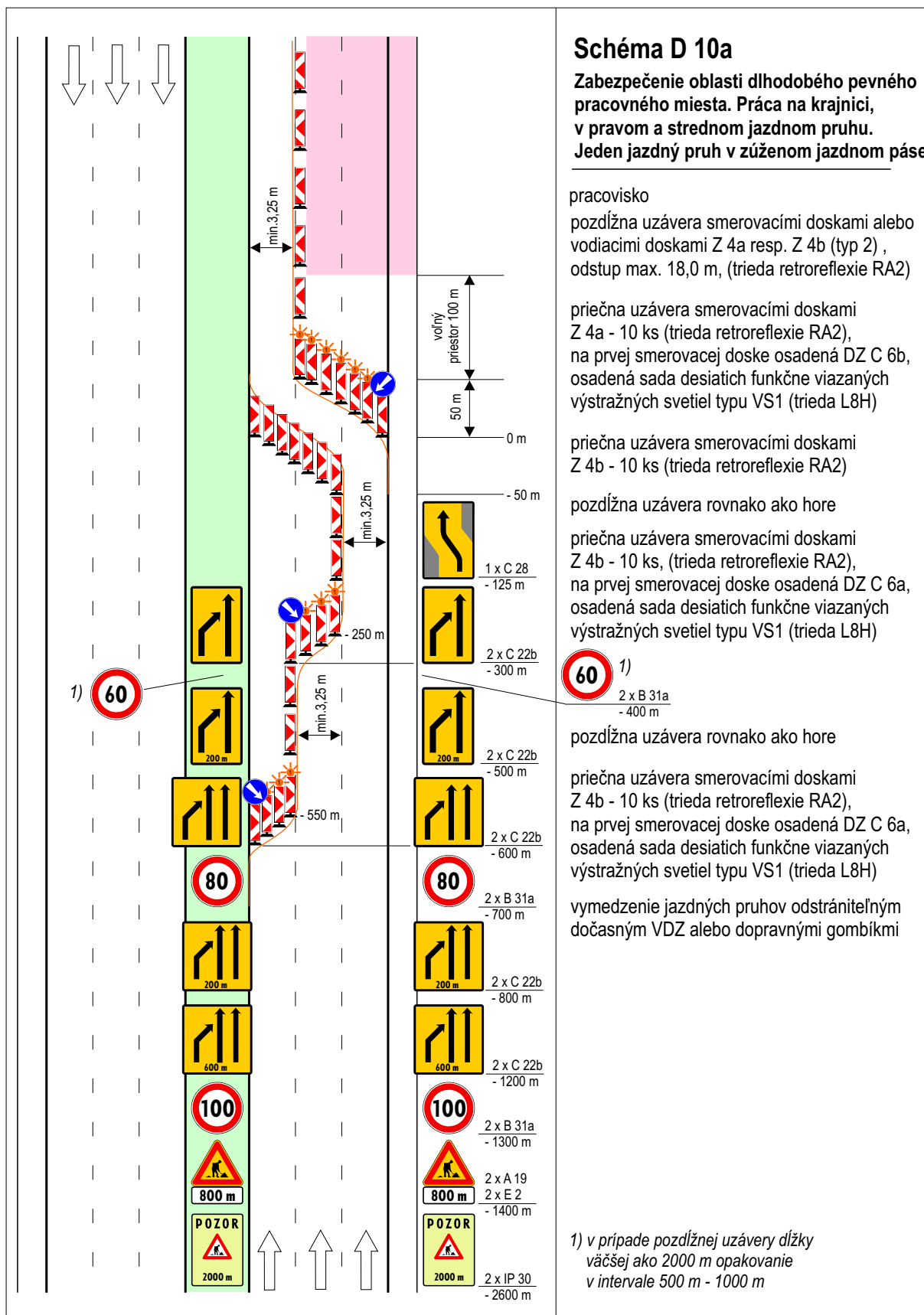
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



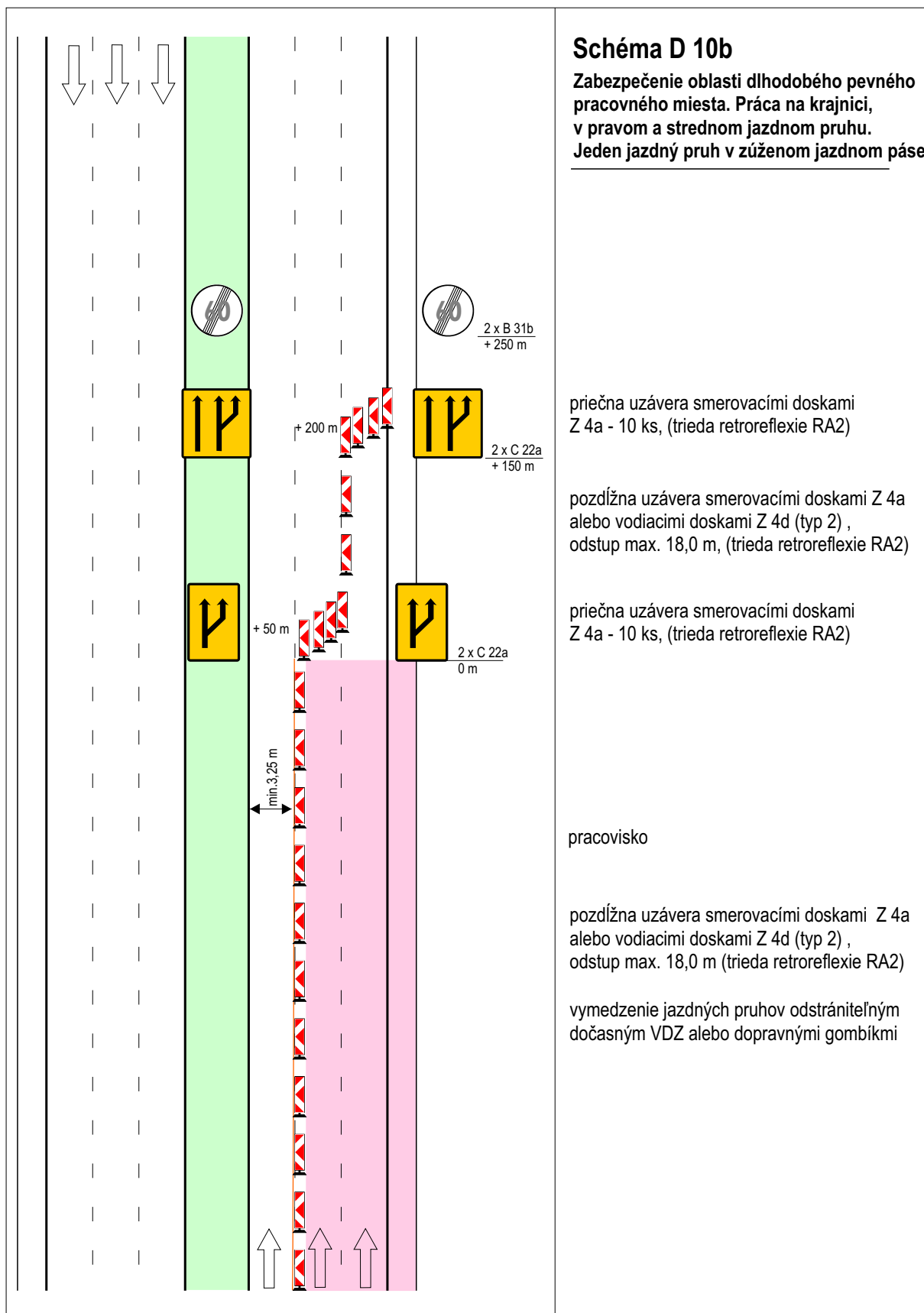
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



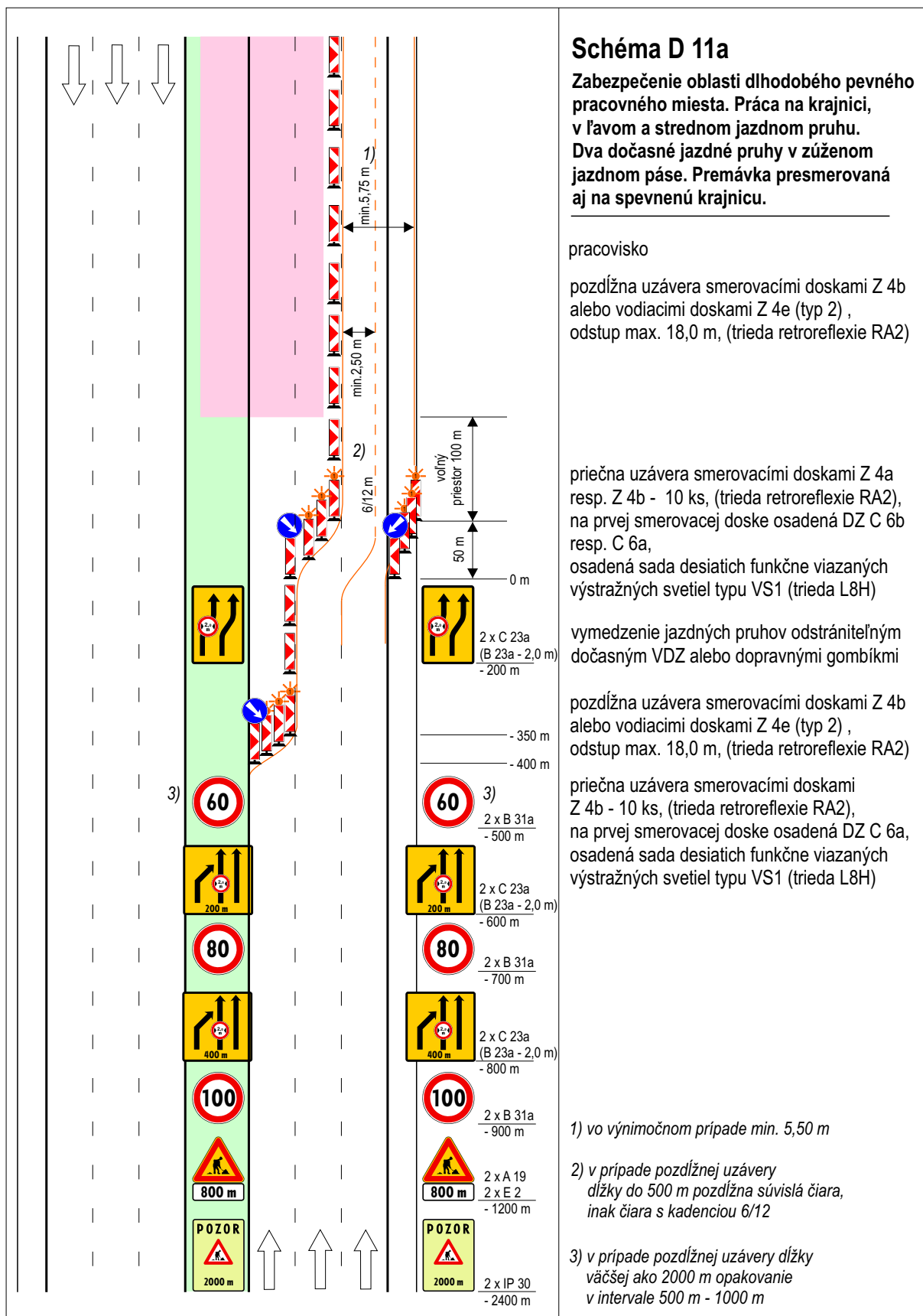
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



