

Stránka 1 z 9	Dokumentace BOZP	SKANSKA
Vydání: 1	Dopravně provozní řád	
Účinnost od: 1. 6. 2015		
Skanska a.s., Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4 - Chodov		
Stavba: Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka		

Stavba:

Dálnice D1- Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka

Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka

Dopravně provozní řád stavby

1. vydání

Účinnost od 1. 6. 2015

	Vypracoval	Schválil
Organizace:	SAFETY PRO	Skanska a.s.
Funkce:	Technik BOZP a PO	Hlavní stavbyvedoucí
Jméno:	Ing. Tomáš Svozilek	Ing. Michal Vozdecký
Datum:		
Podpis		

Stránka 2 z 9	Dokumentace BOZP	SKANSKA
Vydání: 1	Dopravně provozní řád	
Účinnost od: 1. 6. 2015		
Skanska a.s., Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4 - Chodov		
Stavba: Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka		

1. Úvodní ustanovení

- Tento dopravně provozní řád (dále jen DPŘ) upravuje pohyb osob a provoz dopravních prostředků a mechanismů v rámci stavby „Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka“.
- Příjezdové trasy na staveniště (pracoviště) jsou z provozované komunikace dálnice D1.
- Staveniště (pracoviště) je v přímém kontaktu a bezprostředně ohroženo veřejným provozem uživatelů provozované komunikace dálnice D1.
- DPŘ je závazný pro všechny zhotovitele pohybující se na staveništi (pracovišti) dopravními prostředky a mechanismy.
- S obsahem DPŘ musí být seznámeni všichni zhotovitelé, používající dopravní prostředky a mechanismy. Za seznámení DPŘ odpovídá vedoucí zaměstnanec.
- Vedoucí zaměstnanec odpovídá za dodržování tohoto DPŘ a je povinen soustavně kontrolovat a vyžadovat dodržování DPŘ a příslušných bezpečnostních předpisů.

2. Určení dopravních rychlostí na staveništi

Maximální dopravní rychlost na staveništi je určena na 30 km/h s platností pro celé staveniště. Všichni zaměstnanci obsluhující vozidla a stroje musí být s touto rychlostí seznámeni prostřednictvím DPŘ. Rychlost vozidel musí být uzpůsobena stavu jednotlivých ploch na staveništi.

3. Cesty určené pro chůzi osob

Všeobecně platí, že pro chůzi jsou určeny prostory po komunikaci staveniště (pracoviště). Staveniště (pracoviště) je od provozované části komunikace odděleno a ohraničeno svislými dopravními značkami přechodného dopravního značení (případně betonovými přechodnými svodidly) dle odsouhlaseného DIO pro příslušnou etapu realizace díla (provádění prací příslušných stavebních objektů). Protože dispozice pěších komunikací se podstatně mění s postupem stavby, je třeba reagovat na tyto změny a s každou změnou seznamovat všechny pracovníky, jichž se týká. Osoby pohybující se po staveništi musí mít oblečenu výstražnou reflexní vestu s vysokou viditelností a nasazenou ochrannou přilbu na hlavě. Po vystoupení z vozidla (stroje) je povinnost každé osoby odít výstražnou reflexní vestu s vysokou viditelností a nasadit si ochrannou přilbu. Výjimka je pouze při použití výstražného pracovního oděvu s vysokou viditelností.

Stránka 3 z 9	Dokumentace BOZP	SKANSKA
Vydání: 1	Dopravně provozní řád	
Účinnost od: 1. 6. 2015		
Skanska a.s., Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4 - Chodov		
Stavba: Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka		

4. Zajištění přístupu na stavbu

Jako přepravní a přístupové trasy mohou sloužit stávající silnice nižších tříd a přilehlé úseky dálnice D1. Přístup na staveniště dálnice bude z obou konců předmětného úseku, dále je možné využít pracovní přejezdy SDP po cca 1 km. Vjezdy přes přejezdy SDP se uvažují jen jako výjimečná možnost. Přesná místa vjezdů a výjezdů jsou zapracována v aktuálních Dopravně inženýrských opatření. Staveništní doprava bude respektovat technologii a postup výstavby. Zhotovitel je povinen pohyb staveništní dopravy a technologii výstavby zkoordinovat tak, aby staveništní doprava byla v maximální míře vedena v prostoru staveniště (modernizovaná polovina dálnice), např. příčné překopy pro kanalizaci a další prostupy budou prováděny po polovinách, směr postupu pracovních činností - odstranění vozovek, betonáž vozovek. Zhotovitel musí zajistit organizaci staveništní dopravy v každé fázi výstavby a koordinovat přístupy k jednotlivým částem stavby. V případě potřeby přístupu na stavbu mimo zábory stavby si zhotovitel zajistí na vlastní náklady provedení a projednání přístupových komunikací na stavbu, které jsou mimo stávající silniční síť.

5. Dopravní omezení, objížďky dopravy

Postup výstavby a provádění stavebních prací je odvislý od podmínky minimálního omezení veřejného provozu na dotčených komunikacích. Vždy se bude jednat o omezení na části komunikace se zachováním provozu v režimu 2 + 2, resp. 2+1+1. S objížděnými trasami se nepočítá, protože MUK Kývalka zůstane po dobu modernizace úseku 25 v provozu. Zároveň v případě modernizace dálničních mostů SO 25-201 a SO25-202 bude místní komunikace a silnice nižší třídy uzavřena po nezbytně nutnou dobu (při demolici NK) a po tu bude vyznačena objížděná trasa, kterou řeší SO 25-172.1 – Dopravně inženýrská opatření. V případě modernizace mostu SO25-203 se počítá s tím, že dojde pouze k omezení provozu pod mostem. V případě nutnosti uzavírky místní komunikace Kývalka pod zmíněným mostem, je objížděná trasa vedena po komunikacích II/602 a I/23. Před zahájením stavby je třeba požádat o zvláštní užívání komunikace.

6. Odpovědnost za údržbu komunikací a dopravních cest

Za schůdnost a průjezdnost cest na zařízení staveniště a staveništi (pracovišti) odpovídají technici zhotovitelů a jimi pověřeni zaměstnanci, prokazatelně seznámení s tímto dopravním řádem. Jakékoliv znečištění provozované části komunikace nebo veřejné komunikace musí být bezodkladně odstraněno.

Za údržbu dopravního značení odpovídá firma: **GEFAB CS, spol. s.r.o.**

Technici zhotovitele musí upozornit odpovědného pracovníka firmy Gefab CS, spol. s.r.o. na poškozené dopravní značení, znečištěné, případně umístěné v rozporu se schváleným schématem.

Stránka 4 z 9	Dokumentace BOZP	SKANSKA
Vydání: 1	Dopravně provozní řád	
Účinnost od: 1. 6. 2015		
Skanska a.s., Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4 - Chodov		
Stavba: Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka		

Pokud dojde k přemístění dopravního značení z důvodu najíždění, otáčení, couvání, či jiné manipulace dopravními prostředky, odpovědní pracovníci osadí neprodleně dopravní značení do původní polohy po dokončení této činnosti.

7. Další činnosti související s dopravně provozním řádem

Provoz zdvihacích zařízení se bude řídit systémem bezpečné práce pro práce se zdvihacím zařízením podle ČSN ISO 12 480-1. Veškerá zdvihací zařízení na ZS a pracovišti mohou obsluhovat jen osoby s předepsanou odbornou a zdravotní způsobilostí. Zaměstnanci bez této způsobilosti nesmí tato zařízení obsluhovat. Vázat, zavěšovat, manipulovat, přemísťovat a ukládat břemena mohou pouze vyškolení a zacvičení zaměstnanci s vazačským průkazem, kteří jsou pro tyto práce určení. Přeprava a přemísťování břemen nadměrných rozměrů se může provádět pouze za stálého dozoru prokazatelně proškoleného a pověřeného zaměstnance. Při veškerých manipulacích s materiálem je nutno dodržovat platné legislativní předpisy.

Odstavené stavební stroje budou vybaveny prostředky proti úkapům PHM. Úkapy ropných produktů mimo zachytivé vany, musí být sanovány pomocí sorpčních prostředků. Havarijní soustava se bude nacházet u zařízení staveniště a individuálně u každé dopravy a mechanizace na stavbě.

8. Podmínky pro provoz motorových dopravních zařízení

Řidičem motorového vozidla smí být osoba starší 18 let, zdravotně způsobilá a která je držitelem platného průkazu pro řidiče motorového vozidla s odpovídajícím oprávněním pro přidělené vozidlo. U stavebních strojů ještě průkaz strojníka pro odpovídající typ stroje s předepsaným školením pro určené pracoviště.

Vozidlo / stroj musí být při činnosti za snížené viditelnosti řádně osvětleno.

Při opuštění nebo odstavení vozidla / stroje je povinností obsluhy zajistit vozidlo / stroj proti zneužití nepovolanou osobou (vyjmutí klíčů ze zapalování, uzamčení vozidla), a proti samovolnému rozjetí (ocelové klíny).

Všechny obsluhy mechanismů jsou povinny (po opuštění kabiny vozidla) používat veškeré předepsané OOPP (výstražná reflexní vesta nebo výstražný pracovní oděv s reflexními prvky, ochranná přilba, pracovní obuv).

Nákladní vozidla a stroje musí být vybaveny výstražným signálem, který bude při couvání uveden automaticky v činnost.

Před zahájením couvání musí řidič zkontrolovat prostor za vozidlem, zda se tam nenachází osoby, materiál či jiné předměty, které mohou touto činností způsobit újmu na zdraví či majetku. V případě nepřehledné situace musí řidič při couvání zajistit dozor pomocí poučené osoby (signalista).

Stránka 5 z 9	Dokumentace BOZP	SKANSKA
Vydání: 1	Dopravně provozní řád	
Účinnost od: 1. 6. 2015		
Skanska a.s., Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4 - Chodov		
Stavba: Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka		

Je zakázáno přejíždět provizorní vedení optického kabelu O2 u středového dělicího pásu. Kabel je uložen pod pásnicí silničního svodidla nebo v bezpečnostní drážce.

Na staveništi platí princip pravostranného provozu, vozidla se míjejí svým levým bokem. V OP je zakázáno odstavovat vozidla, stroje, skladovat materiál a zeminu.

9. Práce v ochranných pásmech nadzemních vedení VN, VVN

Ochranná pásma (dále OP) nadzemních vedení jsou vyznačená v situačním nákresu staveniště. Všechny osoby se musí seznámit s umístěním nadzemních vedení. Ochranná pásma budou na staveništi vyznačena informačními tabulkami v místech křížení stavby, nebo křížení dopravních cest a komunikací.

Veškerá stavební činnost v OP nadzemního vedení bude konzultována s příslušnou regionální správou, která stanoví bezpečnostní opatření pro práce v OP příslušného rozvodného zařízení.

Práce mechanizace v OP vedení je nutno provádět za dozoru, popř. za beznapěťového stavu.

V OP i mimo ně musí být prováděny činnosti tak, aby nedošlo k poškození energetických zařízení.

Jeřáby a jim podobná zařízení musí být umístěny tak, aby v kterékoli poloze byly všechny jejich části mimo OP vedení, a musí být zamezeno vymrštění lana.

V OP je zakázáno odstavovat vozidla, stroje, skladovat materiál a zeminu.

10. Povinnosti zúčastněných osob

Povinnosti řidiče (mimo povinností stanovených Zákonem č. 361/2000 Sb.)

Řidič musí přizpůsobit rychlost jízdy okamžitému stavu a podmínkám na pracovní dopravní cestě, max. však 30 km/h.

Rychlost stroje (vozidla) musí být přiměřeně snížena v následujících případech:

- při najíždění stroje do pracovní polohy nebo z ní
- v místech zúženého či sníženého profilu
- při otáčení, couvání

Při opuštění nebo odstavení vozidla nebo stroje je povinností obsluhy zajistit vozidlo (stroj) proti zneužití nepovolanou osobou (vyjmutí klíčů ze zapalování, uzamčení vozidla), a proti samovolnému rozjetí (ocelové klíny). Při své práci respektovat pokyny a příkazy nadřízeného pracovníka, příp. osoby určené.

Stránka 6 z 9	Dokumentace BOZP	SKANSKA
Vydání: 1	Dopravně provozní řád	
Účinnost od: 1. 6. 2015		
Skanska a.s., Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4 - Chodov		
Stavba: Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka		

Povinnosti ostatních pracovníků

Pracovníci bez řidičského oprávnění nebo oprávnění obsluhy (strojníka) stavebního stroje nesmí obsluhovat dopravní prostředky a ostatní stavební stroje (mechanismy) vyjma závěsu pod dohledem řidiče, strojníka nebo určené osoby. Pracovníci a jiné osoby pohybující se po ZS a staveništi (pracovišti) musí při své činnosti vnímat pohyb dopravních prostředků a mechanismů, reagovat na jejich výstražné signály.

11. Lhůty a rozsah prohlídky dopravních cest

Prohlídku dopravních cest a dopravního značení provádí vedoucí pracovníci průběžně a vždy po mimořádném přerušení pracovní činnosti. V případě zjištěných závad, které ohrožují bezpečnost provozu, je možno provoz mechanismů a vozidel zahájit až po odstranění zjištěných závad.

12. Přílohy dopravně provozního řádu

Doklad o seznámení zaměstnanců s dopravně provozním řádem staveniště

Situace staveniště

Dopravně inženýrská opatření

Stránka 7 z 9	Dokumentace BOZP	SKANSKA
Vydání: 1	Dopravně provozní řád	
Účinnost od: 1. 6. 2015		
Skanska a.s., Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4 - Chodov		DPŘ – 1
Stavba: Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka		

Doklad o seznámení zaměstnanců s dopravně provozním řádem staveniště

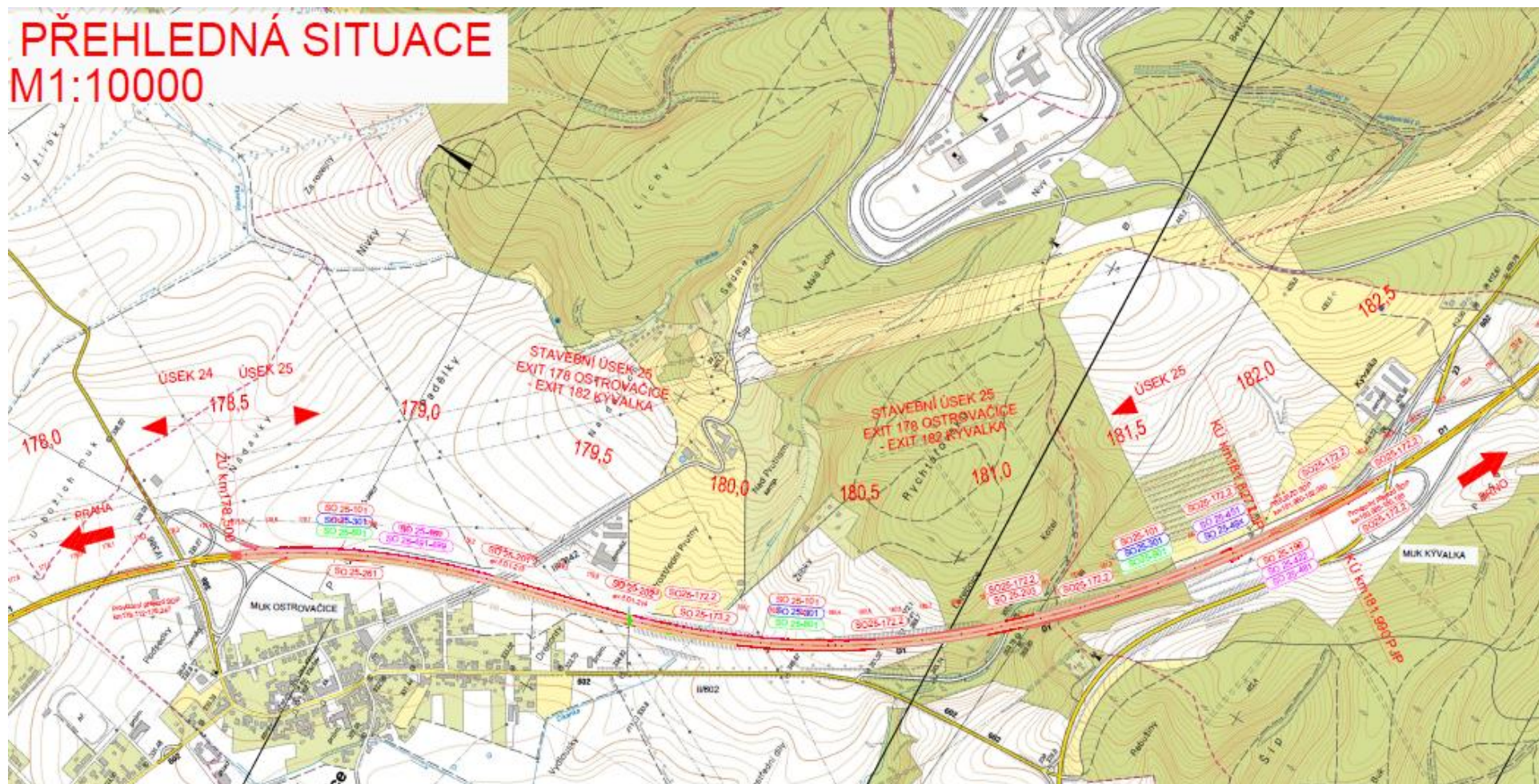
„Dálnice D1- Modernizace v úseku Mirošovice - Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka“

Datum	Příjmení a jméno zaměstnance	Organizace	Podpis seznámeného zaměstnance

Stránka 8 z 9	Dokumentace BOZP	SKANSKA
Vydání: 1	Dopravně provozní řád	
Účinnost od: 1. 6. 2015		
Skanska a.s., Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4 - Chodov		DPŘ – 1
Stavba: Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka		

[illegible]

Stránka 9 z 9	Dokumentace BOZP	SKANSKA
Vydání: 1	Dopravní řád	
Účinnost od: 1. 6. 2015		
Skanska a.s., Líbalova 1/2348, 149 00 Praha 4 - Chodov		
SBD – 1		
Stavba: Dálnice D1 – Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka, Úsek 25, EXIT 178 Ostrovačice – EXIT 182 Kývalka		



Seznam dokumentace BOZP na staveništi:

Pracovníci:

- Školení o právních a ostatních předpisech BOZP a PO (základní školení zaměstnavatele)
- Školení pro práce ve výškách (jen pro pracovníky provádějící tyto práce)
- Lékařské prohlídky (jen u pracovníků, kde jsou nutné prohlídky např. práce ve výškách)
- Vstupní školení na staveništi, pohyb po staveništi (dopravně provozní řád), školení řidičů pro jízdu pod majáky, vstupní školení ze směrnic ŘSD
- Seznámení pracovníků s plánem BOZP

U jednotlivých profesí budeme požadovat:

- Jeřábník – jeřábnický a vazačský průkaz
- Vazač – vazačský průkaz, systém bezpečné práce
- Strojník – průkaz strojní obsluhy, provozní deník stroje, seznámení s návodem k obsluze
- Tesař, stolař – průkaz obsluhy motorových pil
- Svářeč – svářečský průkaz
- Lešenář – lešenářský průkaz
- Elektrikář – osvědčení pracovníků s vyšší el. kvalifikací
- Řidič – provozní deník stroje, seznámení s návodem k obsluze

Zvedací zařízení, jeřáby – provozní deník ZZ, systém bezpečné práce, revize ZZ (vázací prostředky – doklady o kontrole). Systém bezpečné práce bude vyžadován i u bagrů, které jsou určeny pro zvedání břemen (hák).

Povinná výbava vozidel na staveništi:

- Lékárnička
- Hasicí přístroj
- Havarijní soustava*
- Zvukový signál po zařazení zpětného chodu
- Výstražný maják oranžové barvy

Zhotovitelé (subdodavatelé):

- Rizika od zhotovitelů, prezenční list seznámení pracovníků s riziky
- Doklad o vzájemné seznámení s riziky (zhotovitelů)
- Seznámení s plánem BOZP všech pracovníků zhotovitelů
- Technologické, pracovní postupy, prezenční list seznámení pracovníků
- Čestné prohlášení od všech zhotovitelů (v něm každý zhotovitel prohlašuje, že má všechny školení, lékařské prohlídky, revize atd. v pořádku)
- Prezenční list o seznámení pracovníky se směrnicemi ŘSD (pokud budou mít, jinak uděláme)

Revize:

- Elektrické zařízení
- Elektrické nářadí
- Revize elektrické prodlužovací kabely
- Revize jeřábů
- Revize vázacích prostředků

- Kontrola OOPP

*** Doporučená univerzální havarijní souprava**

- 1 x sorpční nepropustná plachetka
- 20 x sorpční rohože
- 2 x sorpční had
- 2 x úložný sáček
- 2 x výstražná nálepka NEBEZPEČNÝ ODPAD
- 1 x vak z pevného materiálu

a			
b			
c			
č	text změny – odůvodnění	datum	podpis

Název stavby: **D1 MODERNIZACE – ÚSEK 25**
EXIT 178 OSTROVAČICE – EXIT 182 KÝVALKA

Číslo objektu
S0 25–172.1

Objednatel stavby:



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Na Pankráci 546/56, 140 00, Praha 4

Razítko:

Kontroloval:

Datum:

Podpis:

Koordinátor RDS:

SKANSKA

SKANSKA a.s.

divize Silničního stavitelství
Bohunick8 133/50, 619 00 Brno

Razítko:

Kontroloval:

Datum:

Podpis:

Koordinátor RDS:



VIAPONT, s.r.o.

Vodní 258/13, 602 00 Brno
tel.: +420 543 217 590
e-mail: viapont@viapont.cz

Razítko:

Kontroloval:

Datum:

Podpis:

Zpracovatel RDS:

PRAGOPROJEKT, a.s.

K Ryšánci 1668/16
147 54 Praha 4



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

Ing. Michal Ipser

Ipser

Navrhl:

Ing. Bronislav Štambaský

Štambaský

Zodpovědný projektant:

Pavel Znamenáček

Znamenáček

Kontroloval:

Čís. zakázky:

15–553–3

VP (HIP):

Ing. Štambaský

Stupeň:

RDS

Datum:

02.2016

Archiv:

Formát:

Měřítko:

Čís. přílohy:

Souprava:

Objekt:

S0 25–172.1
DIO – ETAPA 3

a			
b			
c			
č	text změny – odůvodnění	datum	podpis

Název stavby: D1 MODERNIZACE – ÚSEK 25 EXIT 178 OSTROVAČICE – EXIT 182 KÝVALKA	Číslo objektu SO 25–172.1
---	-------------------------------------

Objednatel stavby:  ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR Na Pankráci 546/56, 140 00, Praha 4	Razítko: Kontroloval: Datum: Podpis:
---	--

Koordinátor RDS:  SKANSKA a.s. divize Silničního stavitelství Bohunická 133/50, 619 00 Brno	Razítko: Kontroloval: Datum: Podpis:
--	--

Koordinátor RDS:  VIAPONT, s.r.o. Vodní 258/13, 602 00 Brno tel.: +420 543 217 590 e-mail: viapont@viapont.cz	Razítko: Kontroloval: Datum: Podpis:
---	--

Zpracovatel RDS:			 PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4	
PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668/16 147 54 Praha 4				
Ing. <i>Michal Ipser</i>	Ing. <i>Bronislav Štambaský</i>	<i>Pavel Znamenáček</i>	Čís. zakázky:	15–553–3
			VP (HIP):	Ing. Štambaský
Navrhl:	Zodpovědný projektant:	Kontroloval:	Stupeň:	RDS
Objekt:			Datum:	02.2016
SO 25–172.1 DIO – ETAPA 3			Archiv:	–
			Formát:	A4
			Měřítko:	–
			Čís. přílohy:	
Příloha:			1.	
TECHNICKÁ ZPRÁVA				

Obsah:

1	Identifikační údaje.....	2
1.1	Označení stavby.....	2
1.2	Objednatel stavby	2
1.3	Zhotovitel stavby	2
1.4	Zhotovitel dokumentace	2
1.5	Následný správce SO 25-172.1 – Etapa 3	2
2	Základní údaje o stavbě	3
3	Změny oproti PDPS	3
4	Informace dle ZTKP, příloha č. 7, kapitola 6.3.....	3
5	Použité podklady.....	3
6	Zásady DIO	4
6.1	Obecné zásady.....	4
6.2	Dočasná svodidla	5
7	Technické řešení	6
7.1	Fáze 1 – provedení přechodného VDZ u SDP	6
7.2	Fáze 2 – osazování přechodného SDZ pro fázi 3.....	6
7.3	Fáze 3 – provizorní rozšíření v užších místech v LJP	6
7.4	Fáze 4 – provedení přechodného VDZ	6
7.5	Fáze 5 – překlenutí dopravní špičky	7
7.6	Fáze 6 – osazování svodidel v LJP	7
7.7	Fáze 7 – samotná etapa 3.....	7
7.8	Uzavření nájezdu v Exitu 178 vpravo (ve směru na Brno)	8
8	Operativní uzavírky	8
9	Předběžné projednání.....	8
10	Ochranná pásma	8
11	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích	8
11.1	BOZP obecně.....	8
11.2	Provozní směrnice ŘSD	9
11.3	Některé vybrané povinnosti plynoucí z Provozních směrnic	9

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Označení stavby

Název stavby: **D1 MODERNIZACE - ÚSEK 25,
EXIT 178 OSTROVAČICE - EXIT 182 KÝVALKA**

Stavební objekt: **SO 25 – 172.1 DIO – ETAPA 3**

Kraj: Jihomoravský kraj
Katastrální území: Ostrovačice, Omice
Místo stavby: Dálnice D1
Charakter/druh stavby: modernizace

Stupeň zpracování: realizační dokumentace RDS
Datum zpracování: 02/2016

1.2 Objednatel stavby

Objednatel: **Ředitelství silnic a dálnic ČR**
Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

Nadřízený orgán: **Ministerstvo dopravy**
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

1.3 Zhotovitel stavby

Skanska a.s.,
divize Silničního stavitelství
Bohunická 133/50
619 00 Brno

1.4 Zhotovitel dokumentace

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

1.5 Následný správce SO 25-172.1 – Etapa 3

dočasný objekt – bez následného správce

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Projekt modernizace dálnice D1 řeší úsek od km 178,500 do km 181,990. Daný úsek je vymezen mezi dvěma MÚK – Ostrovačice a Kývalka. Celková délka stavby je 3,490 km. Modernizace dálnice zahrnuje výměnu krytu vozovky novým CB krytem a současně bude provedeno její rozšíření tak, aby v základním příčném uspořádání byla šířka každého jízdního pásu min. 11,5 m, tj. rozšíření z kategorie D26,5 na kategorii D28. Směrové a výškové řešení trasy není zásadně měněno a plynule navazuje na předcházející a následný úsek dálnice. Podél pravého jízdního pásu je od začátku úseku do 180,093 km osazena protihluková stěna výšky 4 – 4,5 m. V trase se nachází 5 mostních objektů.

Stavební objekt SO 25-172.1 DIO řeší veškerá dopravní opatření po dobu modernizace úseku 25 dálnice D1 (km 178,500 – 181,990). Tato dokumentace řeší dopravní opatření pro 3. etapu v které bude probíhat kompletní modernizace pravé poloviny jízdního pásu. Kromě dopravních opatření pro 3. etapu obsahuje také několik přípravných fází předcházející samotnému zahájení provozu v režimu 2+2 v levém jízdním pásu.

3 ZMĚNY OPROTI PDPS

Dokumentace RDS je v souladu s dokumentací ZDS.

4 INFORMACE DLE ZTKP, PŘÍLOHA Č. 7, KAPITOLA 6.3

Prohlášení o shodě RDS a ZDS (PDPS):

- RDS je v souladu s přijatou nabídkou.

Obchodní podmínky staveb pozemních komunikací

- Splněny

Zvláštní obchodní podmínky

- Splněny

Technické kvalitativní podmínky

- Splněny

Zvláštní technické a kvalitativní podmínky staveb modernizace D1 – II.etapa:

- Splněny

Podmínky stavebního povolení

- Splněny

5 POUŽITÉ PODKLADY

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (účinnost od 1. 1. 2016)
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- ČSN EN 1436+A1 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení, Část 1: Stálé dopravní značky, včetně platné národní přílohy NA
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací: VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značení, 6.2 Vodorovné dopravní značení
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- Typová dopravně-inženýrská opatření pro modernizaci D1 - 2.vydání (dále jen Typová DIO)
- Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP)
- ZTKP kap. 14, Požadavky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR, Výkresy opakovaných řešení, tzv. R-plány (<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/PPK-a-dopravni-znaceni>)
- Provozní směrnice ŘSD ČR dle příkazu GŘ 23/2014 (<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/smernice-a-pokyny-pro-vystavbu>)
- D1 MODERNIZACE – ÚSEK 25, EXIT 178 OSTROVAČICE – EXIT 182 KÝVALKA, PDPS (HELIKA, a.s.,03/2014)
- Digitální základní mapa dálnice (ŘSD, 2010)
- Rekognoskace terénu, vizuální prohlídka

6 ZÁSADY DIO

6.1 Obecné zásady

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována především podle Typových DIO (2. vydání) a podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) s přihlédnutím k typovým úpravám a požadavkům ŘSD (tj. R-plánům, schémátům řady D, standardům PPK, Provozním směrnicím), ZTKP kap. 14 a na platnost vyhlášky č. 30/2001 Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy. V návaznosti na Typová DIO jsou některá místa vyznačena odchylně od TP 66.

Případné související operativní uzavírky (např. při osazování/demontáži DZ) musí být provedeny dle Příkazu ředitele provozního úseku ŘSD č. 1/2009 „Označování pracovních míst na dálnicích, rychlostních silnicích a ostatních směrově rozdělených silnicích I. třídy“ vč. doplňků a příloh. **Dopravní značení při operativních uzavírkách bude osazeno dle schválených schémat v příloze 1 tohoto Příkazu ŘPÚ č. 1/2009.**

Veškeré užití dopravní značení pro označení pracovního místa musí odpovídat zásadám TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami, vyhlášky č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2. Při realizaci musí být rovněž respektovány „Požadavky na provedení a kvalitu přechodného dopravního značení na dálnicích a sil. ve správě ŘSD ČR“ a další příslušné PPK a související R-plány – např. zvýraznění značky A15 + E13 (2000 m) bude provedeno dle výkresu opakovaných řešení R24 (viz <http://www.rsd.cz/doc/Technicke-predpisy/PPK-a-dopravni-znaceni/dopravni-znaceni-ruzne>).

Všechny svislé značky a dopravní zařízení k označení pracovních míst budou provedeny na dálnici ve zvětšené velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. RA2 dle ČSN EN 12899-1. Značky budou umístěny na červeno-bíle pruhovaných sloupcích, přičemž pruhy šířky 100 - 200 mm (celková délka min 450 mm) budou tvořeny polepem z retroreflexní folie třídy RA1, kolority min. R1 dle ČSN EN 12899-1.

Přechodné VDZ bude provedeno nalepovací folií s textilní mřížkou nebo barvou. Přechodné VDZ musí být provedeno plynule s plynulými přechody bez vizuálních „lomů“ čar.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umísťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace. S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení.

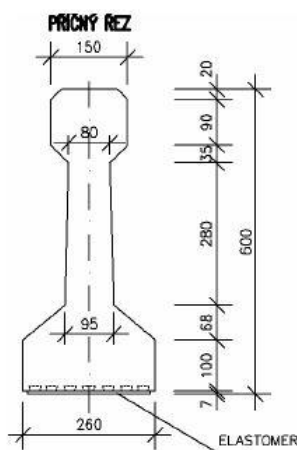
Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu,

v čistotě a správně umístěny. Přechodné dopravní značení musí být nejméně dvakrát denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací. Zhotovitel musí sdělit příslušnému SSÚD kontakt na pracovníka odpovědného za kontrolu a údržbu značení.

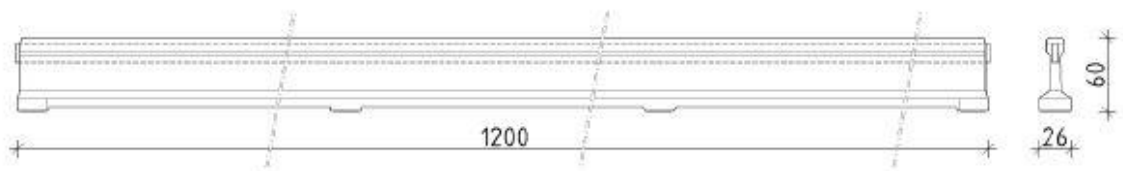
Napájení výstražných světel bude přednostně řešeno ze stabilních zdrojů (zás. skříní v SDP).

6.2 Dočasná svodidla

Po dobu etapy 3 bude dočasné svodidlo osazeno v levém jízdním pruhu a bude tak provedeno fyzické oddělení protisměrných jízdních pruhů. Již v předcházejících etapách byla použita a osazena dočasná svodidla REBLOC RB60, která budou použita i v této etapě.



Obrázek 1 - příčný řez dočasným svodidlem REBLOC RB60



Obrázek 2 - pohled na základní díl dočasného svodidla REBLOC RB60

Svodidlo REBLOC RB60 je dočasné silniční betonové posuvné svodidlo určené pro dočasnou instalaci na pozemních komunikacích. Sestává se z jednotlivých dílců o základní délce 12 m. Spojení jednotlivých dílců svodidla je pomocí zámků (zasunutím dalšího dílce), které jsou součástí samotných dílců svodidla. Zkrácené dílce délky 4 m nesmí být osazeny více než dva za sebou, aby nebyl porušen zkoušený systém svodidla. Váha svodidla základního dílce svodidla (12 m) je 2 200 kb. Na koncích je možno osadit výškovým náběhem o délce 4 m. Montáž se provádí v souladu s výkresovou dokumentací a montážním návodem.

7 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Celkově jsou dopravní opatření etapy 3 dělena do těchto samostatných fází:

- Fáze 1 – provedení přechodného VDZ u SDP
- Fáze 2 – osazování přechodného SDZ pro fázi 3
- Fáze 3 – provizorní rozšíření v užších místech v LJP
- Fáze 4 – provedení přechodného VDZ
- Fáze 5 – překlenutí dopravní špičky
- Fáze 6 – osazování svodidel v LJP
- Fáze 7 – samotná etapa 3

7.1 Fáze 1 – provedení přechodného VDZ u SDP

V této fázi bude provedena vnější vodící čára u SDP V4 0,125 m a provizorní dělicí čára V2 6/12/0,125. Přechodné VDZ bude na začátku / konci napojeno na stávající VDZ. Přechodné VDZ bude vyznačeno v potřebném rozsahu pro fázi 3, kromě čela a konce uzavírky, kde dochází k vychýlení jízdních pruhů k SDP.

Ve směru na Prahu (LJP) bude uzavřen levý jízdní pruh a doprava bude vedena pouze pravým jízdním pruhem. Vzhledem k časové náročnosti této fáze (několik hodin) bude uzavření levého jízdního pruhu provedeno pomocí pojízdných uzavírkových tabulí dle schématu D/24-n (04/2015), které je zakresleno v příloze 2.1. Doprava ve směru na Brno (PJP) bude bez dopravního omezení.

Předpokládaný termín začátku realizace je od 13.3.2016. Přesný termín uzavírky bude uveden v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a žádosti o rozhodnutí o uzavírci.

7.2 Fáze 2 – osazování přechodného SDZ pro fázi 3

V této fázi bude osazeno přechodné SDZ potřebné pro následující fázi. V LJP bude uzavřen pravý jízdní pruh a doprava bude vedena pouze levým jízdním pruhem. Vzhledem k časové náročnosti této fáze (několik hodin) bude uzavření pravého jízdního pruhu provedeno pomocí pojízdných uzavírkových tabulí dle schématu D/23-n (04/2015), které je zakresleno v příloze 2.1. Doprava v PJP bude bez dopravního omezení.

Přesný termín uzavírky bude uveden v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a žádosti o rozhodnutí o uzavírci.

7.3 Fáze 3 – provizorní rozšíření v užších místech v LJP

Během této fáze bude dokončeno provizorní rozšíření v užších místech nacházejících se v LJP, tak aby byla v celém úseku dosažena potřebná šířka 11,50 m. Doprava ve směru na Prahu bude zachována ve dvou jízdních pruzích a vedena přechodným VDZ provedeným v první fázi. Pravý jízdní pruh bude částečně uzavřen v celém úseku směrovacími deskami Z4. Dopravní omezení bude provedeno dle výkresu DIO, viz příloha 2.2.1 a 2.2.2.

Přesný termín uzavírky bude uveden v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a žádosti o rozhodnutí o uzavírci.

