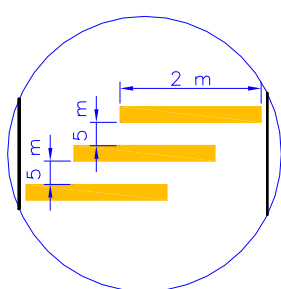


## Výstražné prahy Metodika použití na D a R

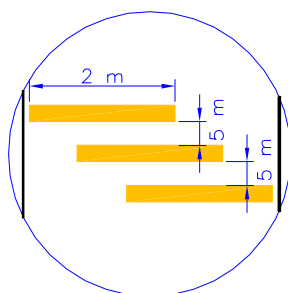
Přenosný výstražný práh sestává z jednoho kusu pružné plastické hmoty šířky 23 cm, délky 200 cm a výšky 3 cm. Práh je na jedné podélné straně šikmo seříznut, na tomto šikmém náběhu jsou osazeny odrazky. Jeden práh váží přibližně 18 kg.

Práh se pokládá na vozovku nebo zpevněnou krajnici odrazkami k přijíždějícím vozidlům. Povrch má být rovný bez výtluků a hrubých nerovností a zbavený kamínků, písku, smetí atd.; tím se výrazně omezí případný pohyb prahů, pokud vozidlo přes ně přejíždějí brzdí.

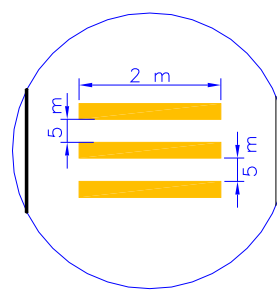
Na jedno pracovní místo se pokládají na vozovku tři prahy za sebou, vzdálenost mezi nimi je vždy 5 m. V levém nebo středním pruhu se prahy pokládají podle obrázku 1, v pravém pruhu se pokládají podle obrázku 2, na krajnici podle obrázku 3. Při položení na krajnici je vhodné, aby prahy zasahovaly 0,2 až 0,5 m do jízdního pruhu. Tím se zvýší pravděpodobnost jejich přejetí vozidlem jedoucím těsně u hrany pruhu.



obrázek 1



obrázek 2



obrázek 3

První práh se pokládá 10 až 40 m ve směru jízdy za světelnou předzvěst. Doporučuje se však pokládat práh spíše 10 m za předzvěst než 40 m, neboť tím značně roste čas potřebný pro reakci řidiče po přejetí prahů. Položení prvního prahu 40 m za světelnou předzvěst je vhodnější například v připojovacím pruhu.

### Doporučený postup při pokládce prahů

Je žádoucí, aby pracovníci byli při pokládce a odstraňování prahů co nejvíce kryti před nárazem vozidel. Proto se doporučuje, aby pokládka probíhala takto:

- 1/ Tažné vozidlo s připojeným a zapnutým výstražným vozíkem zastaví v jízdním pruhu nebo na krajnici (dle umístění prahů) cca 20 m před začátkem prostoru pokládky.
- 2/ Pracovníci instalují a co nejdříve zapnou světelnou předzvěst, následně položí prahy; pokud možno se pohybují na straně vozidla odvrácené od provozu (včetně vystupování a nastupování)
- 3/ Po nastoupení pracovníků vozidlo přejezdí položené prahy a dojezdí na začátek pracovního místa vzdáleného 150 m.

### Doporučený postup při odstraňování prahů

Při odstraňování prahů je nutno přihlídnout k hustotě provozu, směrovému vedení komunikace, délce rozhledu přijíždějících vozidel a umístění prahů v příčném řezu komunikace.

Při umístění prahů v pravém jízdním pruhu

Při umístění prahů ve vnějším jízdním pruhu nebo na zpevněné krajnici je obvykle vhodný tento postup:

1/ Vozidlo s výstražným vozíkem zůstane stát na začátku pracovního místa.

2/ Pracovníci se pěšky (pokud možno po nezpevněné krajnici nebo co nejvíce vpravo po zpevněné krajnici) vrátí k místu prahů, prahy a světelnou předzvěst demontují. Prahy z jízdního pruhu je vhodné stáhnout pomocí drátěného háku, aby pracovník nemusel vstupovat do pruhu.