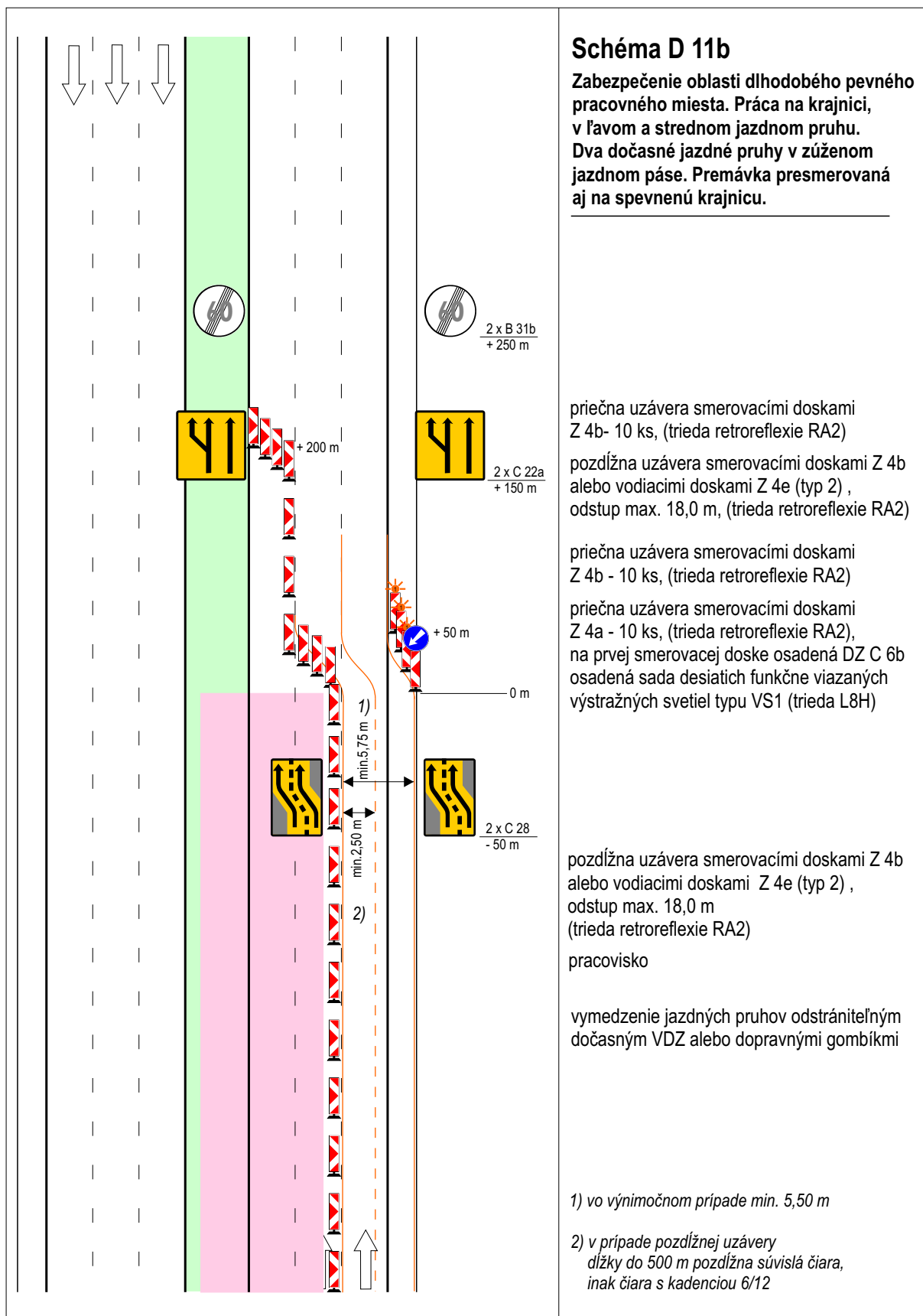
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



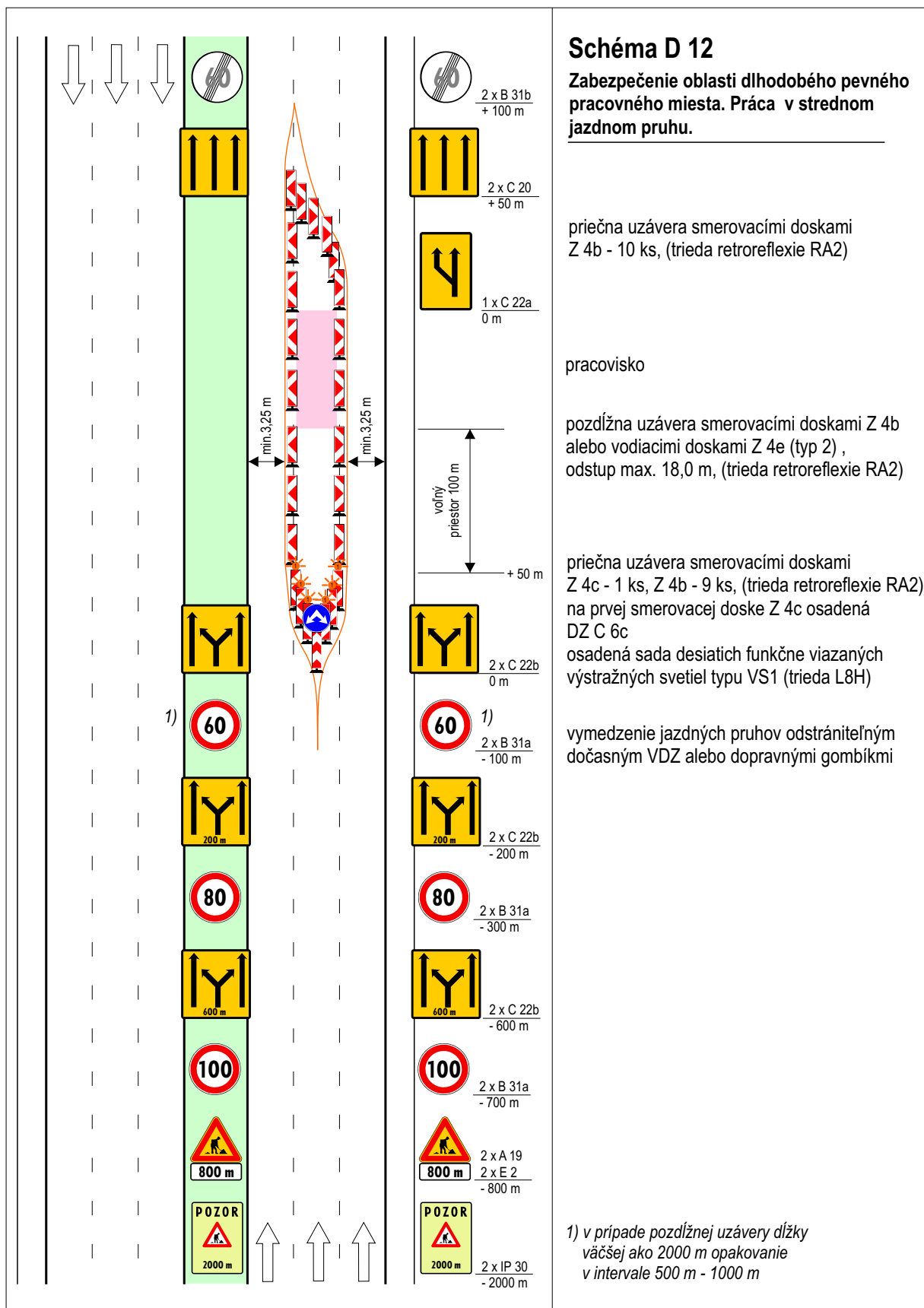
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

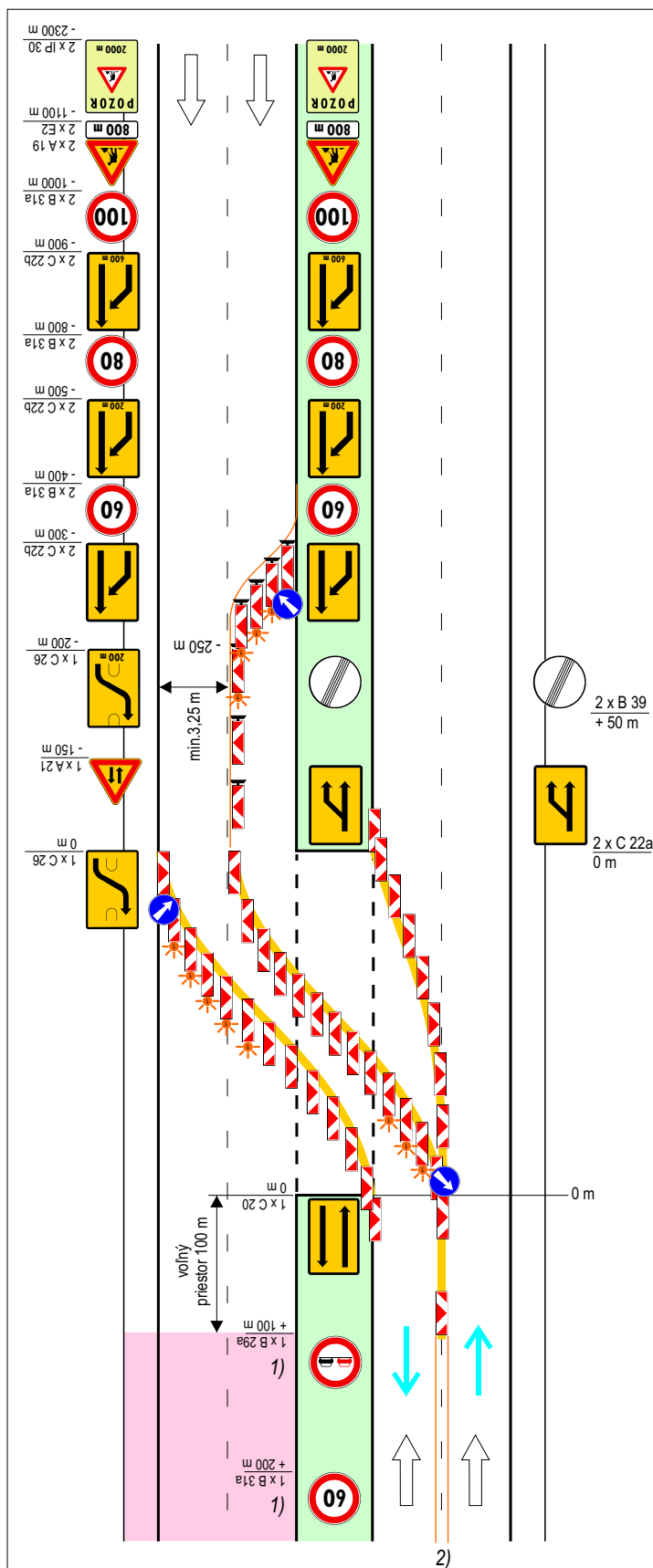


Schéma D 13a

Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Dva jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.

1) opakovanie v intervale 500 m - 1000 m,

2) dočasný deliaci pruh šírky 0,55 m - 1,0 m, použité dočasné VDZ alebo dočasné dopravné gombíky

priečna uzávera smerovacími doskami Z 4b - 10 ks, (trieda retroreflexie RA2), na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6a, osadená sada desiatich funkčne viazaných výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

pozdĺžna uzávera smerovacími doskami Z 4b alebo vodiacími doskami Z 4e (typ 2), odstup max. 18,0 m, (trieda retroreflexie RA2)

vymedzenie jazdných pruhov odstrániteľným dočasným VDZ alebo dopravnými gombíkmi

vymedzenie jazdných pruhov v oblasti presmerovania vodiacim prahom s vodiacími doskami Z 4d resp. Z 4e (typ 2), odstup dosiek max. 10,0 m, (trieda retroreflexie RA2)

za vodiacim prahom na samostatných nosičoch osadená sada troch a pätnástich funkčne viazaných výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

oddelenie protismerných jazdných pruhov na úseku dĺžky 100 m vodiacim prahom s vodiacími doskami Z 4e, Z 4e (typ 2), odstup max. 18,0 m (trieda retroreflexie RA2)

oddelenie protismerných jazdných pruhov na zvyšnom úseku podľa intenzity premávky a doby trvania sa vykoná:

1A) dĺžka úseku obojsmernej premávky do 1000 m

* čas uzávierky do 14 dní

- zvýrazňovacia doska = vodiaca doska (typ 2, trieda retroreflexie RA2)

- výnimočne smerovacia doska

* čas uzávierky nad 14 dní

- vodiaci prah s vodiacími doskami (typ 2)

1B) dĺžka úseku obojsmernej premávky nad 1000 m

- vodiaci prah s vodiacími doskami (typ 2)