7.4 Fáze 4 – provedení přechodného VDZ

Bude provedeno vyznačení vnější vodící čáry na krajnici (V4 0,125 m) ve vzdálenosti 5-10 cm od hrany zpevnění, provedena provizorní dělicí čára V2a 6/12/0,125 m a dojde ke kompletnímu napojení křižovatkových větví. Bude osazeno přechodné SDZ potřebné pro samotnou etapu 3. Vzhledem k časové náročnosti této fáze (několik hodin) bude uzavření pravého jízdního pruhu provedeno pomocí pojízdných uzavírkových tabulí dle schématu D/23-n (04/2015), které je zakresleno v příloze 2.1. Oddělení od prostoru stavby bude v celém úseku řešeno směrovacími deskami Z4. Doprava v PJP bude bez dopravního omezení.

Přesný termín uzavírky bude uveden v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a žádosti o rozhodnutí o uzavírci.

7.5 Fáze 5 – překlenutí dopravní špičky

V této fázi nebudou prováděny žádné práce, slouží pouze k zachování dvou jízdních pruhů v časově nevyhovujícím termínu – dopravní špičky, jinak využitím k realizaci stavby dočasného svodidla. Doprava bude ve směru na Prahu vedena na krajnici a v pravém jízdním pruhu. Podélná uzávěra bude provedena směrovacími deskami Z4 použitými již v předcházející fázi, je však nutné ohlídat správnou orientaci špičky na Z4 (otočení desky). Uzavření pomocí pojízdných uzavírkových tabulí dle schématu D/24-n (04/2015), které je zakresleno v příloze 2.1. Doprava v PJP bude bez dopravního omezení.

Přesný termín uzavírky bude uveden v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a žádosti o rozhodnutí o uzavírci.

7.6 Fáze 6 – osazování svodidel v LJP

V této fázi dojde ke stavbě dočasného svodidla, které bude oddělovat protisměrné jízdní pruhy v režimu 2+2. Dojde k odstranění akustického efektu vnitřní vodící čáry a k úpravě provizorního VDZ na čelech z předešlých fází. Současně budou demontovány svodidla na přejezdech v SDP a příprava přejezdů v SDP na využívání během etapy 3. Budou realizovány staveništní vjezdy.

Vzhledem k časové náročnosti této fáze (1-2 dny) bude uzavření levého jízdního pruhu v LJP provedeno pomocí pojízdných uzavírkových tabulí dle schématu D/24-n (04/2015), které je zakresleno v příloze 2.3. Levý jízdní pruh bude uzavřen v celém modernizovaném úseku kužely Z1 (alternativně možno použít směrovací nebo vodící desky Z4 nebo Z5), které budou osazeny 1,0 m od přechodné VDZ V2a (6/12/0,125) z důvodu zachování min volné šířky zpevnění 4,15 m pro průjezd vozů SSÚD se sklopenou radlicí. V LJP budou již osazeny SDZ pro etapu 3. Po dobu 6. fáze budou zneplatněny (otočeny) sestavy značek IP21+E4, viz příloha 2.3.1 a 2.3.2. V případě přerušení prací na osazování dočasného svodidla z důvodu nevhodných klimatických podmínek budou v místě již osazeného svodidla kužely odstraněny, v místě ještě neosazeného svodidla posunuty do budoucí polohy dočasného svodidla k zajištění prostoru pro průjezd vozidel SSÚD s umožněním pluhování dálnice. Úprava jízdních pruhů je znázorněna na schematických řezech v příloze 2.3.2.

Ve směru na Brno (PJP) bude uzavřen levý jízdní pruh a doprava bude vedena pouze pravým jízdním pruhem, viz příloha 2.3.1 a 2.3.2.

Po dokončení této fáze bude doprava v LJP vedena již v definitivní podobě dle etapy 3.

Přesný termín uzavírky bude uveden v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a žádosti o rozhodnutí o uzavírci.

7.7 Fáze 7 – samotná etapa 3

Během samotné etapy 3 bude probíhat kompletní modernizace pravé poloviny jízdního pásu ve směru staničení (tj. směr na Brno). Provoz bude veden v režimu 2+2 v levém jízdním pásu. Oddělení protisměrných jízdních pruhů bude dočasným svodidlem. Minimální šířky jízdních pruhů budou 3,15 m + 2,50 m / 2,50 m + 3,15 m.

V MÚK Ostrovačice bude ve směru na Prahu připojení provedeno bez připojovacího pruhu, tj. na STOP. Důvodem je nedostačující šířka na stávajícím mostě k vytvoření připojovacího pruhu. Během této etapy dojde k uzavření nájezdu v MÚK Ostrovačice vpravo (ve směru na Brno). Objízdná trasa (viz kap. 7.8) bude využívána během celé etapy 3. V MÚK Kývalka bude ve směru na Prahu zřízen provizorní připojovací pruh celkové délky 130 m (90 m + 40 m zařazovací klín). Vzhledem ke zkrácenému připojovacímu pruhu a úhlu připojení nájezdové větve ve směru na Prahu bude na této větvi snížena rychlost na 60 km/h.

Pro levé pruhy bude omezení pro vozidla širší než 2,2 m. Rychlost bude v celém úseku snížena na 80 km/hod, na přejezdu v SDP bude rychlost snížena na 60 km/hod. Podélné uzávěry budou provedeny dočasným svodidlem, v místech bez dočasného svodidla směrovacími deskami Z4 s rozestupem po 18 m. Příčné uzávěry budou provedeny 10 směrovacími deskami Z4 na 100 m doplněnými o výstražná světla typu 1. Celková etapa 3 je zakreslena v přílohách 3.1, 3.2 a 3.3.

Předpokládaný termín realizace této fáze (samotná etapa 3) je od 21.3.2016. Přesný termín uzavírky bude uveden v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a žádosti o rozhodnutí o uzavírci.

7.8 Uzavření nájezdu v Exitu 178 vpravo (ve směru na Brno)

Po dobu etapy 3 bude uzavřen nájezd v MÚK 178 Ostrovačice vpravo (ve směru na Brno). Objízdná trasa bude vedena a značena po sil. II/386 do Ostrovačic a dále po sil. II/602 a I/23 do nájezdu v MÚK Kývalka (Exit 182). Uzavření bude provedeno dle výkresu D/39.4 dle ŘSD ČR. Uzavření nájezdu a značení objízdné trasy je patrné z přílohy 3.4.

8 OPERATIVNÍ UZAVÍRKY

Související operativní uzavírky při osazování a demontáži přenosného SDZ a provádění přechodného VDZ musí být provedeny dle Příkazu ředitele provozního úseku ŘSD č. 1/2009 „Označování pracovních míst na dálnicích, rychlostních silnicích a ostatních směrově rozdělených silnicích I. třídy“ vč. doplňků a příloh. **Dopravní značení při operativních uzavírkách bude osazeno dle schválených schémat v příloze 1 tohoto Příkazu ŘPÚ č. 1/2009 s přihlédnutím k aktuálně platným schématům D/23-n a D/24-n (viz příloha 2.1).**

9 PŘEDBĚŽNÉ PROJEDNÁNÍ

Dopravní opatření bylo projednáno na uzavírkové komisi konané dne 3.2.2016 na GŘ ŘSD ČR.

10 OCHRANNÁ PÁSMO

Stavba se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a komunikací. Přeložky sítí obdobně jako komunikační úpravy budou definovat nová ochranná pásma.

11 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTÍCH

11.1 BOZP obecně

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

Některé základní právní předpisy:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).
- Nařízení vlády č.591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví

při práci na staveništích.

- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí.
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.
- Zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách.

11.2 Provozní směrnice ŘSD

Při realizaci stavby je pro zhotovitele závazná Směrnice GŘ ŘSD ČR Pravidla bezpečnosti práce na dálnicích a silnicích, se kterou musí být prokazatelně seznámeni všichni zaměstnanci zhotovitele, kteří budou práce provádět.

Pro všechny osoby a organizace, které se souhlasem ŘSD konají práce na krajnici na směrově rozdělených komunikacích v jeho správě, jsou dále závazné Provozní směrnice ŘSD ČR (viz <http://www.rsd.cz/doc/Technicke-predpisy/PPK-a-dopravni-znacení/prechodne-znacení-provoz-a-udrzba-bozp>).

V současnosti platné Provozní směrnice jsou:

PS 2/14 Práce na krajnici na směrově rozdělených komunikacích za provozu

PS 3/14 Práce v jízdních pruzích a v SDP na směrově rozdělených komunikacích za provozu

PS 4/14 Prohlídky na směrově rozdělených komunikacích za provozu

PS 5/14 Přecházení směrově rozdělených komunikacích za provozu

PS 6/14 Označování vybraných překážek provozu na směrově rozdělených komunikacích

PS 7/14 Označení a vybavení vozidel pro práci na směrově rozdělených komunikacích

PS 8/14 Odhad vzniku a vývoje kolon při pracovních místech na směrově rozdělených komunikacích

PS 9/14 Noční práce na směrově rozdělených komunikacích

11.3 Některé vybrané povinnosti plynoucí z Provozních směrnic

Mezi příčnou uzávěrou a pracovním místem nebo vozidlem má být dodržena **bezpečnostní zóna**. Ta slouží jako ochranný prostor pro náhlý neřízený posun příčné uzávěry (výstražného vozíku a případně tažného vozidla) v případě nárazu jiného vozidla. Proto v bezpečnostní zóně nelze provádět žádné práce, skladovat zde materiál nebo parkovat vozidla s pracovníky.

Pokud tvoří příčnou uzávěru pouze výstražný vozík nebo výstražný vozík připojený k vozidlu s hmotností menší než 7,5 t, má bezpečnostní zóna délku 100 m. Při připojení výstražného vozíku k ochrannému vozidlu

s hmotností nejméně 7,5 t může být bezpečnostní zóna zkrácena na 50 m.

Vozidla, která tvoří součást označení pracovního místa nebo konají práci za provozu mimo označené pracovní místo, musí být vybavena a označena dle tabulky 1-5 PS 7/14.

