

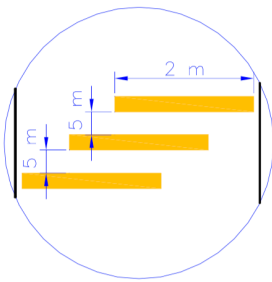
# Výstražné prahy

## Metodika použitia na D a R

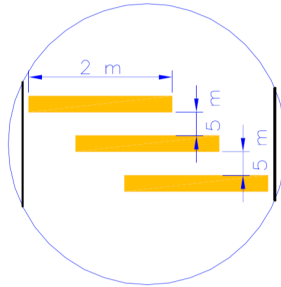
Prenosný výstražný prah pozostáva z jedného kusa pružnej plastickej hmoty šírky 23 cm, dĺžky 200 cm a výšky 3 cm. Prah je na jednej pozdĺžnej strane šikmo zrezaný, na tomto šikmom nábehu sú osadené odrazky. Jeden prah váži približne 18 kg.

Prah sa kladie na vozovku alebo spevnenú krajnicu s odrazkami k prichádzajúcim vozidlám. Povrch má byť rovný, bez výtlkov a hrubých nerovností a zbavený kamienkov, piesku, smetí atď.; tým sa výrazne obmedzí prípadný pohyb prahov, pokiaľ vozidlo cez ne prechádzajúce brzdí.

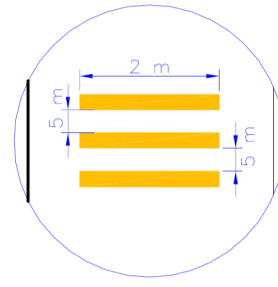
Na jedno pracovné miesto sa kladú na vozovku tri prahy za sebou, vzdialenosť medzi nimi je vždy 5 m. V ľavom alebo strednom pruhu sa prahy kladú podľa obrázka 1, v pravom pruhu sa kladú podľa obrázka 2, na krajnici podľa obrázka 3. Pri položení na krajnicu je vhodné, aby prahy zasahovali 0,2 až 0,5 m do jazdného pruhu. Tým sa zvýši pravdepodobnosť ich prejdenia vozidlom idúcim tesne pri hrane pruhu.



obrázok 1



obrázok 2



obrázok 3

Prvý prah sa kladie 10 až 40 m v smere jazdy za svetelnú predzvesť. Odporúča sa však klásť prah skôr 10 m za predzvesť než 40 m, pretože tým značne rastie čas potrebný na reakciu vodiča po prejdení prahov. Položenie prvého prahu 40 m za svetelnú predzvesť je vhodnejší napríklad v pripájacom pruhu.

### Odporúčaný postup pri kladení prahov

Je žiaduce, aby pracovníci boli pri kladení a odstraňovaní prahov čo najviac krytí pred nárazom vozidiel. Preto sa odporúča, aby kladenie prebiehalo takto:

- 1) Ťažné vozidlo s pripojeným a zapnutým výstražným vozíkom zastaví v jazdnom pruhu alebo na krajnici (podľa umiestnenia prahov) cca 20 m pred začiatkom priestoru kladenia.
- 2) Pracovníci inštalujú a čo najskôr zapnú svetelnú predzvesť, následne položia prahy; ak je to možné, pohybujú sa na strane vozidla odvrátenej od prevádzky (vrátane vystupovania a nastupovania)
- 3) Po nastúpení pracovníkov vozidlo prejde cez položené prahy a dôjde na začiatok pracovného miesta vzdialeného 150 m.

## **Odporúčaný postup pri odstraňovaní prahov**

Pri odstraňovaní prahov je nutné prihliadnúť na hustotu prevádzky, smerové vedenie komunikácie, dĺžky rozhľadu prichádzajúcich vozidiel a umiestnenie prahov v priečnom reze komunikácie.

Pri umiestnení prahov v pravom jazdnom pruhu

Pri umiestnení prahov vo vonkajšom jazdnom pruhu alebo na spevnenej krajnici je obvykle vhodný tento postup:

- 1) Vozidlo s výstražným vozíkom zostane stáť na začiatku pracovného miesta.
- 2) Pracovníci sa pešo (pokiaľ je to možné po nespevnenej krajnici alebo čo najviac vpravo po spevnenej krajnici) vrátia k miestu prahov, prahy a svetelnú predzvešť demontujú. Prahy z jazdného pruhu je vhodné stiahnuť pomocou drôteného háka, aby pracovník nemusel vstupovať do pruhu.
- 3) Pracovníci uložia prahy a svetelnú predzvešť na spevnenú krajnicu čo najviac vpravo a vrátia sa k vozidlu. Pri malej hustote prevádzky a umiestnení prahov vo vnútornom jazdnom pruhu tiež môžu uvedené prvky ponechať v SDP.
- 4) Celá zostava vozidiel s výstražným a predzvestnými vozíkmi odíde bežným spôsobom, pričom vozidlo s predzvestným vozíkom sa krátko zastaví na krajnici a naloží prahy a svetelnú predzvešť.