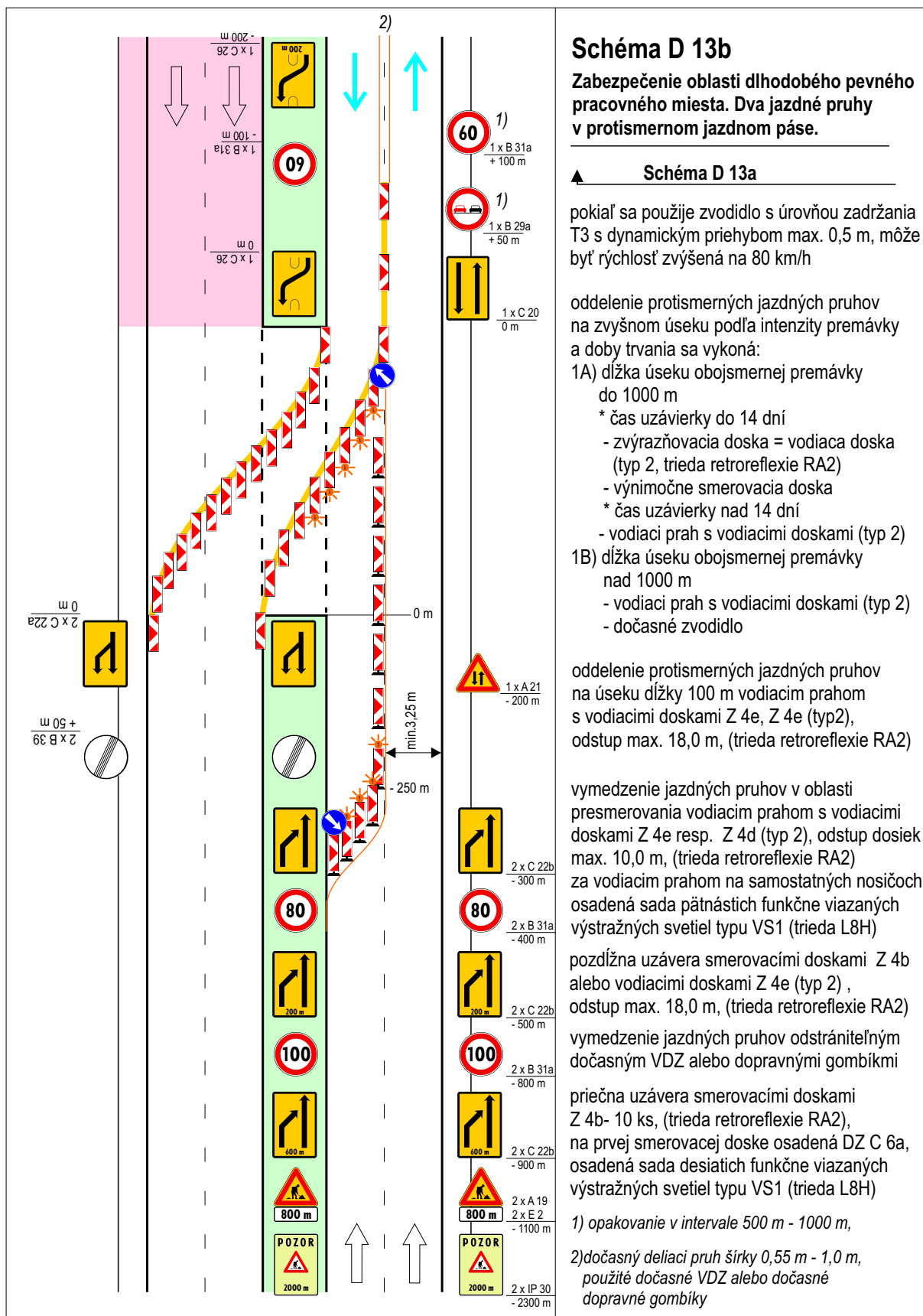
- dočasné zvodidlo

pokiaľ sa použije zvodidlo s úrovňou zadržania T3 s dynamickým priehybom max. 0,5 m, môže byť rýchlosť zvýšená na 80 km/h

Schéma D 13b

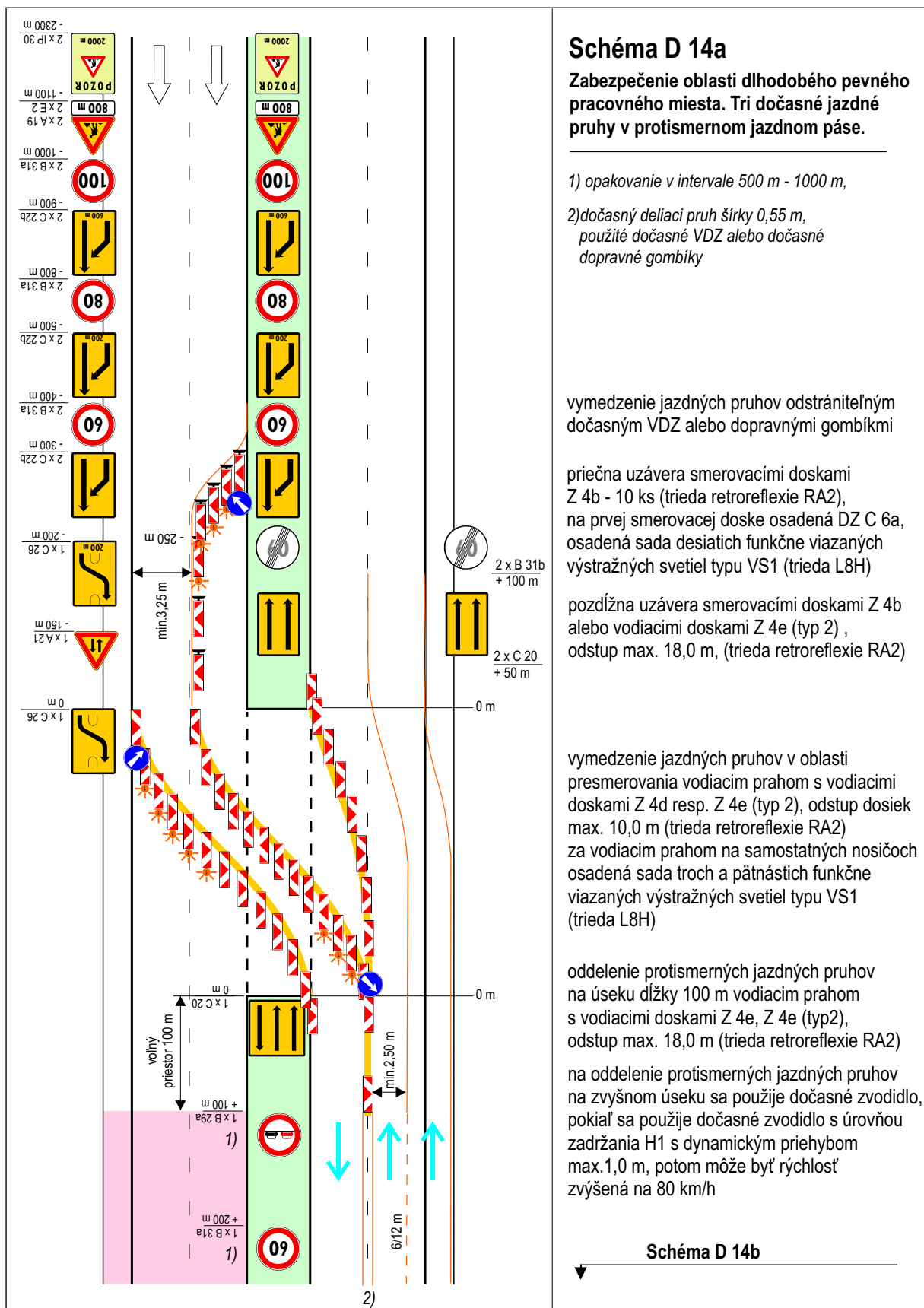
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



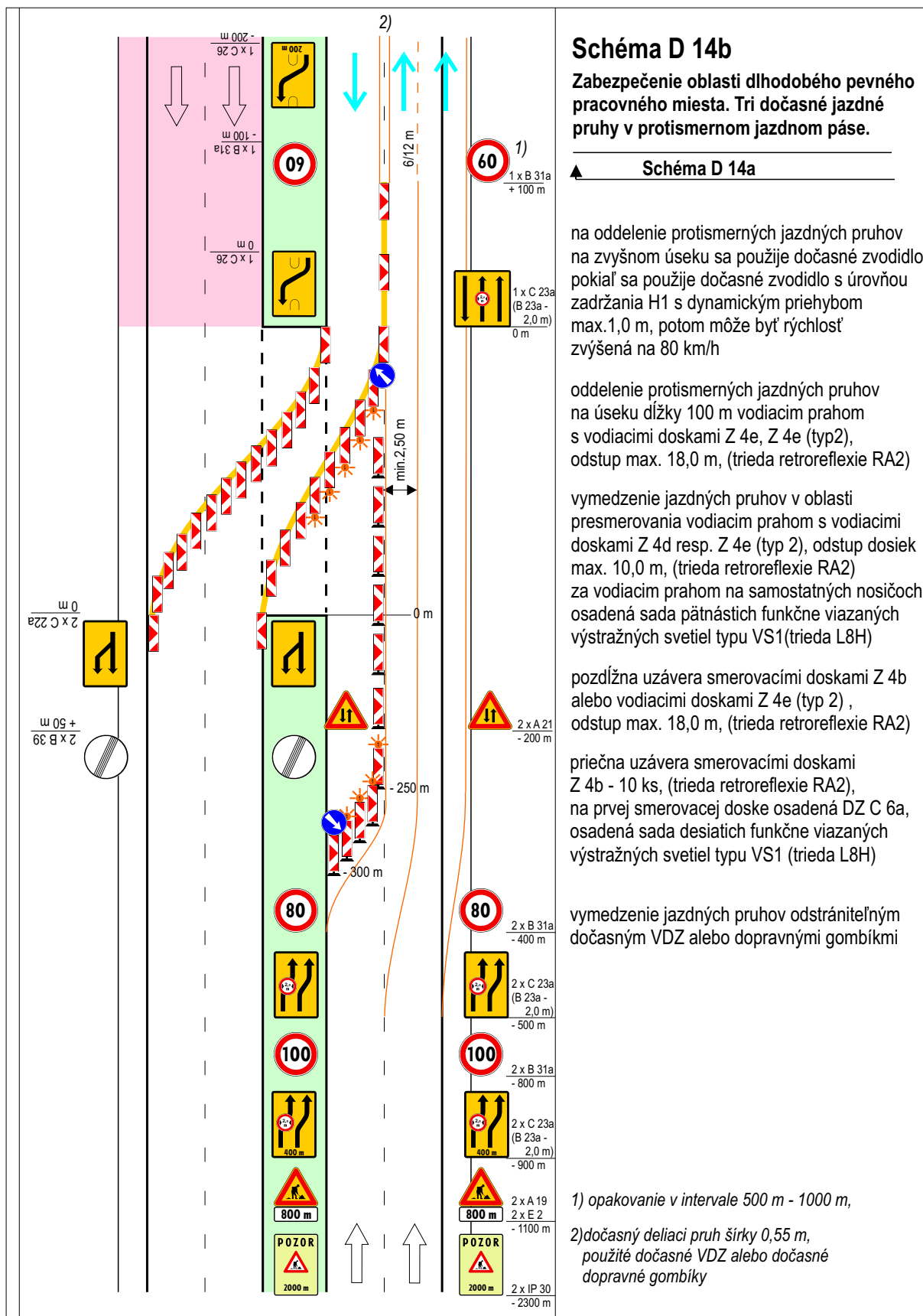
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

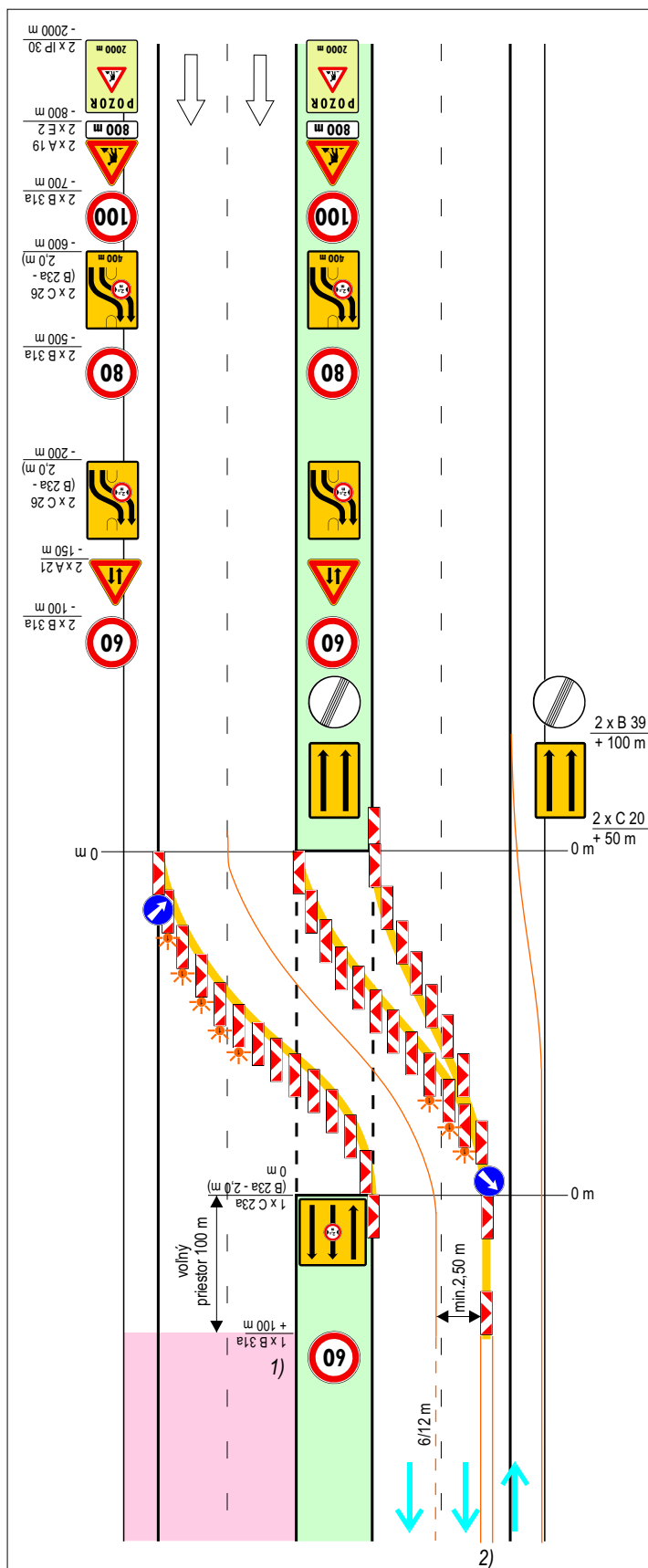


Schéma D 15a

Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Tri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.