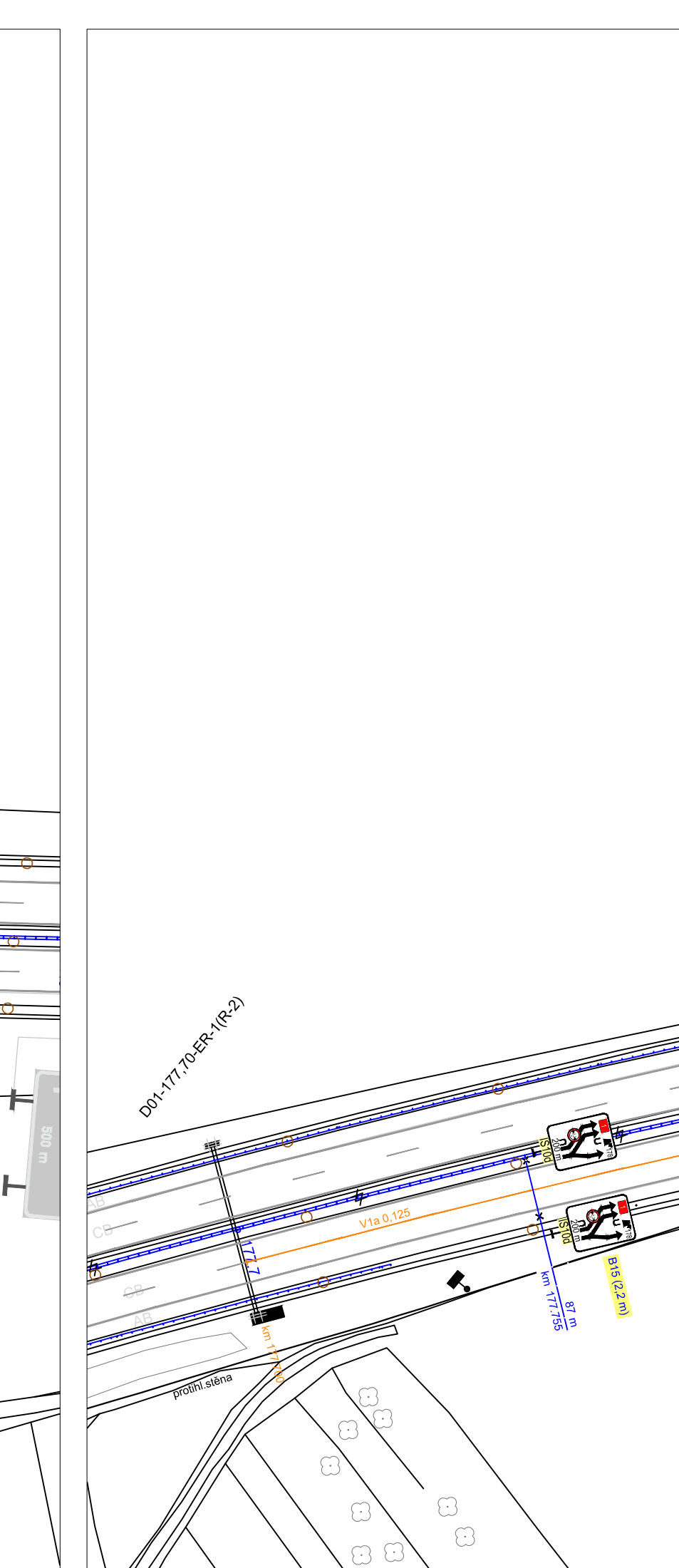
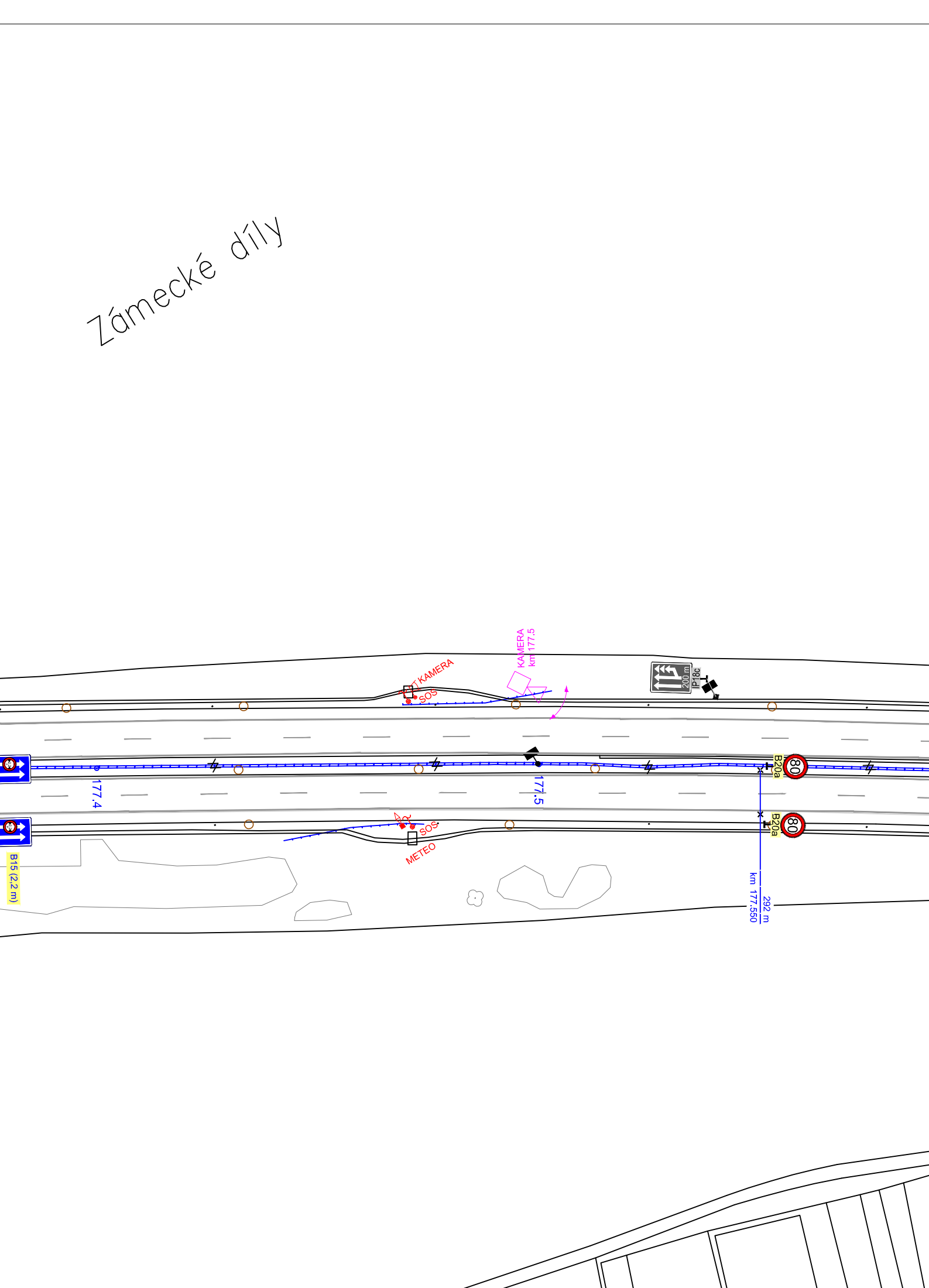
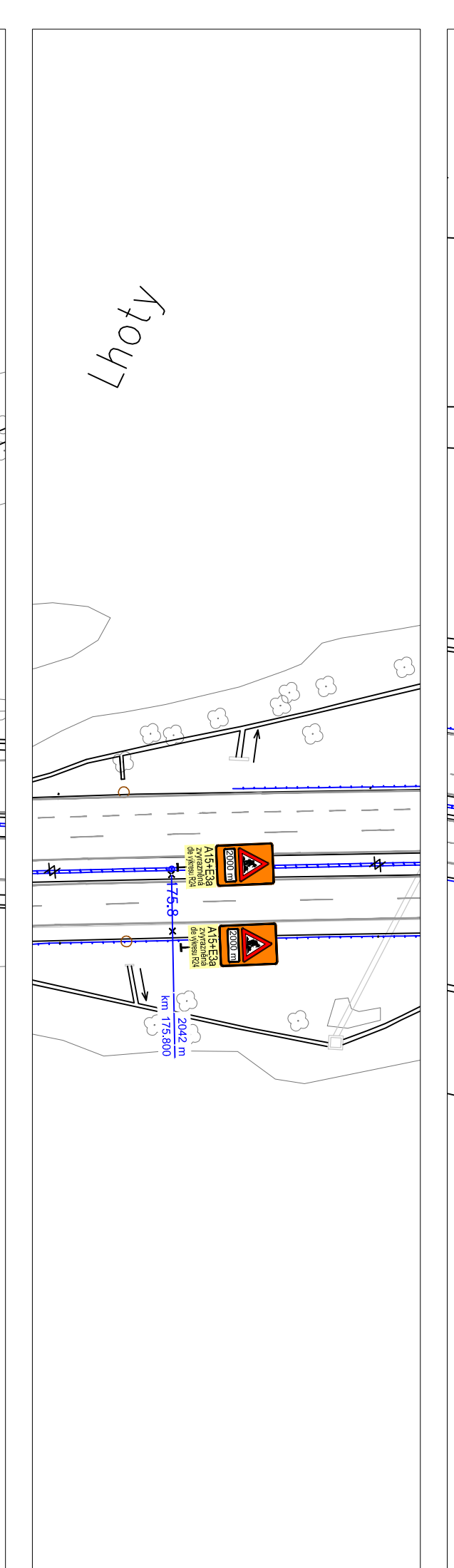
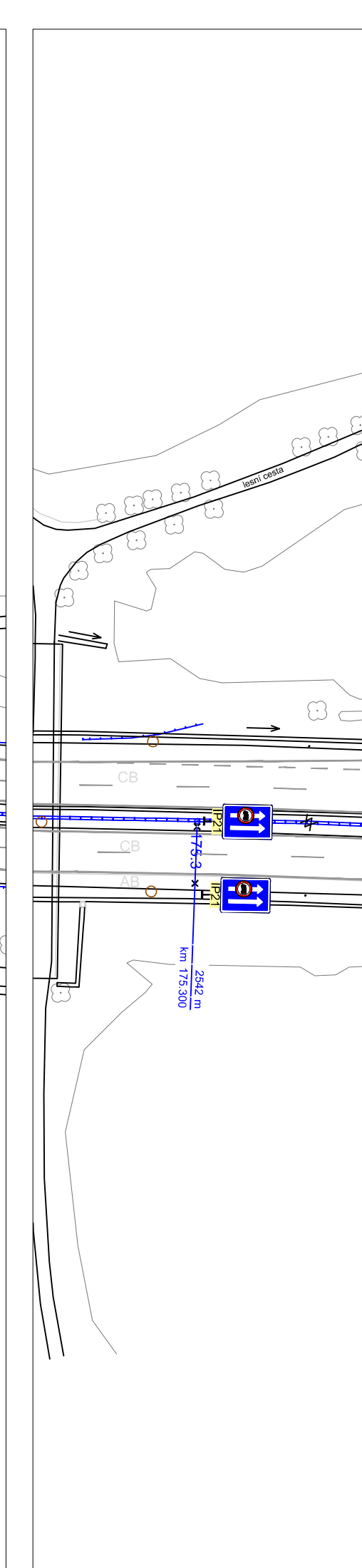
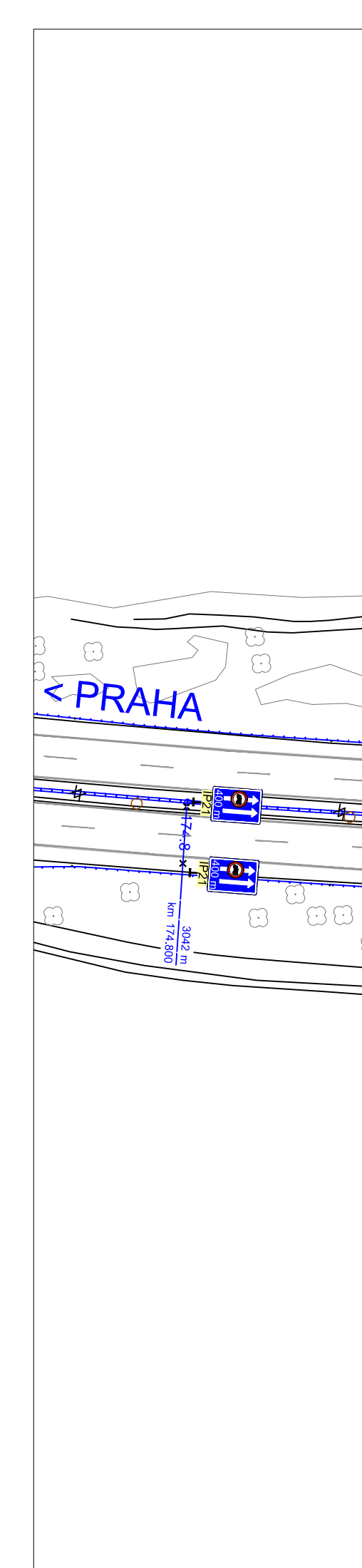
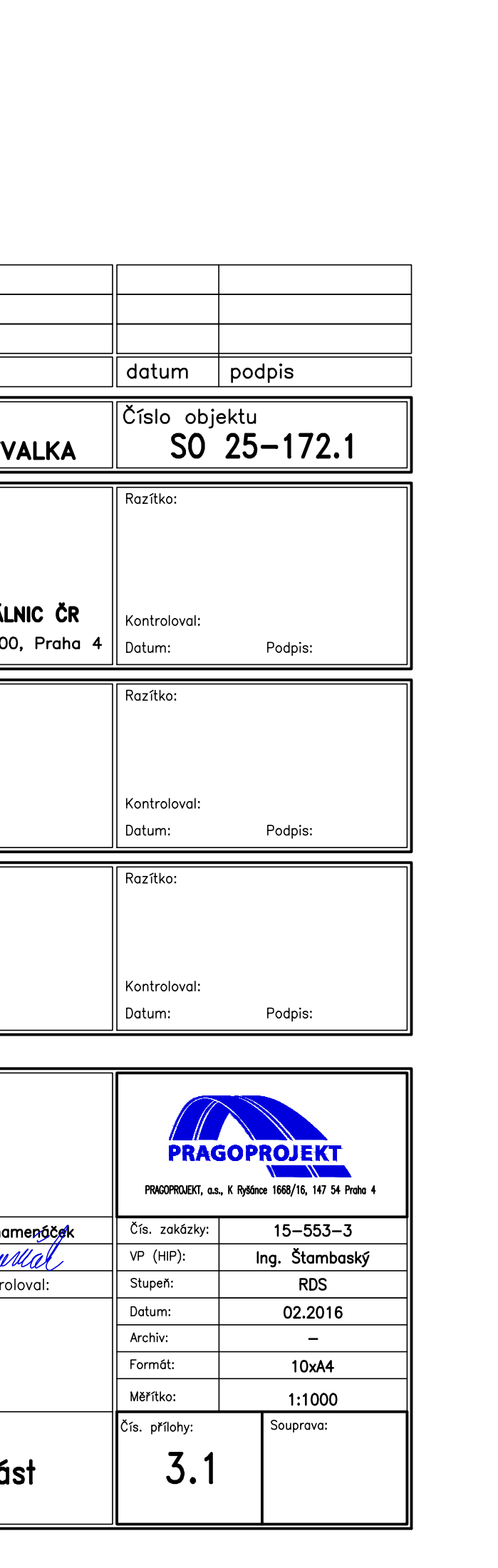
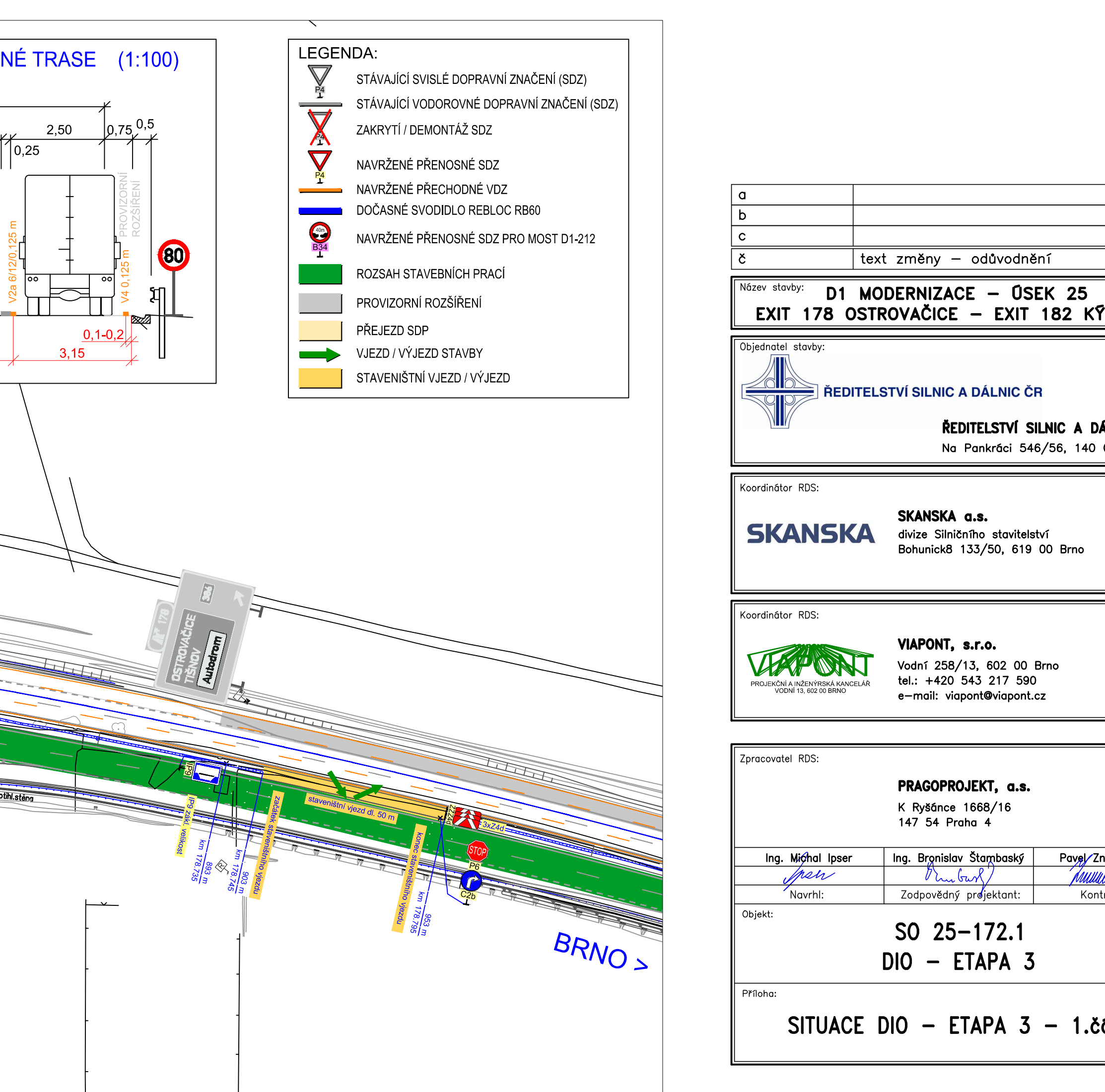
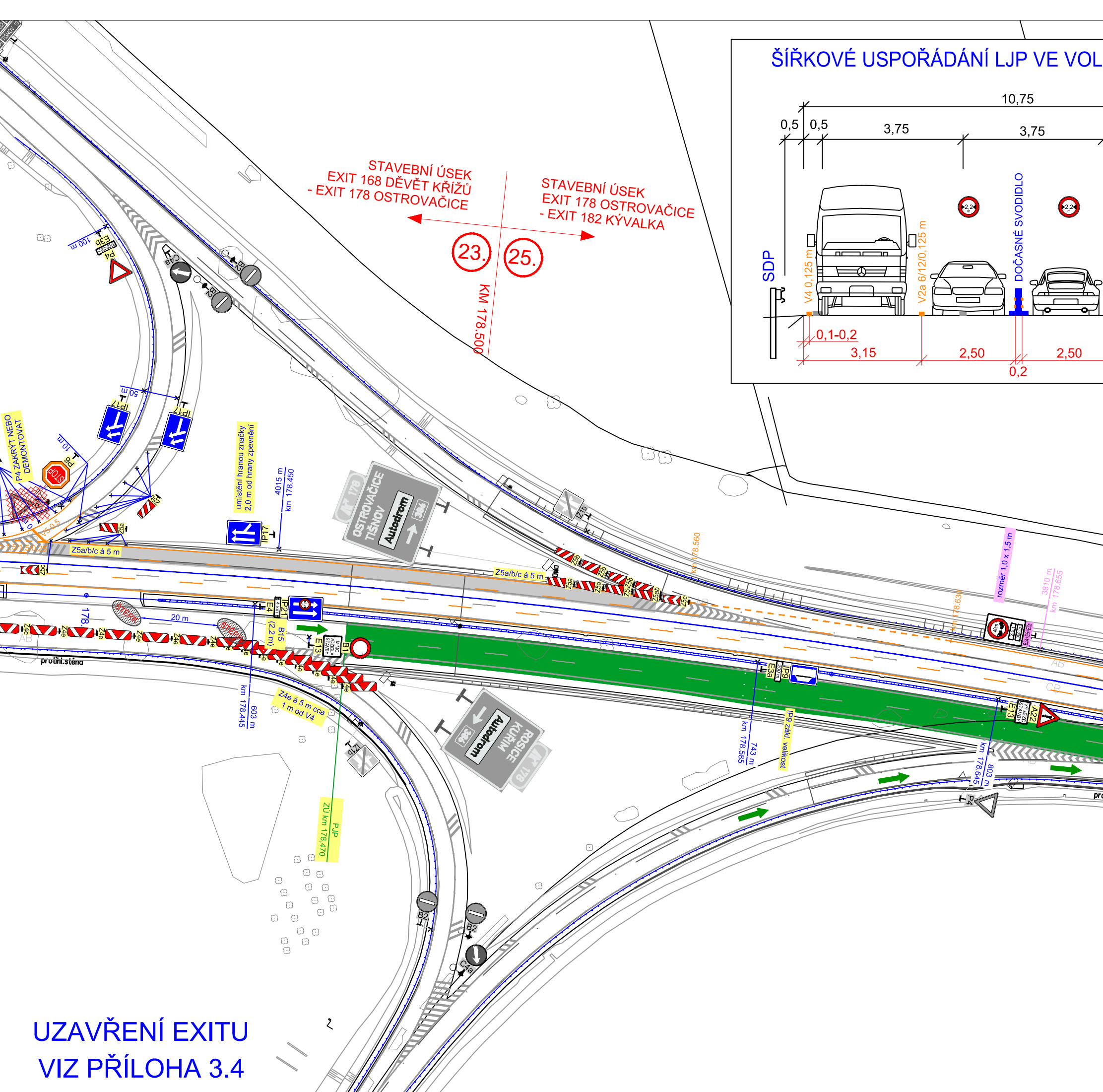
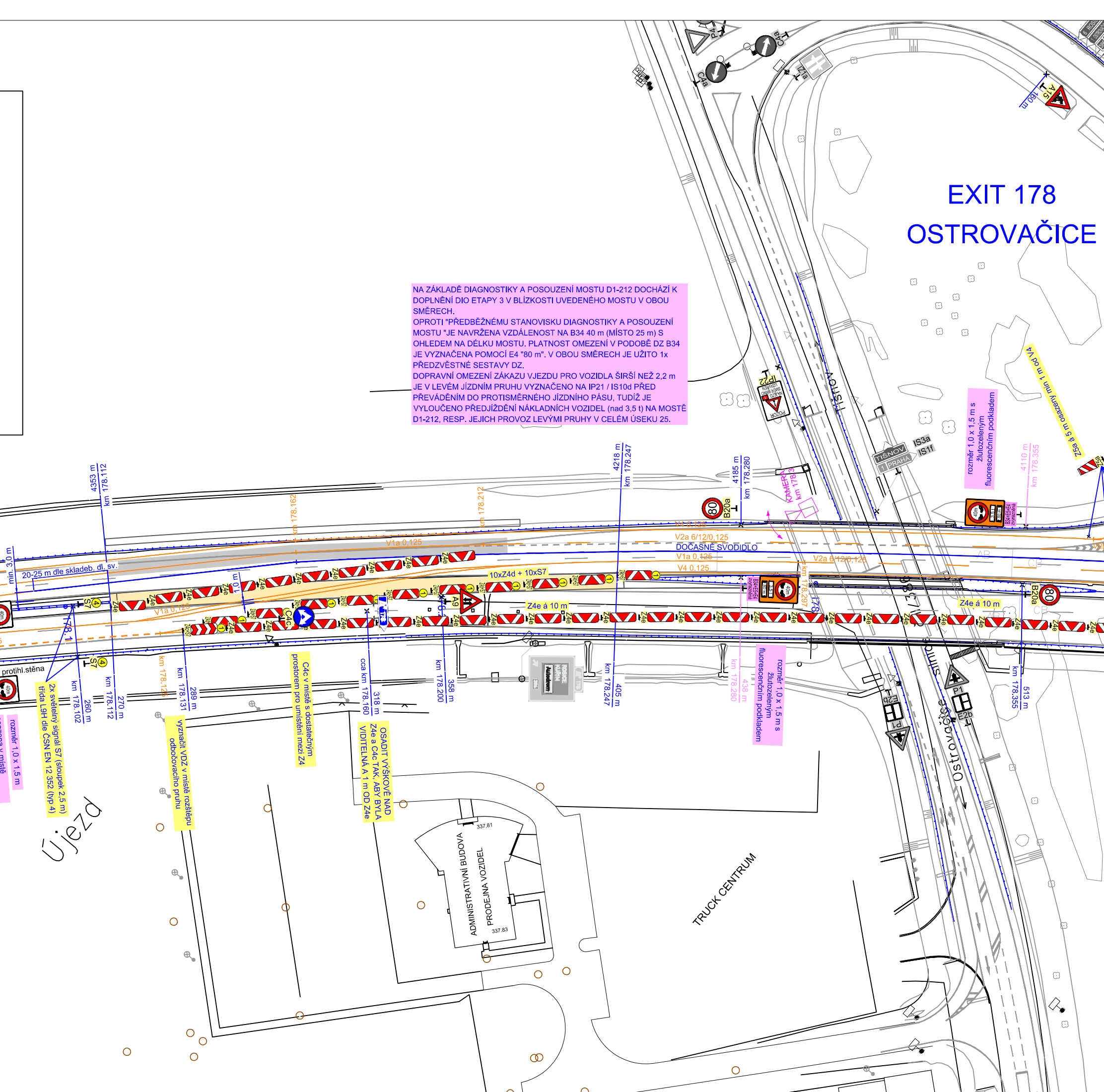
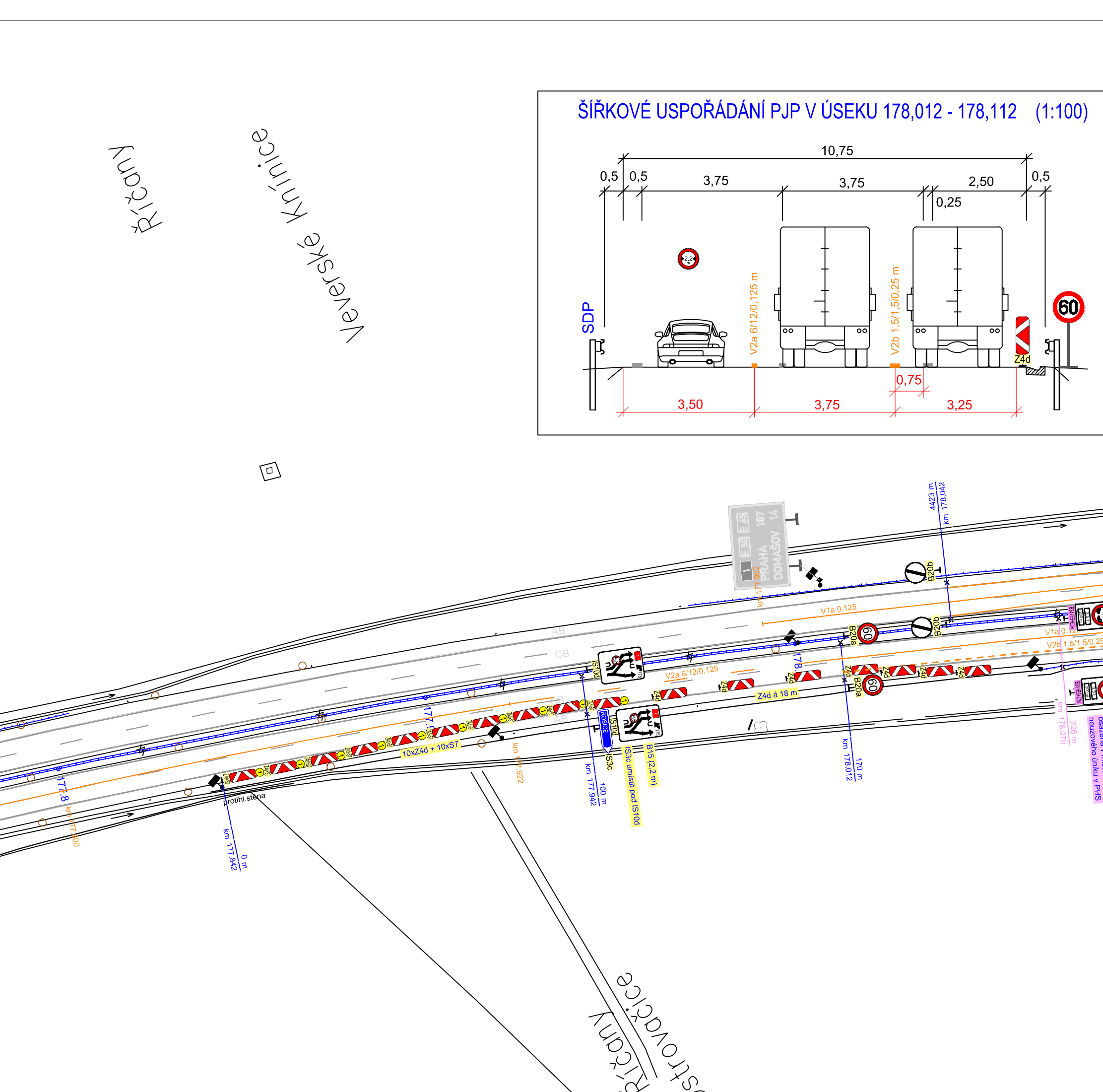
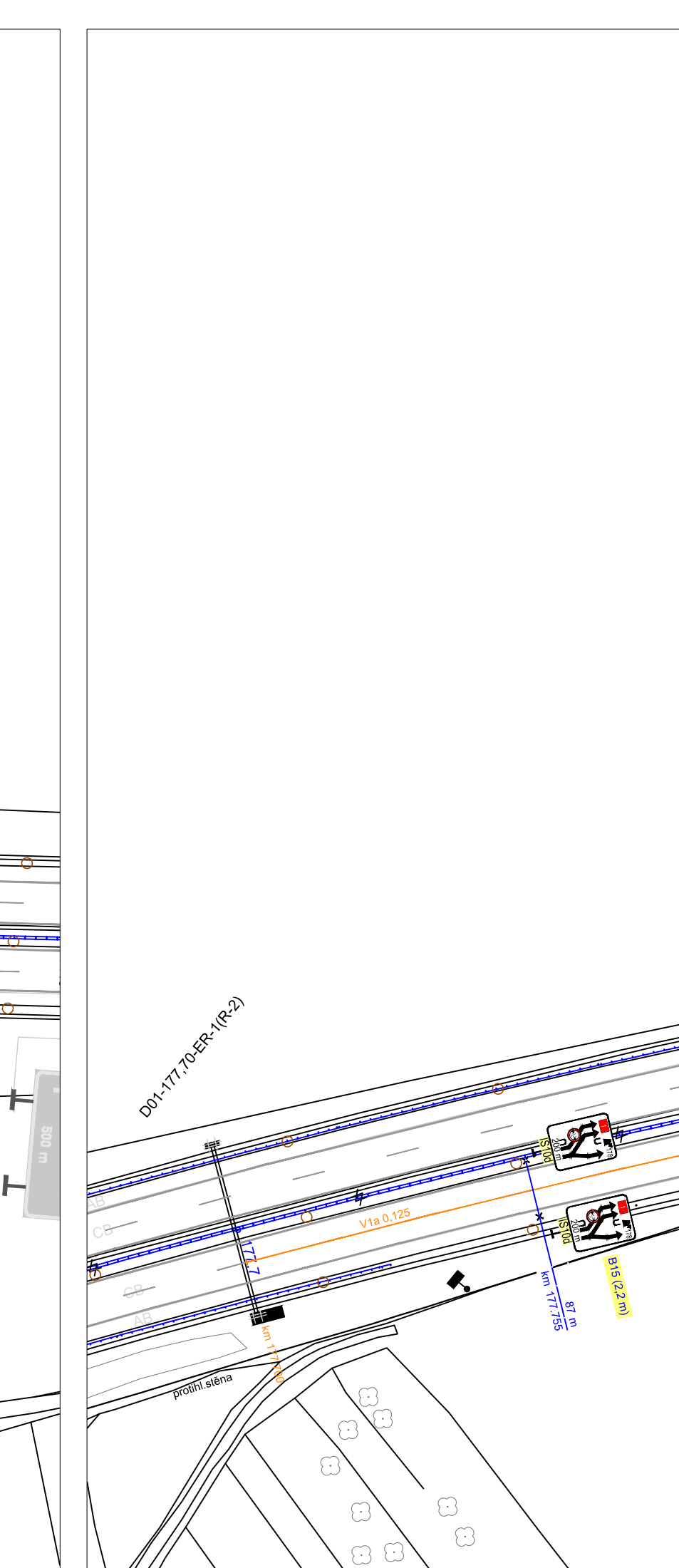
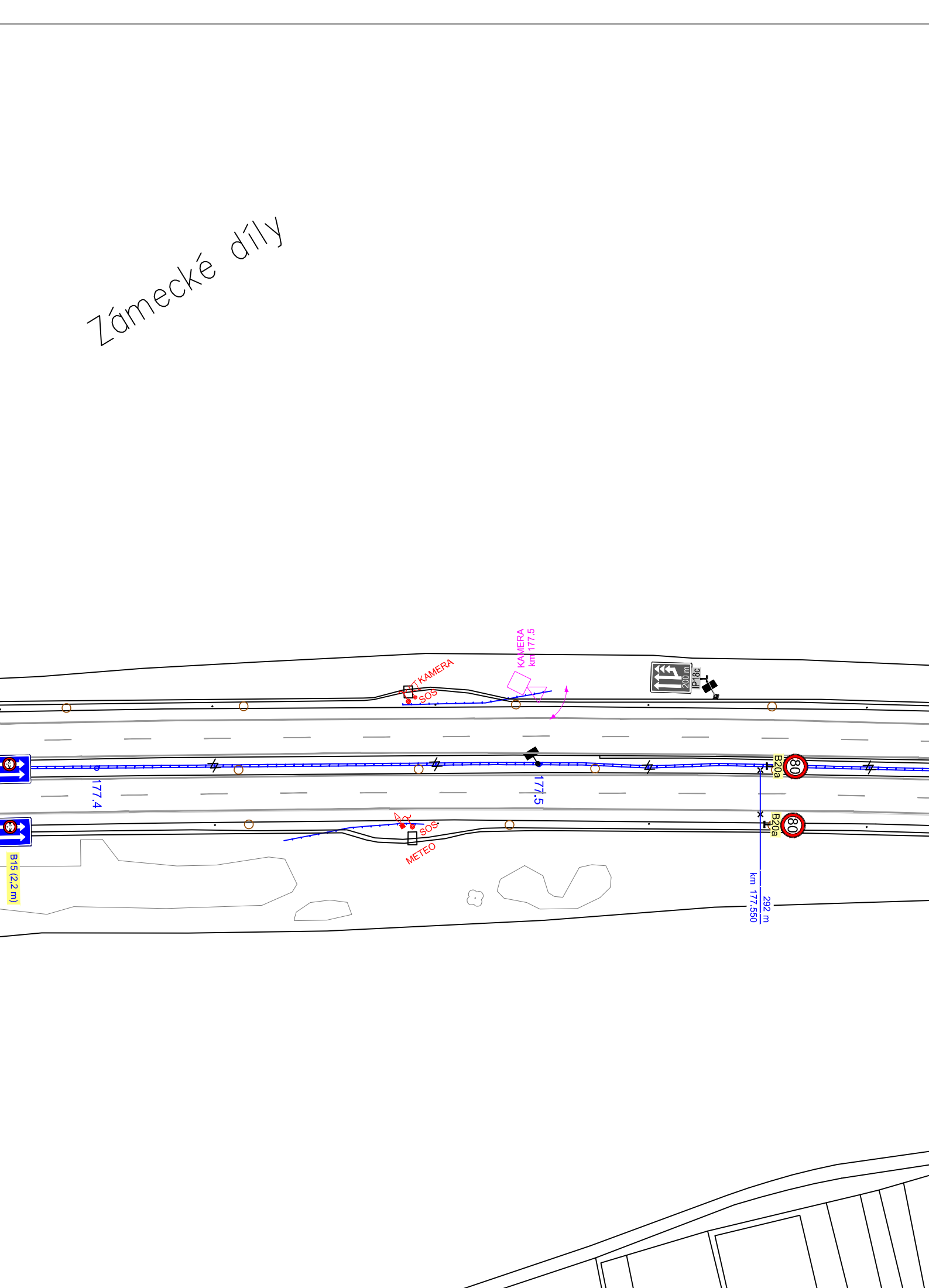
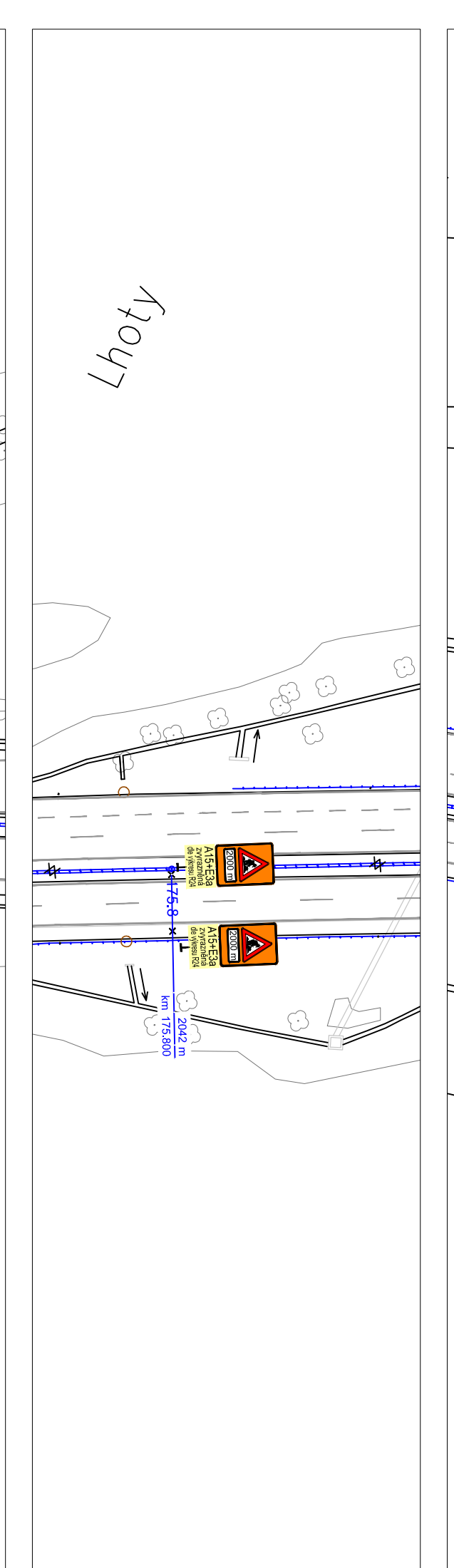