Pri umiestnení prahov vo vnútornom jazdnom pruhu a väčšej hustote prevádzky je obvykle nevyhnutné zaistiť bezpečnosť práce pri odstraňovaní prahov a svetelnej predzvesti ďalším vozidlom s výstražným vozíkom. To zastaví 20 m pred prahmi. Ak je to možné, majú pracovníci vystupovať a nastupovať z a do vozidla na ľavej strane.

Iba v prípade nízkej hustoty prevádzky je vhodné použiť postup obdobný ako pri umiestnení prahov vo vonkajšom pruhu. Teda že pracovníci sa k miestu polozenia prahov a svetelnej predzvesti vrátia od pracovného miesta po krajnici, demontovanú predzvešť a prahy uložia na krajnici a opäť chôdzou po krajnici sa vrátia k vozidlu.

Spracoval:  
Michal Prášil  
ŘSD – 12 240  
29. augusta 2014

# Schéma D/23-n

Operatívne pracovné miesto  
Práca na vonkajšom jazdnom pruhu

Značka B 26 sa osadí cca 20 – 50 m za  
pracovné vozidlo alebo pracovné miesto

50 – 80\* Pracovné vozidlo/pracovné miesto

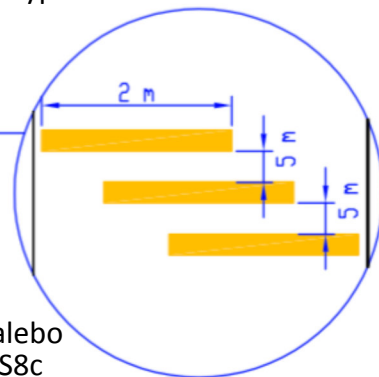
\* 100 m pri chýbajúcom ochrannom vozidle  
20 – 30 m na vetvách

Dopravné kužele, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

Pri pohyblivom pracovnom mieste a krátkodobých  
zastávkach cca do 10 minút sa kužele, B 26,  
predzvešť podľa 1) a prahy neosadzujú

0 Ochranné vozidlo (hmotnosť min. 7,5 t)  
Pojazdná uzávierková tabuľa typu 1  
(výstražný vozík veľký)  
S8c, C4b, 2x S7

2) 3x výstražný prah  
odporúčané pri trvaní  
pracoviska viac než pol zmeny



1) 150 1) Kužeľ so svetlom typu 1 alebo  
predzvestná svetelná šípka S8c

300 – 500 Zariadenie predbežnej výstrahy  
(predzvestný vozík)  
B20a – 80, IP18b + E3a, 2x S7

Na dodatkových tabuľkách sa uvedú  
najbližšie vzdialenosti v súprave  
Vzdialenosť sa udáva k výstražnému  
vozíku

200 – 500  
500 – 1000 Zariadenie predbežnej výstrahy  
(predzvestný vozík)  
A15 + E3a, B20a – 100, 2 S7



# Schéma D/24-n

Operatívne pracovné miesto  
Práca na vnútornom jazdnom pruhu

Značka B 26 sa osadí cca 20 – 50 m za pracovné vozidlo alebo pracovné miesto

50 – 80\*

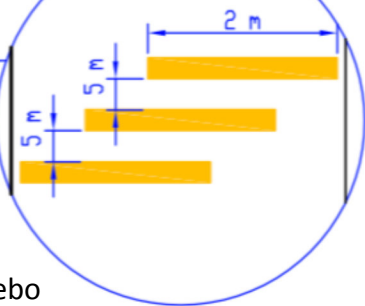
Pracovné vozidlo/pracovné miesto  
\* 100 m pri chýbajúcom ochrannom vozidle 20 – 30 m na vetvách

Dopravné kužele, výška 0,75 m  
odstup max. 10 m

Pri pohyblivom pracovnom mieste a krátkodobých zastávkach cca do 10 minút sa kužele, B 26, predzvest' podľa 1) a prahy neosadzujú

Ochranné vozidlo (hmotnosť min. 7,5 t)  
Pojazdná uzávierková tabuľa typu 1  
(výstražný vozík veľký)  
S8d, C4a, 2x S7

2) 3x výstražný prah  
odporúčané pri trvaní pracoviska viac než  
pol zmeny



150

1) Kužeľ so svetlom typu 1 alebo  
predzvestná svetelná šípka S8d

300 – 500

Zariadenie predbežnej výstrahy  
(predzvestný vozík)  
B20a – 80, IP18b + E3a, 2x S7

Na dodatkových tabuľkách sa uvedú najbližšie  
vzdialenosti v súprave  
Vzdialenosť sa udáva k výstražnému vozíku

200 – 500

500 – 1000

Zariadenie predbežnej výstrahy  
(predzvestný vozík)  
A15 + E3a, B20a – 100, 2x S7