- 1) opakovanie v intervale 500 m - 1000 m,
- 2) dočasný deliaci pruh šírky 0,55 m, použité dočasné VDZ alebo dočasné dopravné gombíky

vymedzenie jazdných pruhov odstrániteľným dočasným VDZ alebo dopravnými gombíkmi

vymedzenie jazdných pruhov v oblasti presmerovania vodiacim prahom s vodiacimi doskami Z 4d resp. Z 4e (typ 2), odstup dosiek max. 10,0 m, (trieda retroreflexie RA2) za vodiacim prahom na samostatných nosičoch osadená sada troch a pätnástich funkčne viazaných výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

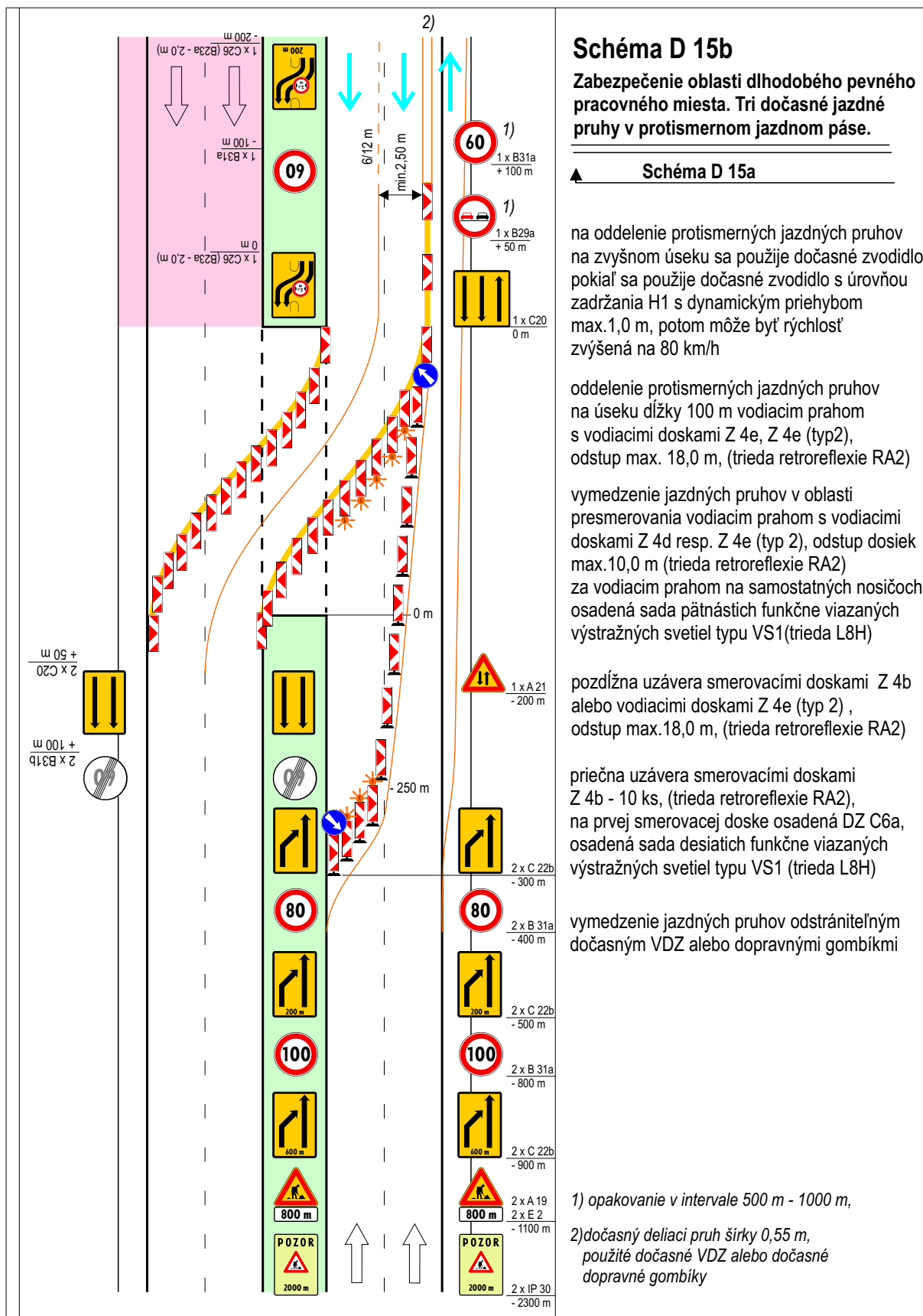
oddelenie protismerných jazdných pruhov na úseku dĺžky 100 m vodiacim prahom s vodiacimi doskami Z 4e, Z 4e (typ2), odstup max. 18,0 m, (trieda retroreflexie RA2)

na oddelenie protismerných jazdných pruhov na zvyšnom úseku sa použije dočasné zvodidlo, pokiaľ sa použije dočasné zvodidlo s úroveňou zadržania H1 s dynamickým priehybom max.1,0 m, potom môže byť rýchlosť zvýšená na 80 km/h

Schéma D 15b

Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

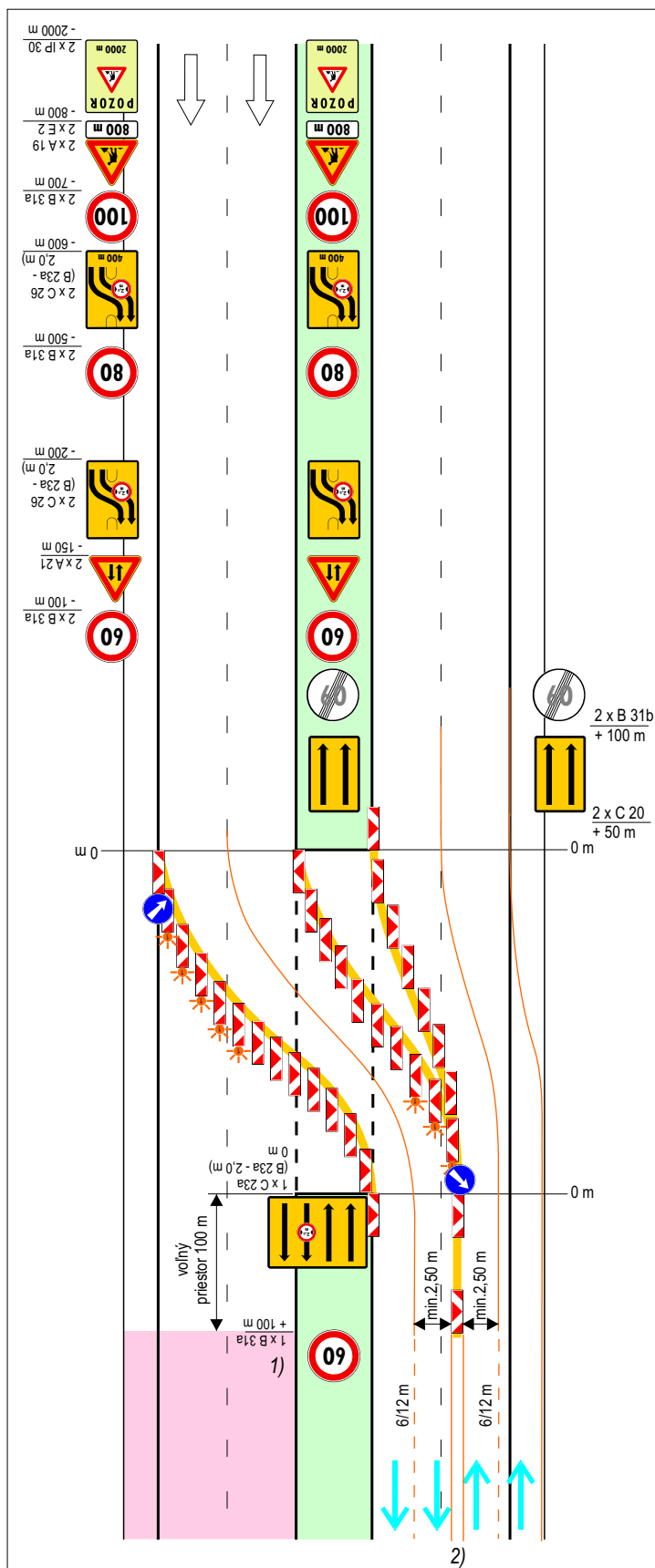


Schéma D 16a

Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štyri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.

- 1) opakovanie v intervale 500 m - 1000 m,
- 2) dočasný deliaci pruh šírky 0,55 m, použité dočasné VDZ alebo dočasné dopravné gombíky

vymedzenie jazdných pruhov odstrániteľným dočasným VDZ alebo dopravnými gombíkmi

vymedzenie jazdných pruhov v oblasti presmerovania vodiacim prahom s vodiacimi doskami Z 4d resp. Z 4e (typ 2), odstup dosiek max. 10,0 m (trieda retroreflexie RA2) za vodiacim prahom na samostatných nosičoch osadená sada troch a pätnástich funkčne viazaných výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

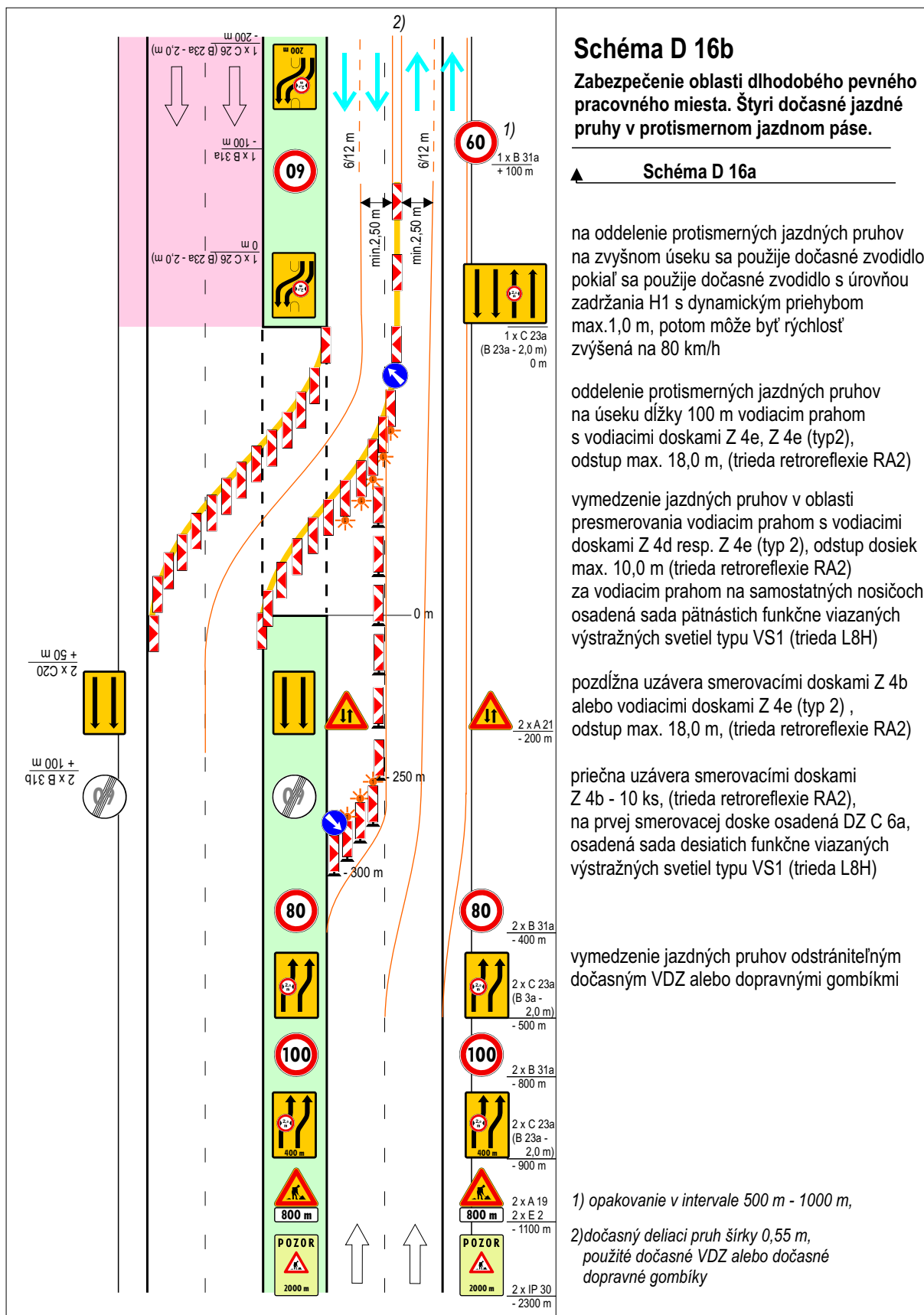
oddelenie protismerných jazdných pruhov na úseku dĺžky 100 m vodiacim prahom s vodiacimi doskami Z 4e, Z 4e (typ2), odstup max. 18,0 m, (trieda retroreflexie RA2)

na oddelenie protismerných jazdných pruhov na zvyšnom úseku sa použije dočasné zvodidlo, pokiaľ sa použije dočasné zvodidlo s úroveňou zadržania H1 s dynamickým priehybom max. 1,0 m, potom môže byť rýchlosť zvýšená na 80 km/h

Schéma D 16b

Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

Schéma D 17a

Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Tri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse, jeden pomocný jazdný pruh v zúženom jazdnom páse.