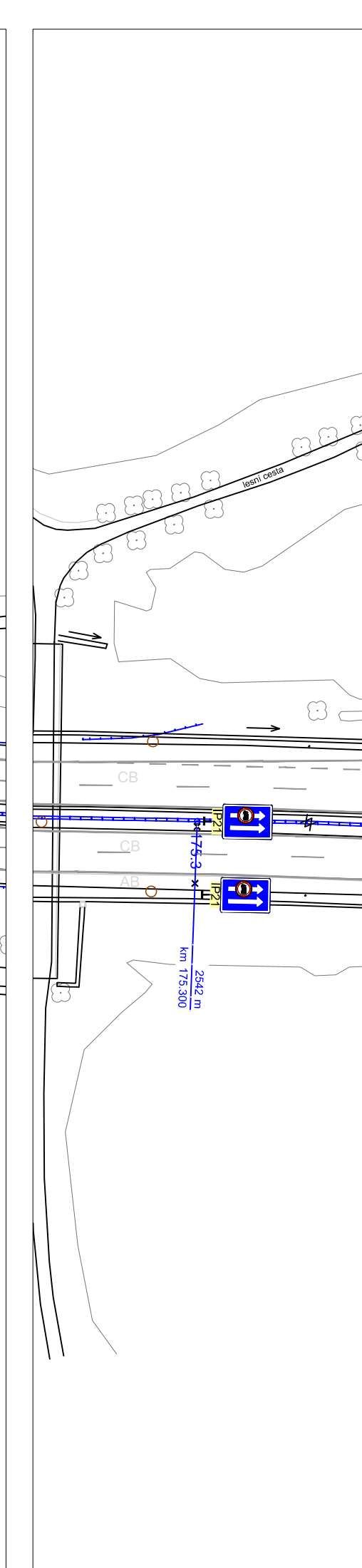
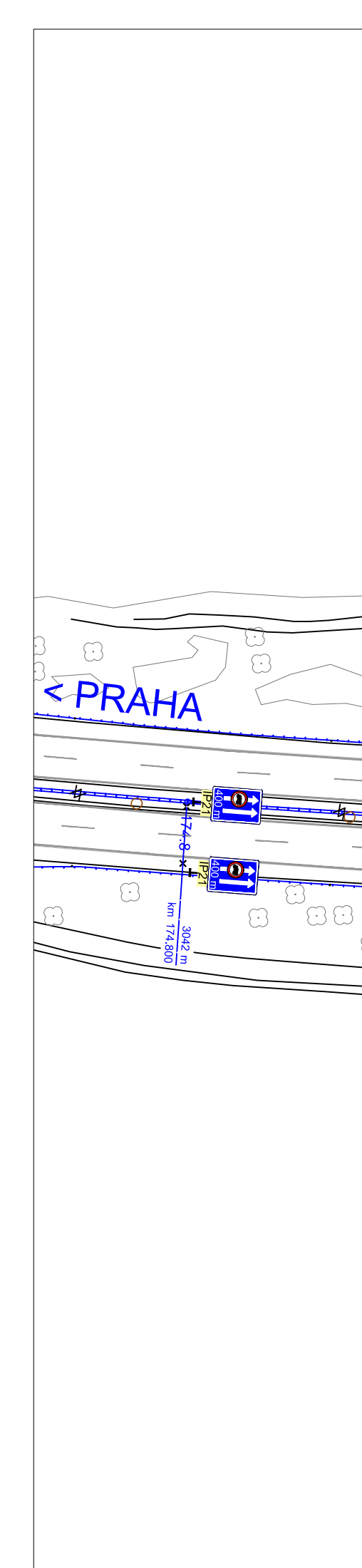
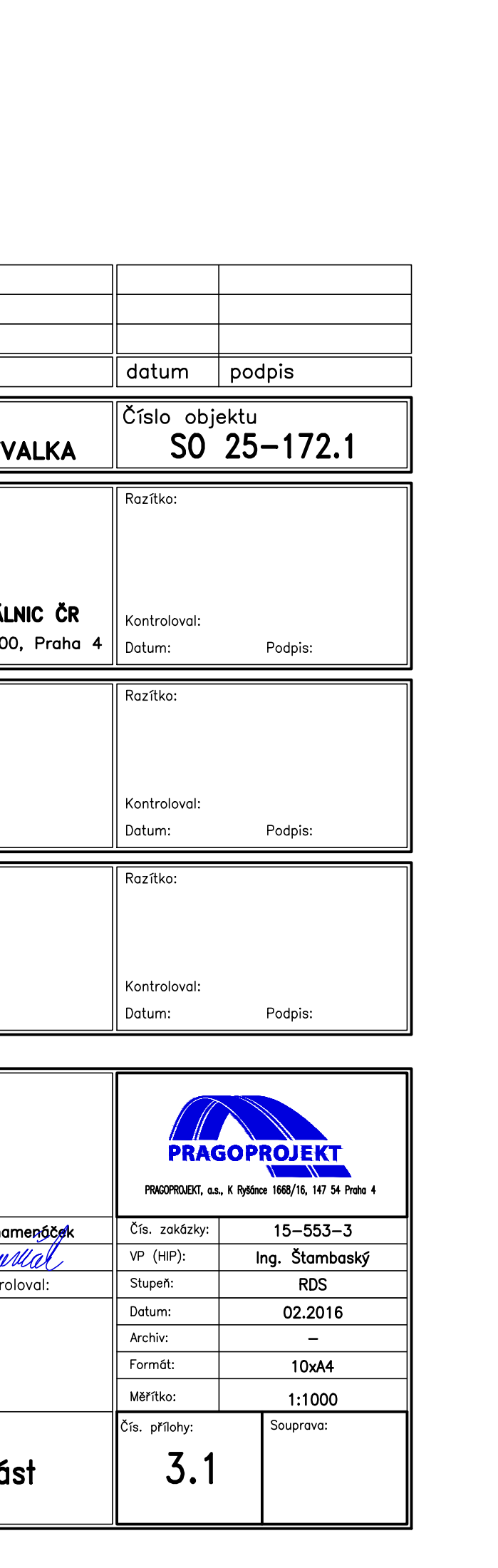
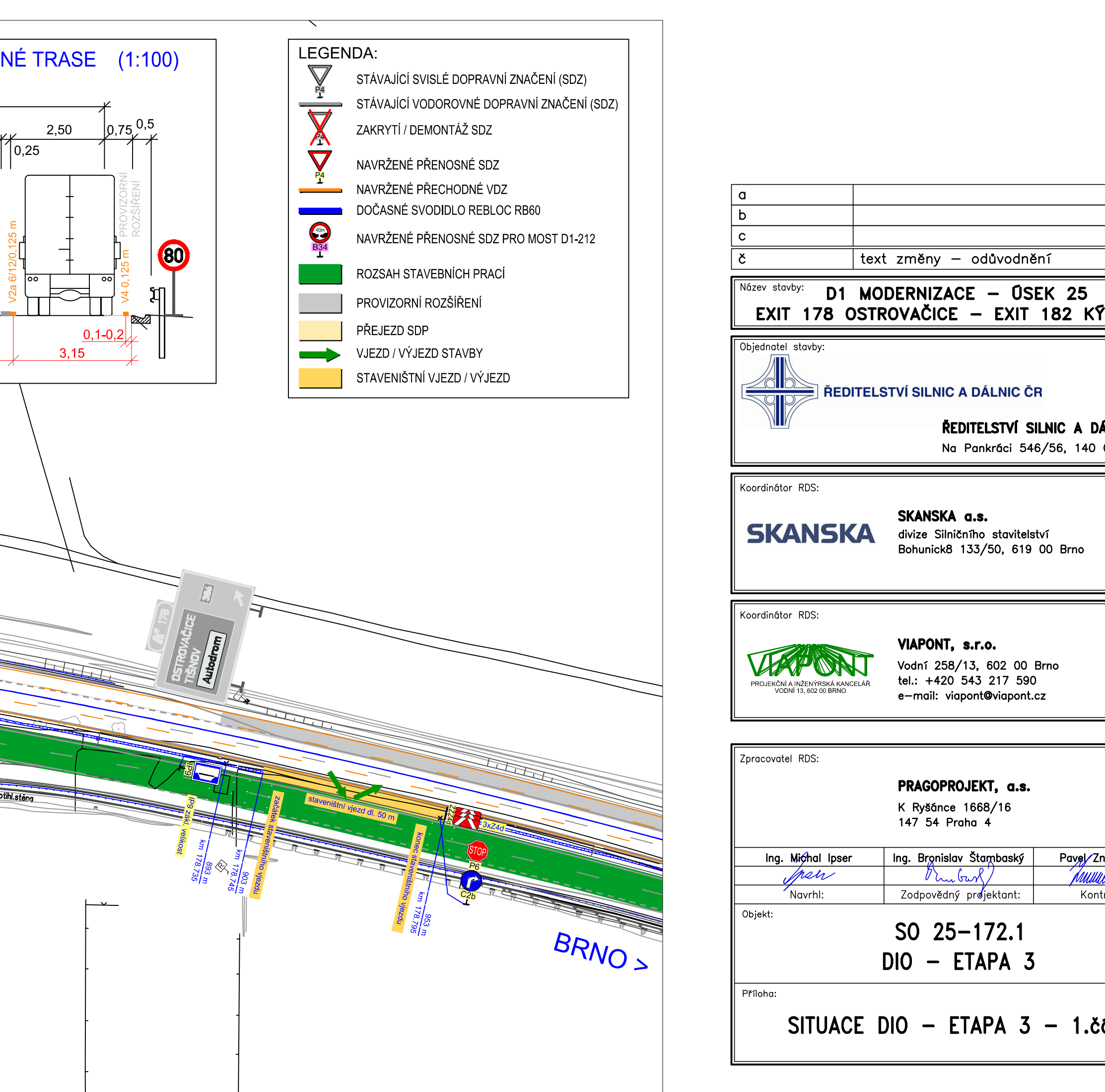
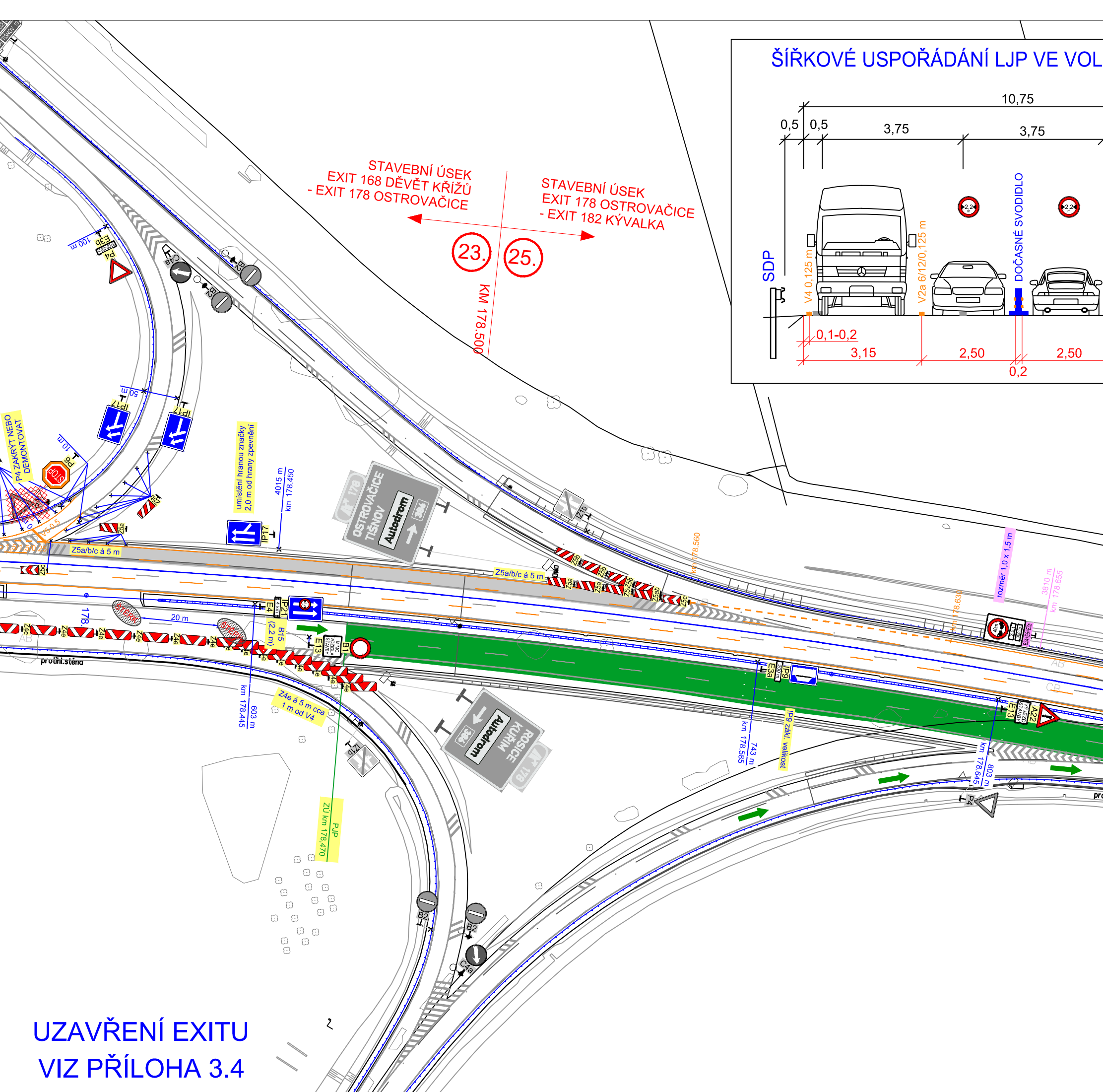
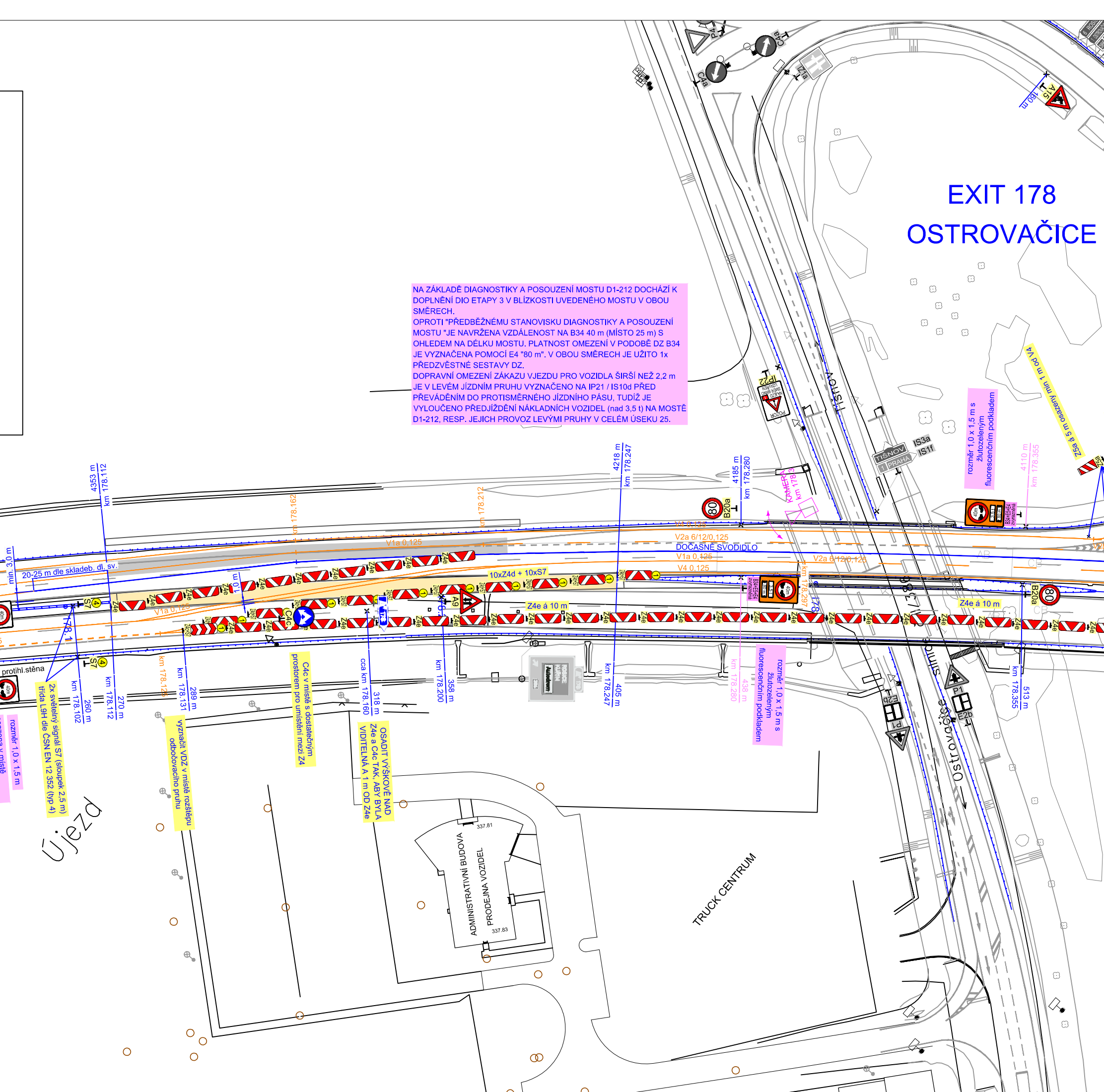
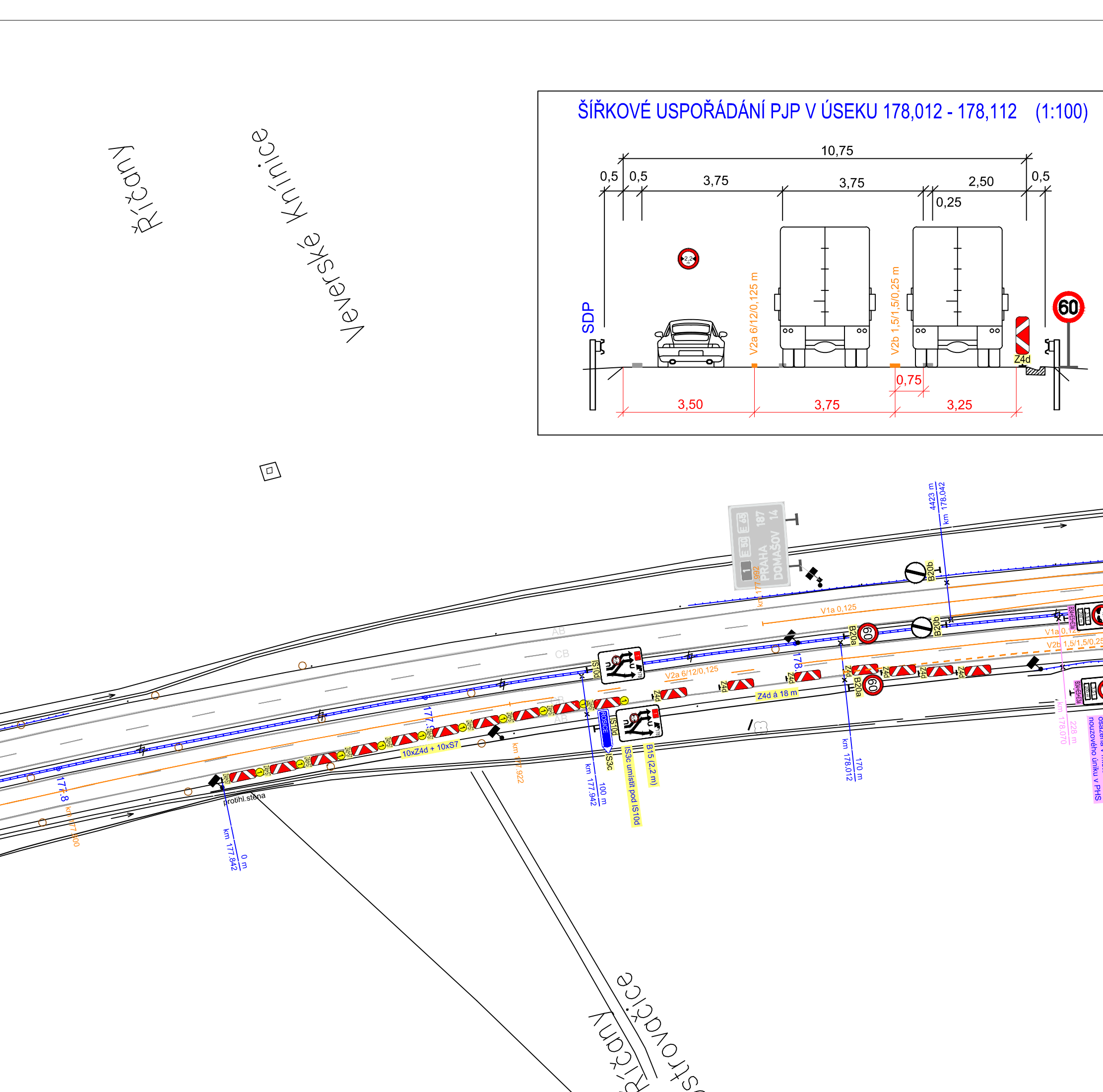
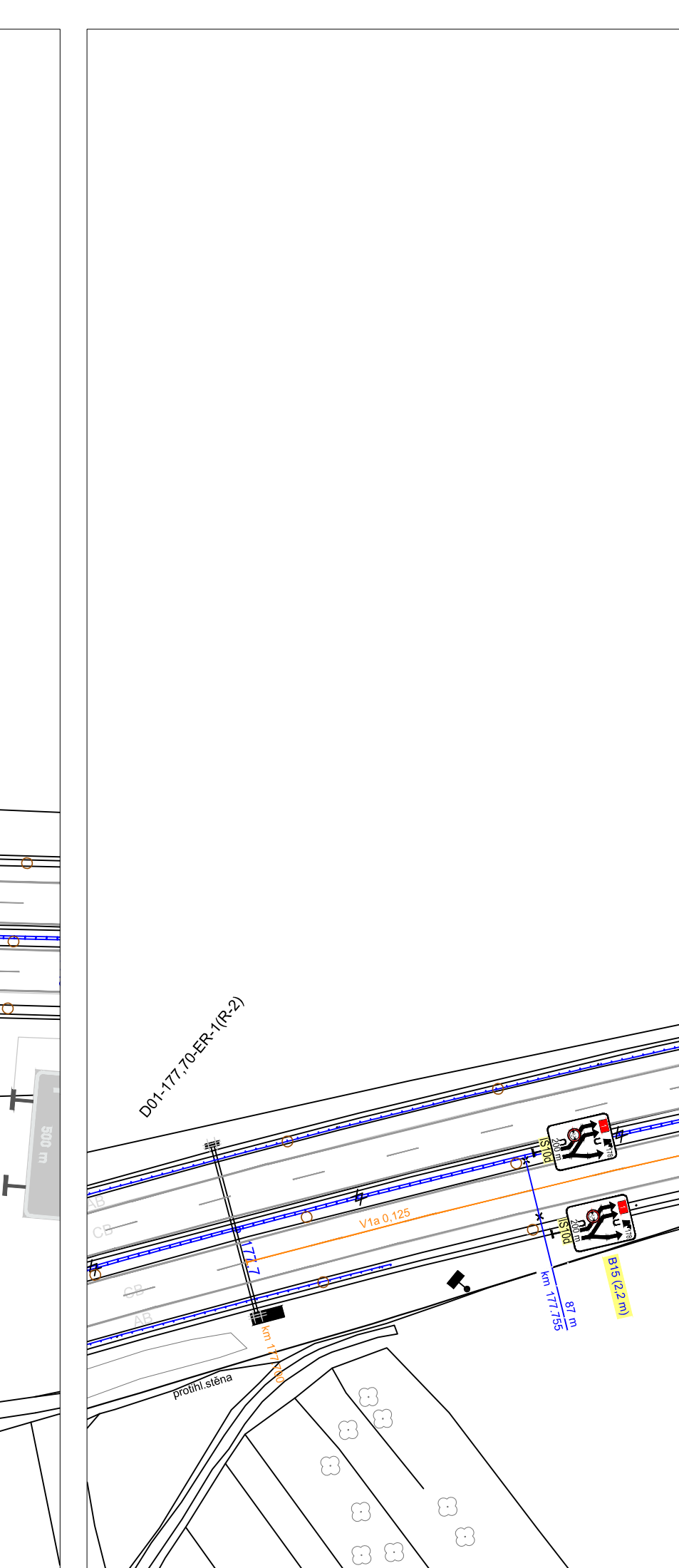
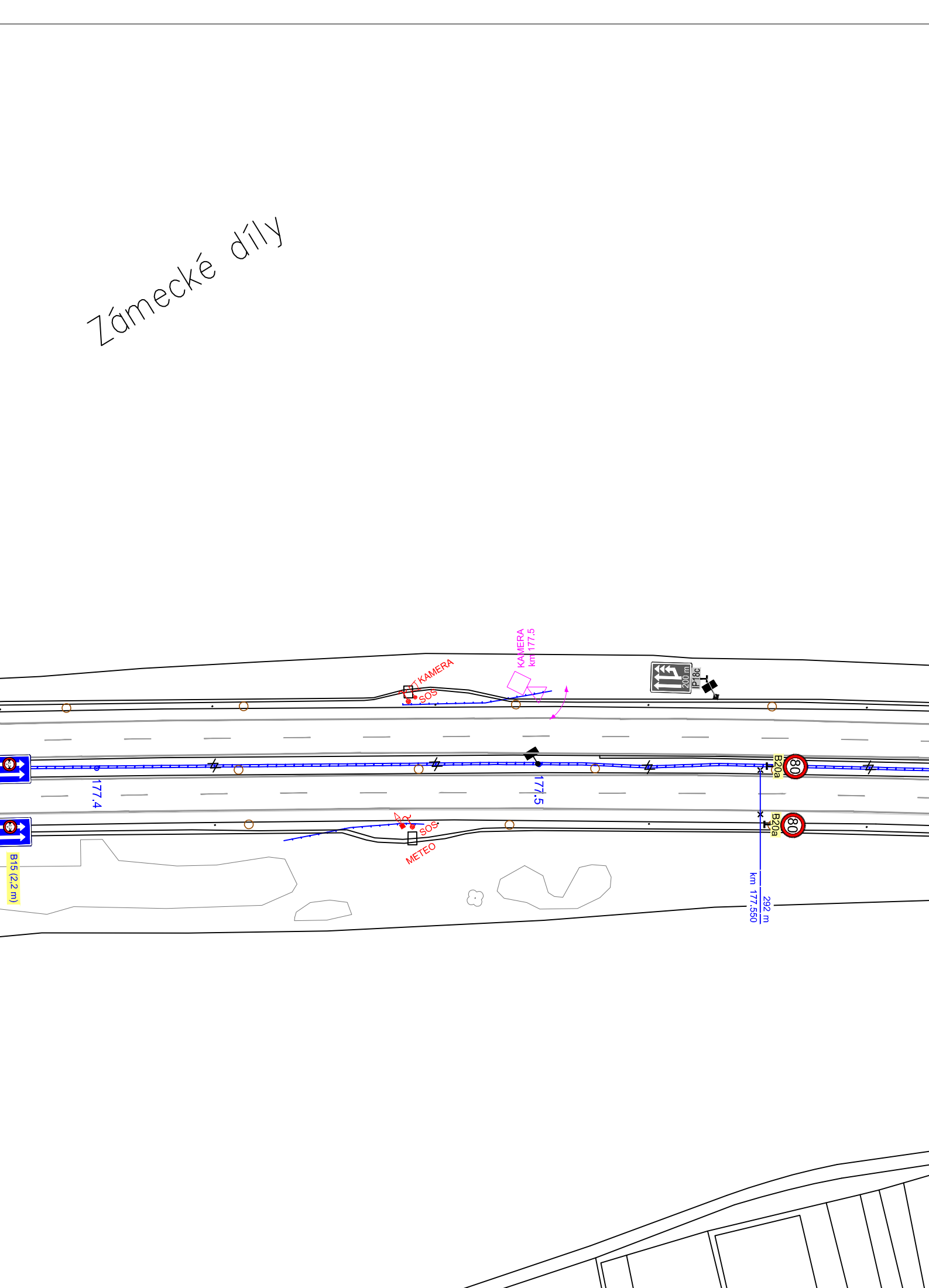
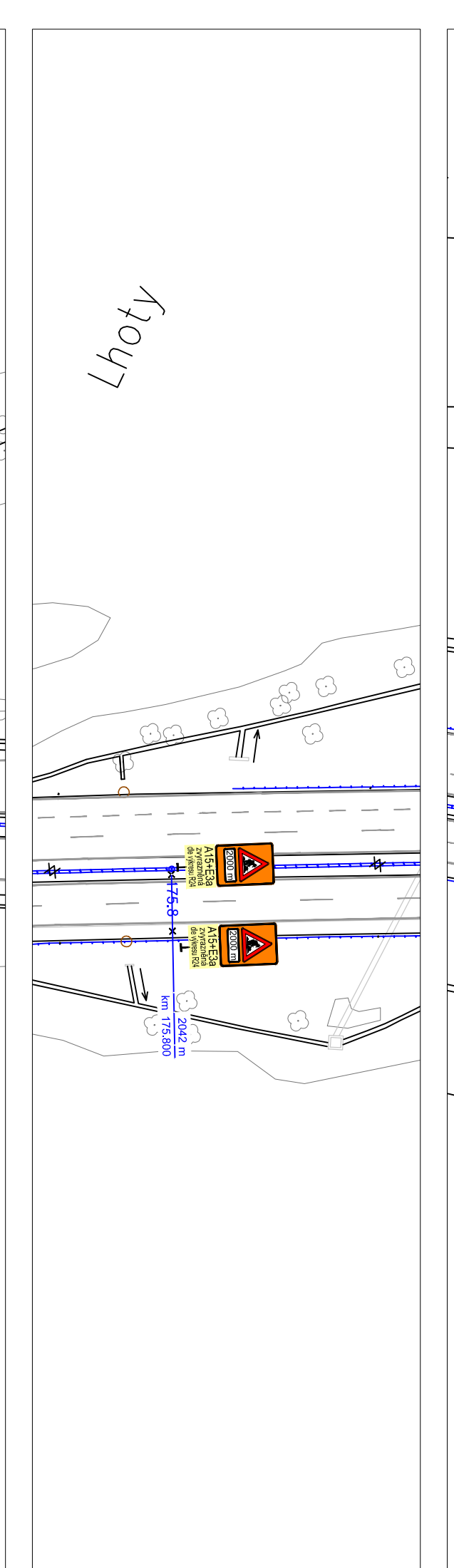
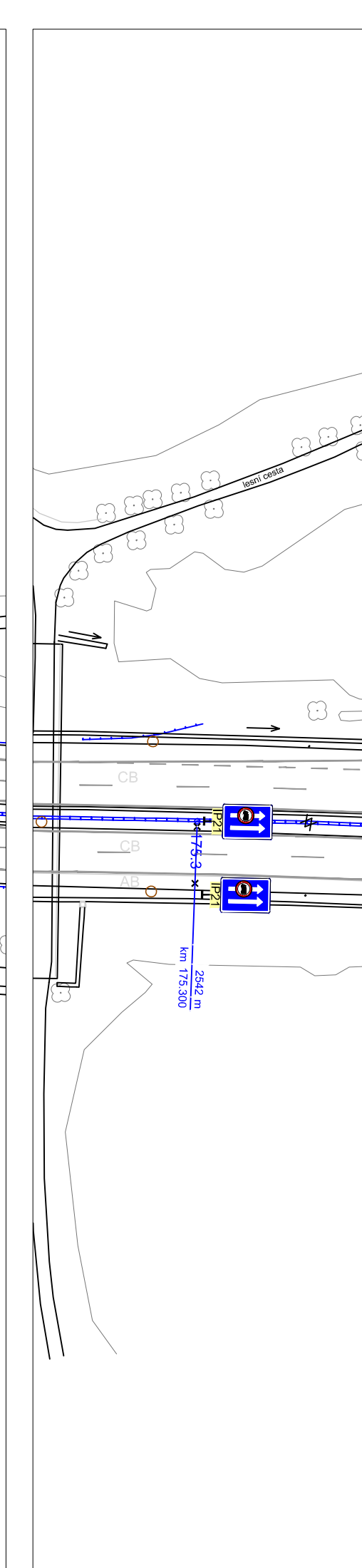
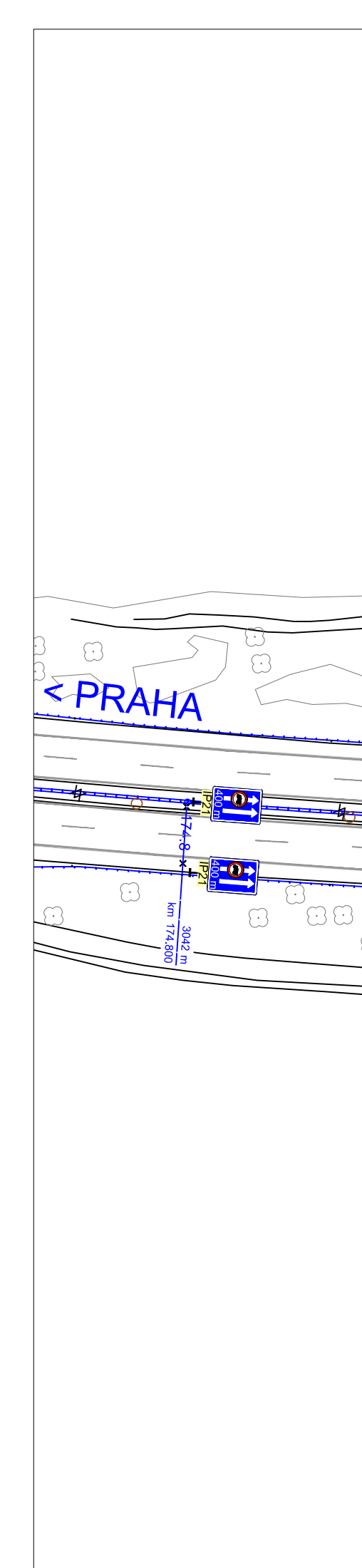
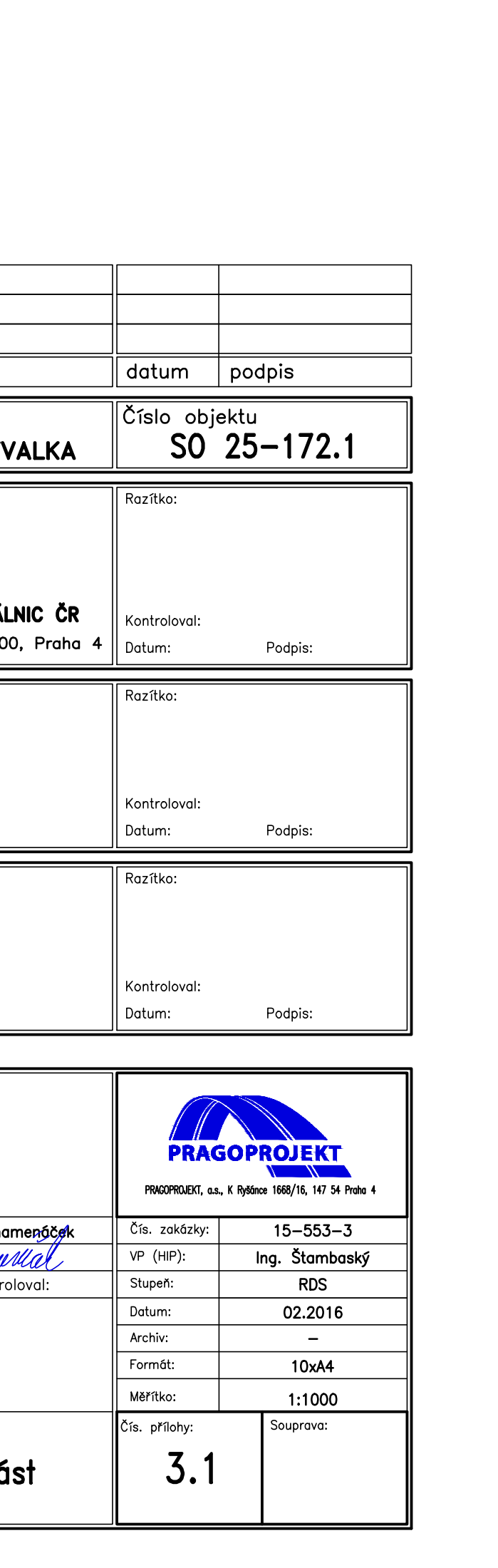
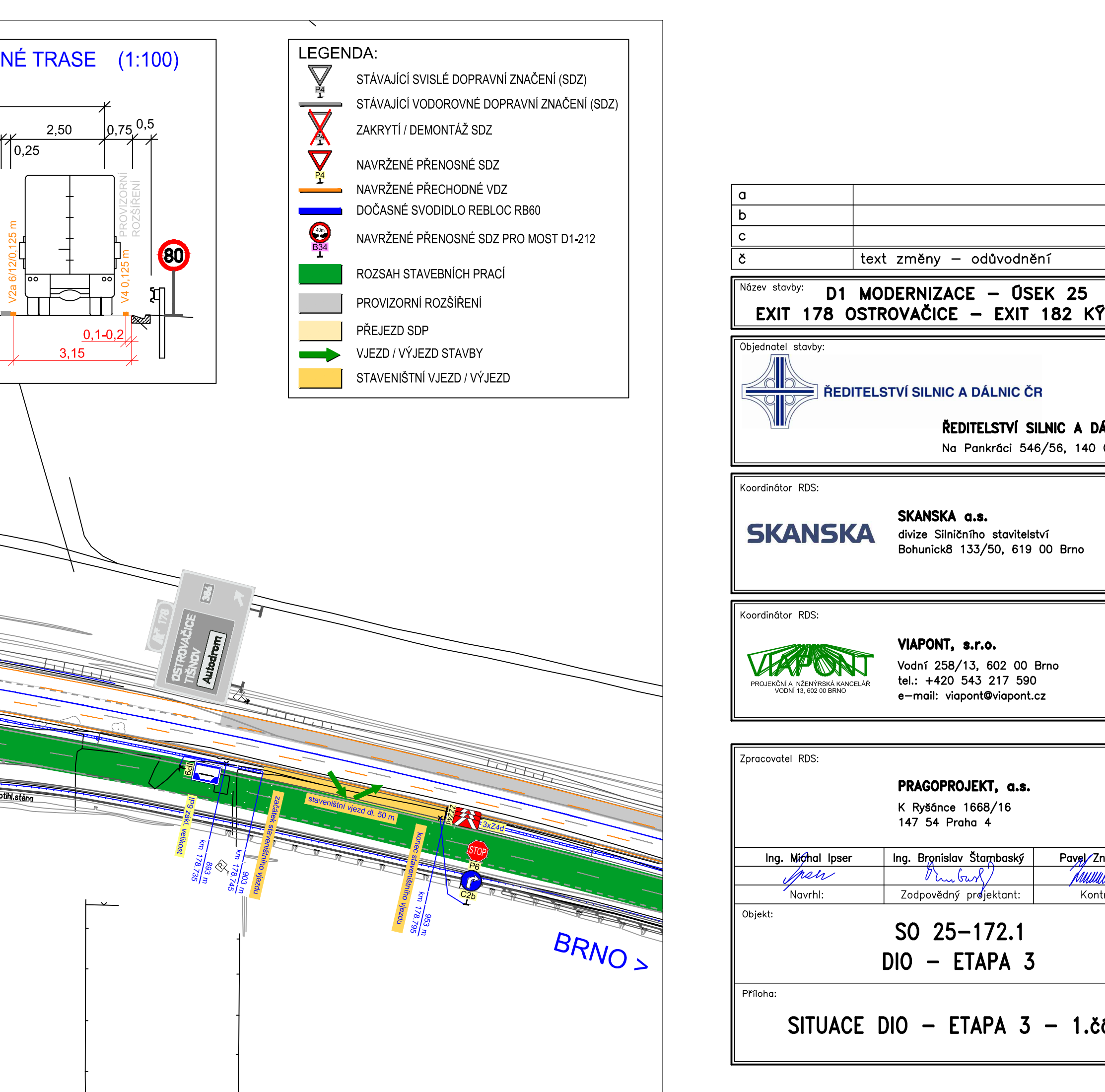