3/ Pracovníci uloží prahy a světelnou předzvěst na zpevněnou krajnici co nejvíce vpravo a vrátí se k vozidlu. Při malé hustotě provozu a umístění prahů ve vnitřním jízdním pruhu též mohou uvedené prvky ponechat v SDP.

4/ Celá sestava vozidel s výstražným a předzvěstnými vozíky odjede běžným způsobem, přičemž vozidlo s předzvěstným vozíkem se krátce zastaví na krajnici a naloží prahy a světelnou předzvěst.

Při umístění prahů ve vnitřním jízdním pruhu a větší hustotě provozu je obvykle nezbytné zajistit bezpečnost práce při odstraňování prahů a světelné předzvěsti dalším vozidlem s výstražným vozíkem. To zastaví 20 m před prahy. Pokud je to možné, mají pracovníci vystupovat a nastupovat z a do vozidla na levé straně.

Pouze v případě malé hustoty provozu je vhodné použít postup obdobný jako při umístění prahů ve vnějším pruhu. Tedy že pracovníci se k místu položení prahů a světelné předzvěsti vrátí od pracovního místa po krajnici, demontovanou předzvěst a prahy uloží na krajnici a opět chůzí po krajnici se vrátí k vozidlu.

Zpracoval:

Michal Prášil

ŘSD – 12 240

29. srpna 2014

# Schéma D/23-n

## Operativní pracovní místo Práce na vnějším jízdním pruhu

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

50–80\* Pracovní vozidlo/pracovní místo

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

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

Při pohyblivém pracovním místě  
a krátkodobých zastávkách cca do 10 minut  
se kužely, B 26, předzvěst dle 1) a prahy neosazují

Ochranné vozidlo (hmotnost min. 7,5 t)  
Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8c, C4b, 2xS7

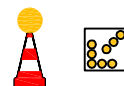
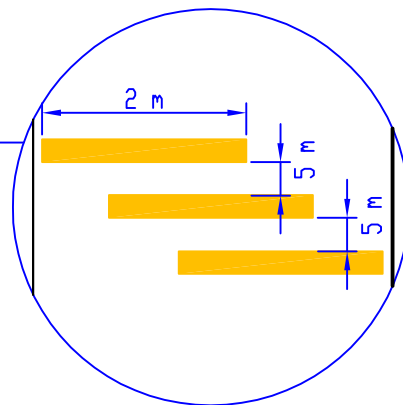
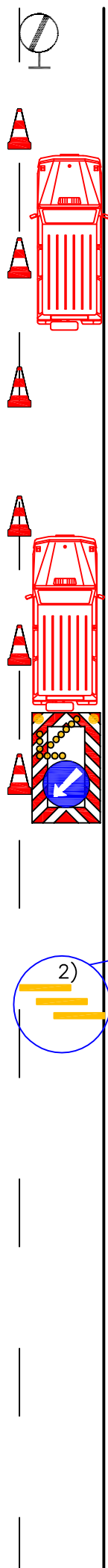
2) 3x výstražný práh  
doporučeno při trvání  
pracoviště více než půl směny

1) Kužel se světlem typu 1  
nebo předzvěstná světelná šipka S8c

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

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě  
Vzdálenost se udává k výstražnému vozíku

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



# Schéma D/24-n

## Operativní pracovní místo Práce na vnitřním jízdním pruhu

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

50–80\* Pracovní vozidlo/pracovní místo

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

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

Při pohyblivém pracovním místě  
a krátkodobých zastávkách cca do 10 minut  
se kužely, B 26, předzvěst dle 1) a prahy neosazují

Ochranné vozidlo (hmotnost min. 7,5 t)  
Pojízdná uzavírková tabule typu 1  
(výstražný vozík velký)  
S8d, C4a, 2xS7

2) 3x výstražný práh  
doporučeno při trvání  
pracoviště více než půl směny

1) Kužel se světlem typu 1  
nebo předzvěstná světelná šipka S8d

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

Na dodatkových tabulkách se uvedou  
nejbližší vzdálenosti v sadě  
Vzdálenost se udává k výstražnému vozíku

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