- 1) opakovanie v intervale 500 m - 1000 m,
- 2) dočasný deliaci pruh šírky 0,55 m,
použitie dočasných VDZ alebo dočasných
dopravných gombíky

pozdlžna uzáver a smerovacími doskami Z 4a
alebo vodiacími doskami Z 4d (typ 2) ,
odstup max. 18,0 m, (trieda retroreflexie RA2),
na prvej doske osadená DZ C6b

vymedzenie jazdných pruhov odstrániteľným
dočasným VZD alebo dopravnými gombíkmi
vymedzenie jazdných pruhov v oblasti
presmerovania vodiacim prahom s vodiacími
doskami Z 4f, Z 4d, resp. Z 4e (typ 2), odstup
dosiek max. 10,0 m (trieda retroreflexie RA2)
za vodiacim prahom na samostatných nosičoch
osadená sada troch a pätnástich funkčne
viazaných výstražných svetiel typu VS1
(trieda L8H)

oddelenie protismerných jazdných pruhov
na úseku dĺžky 100 m vodiacim prahom
s vodiacími doskami Z 4e, Z 4e (typ2),
odstup max. 18,0 m (trieda retroreflexie RA2)

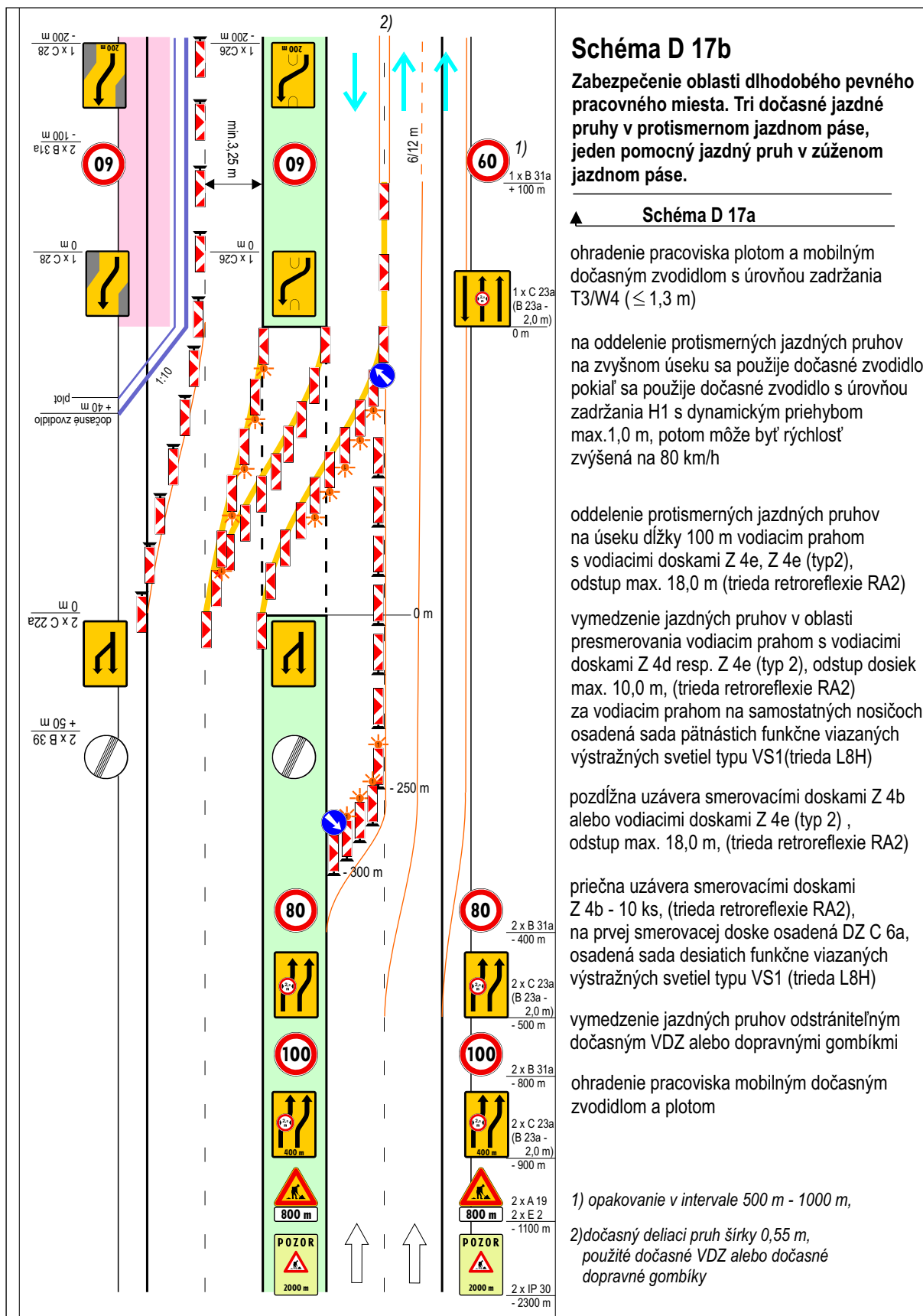
na oddelenie protismerných jazdných pruhov na zvyšnom úseku sa použije dočasné zvodidlo, pokiaľ sa použije dočasné zvodidlo s úrovňou zadržania H1 s dynamickým priehybom max. 1,0 m, potom môže byť rýchlosť zvýšená na 80 km/h

ohradenie pracoviska plotom a mobilným
dočasným zvodidlom s úrovňou zadržania
T3/W4 ($\leq 1,3$ m)

Schéma D 17b

Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

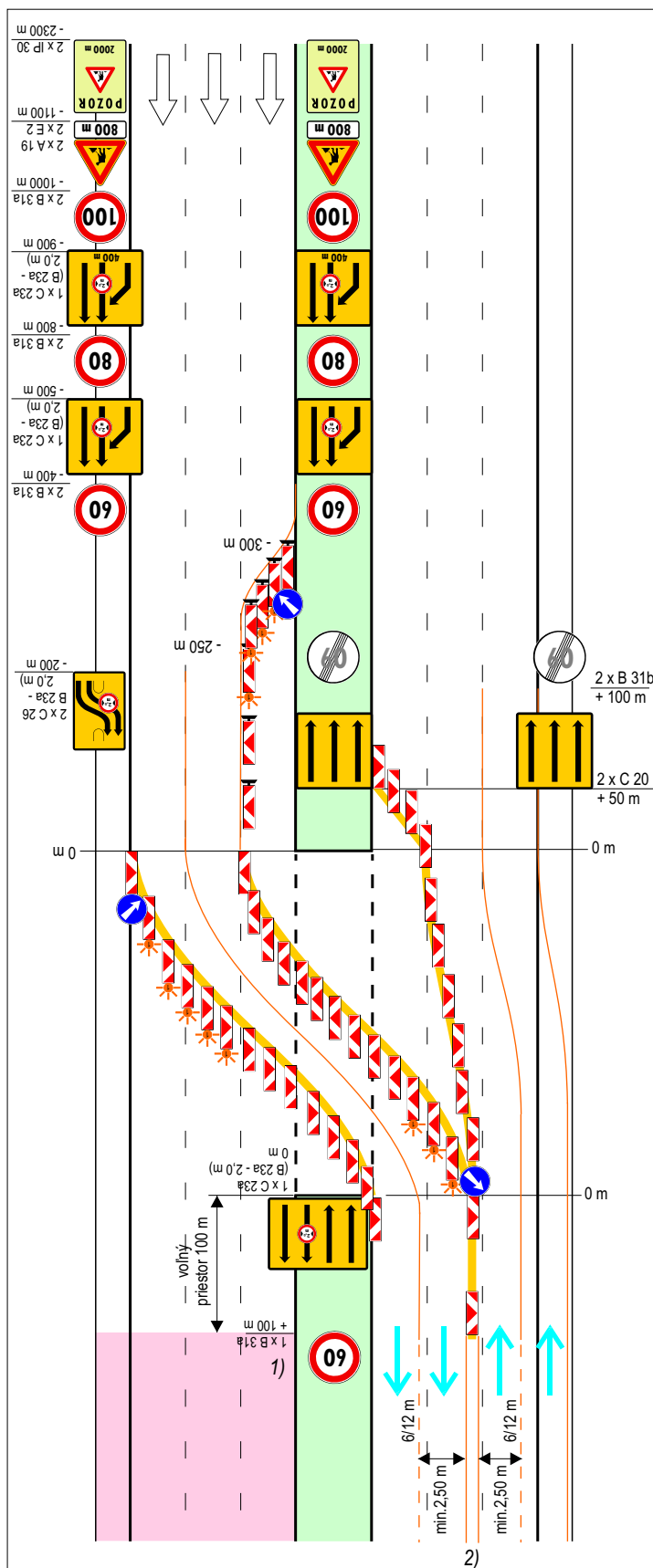


Schéma D 18a

Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Štyri dočasné jazdné pruhy v protismernom jazdnom páse.

- 1) opakovanie v intervale 500 m - 1000 m,
- 2) dočasný deliaci pruh šírky 0,55 m, použité dočasné VDZ alebo dočasné dopravné gombíky

priečna uzávera smerovacími doskami Z 4b - 10 ks, (trieda retroreflexie RA2), na prvej smerovacej doske osadená DZ C 6a, osadená sada desiatich funkčne viazaných výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

pozdĺžna uzávera smerovacími doskami Z 4b alebo vodiacími doskami Z 4e (typ 2), odstup max. 18,0 m (trieda retroreflexie RA2)

vymedzenie jazdných pruhov odstrániteľným dočasným VDZ alebo dopravnými gombíkmi

vymedzenie jazdných pruhov v oblasti presmerovania vodiacim prahom s vodiacími doskami Z 4d resp. Z 4e (typ 2), odstup dosiek max. 10,0 m, (trieda retroreflexie RA2) za vodiacim prahom na samostatných nosičoch osadená sada troch a pätnástich funkčne viazaných výstražných svetiel typu VS1 (trieda L8H)