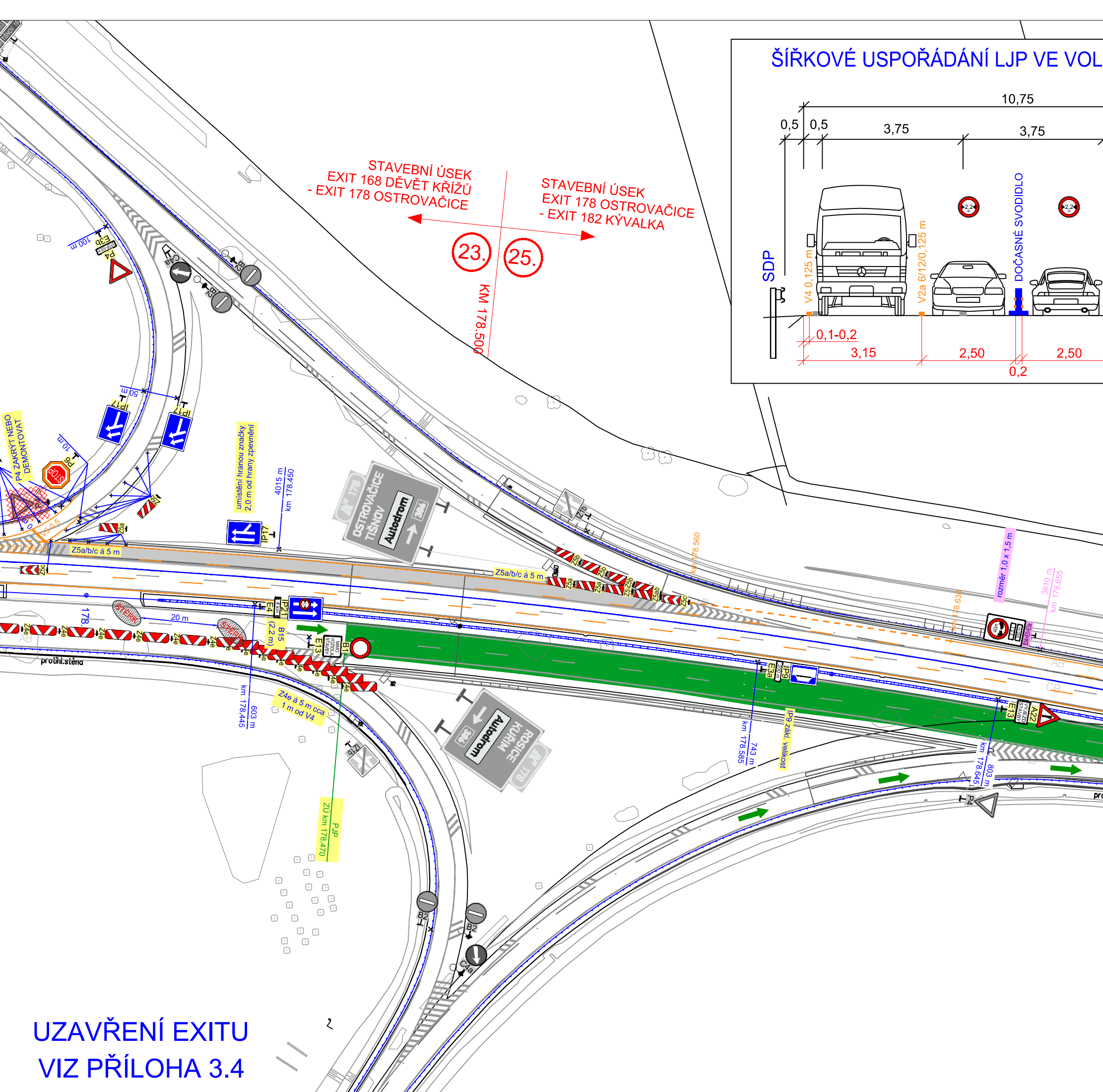
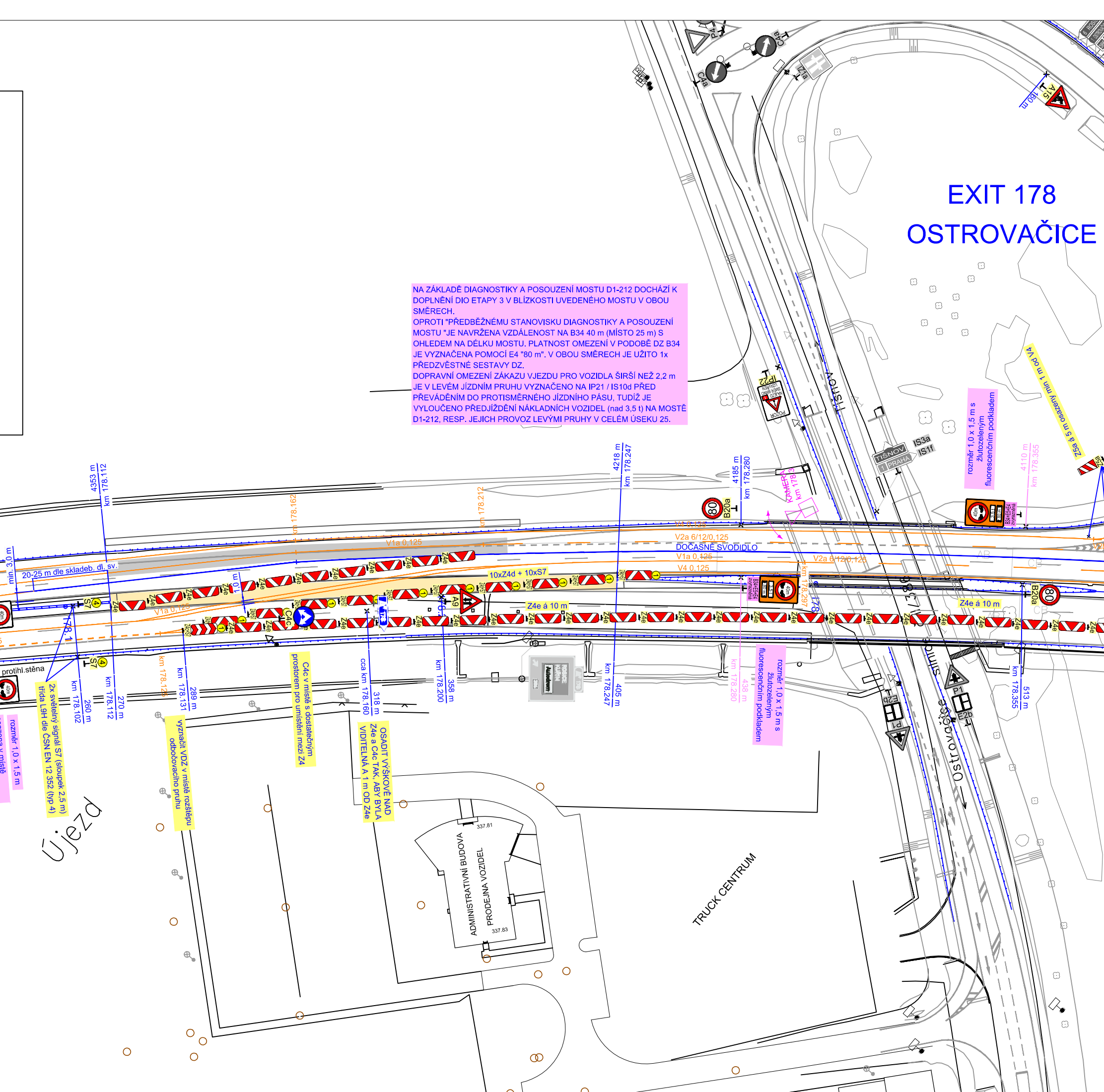
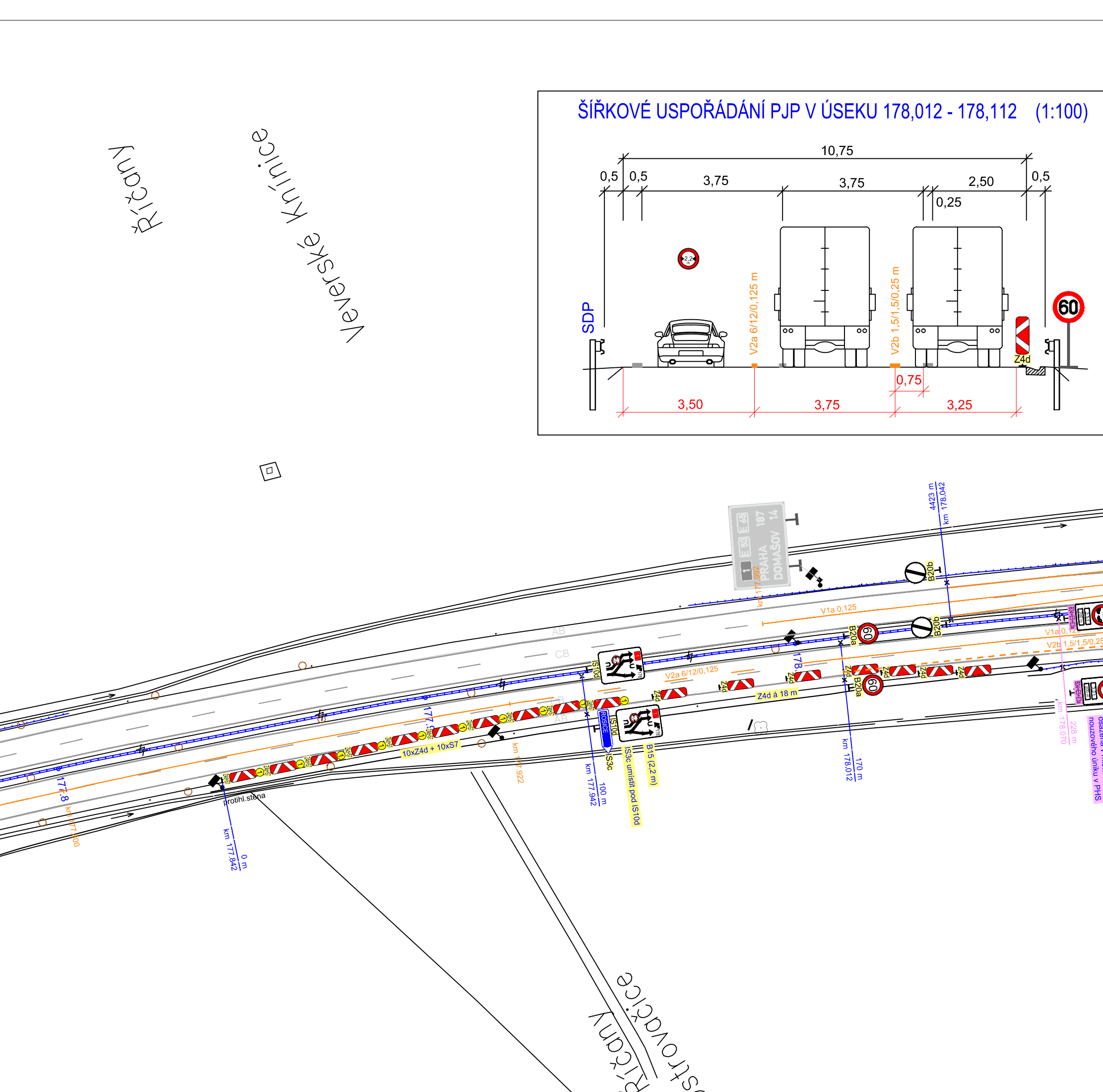
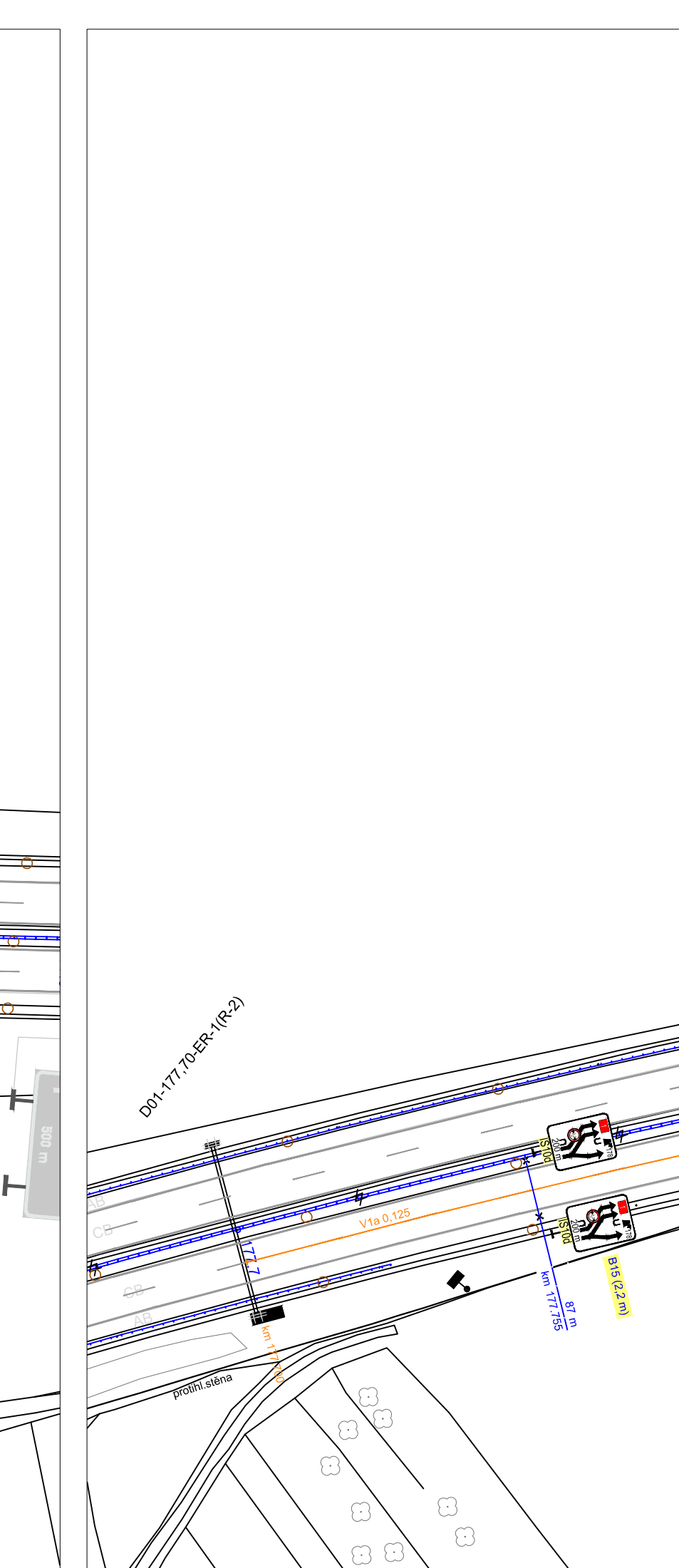
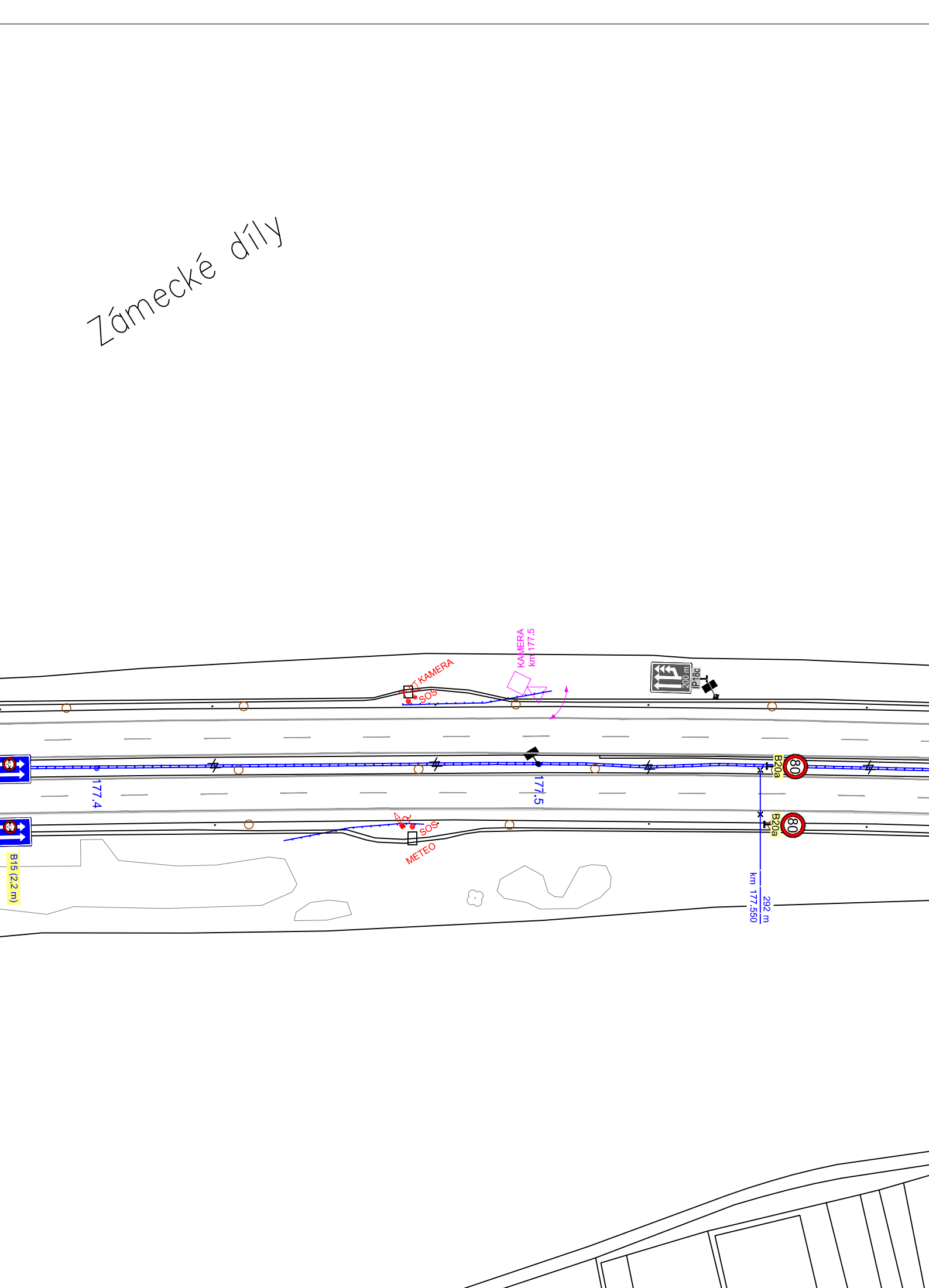
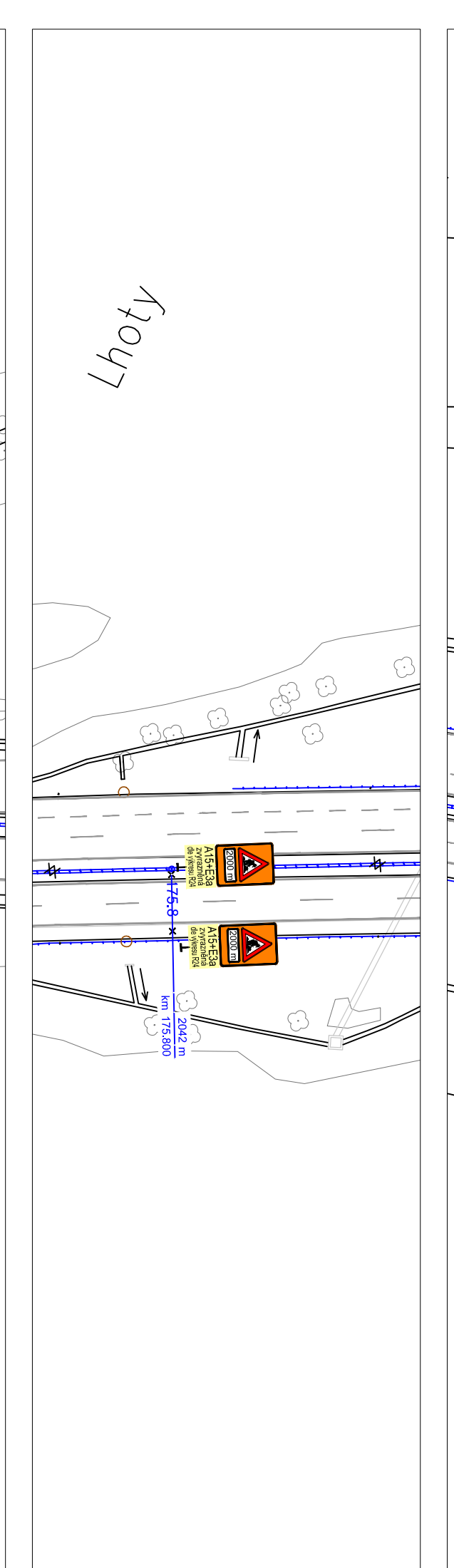
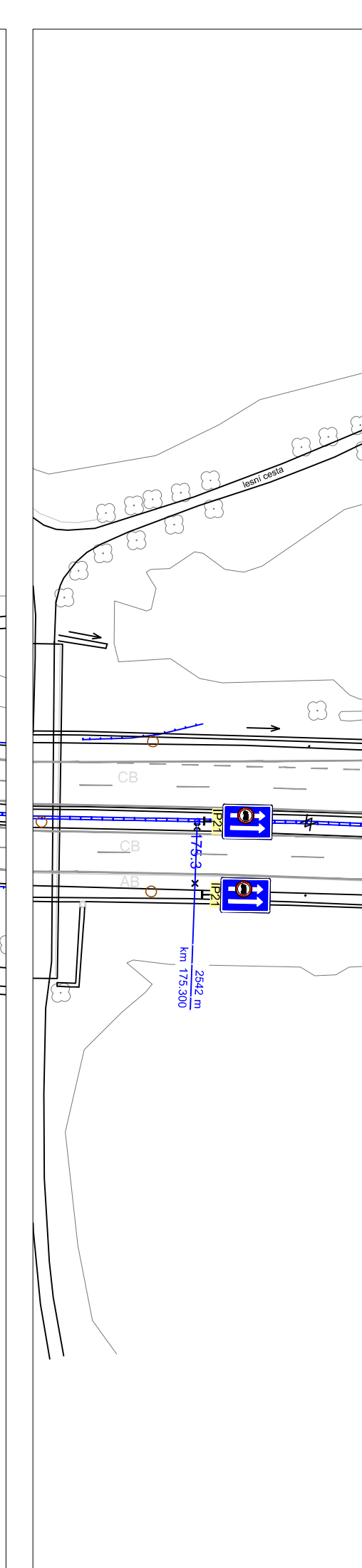
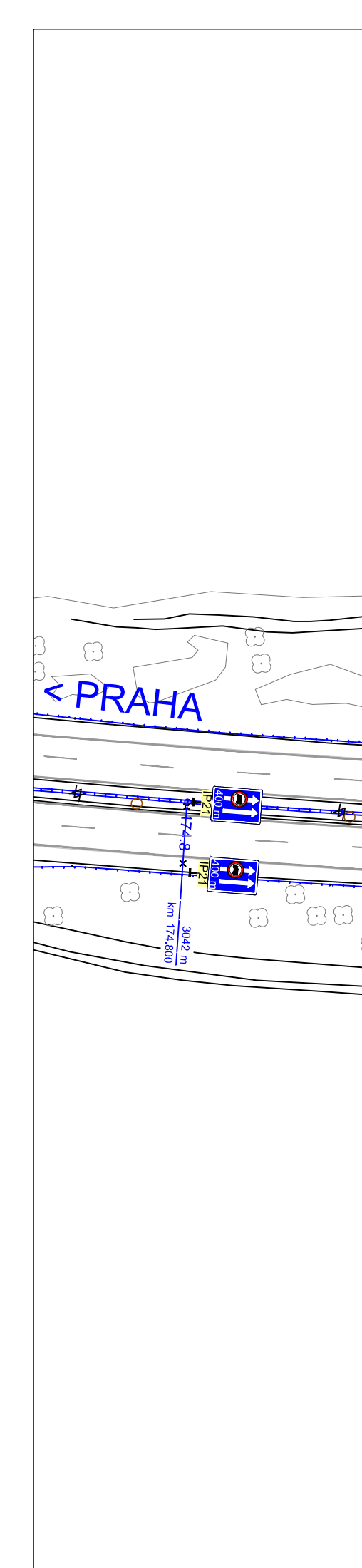
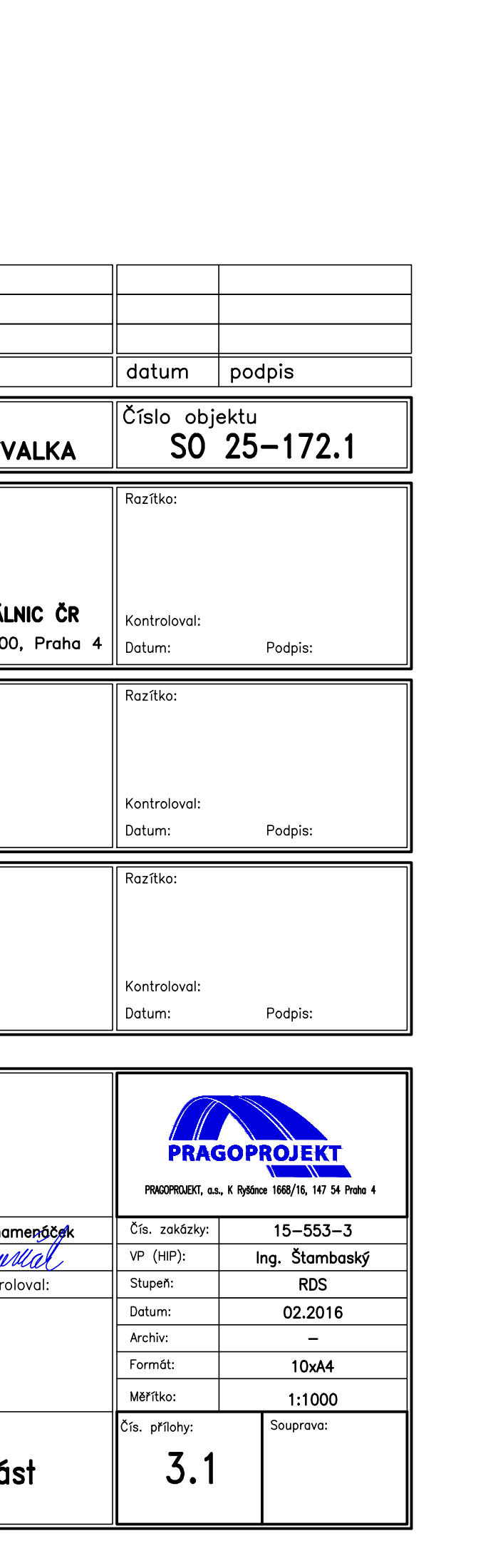
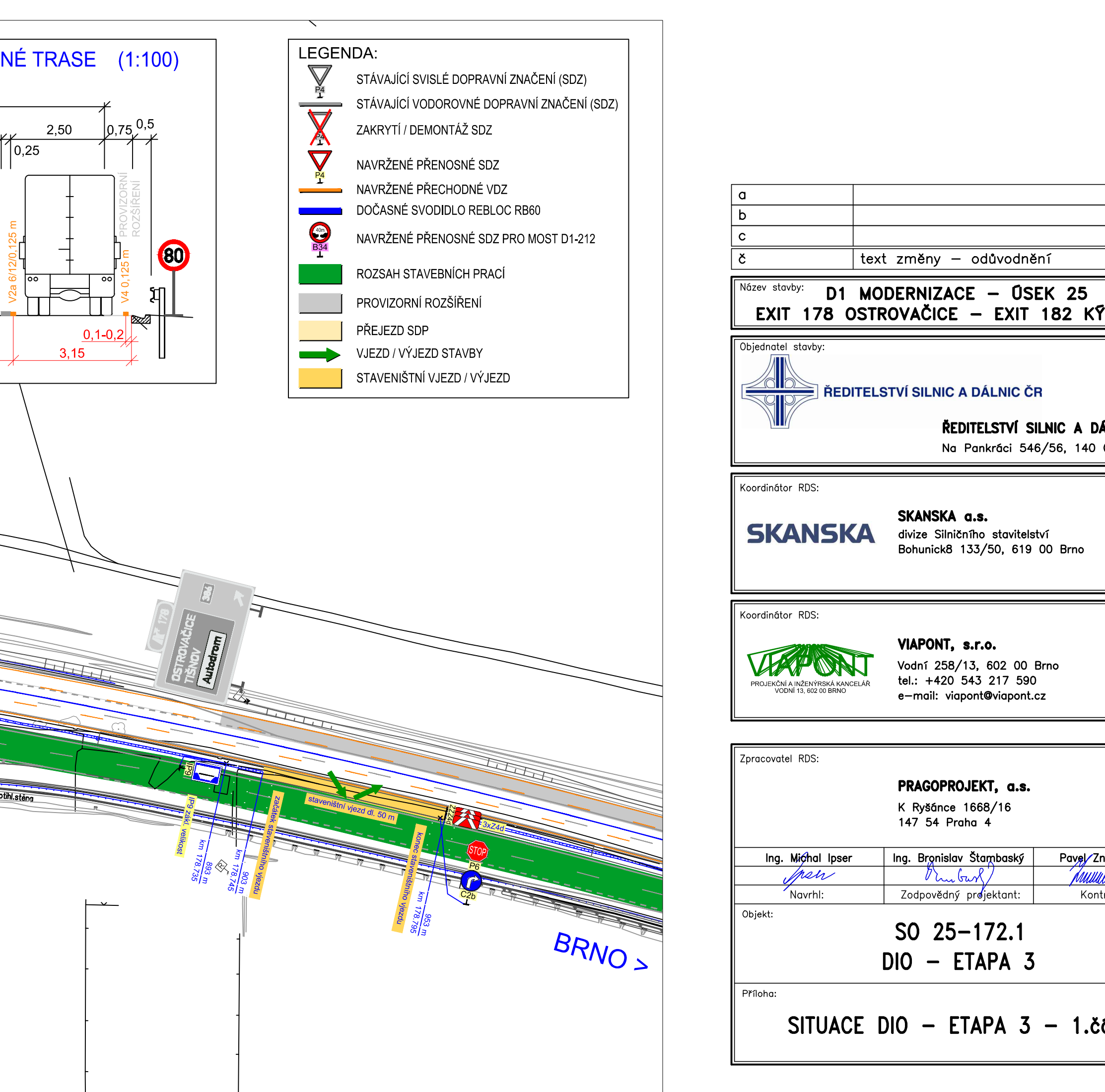
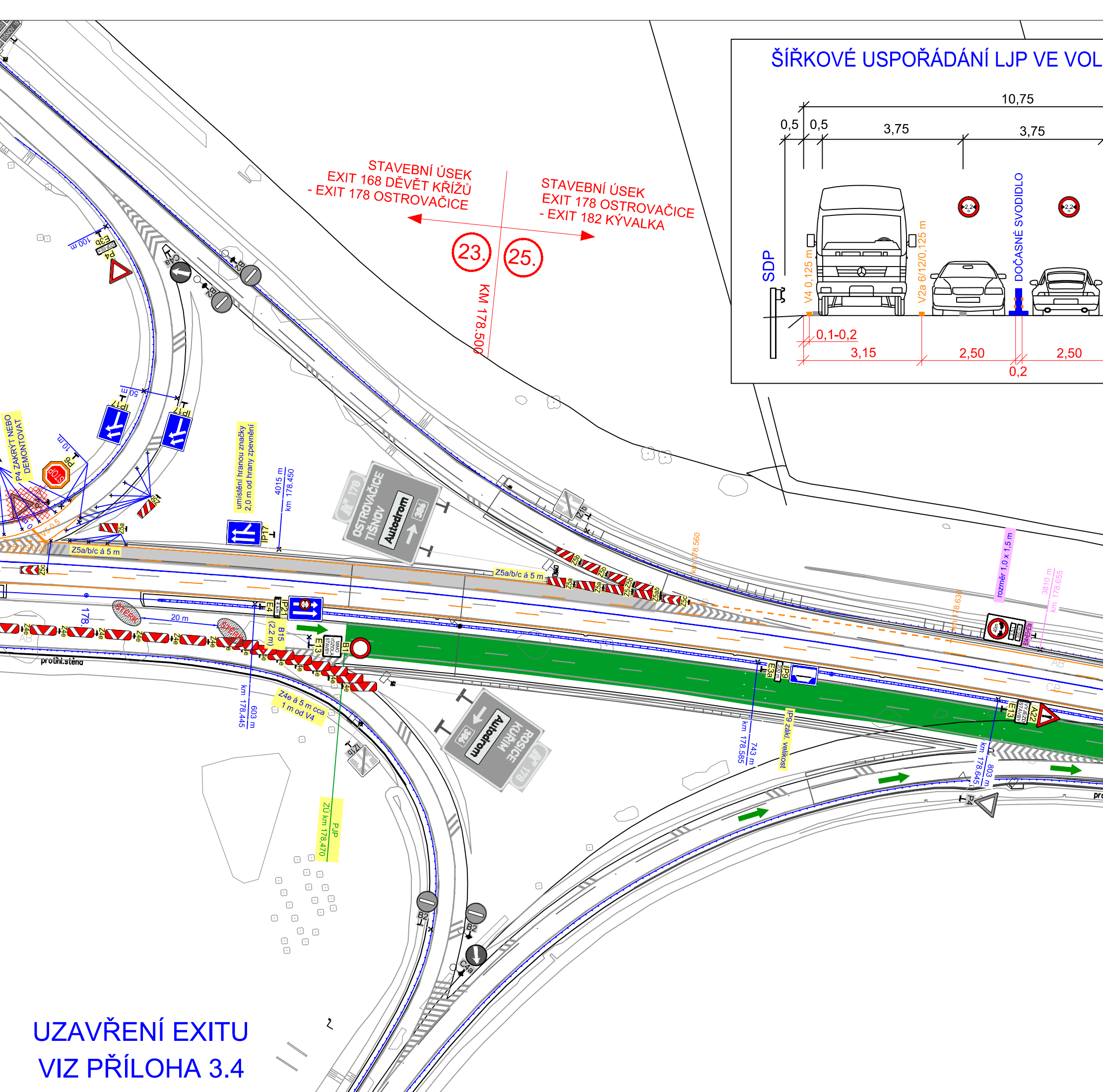
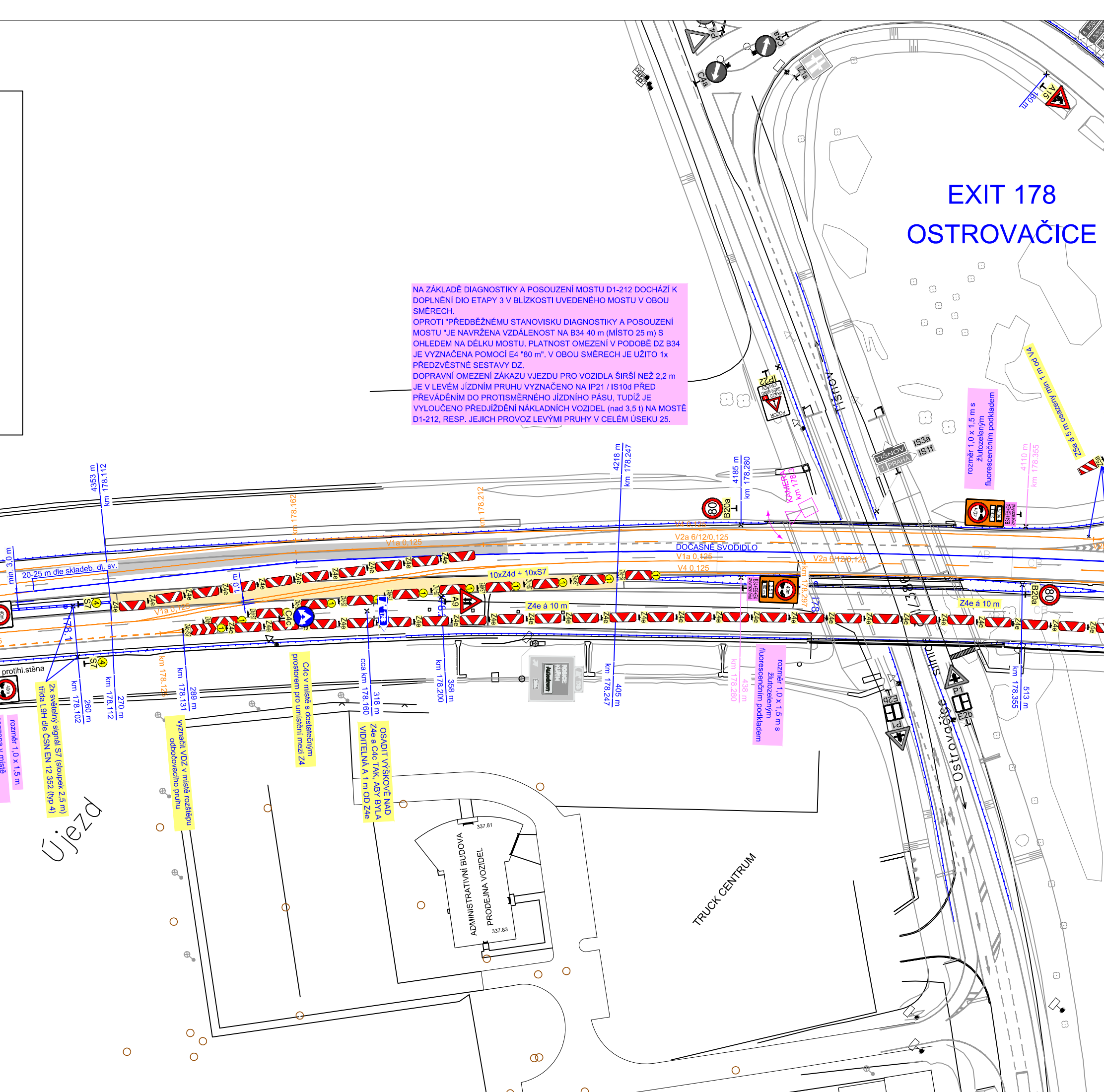
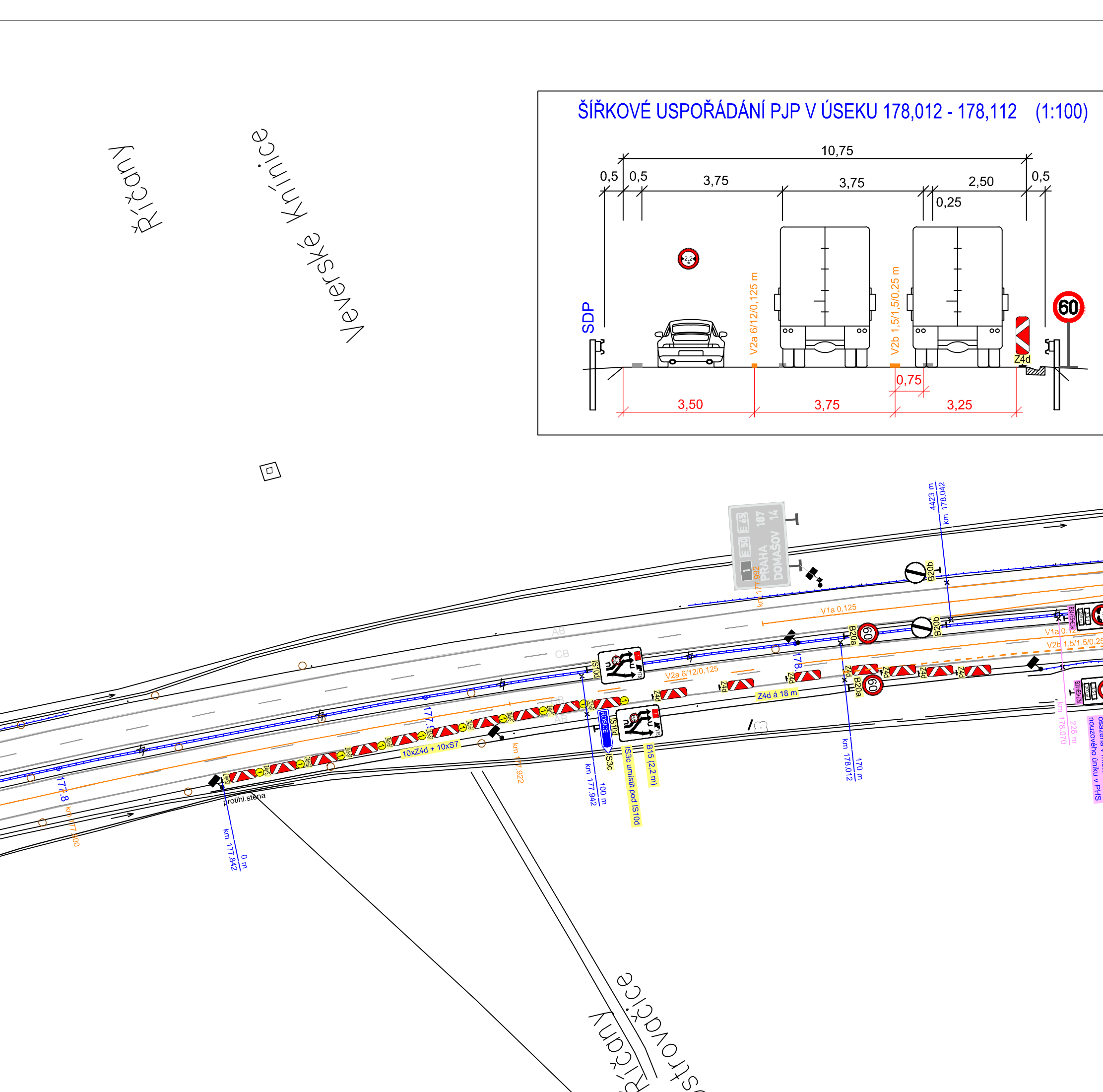
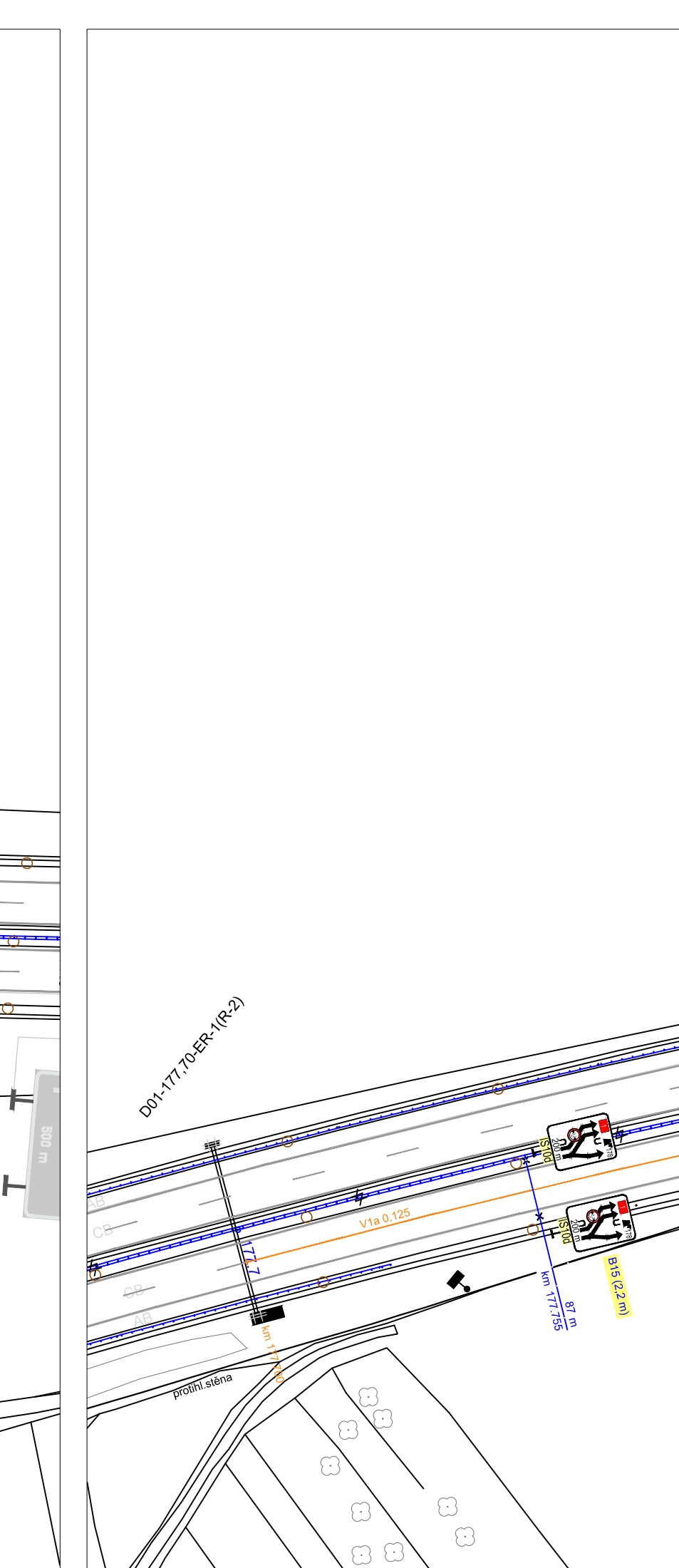
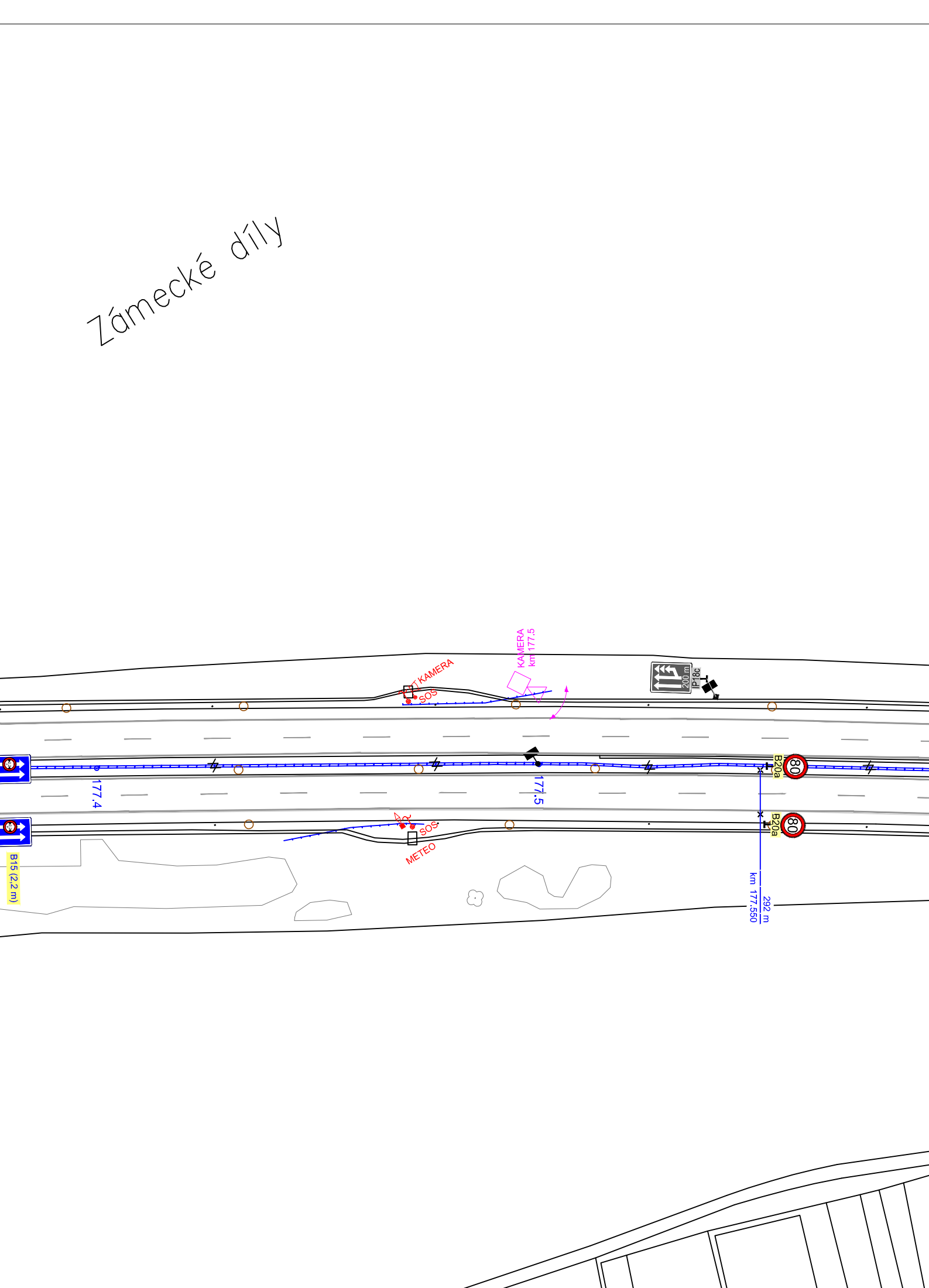
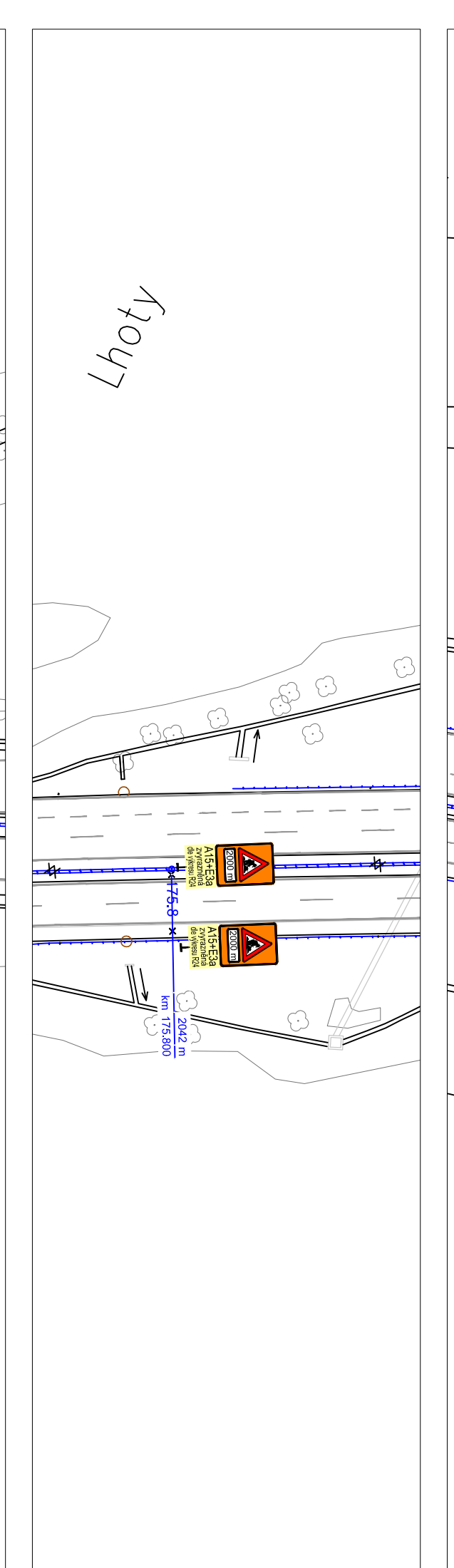
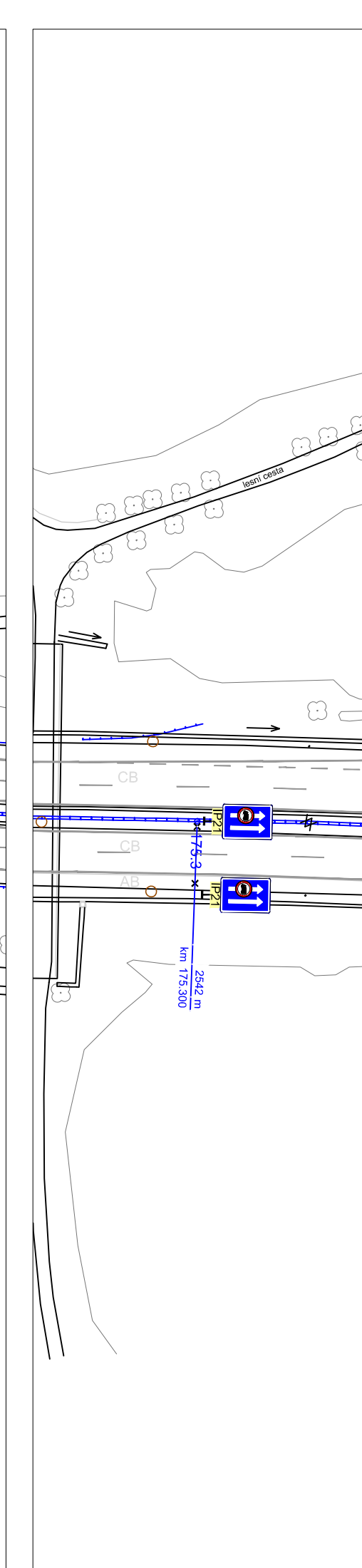
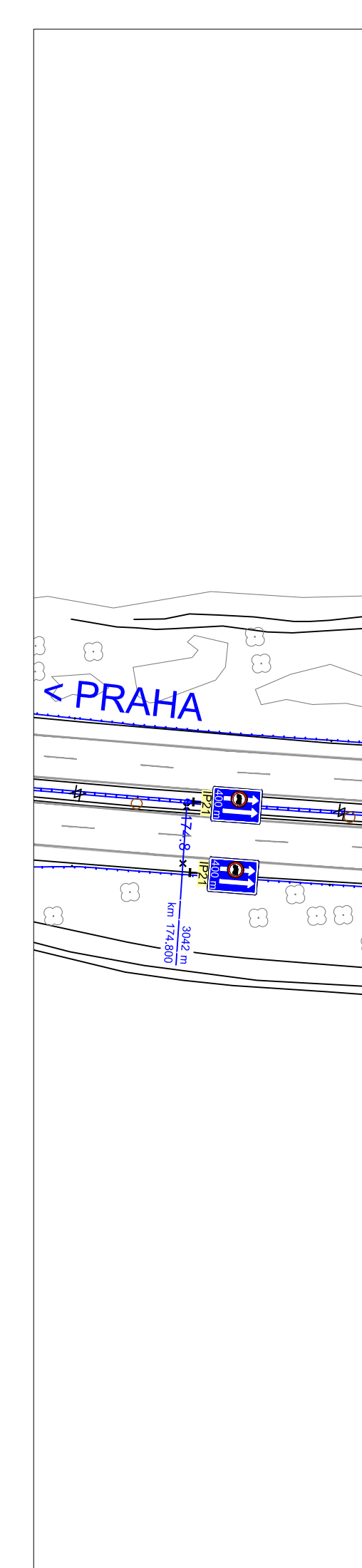
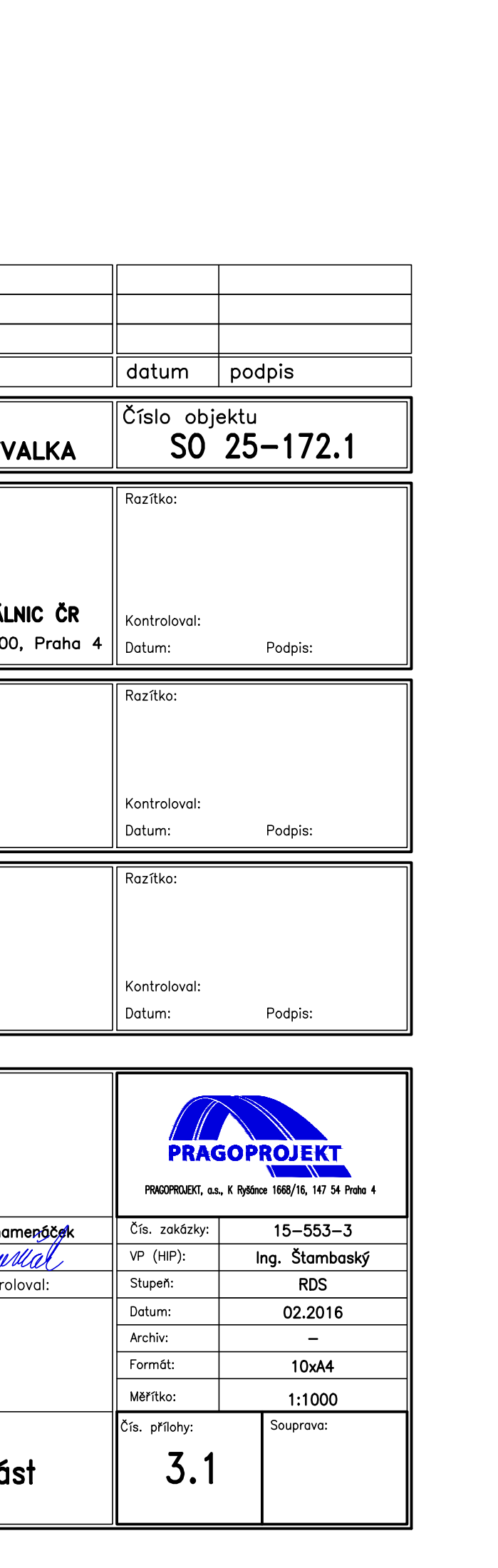
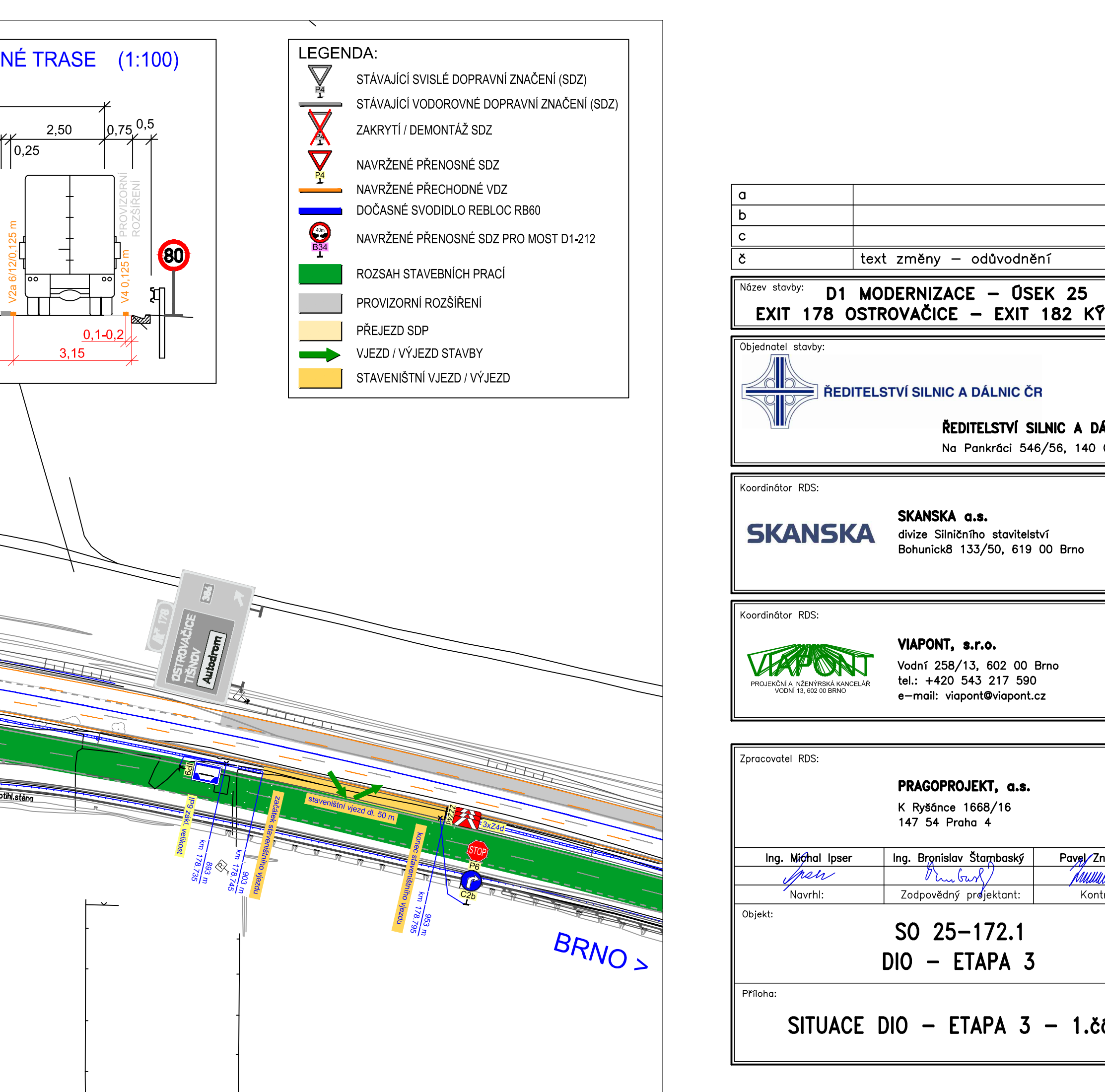
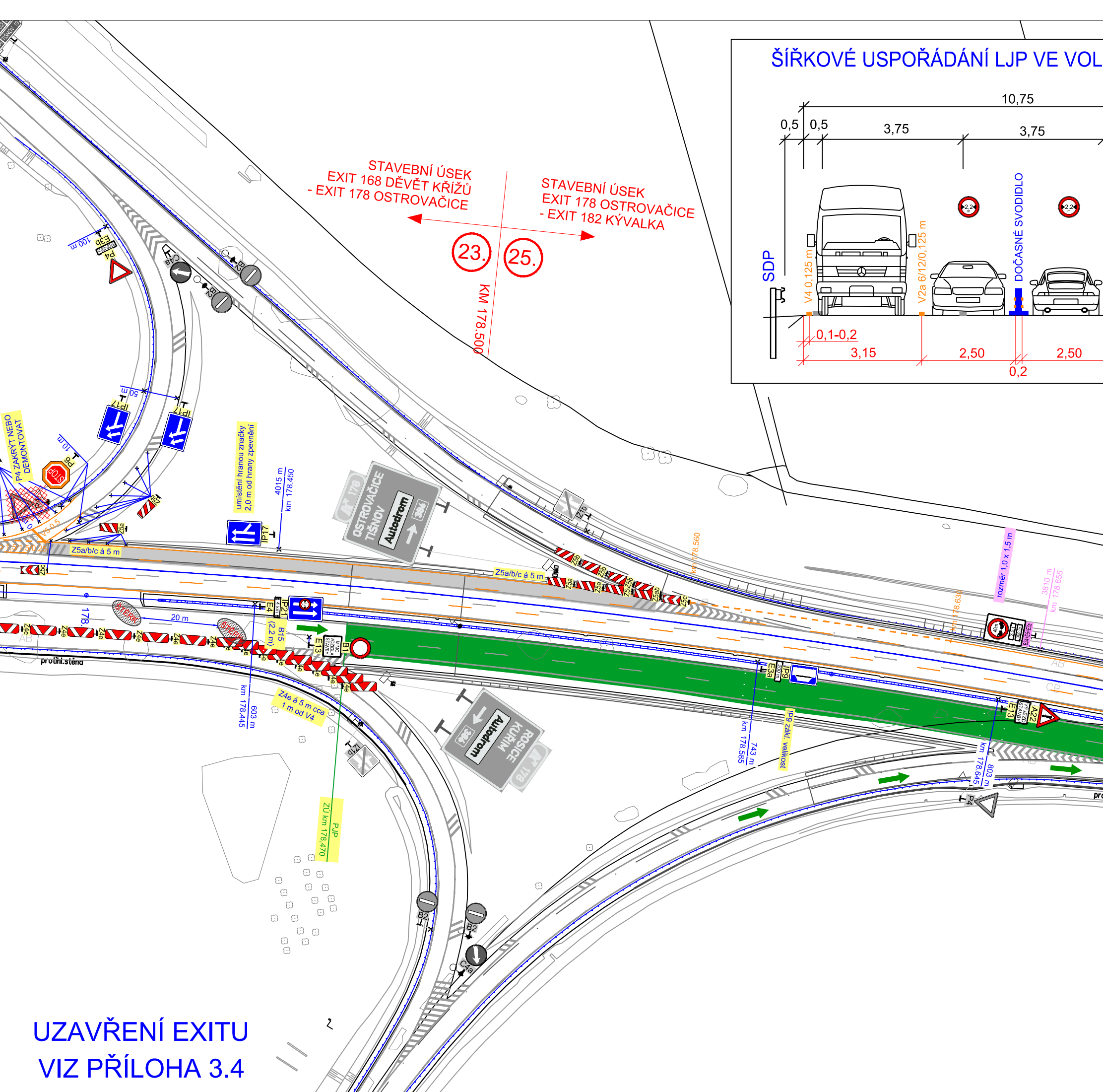
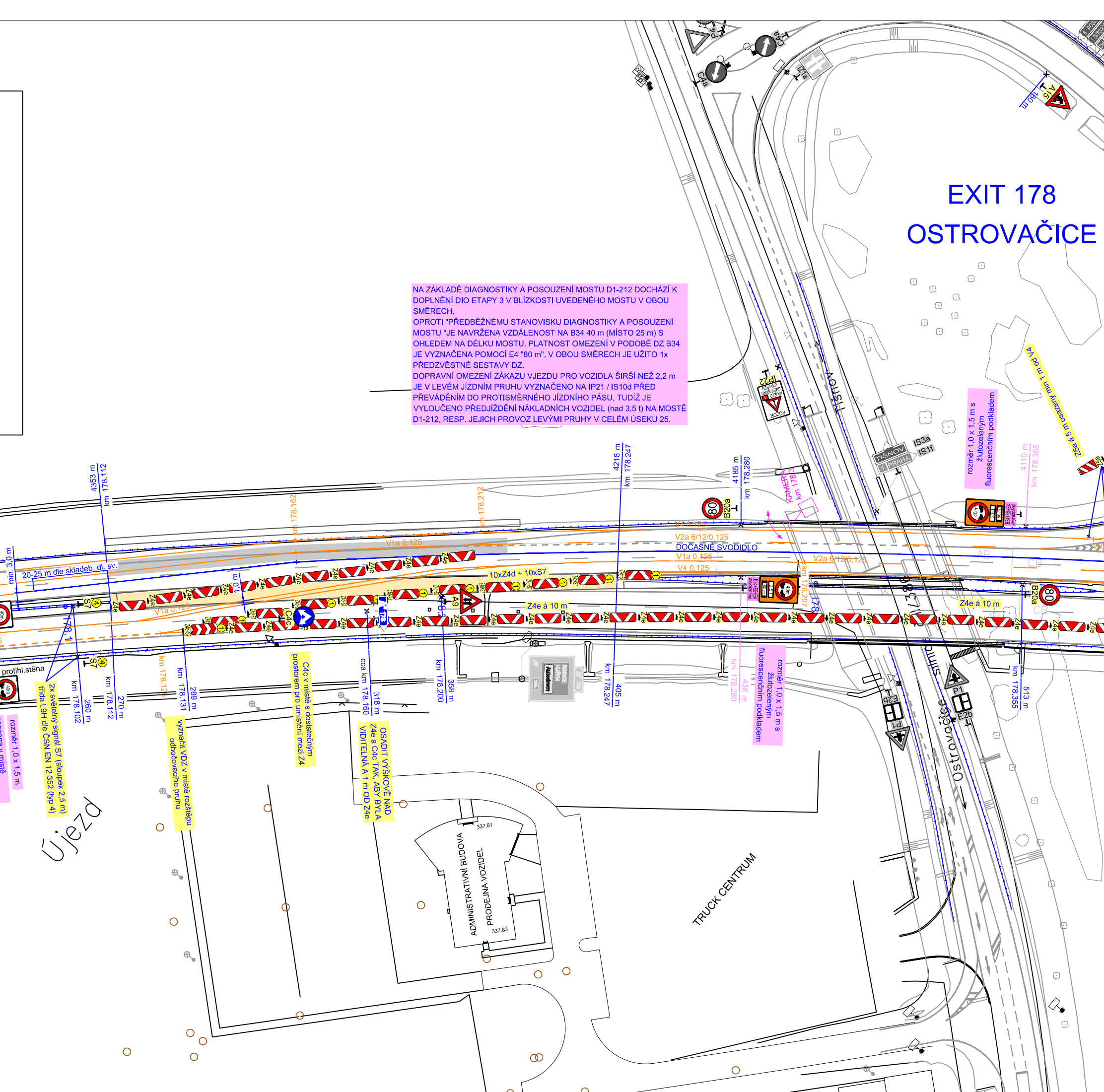
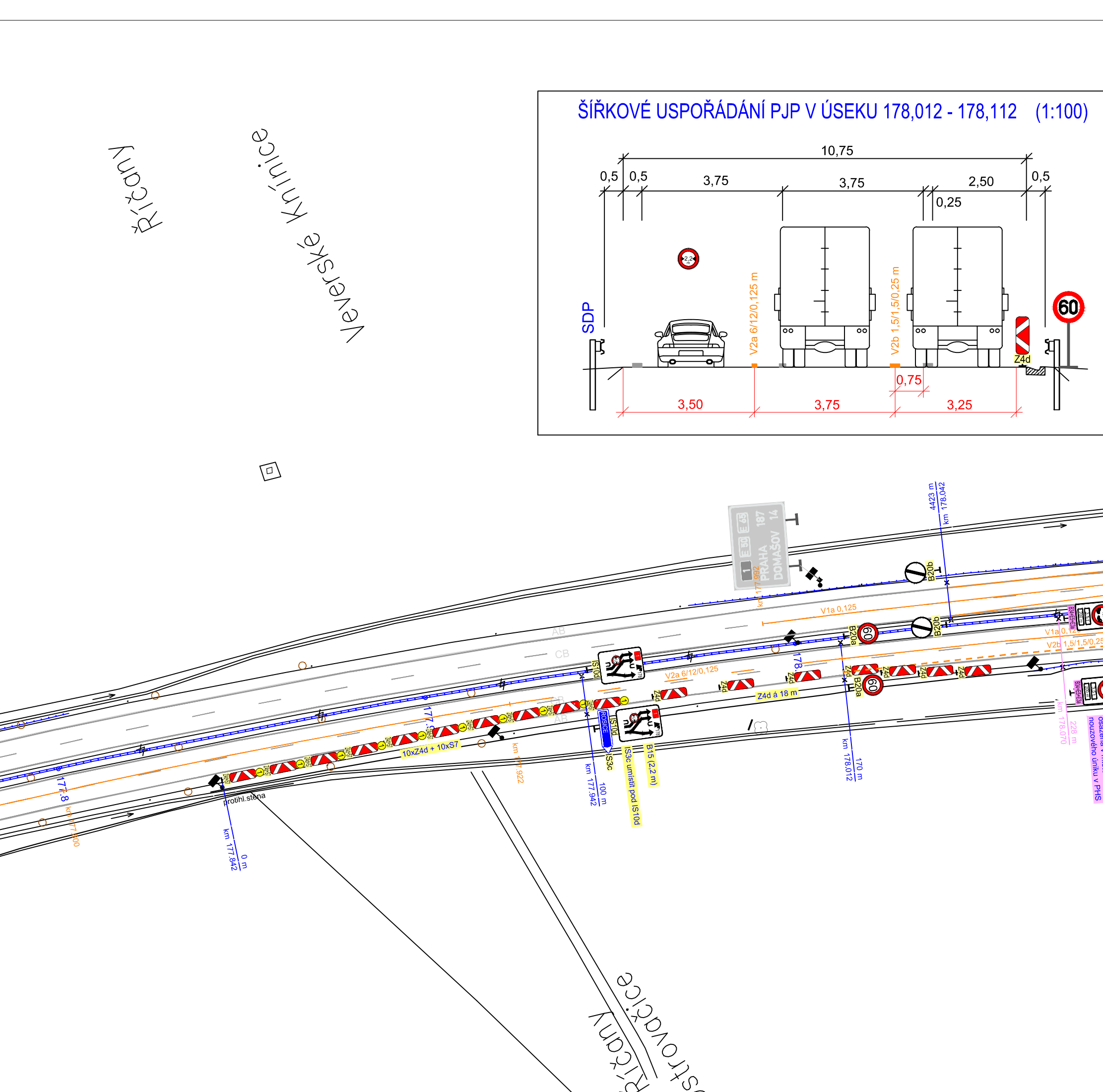
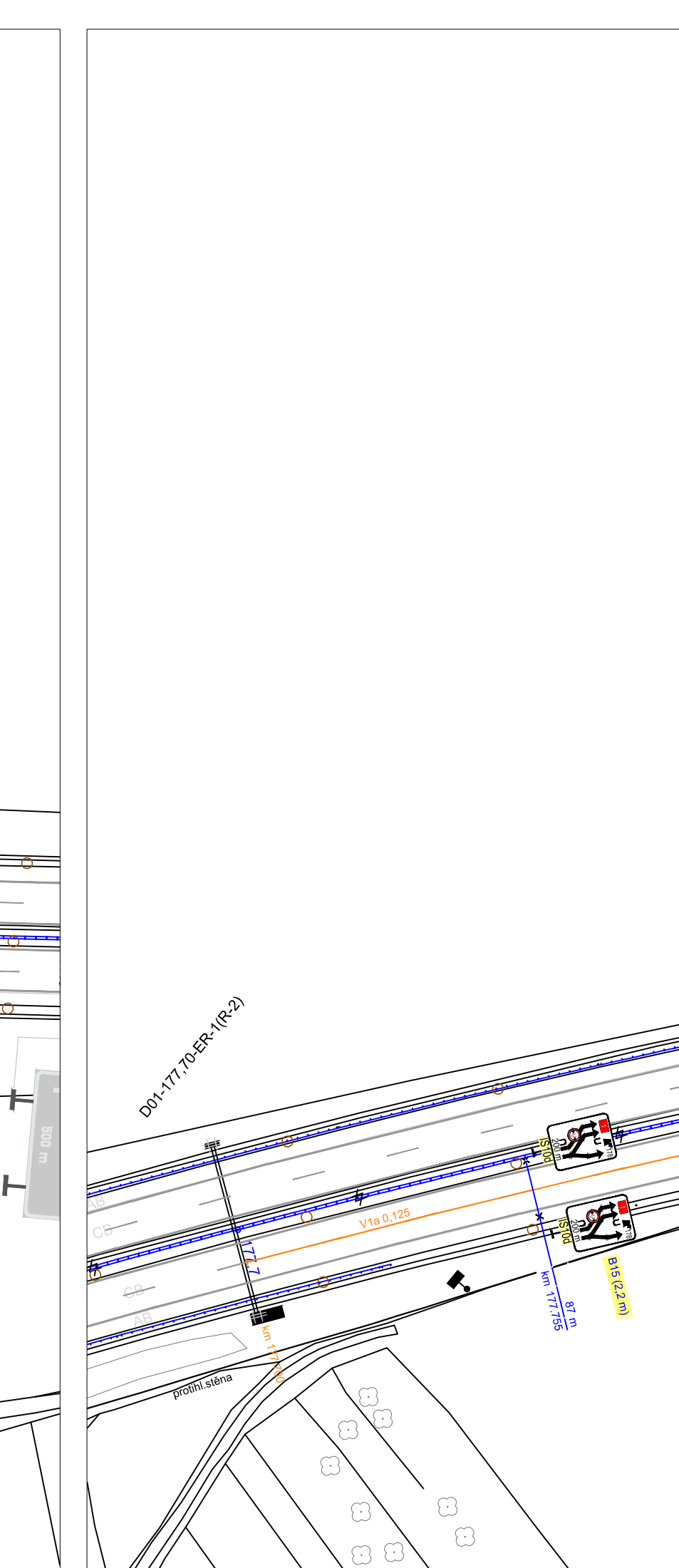
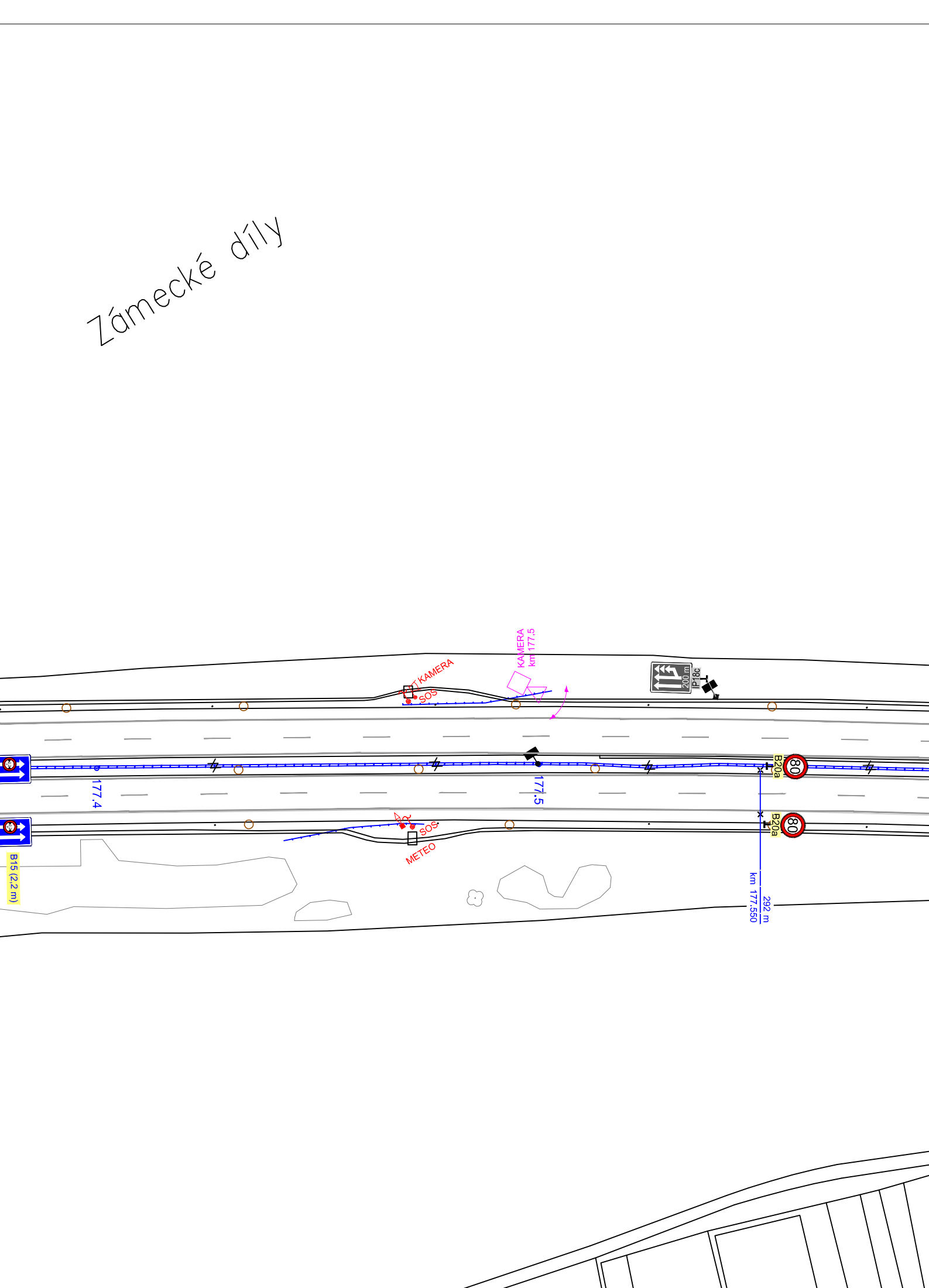
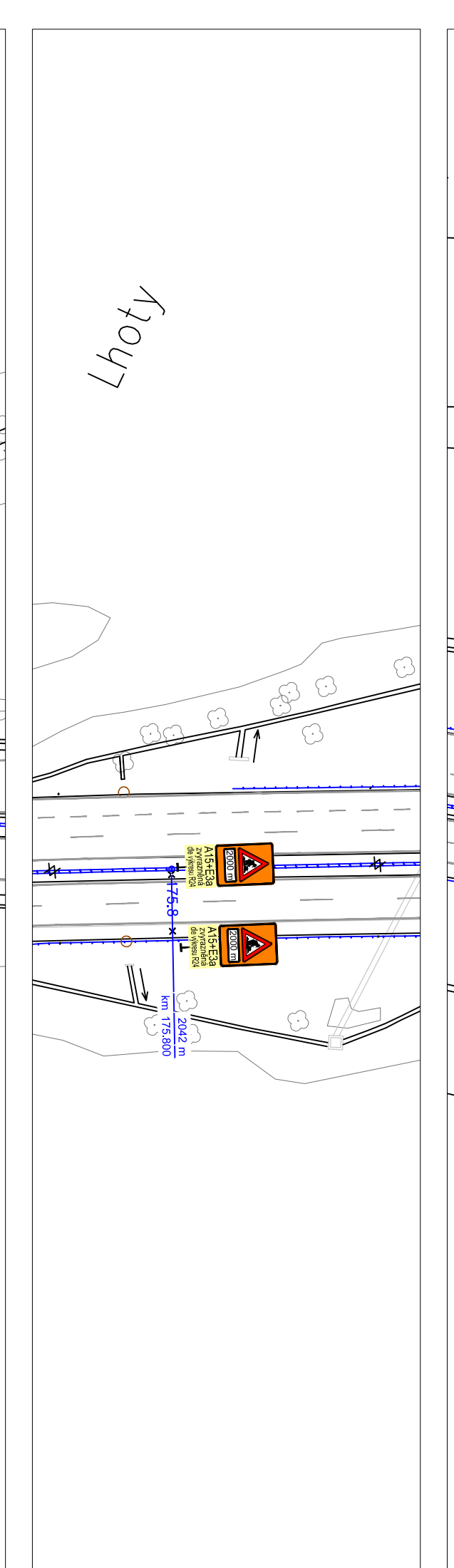
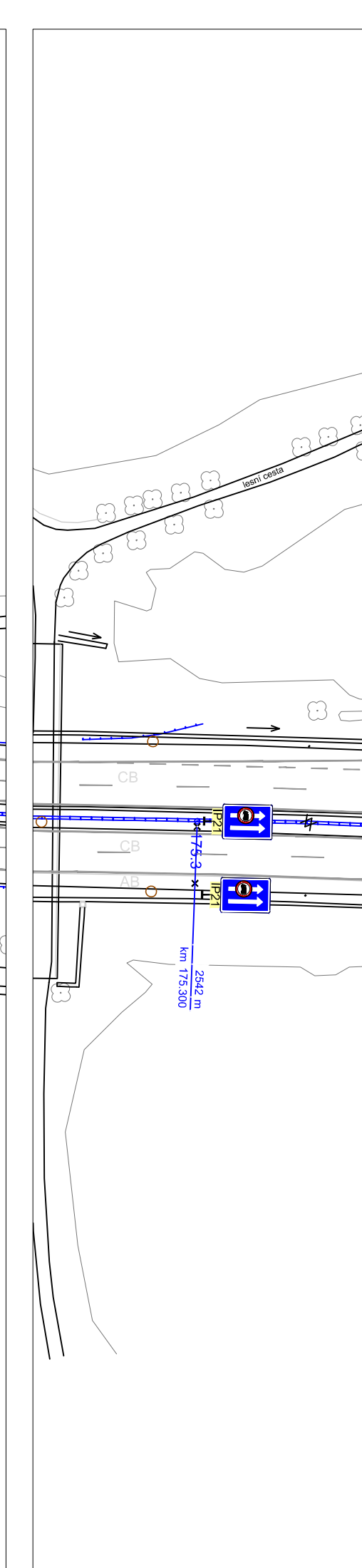