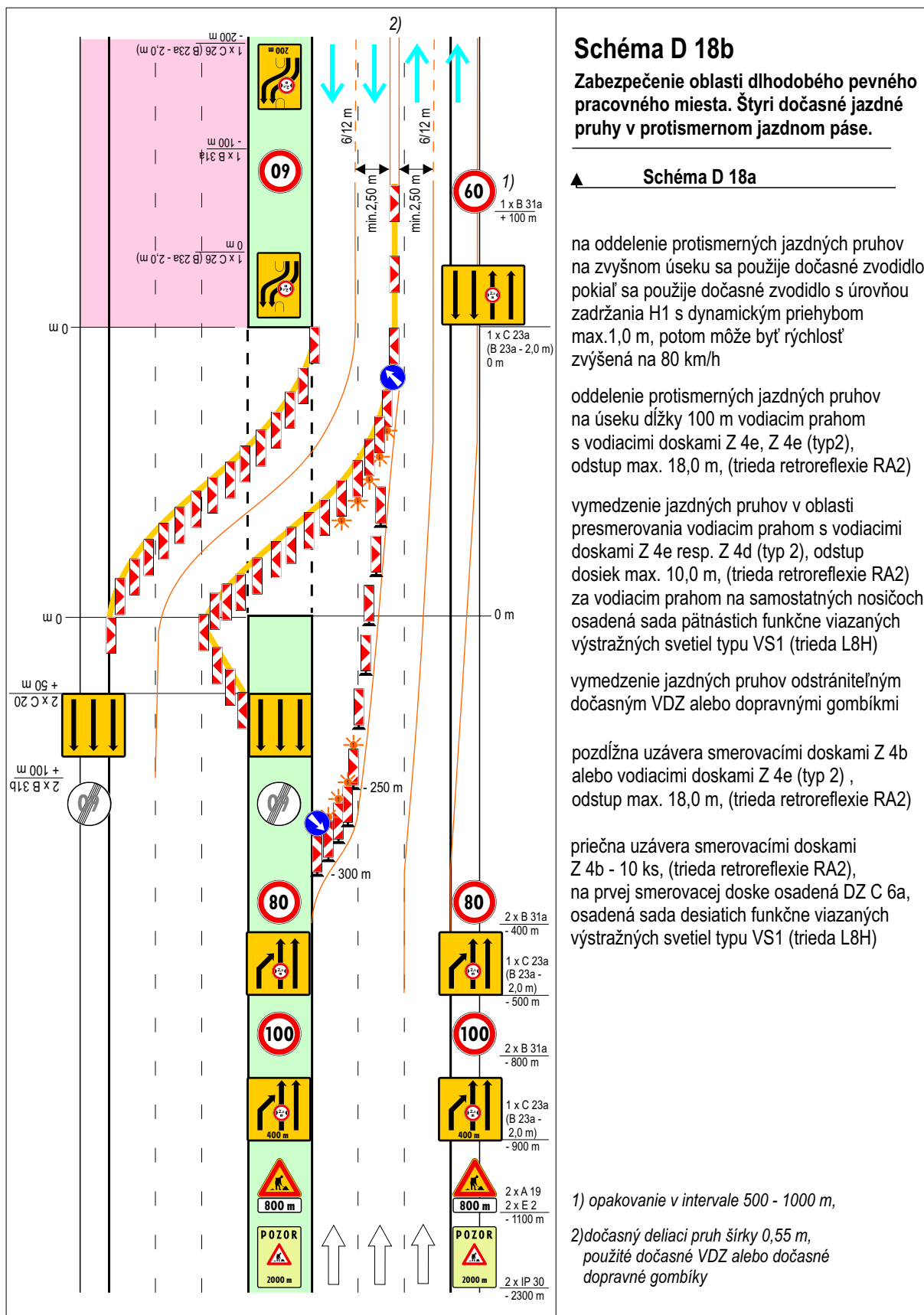
oddelenie protismerných jazdných pruhov na úseku dĺžky 100 m vodiacim prahom s vodiacími doskami Z 4e, Z 4e (typ2), odstup max. 18,0 m (trieda retroreflexie RA2)

na oddelenie protismerných jazdných pruhov na zvyšnom úseku sa použije dočasné zvodidlo, pokiaľ sa použije dočasné zvodidlo s úrovňou zadržania H1 s dynamickým priebehom max. 1,0 m, potom môže byť rýchlosť zvýšená na 80 km/h

Schéma D 18b

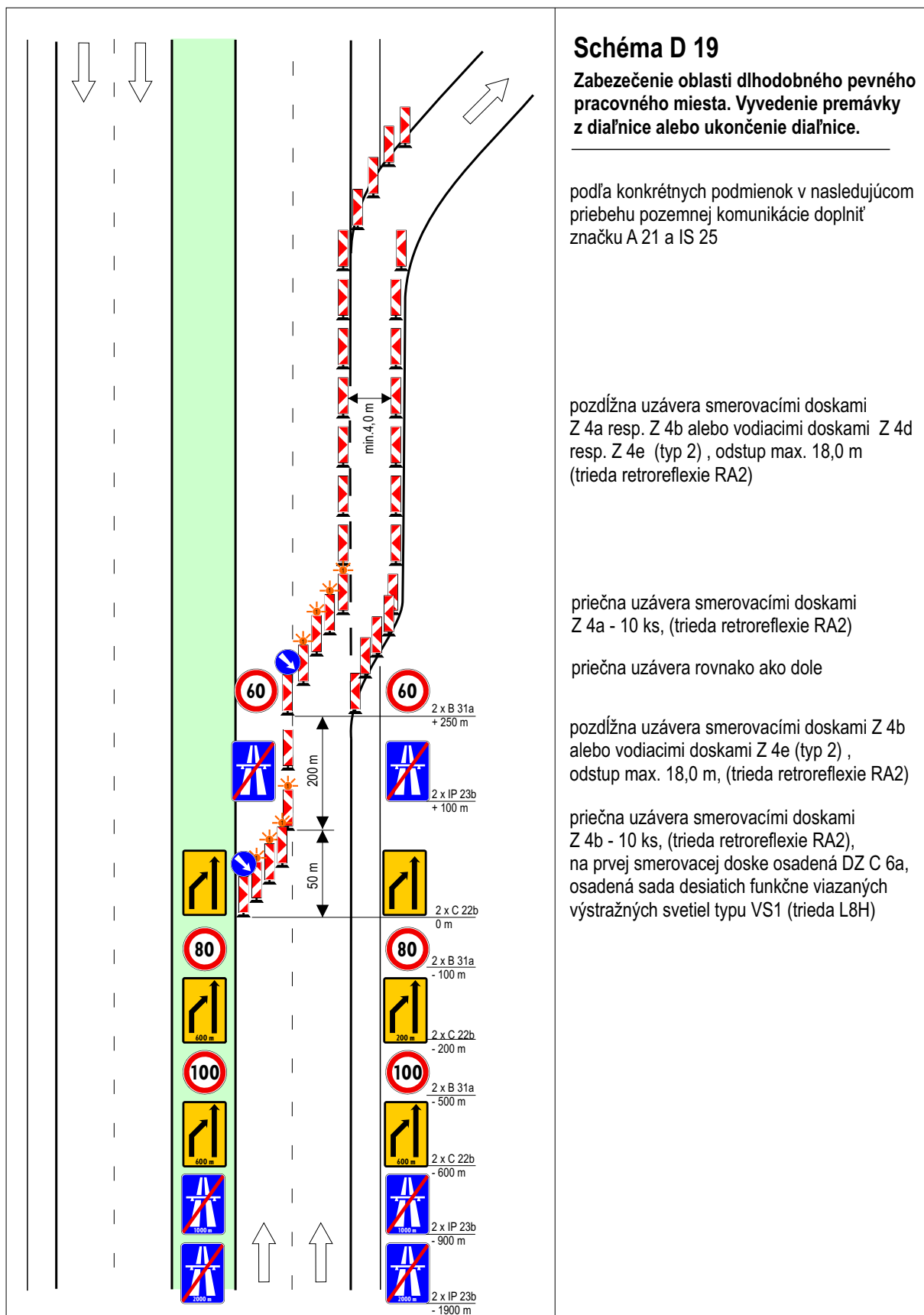
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



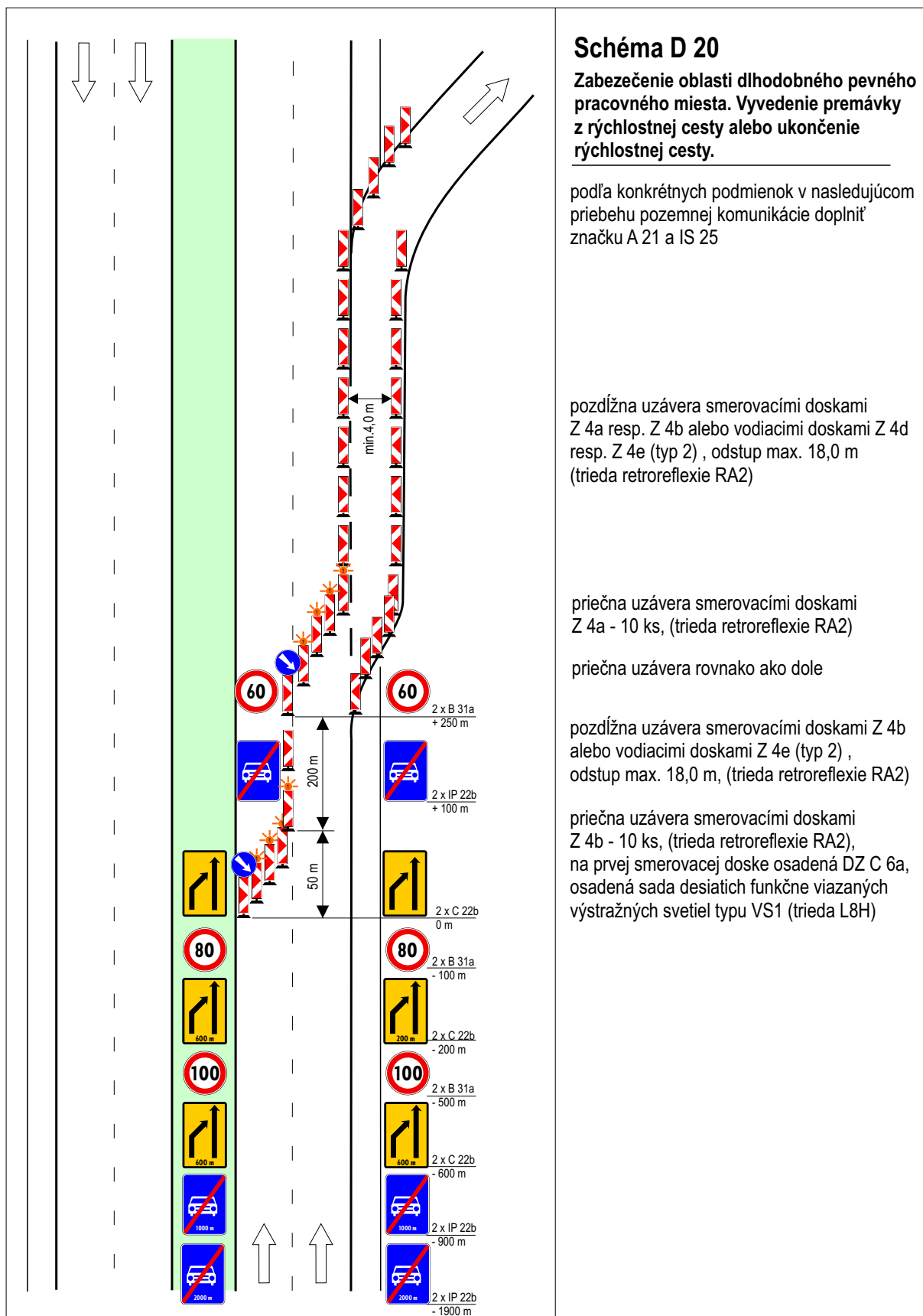
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