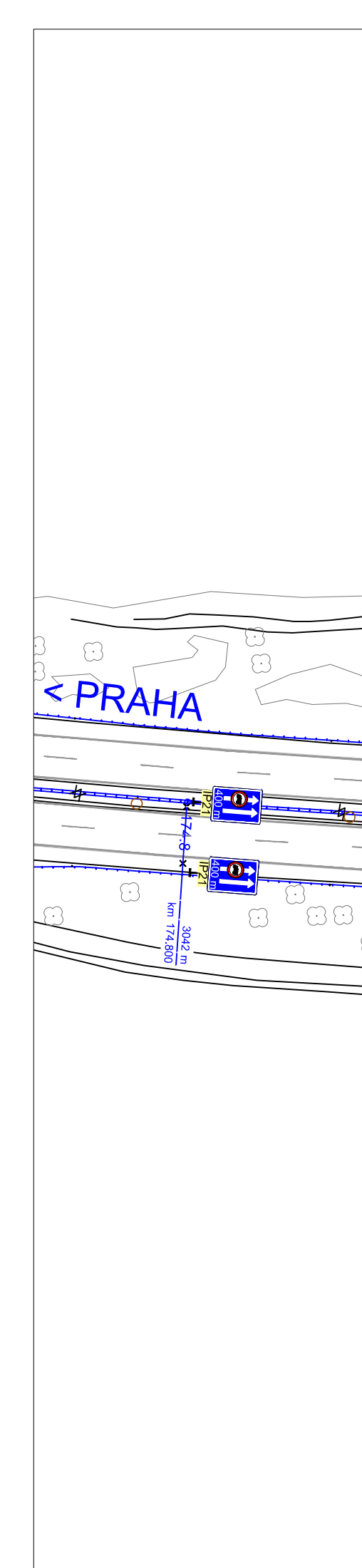
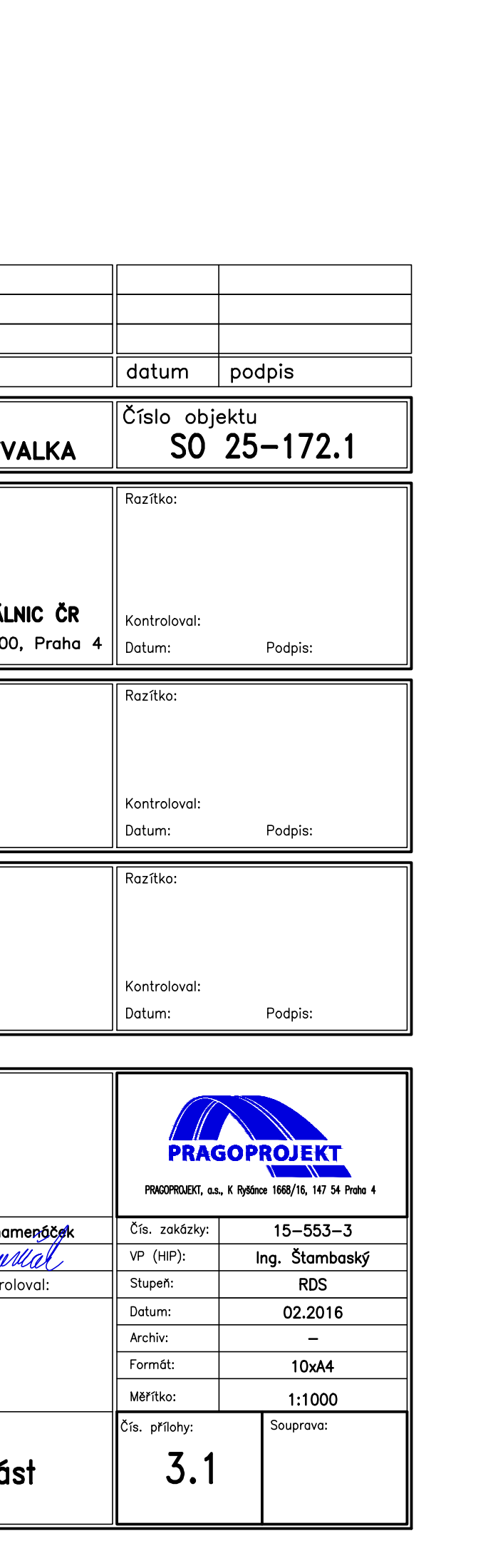
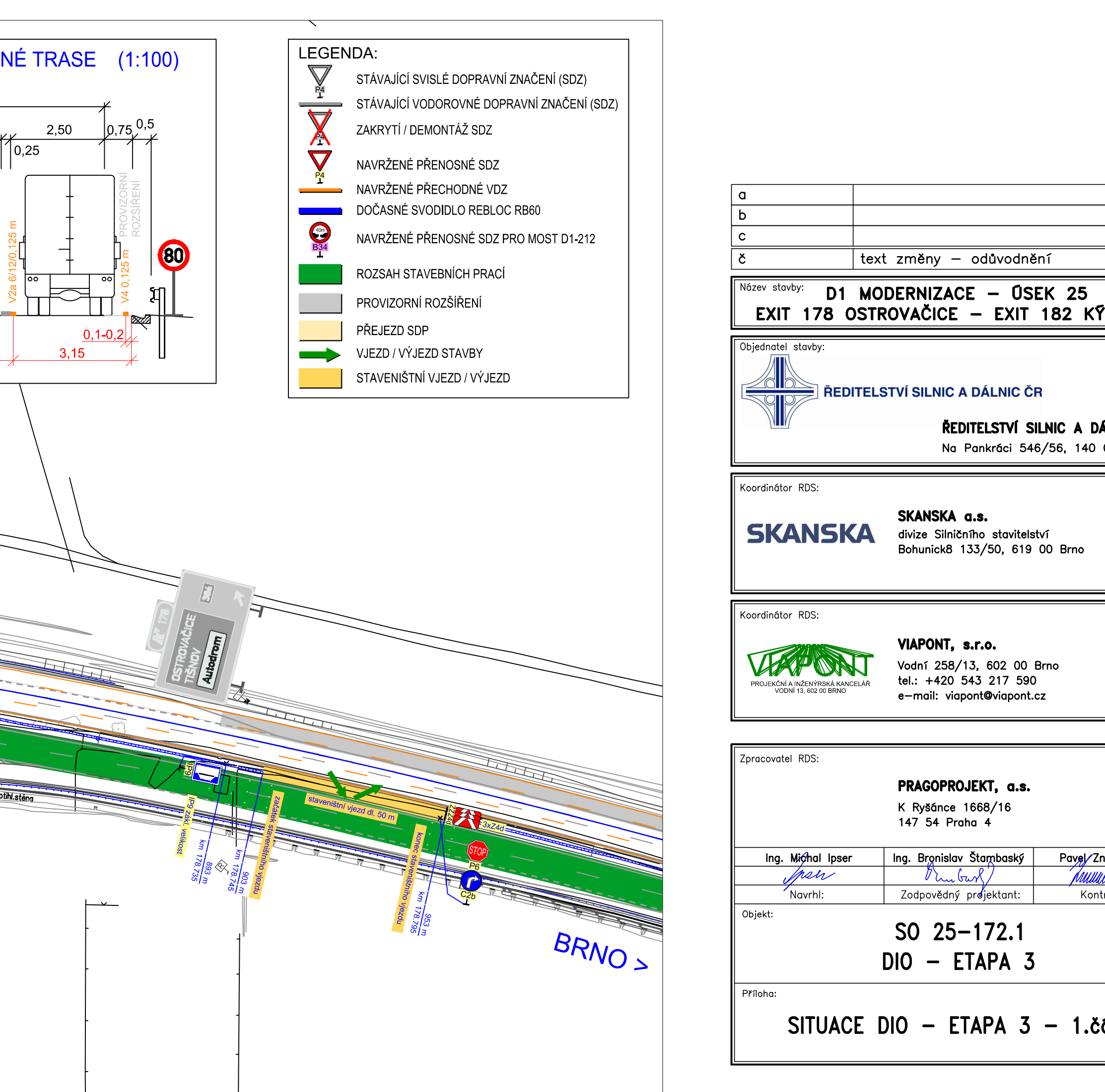
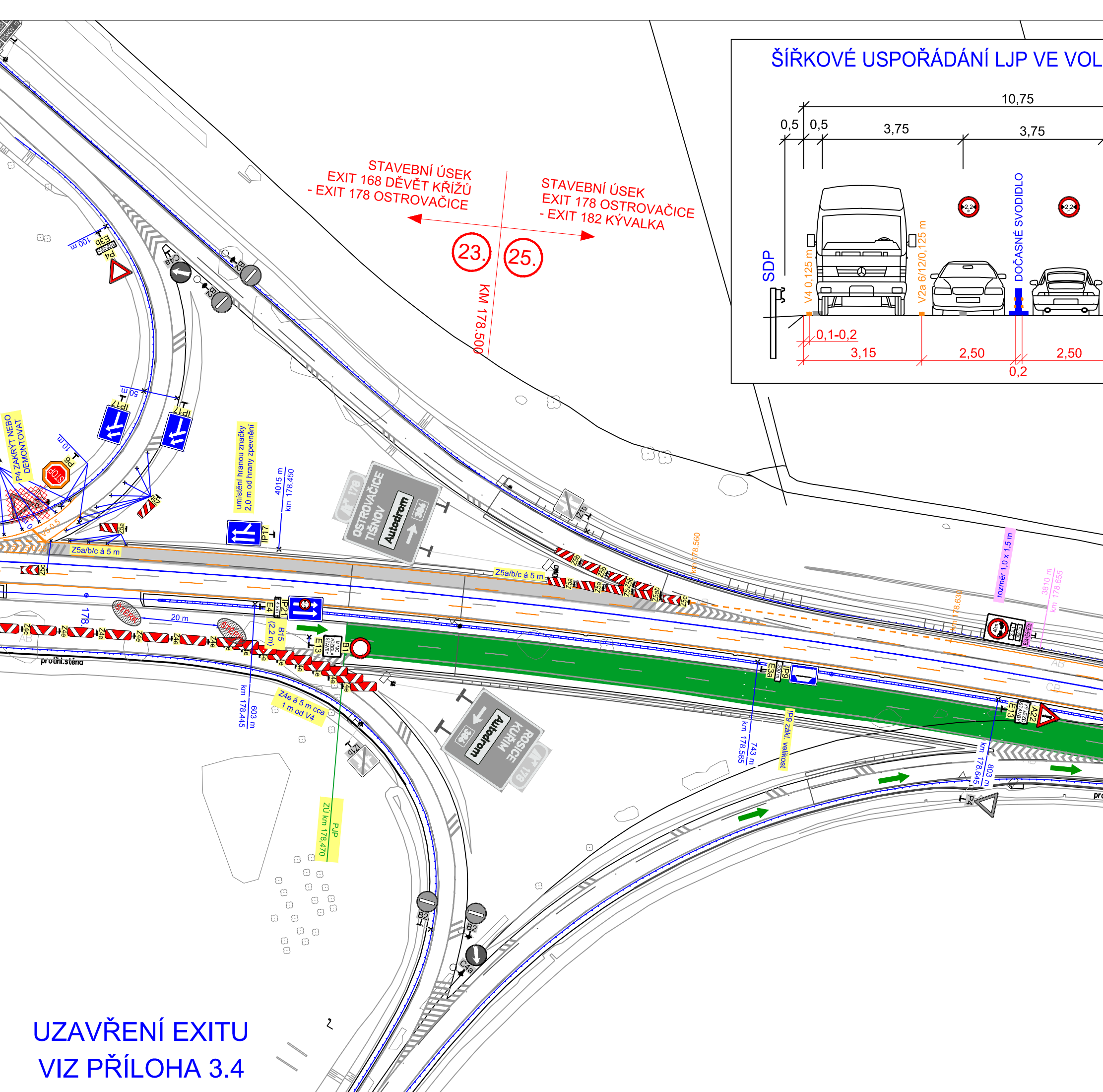
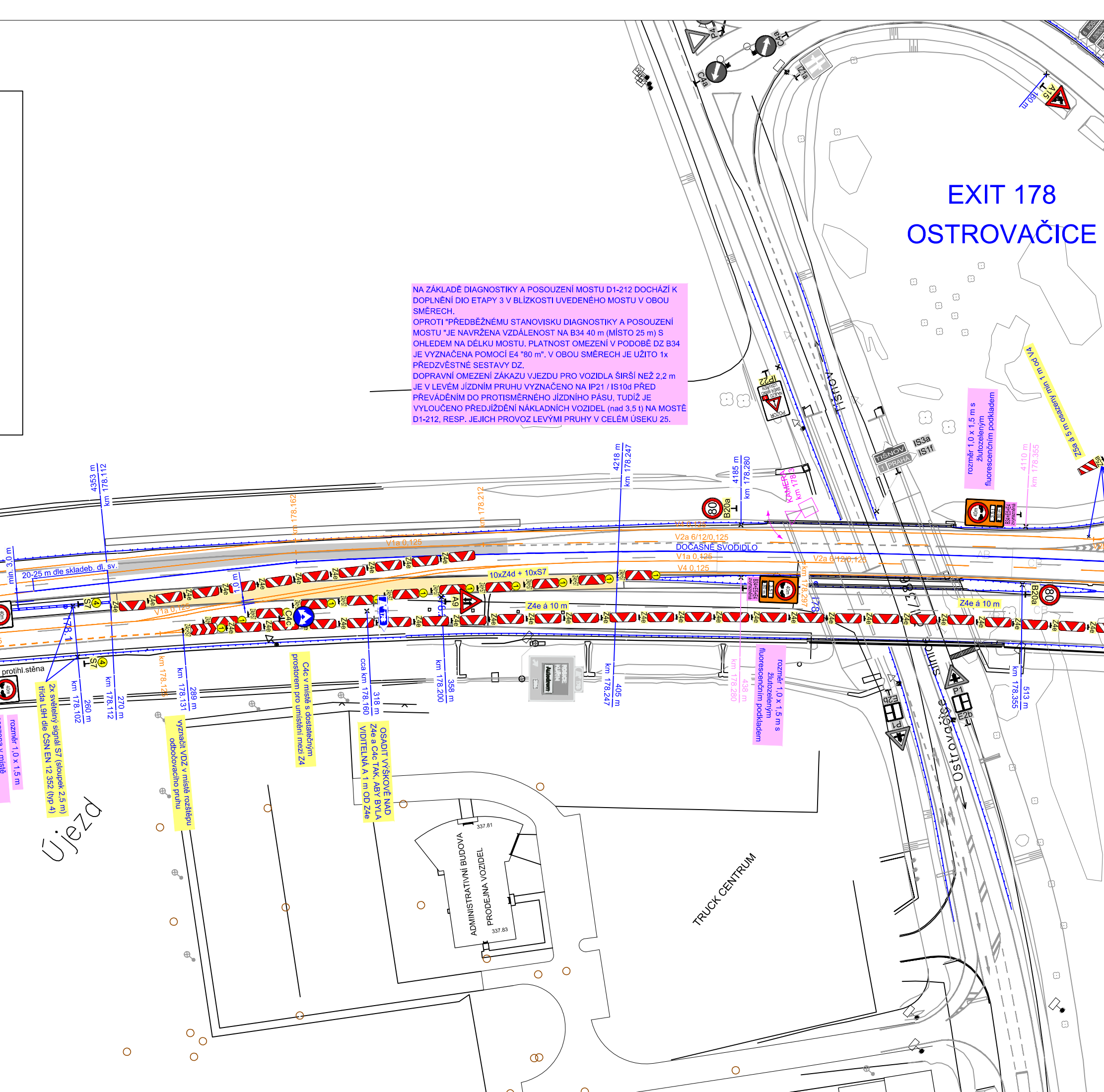
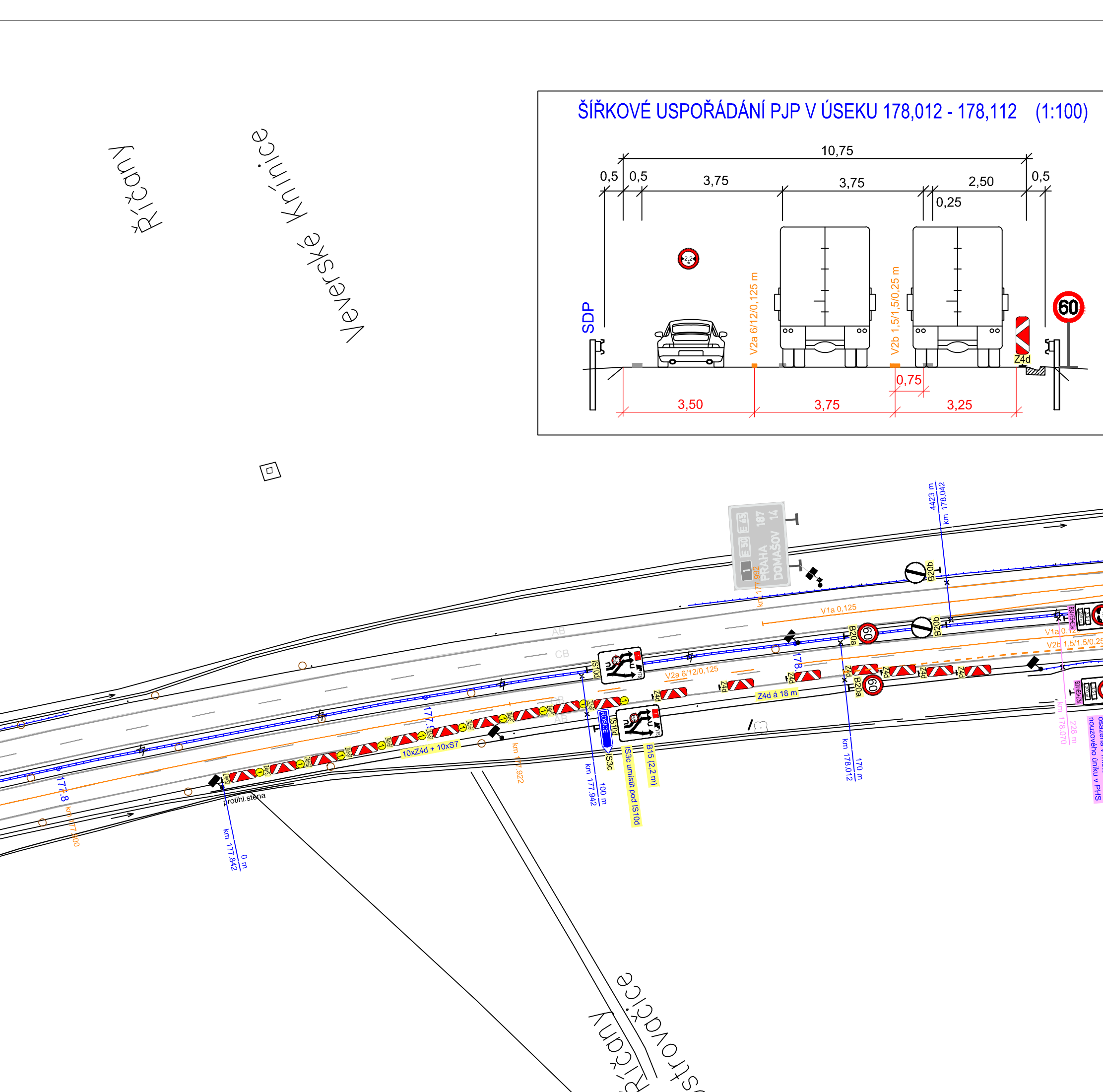
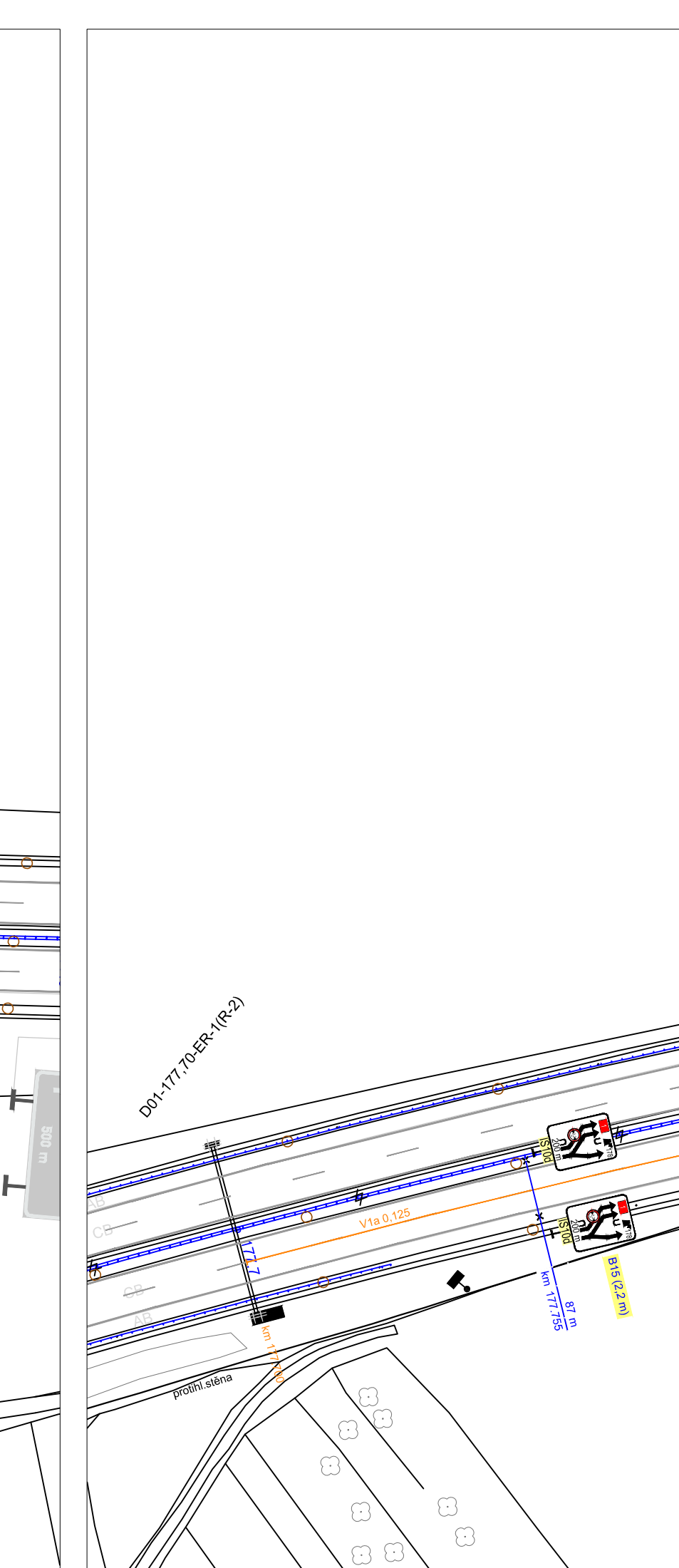
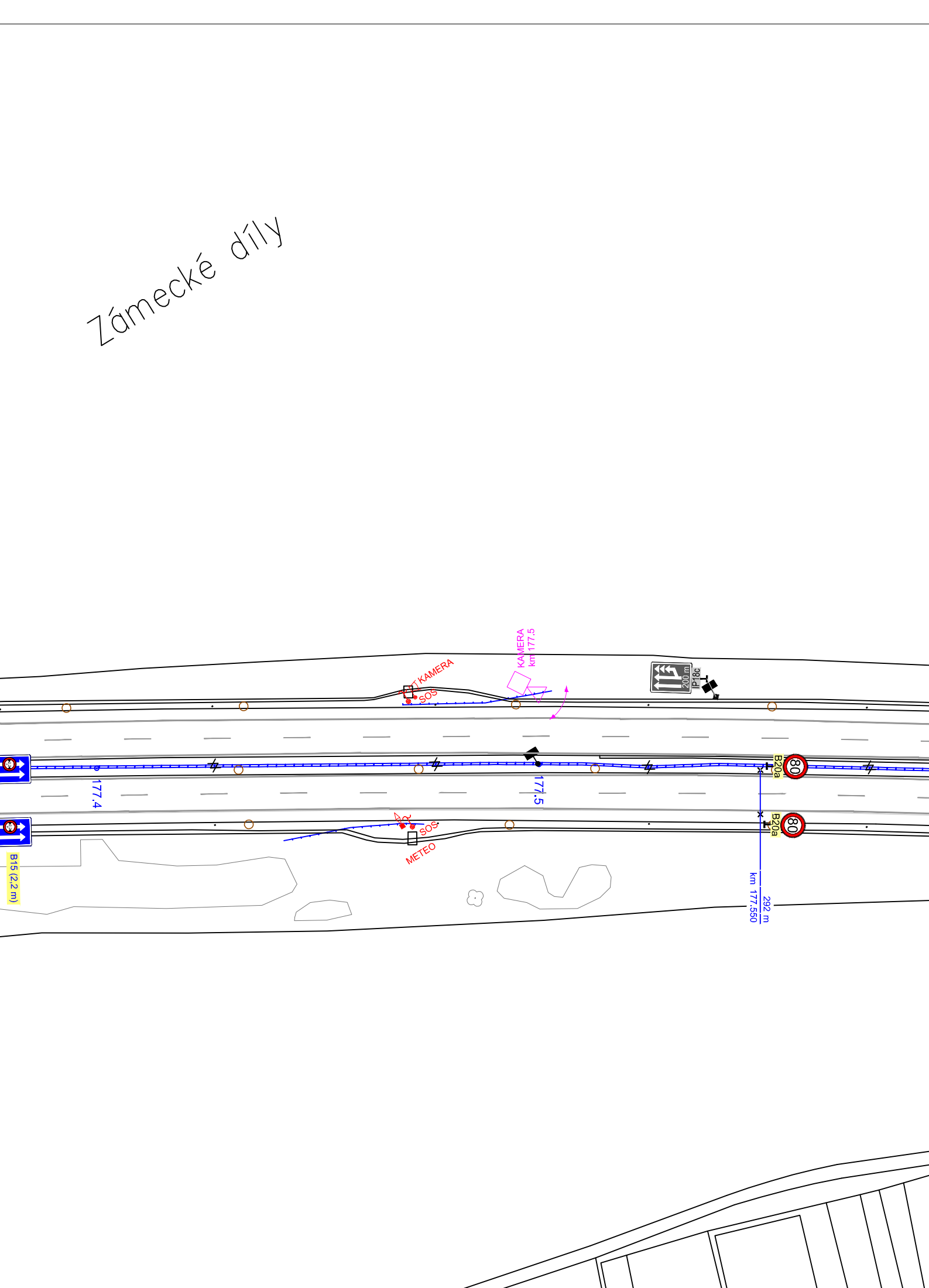
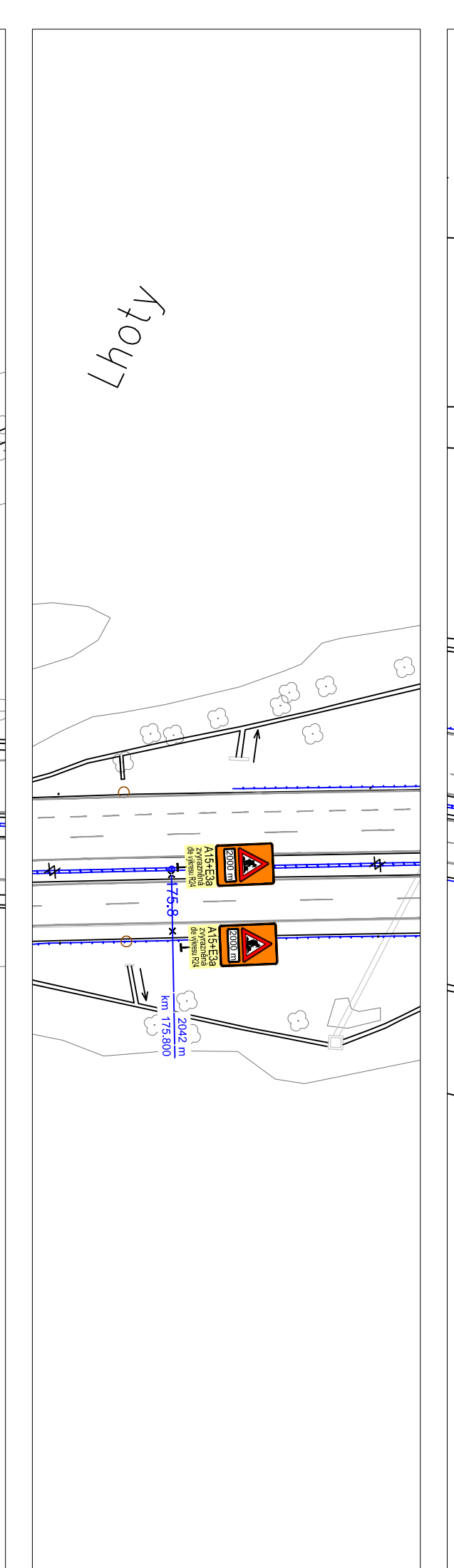
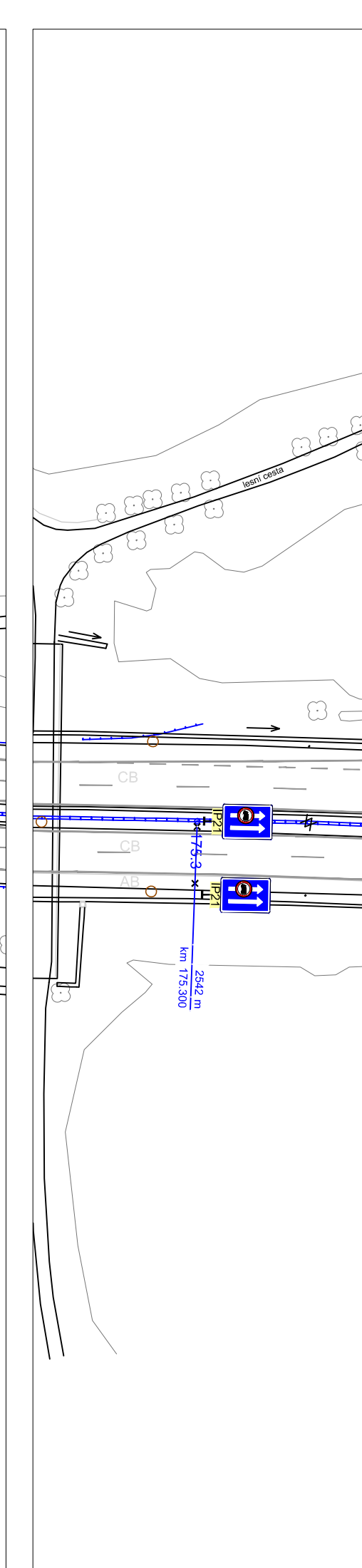
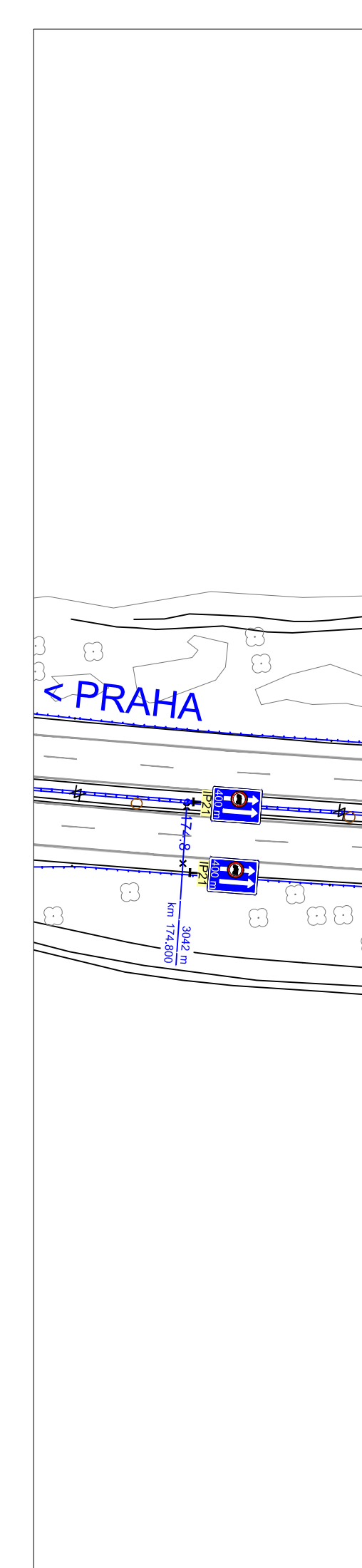
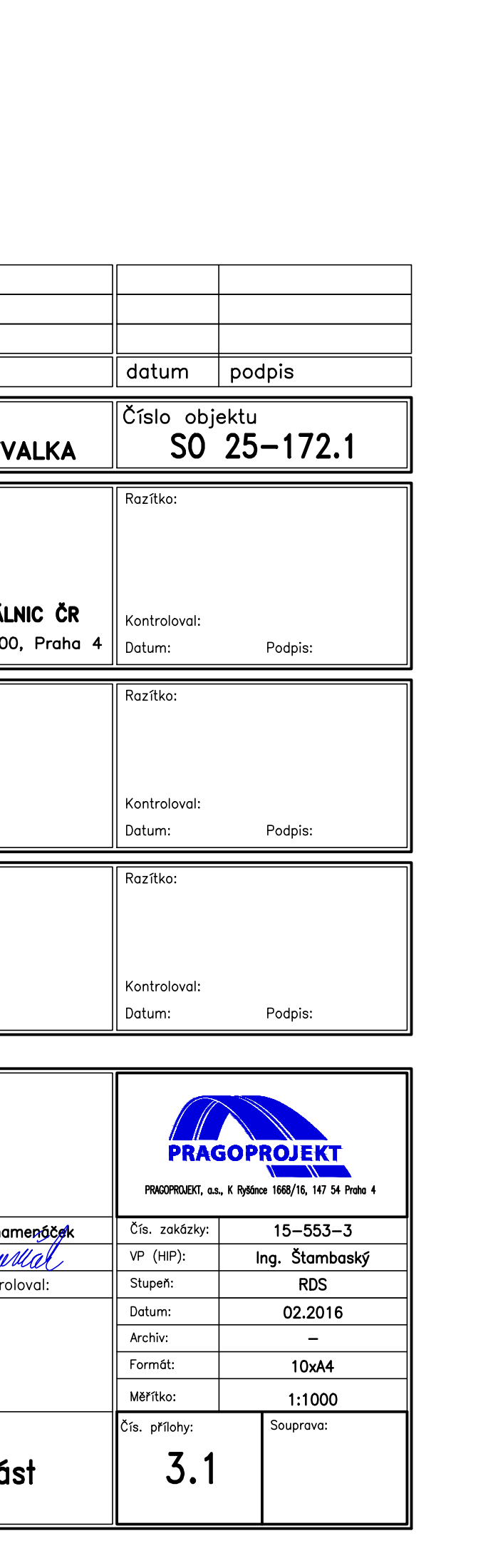
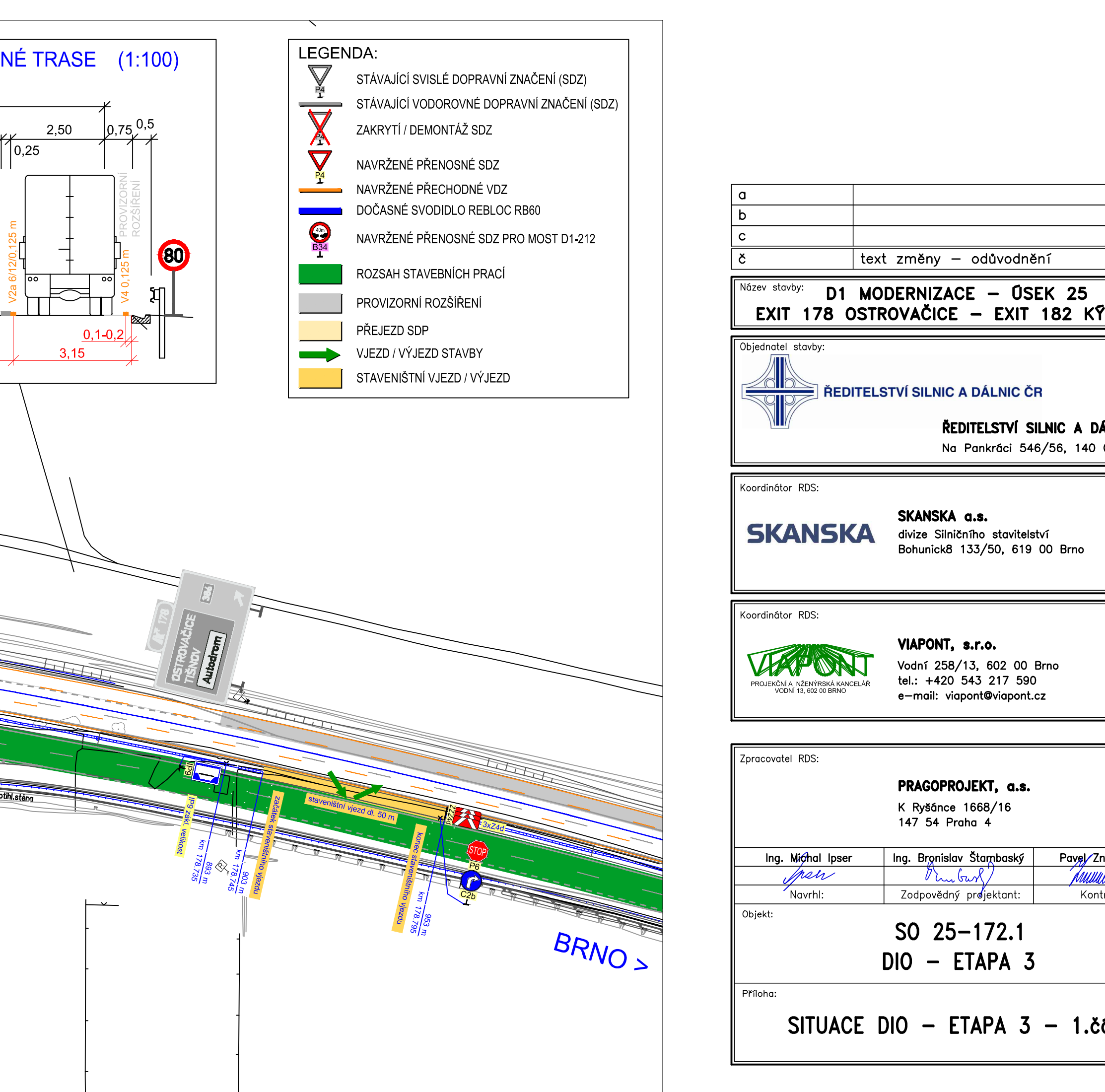