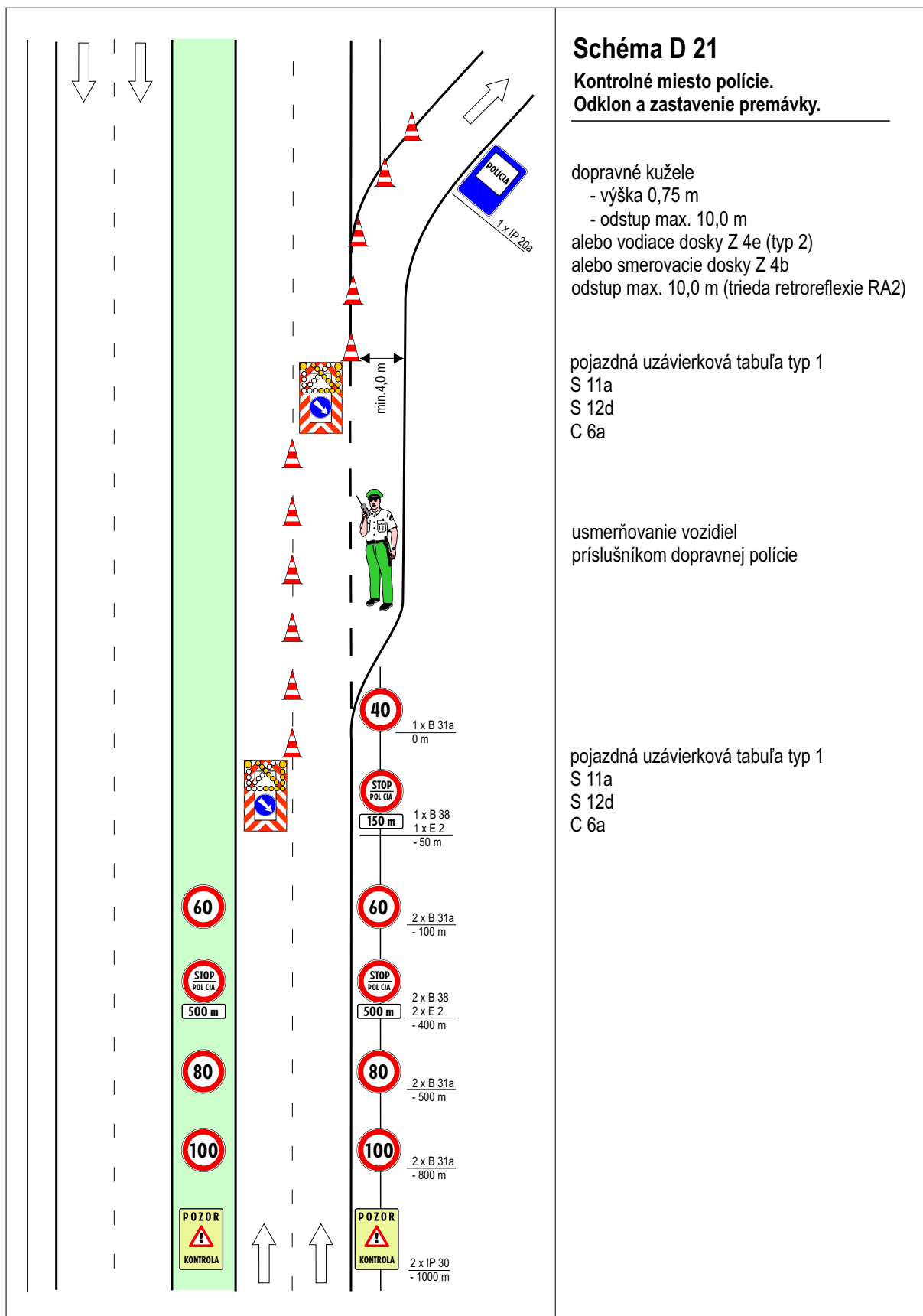
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



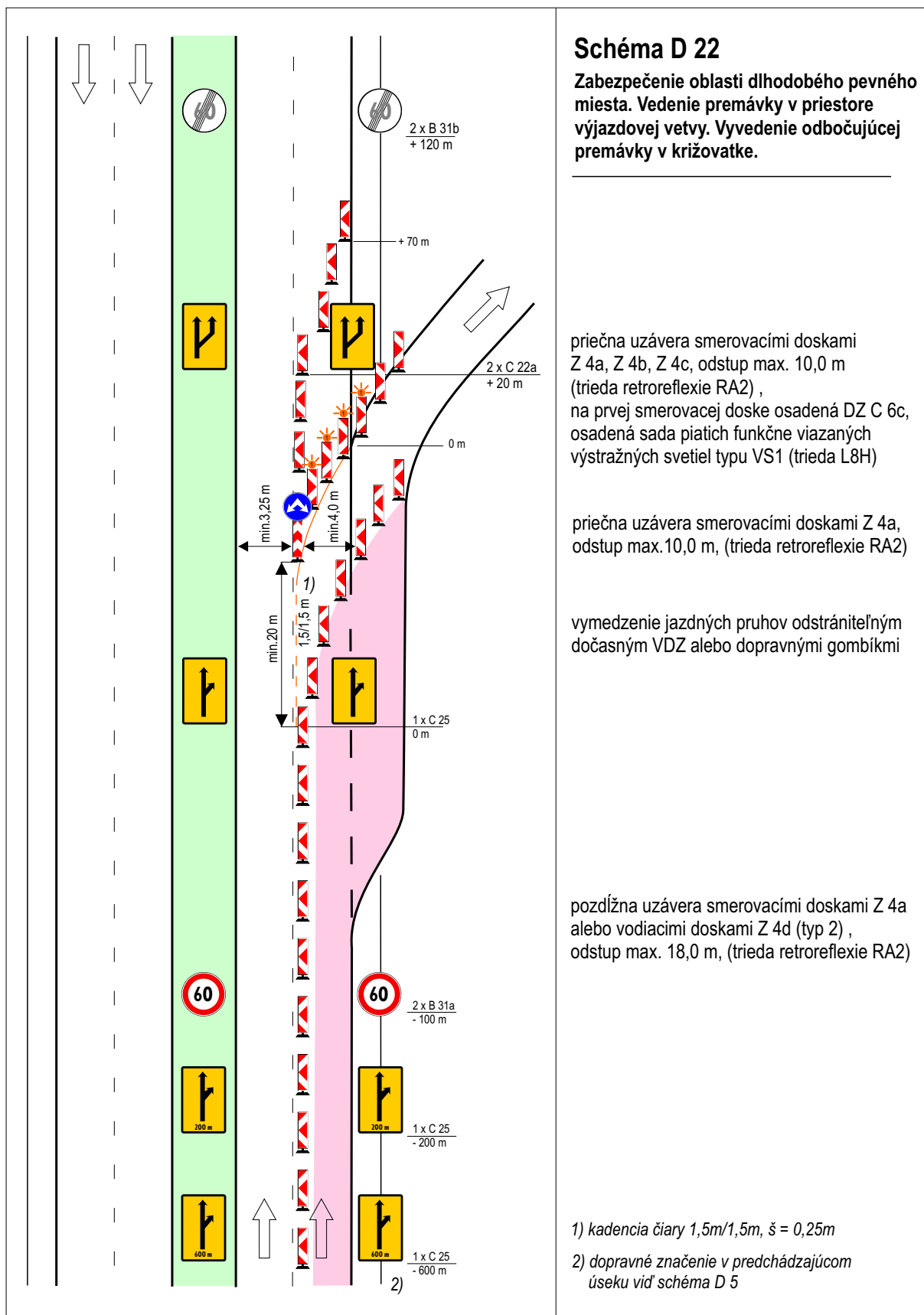
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



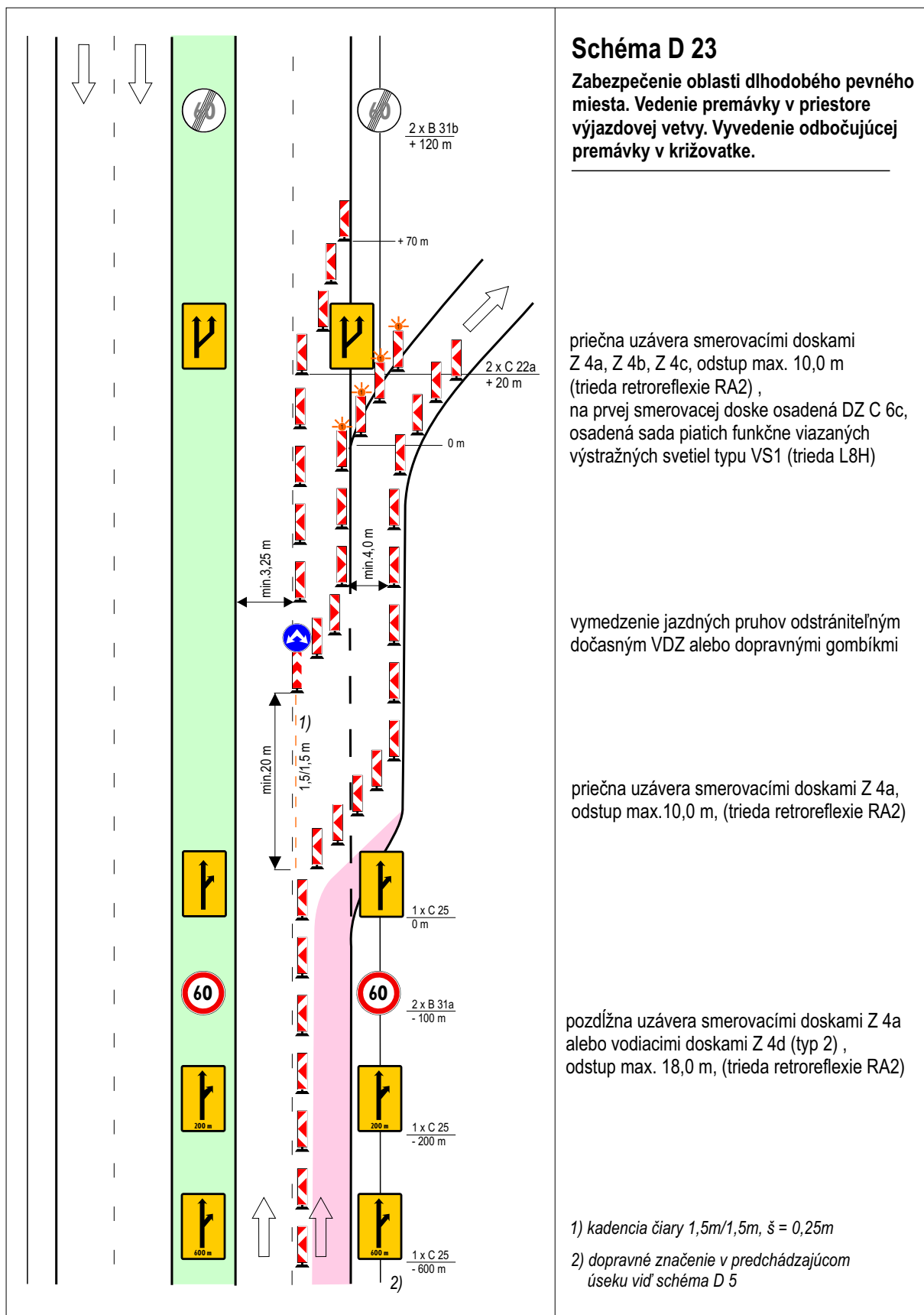
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



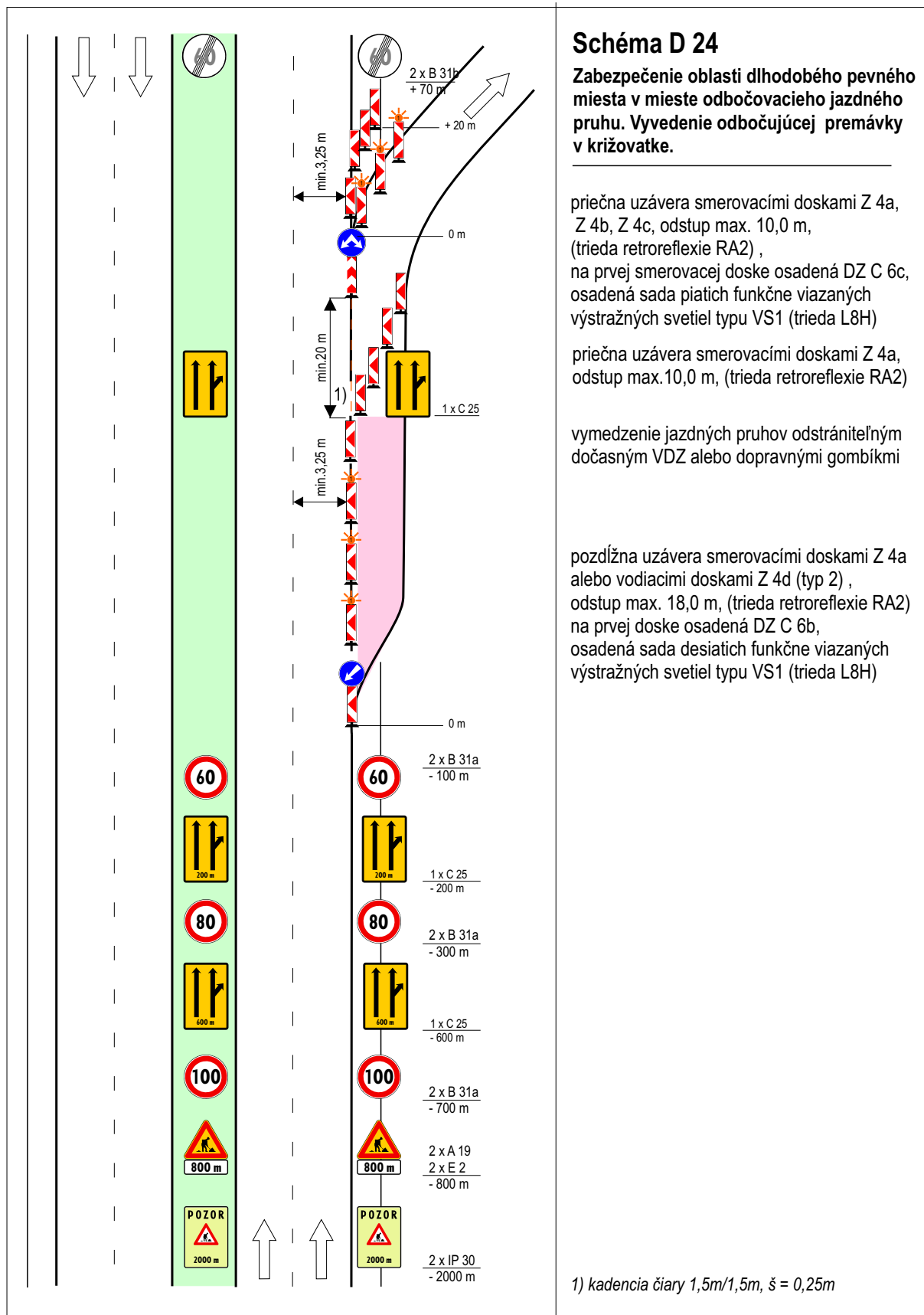
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



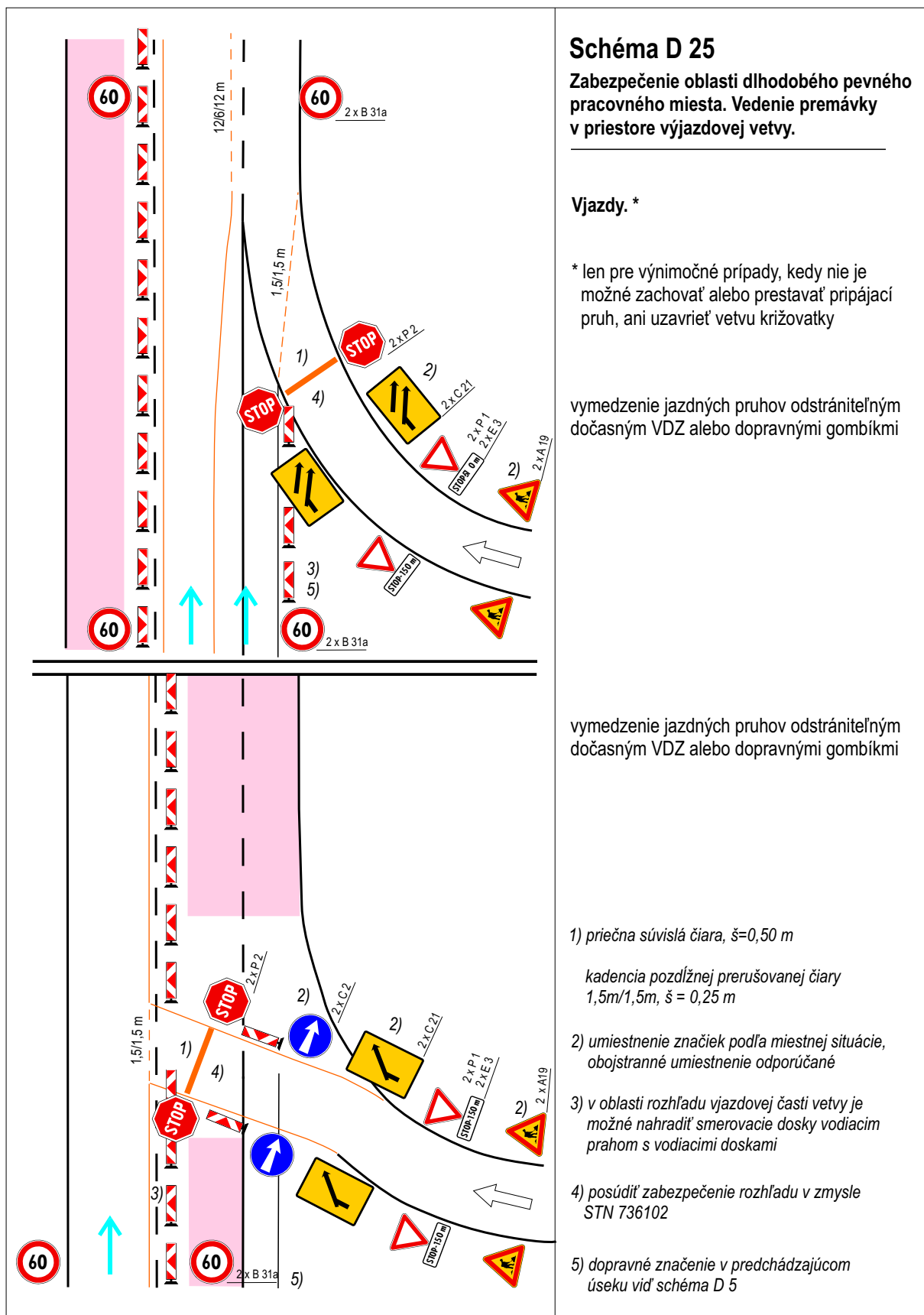
Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

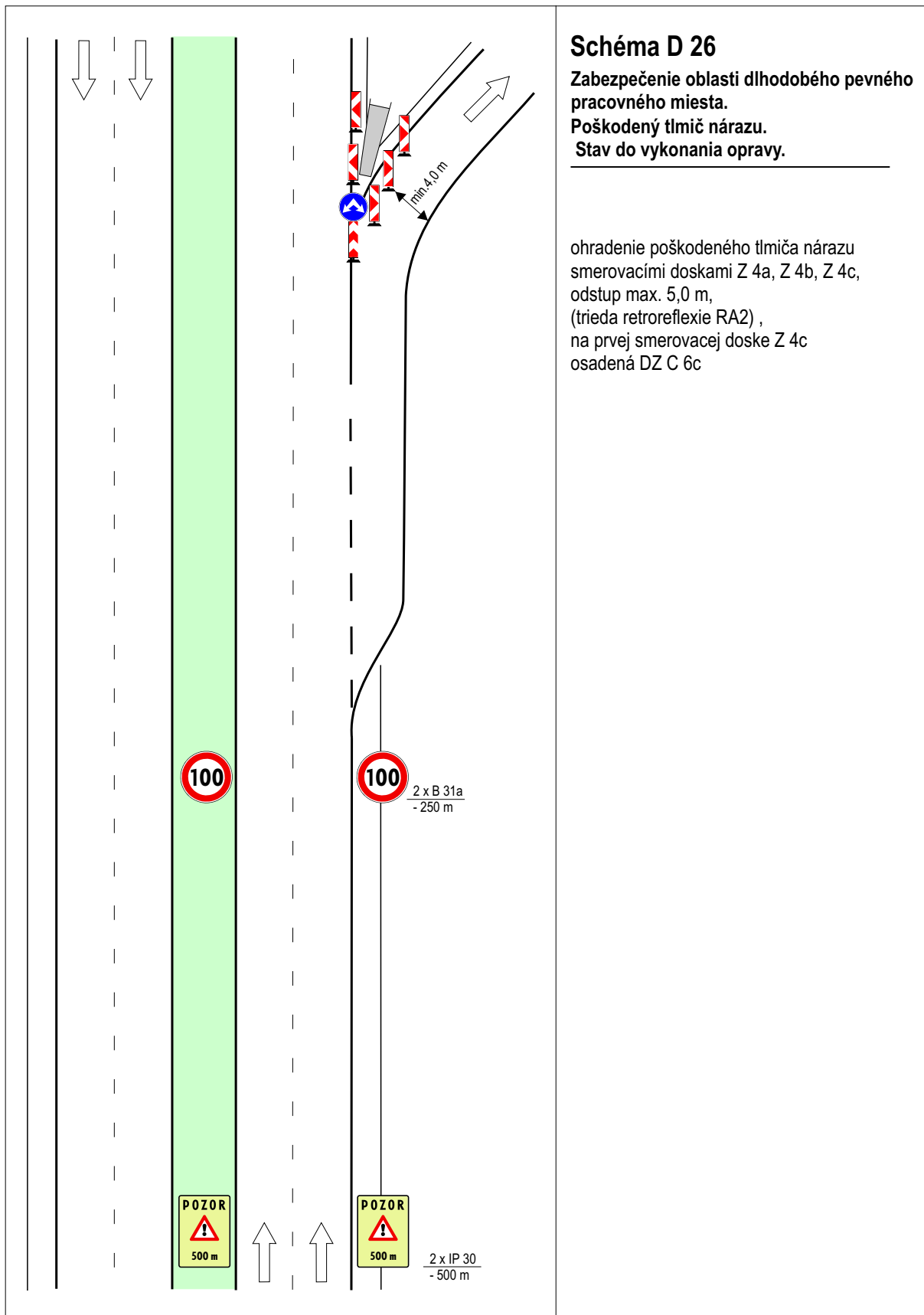


Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

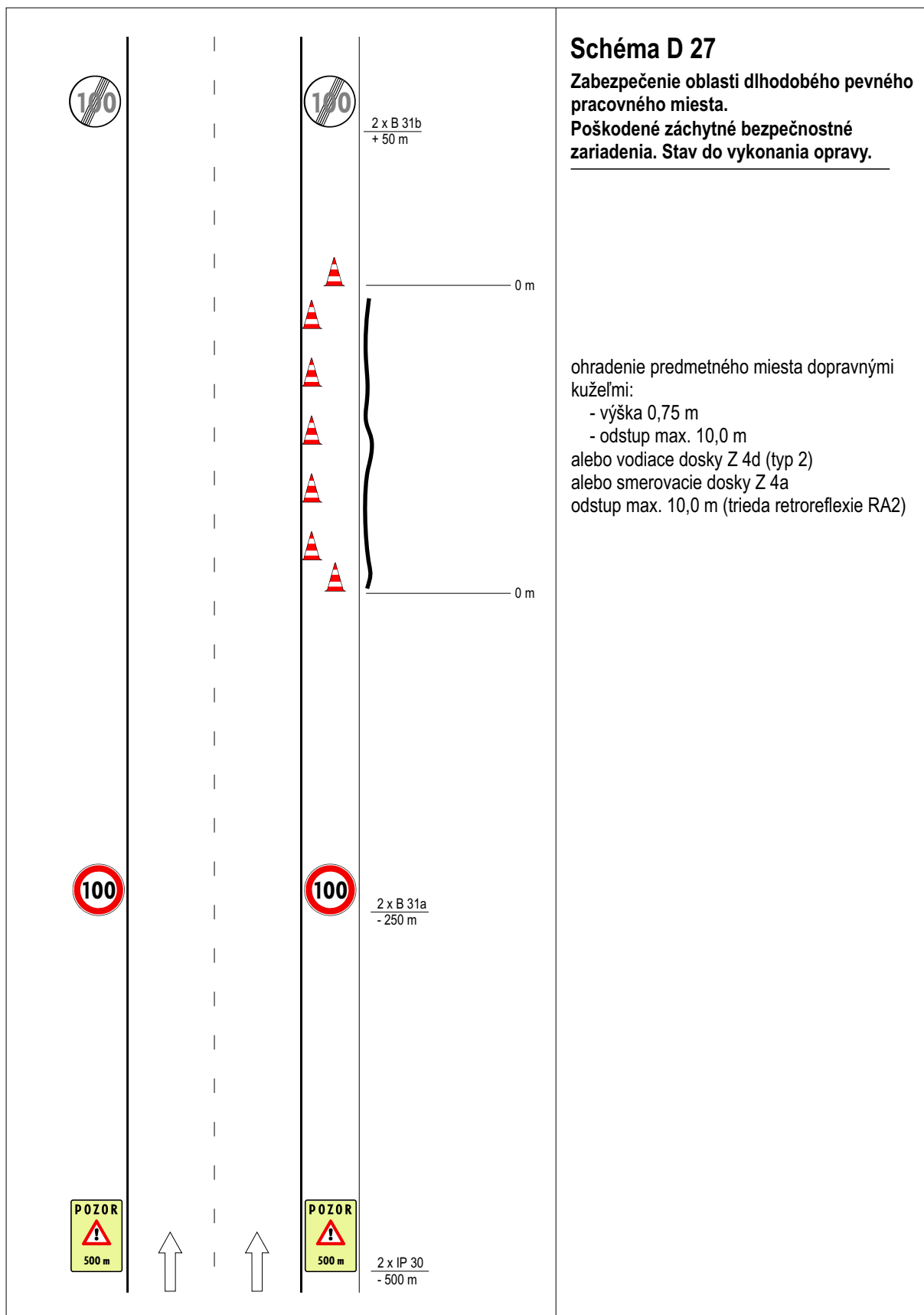


Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE

Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.

PRACOVNÉ MIESTO NA DIAĽNICI ALEBO RÝCHLOSTNEJ CESTE



Prenosné zvislé dopravné značky sú zväčšeného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1. Červené a biele pruhy na smerovacích a vodiacich doskách sú z retroreflexnej fólie triedy RA2 podľa STN EN 12899-1. V prípade zúženého stredného deliaceho pásu s betónovým zvodidlom sa prenosné zvislé dopravné značky po ľavej strane v smere jazdy uvažujú základného rozmeru.