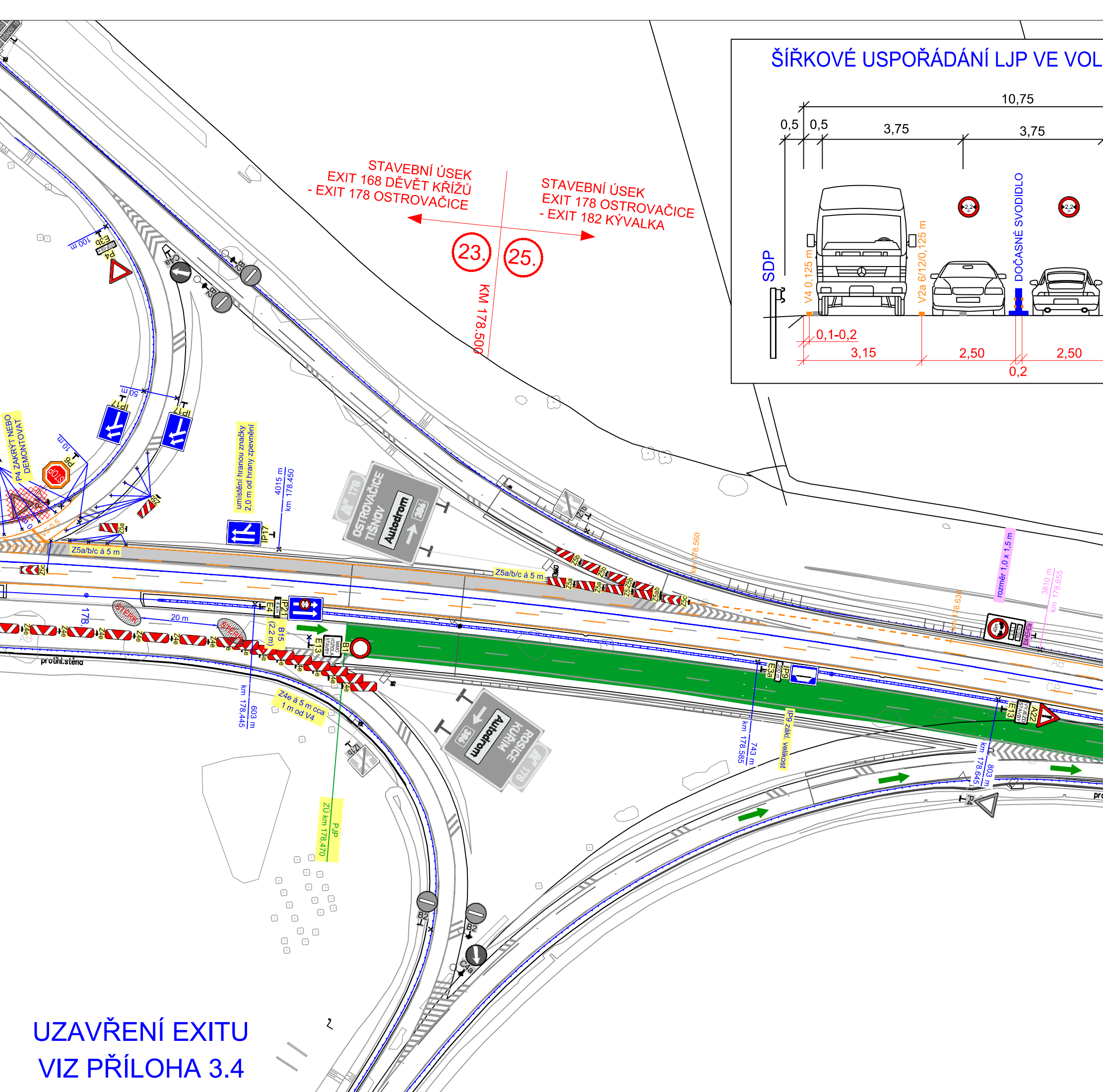
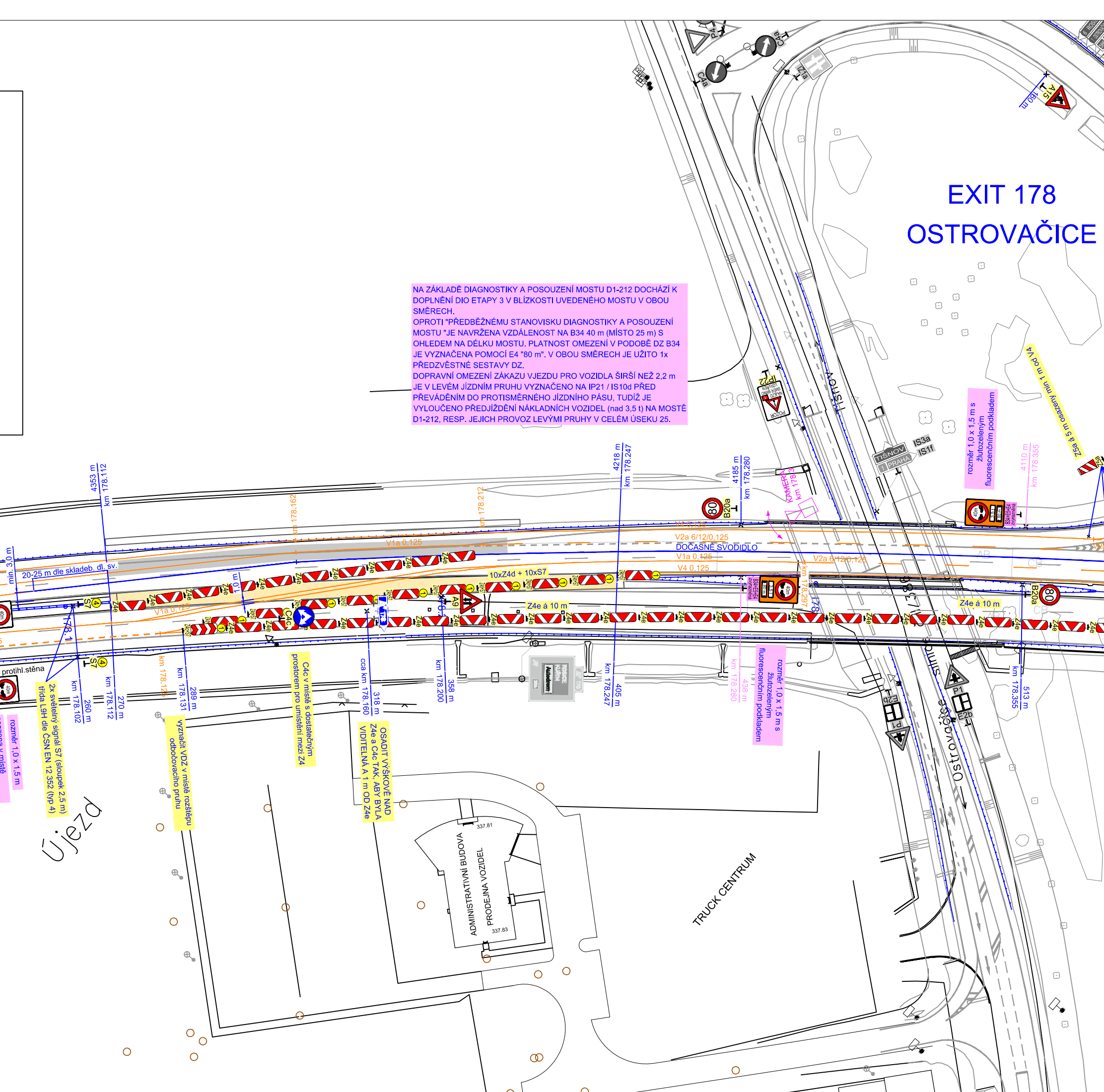
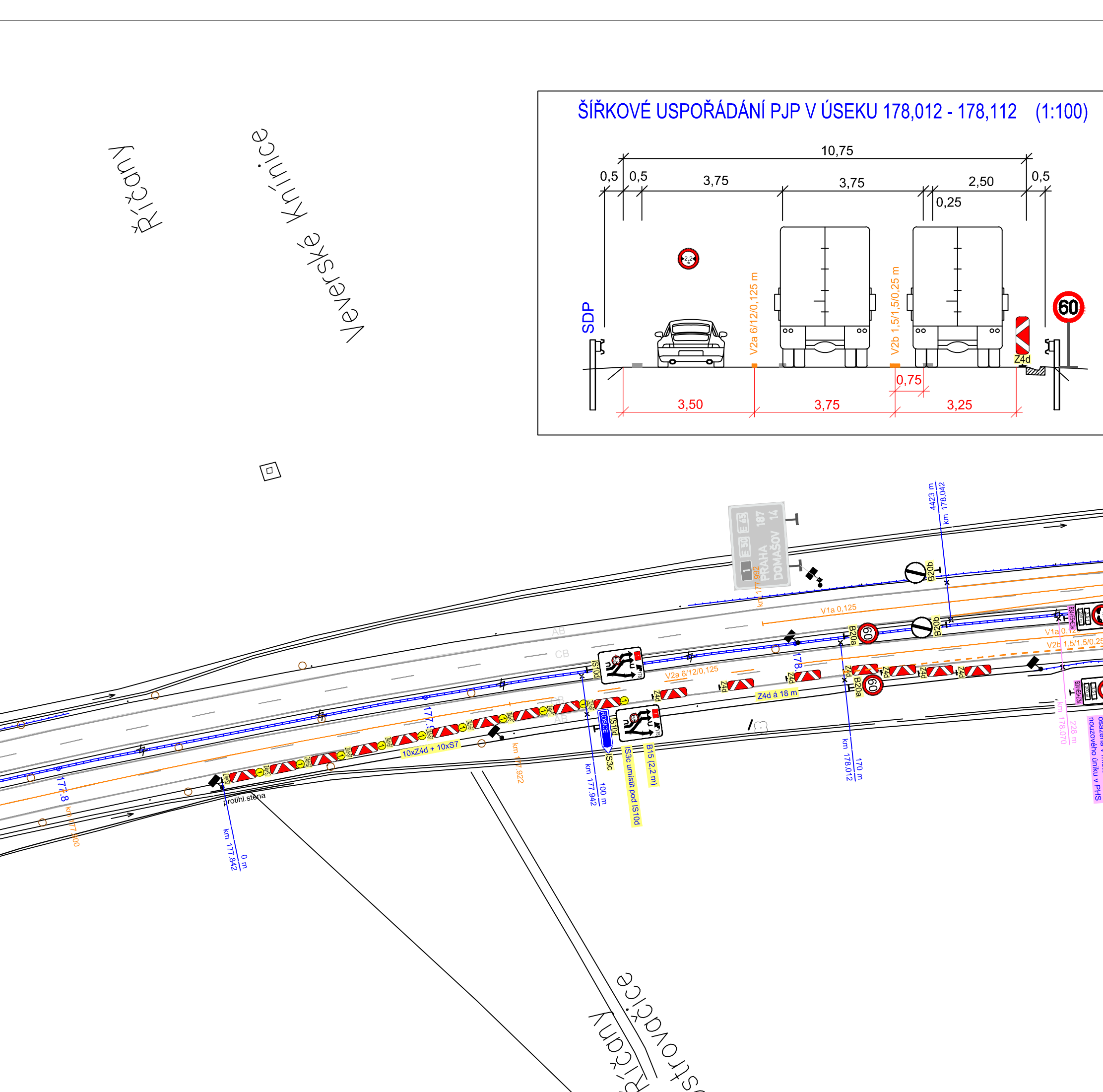
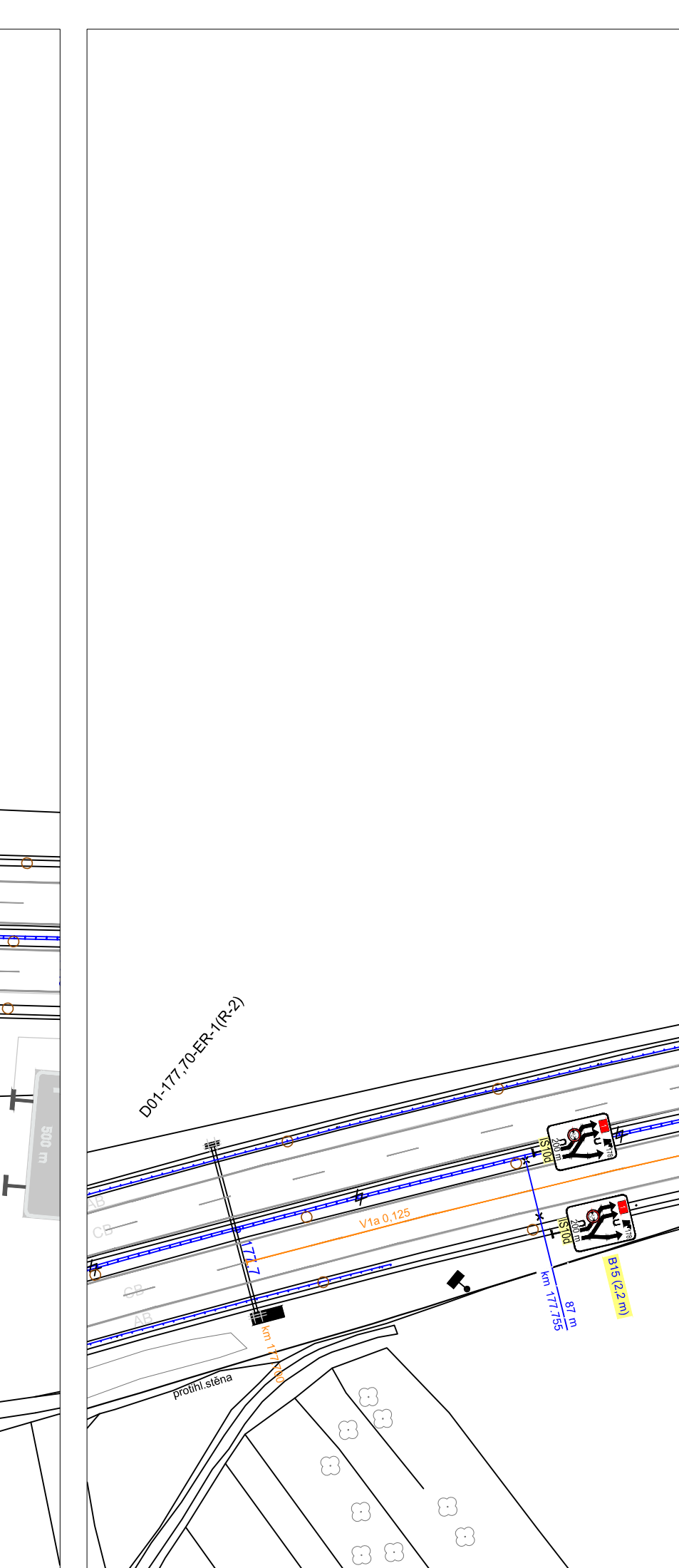
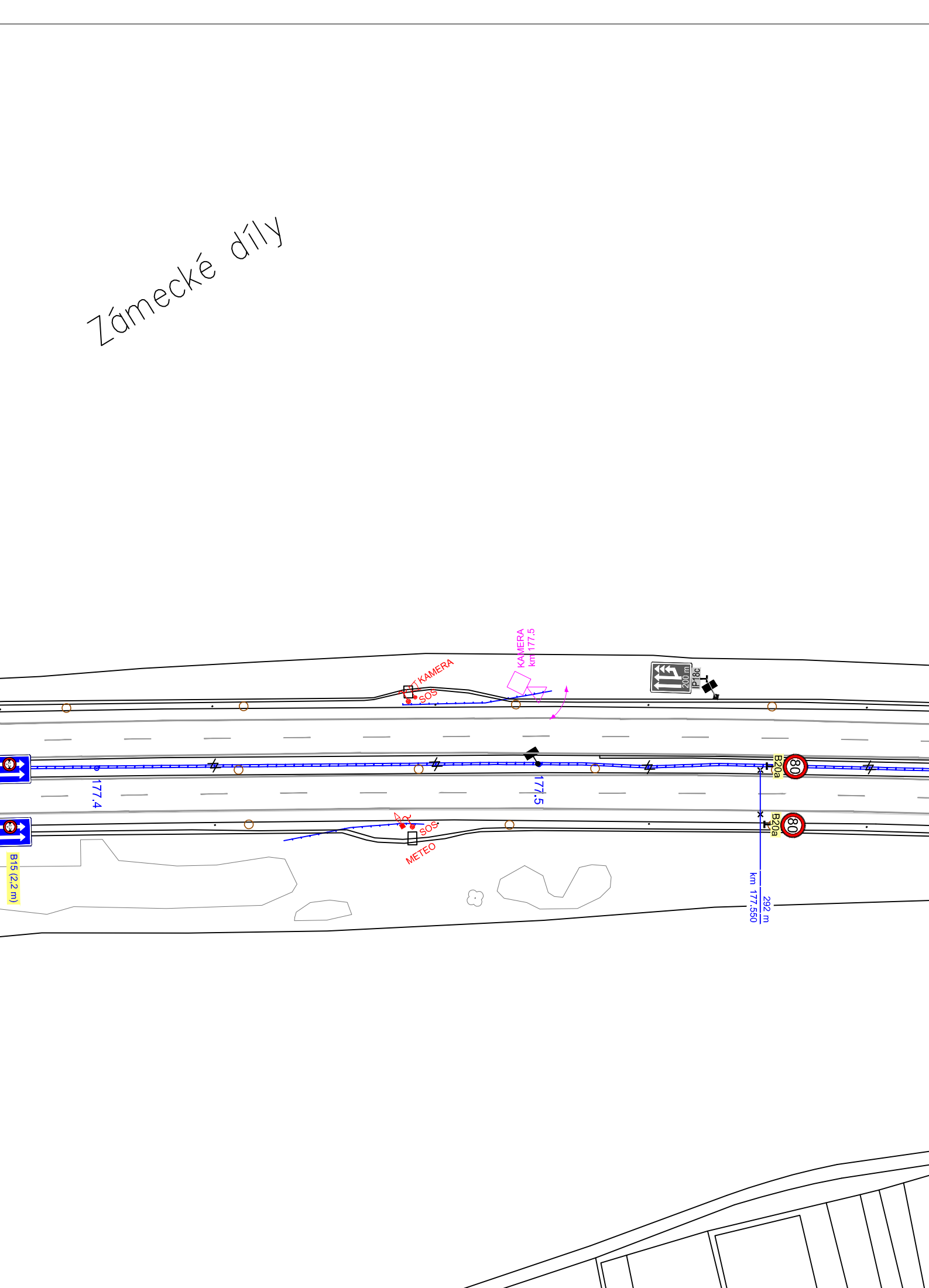
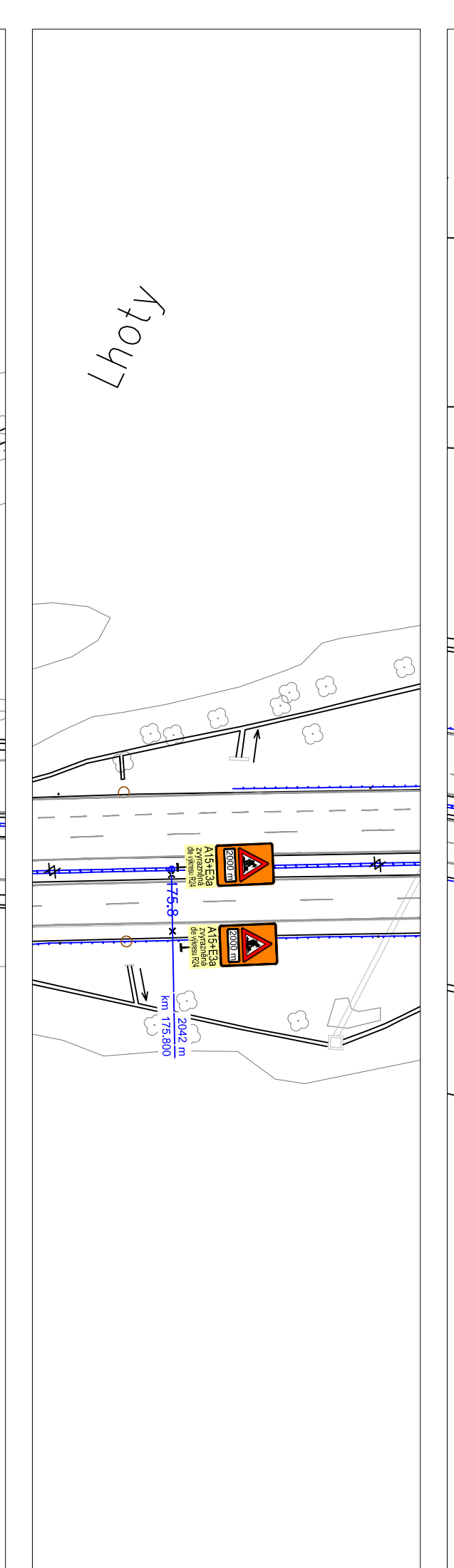
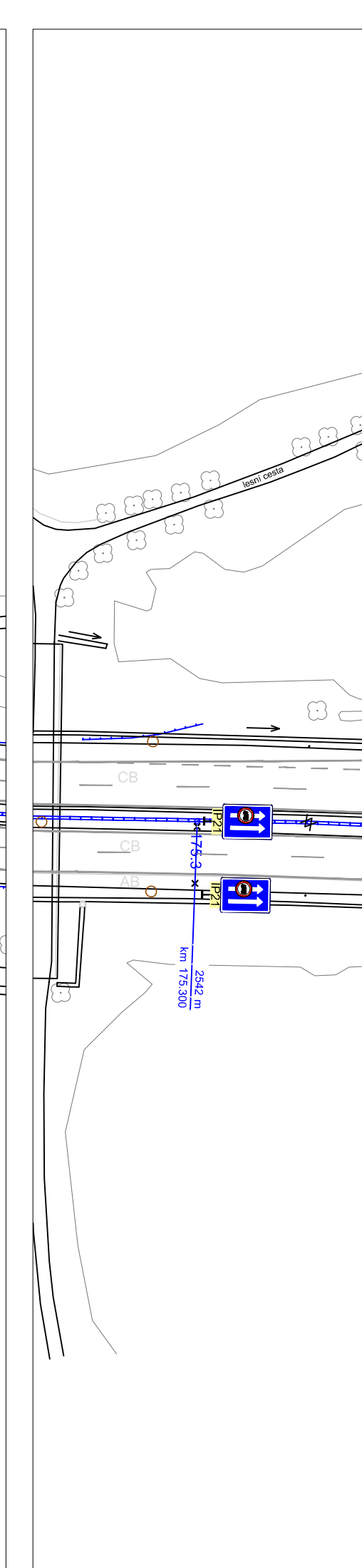
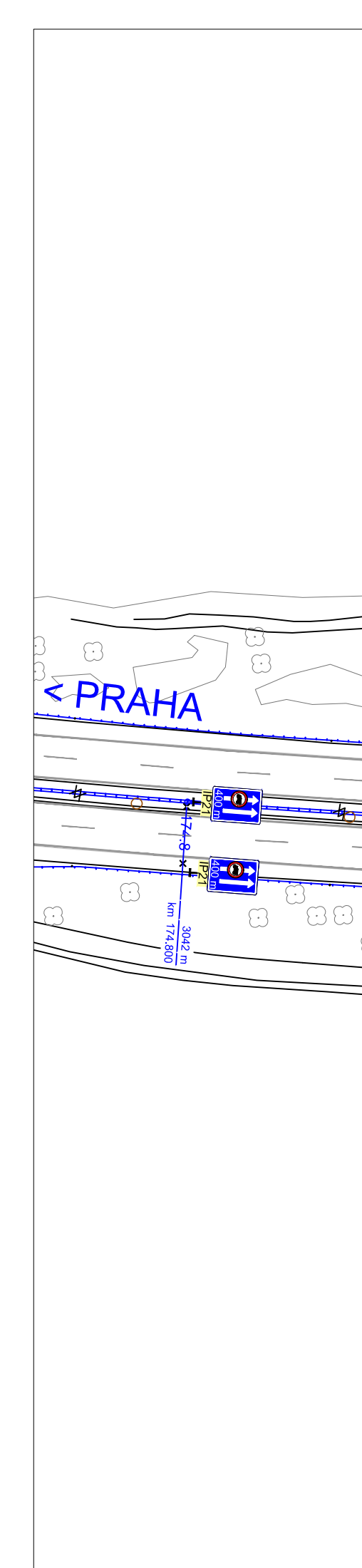
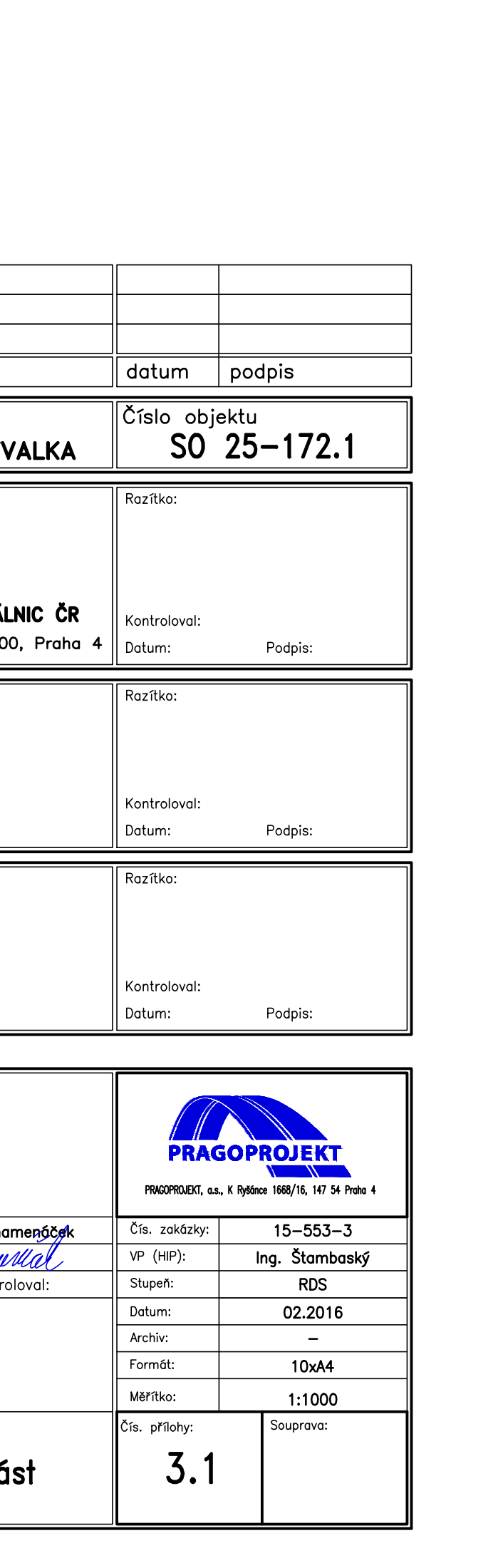
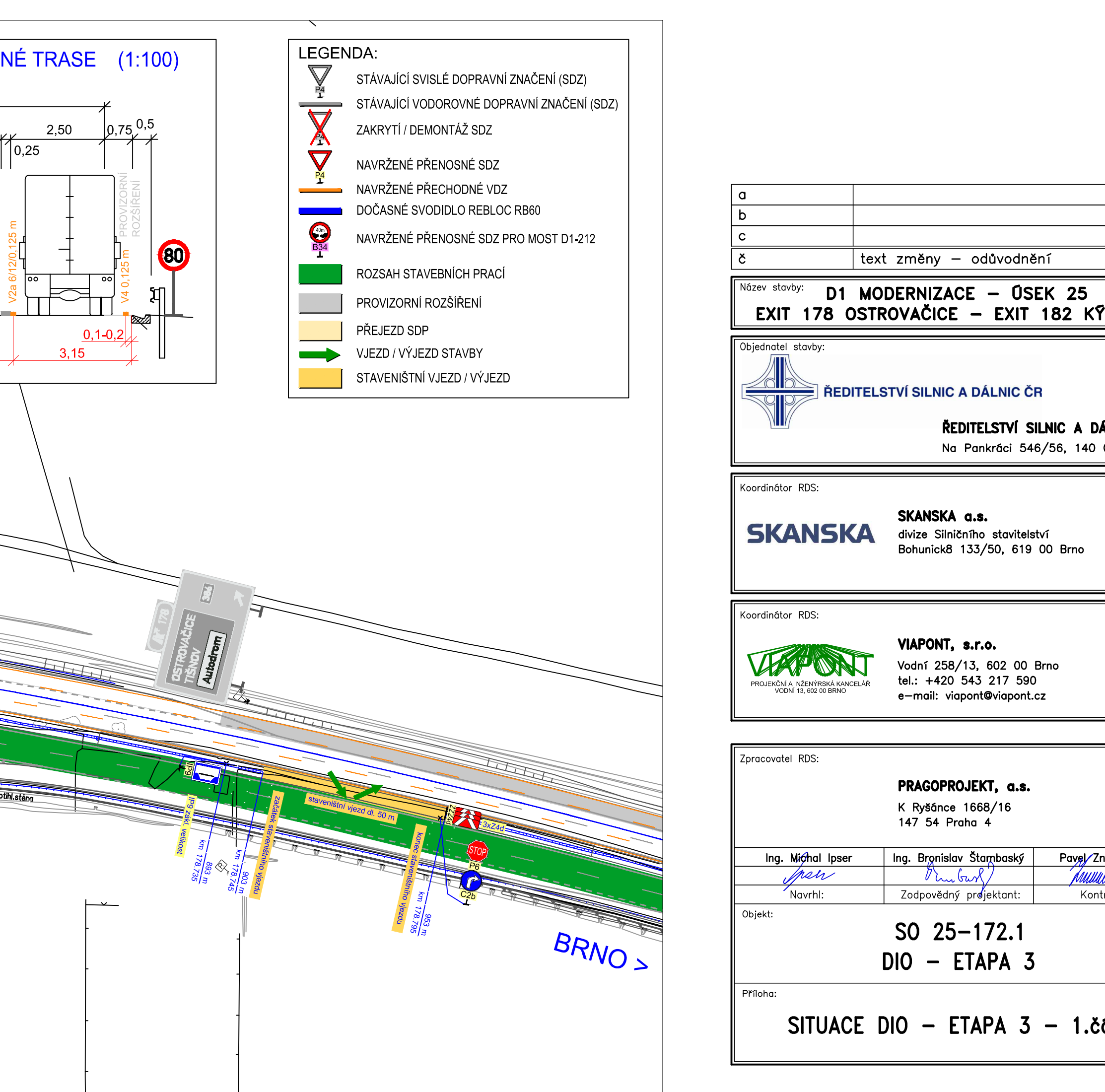
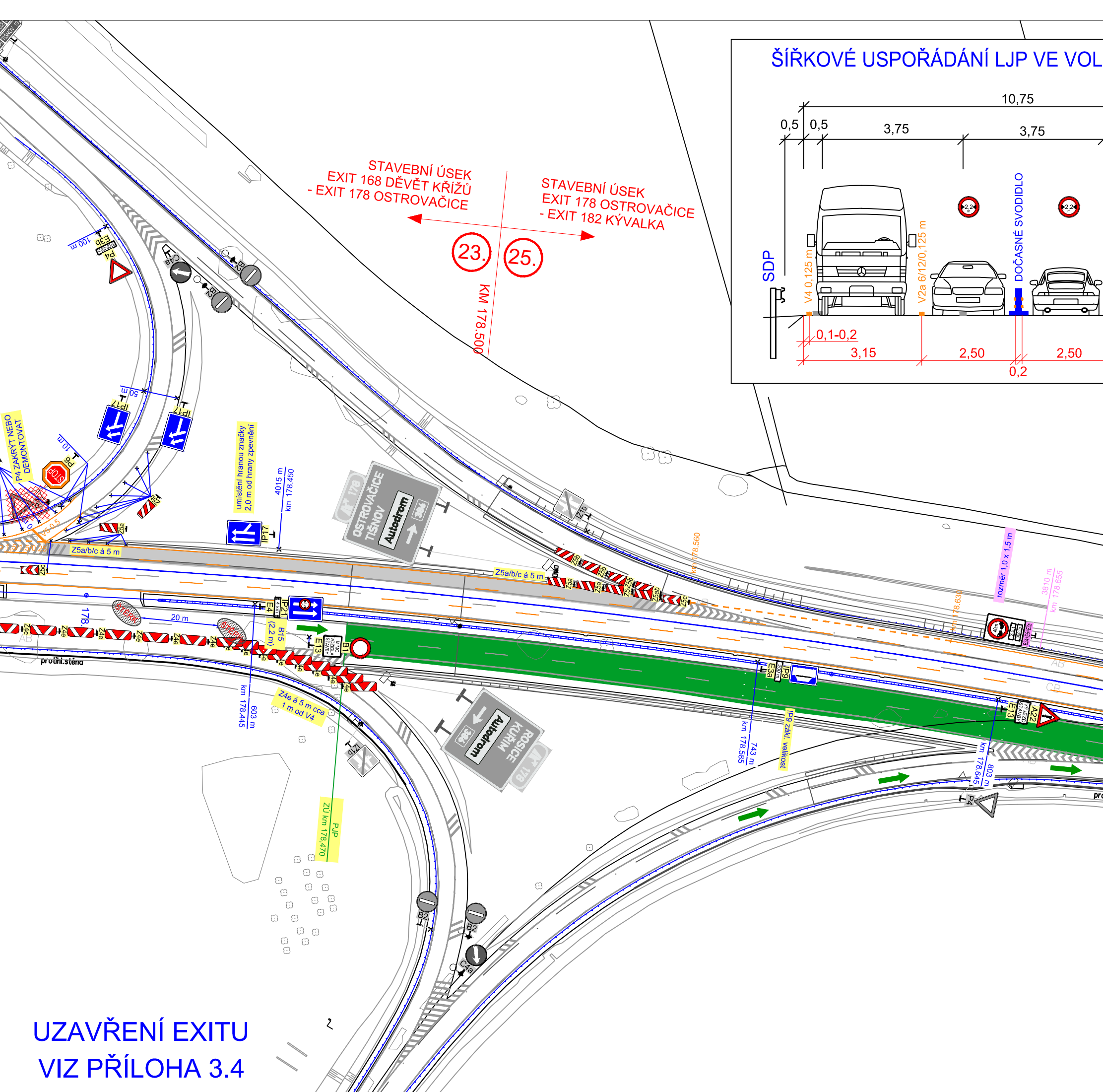
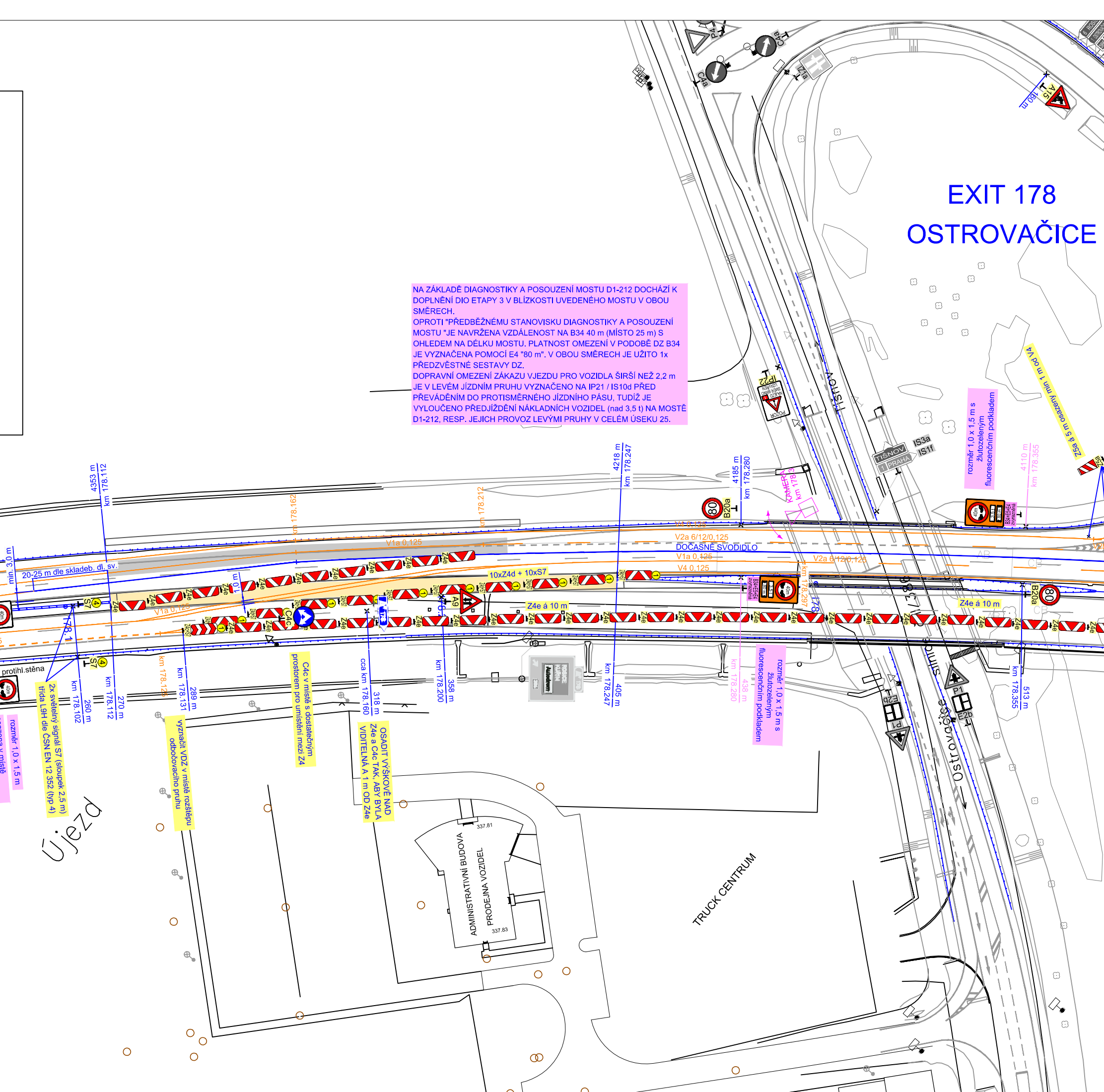
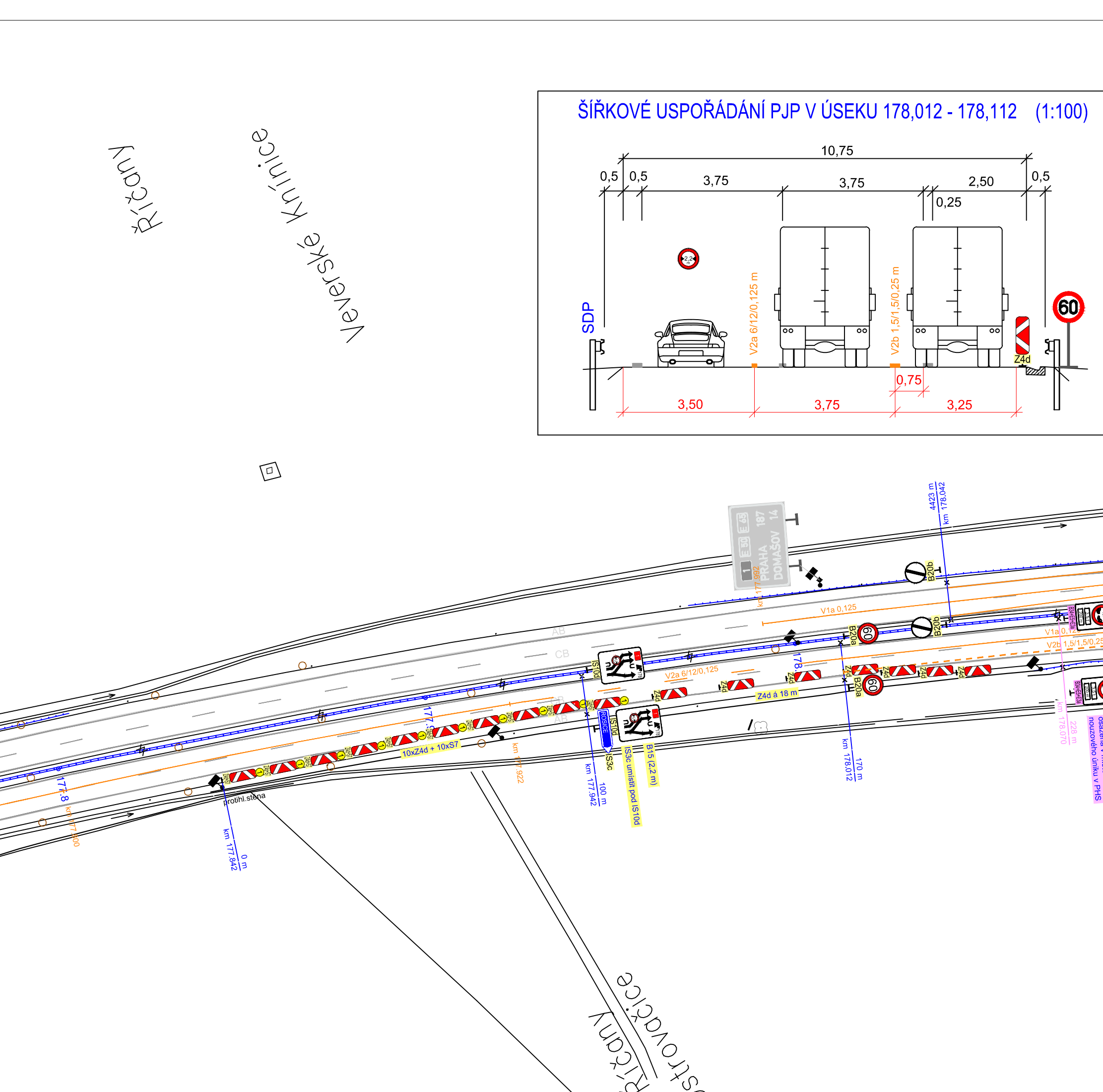
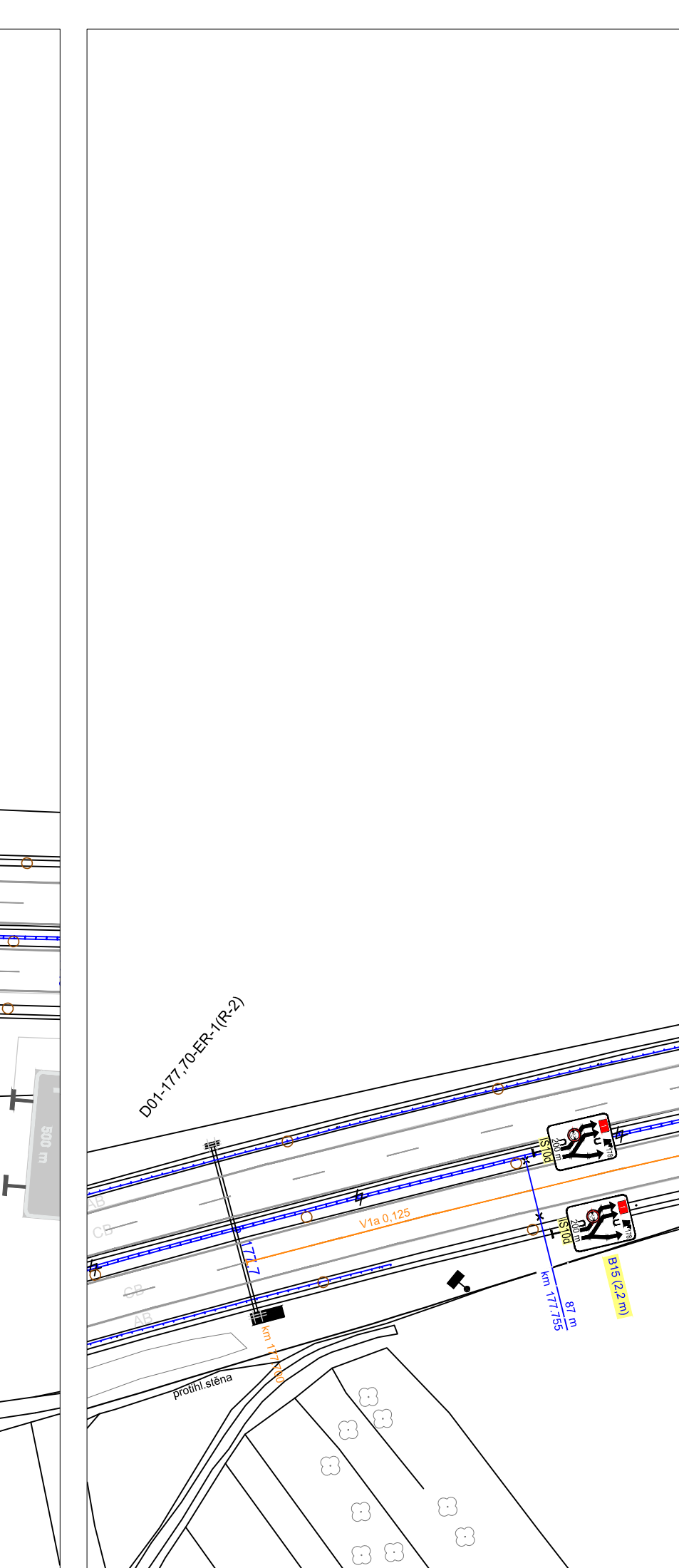
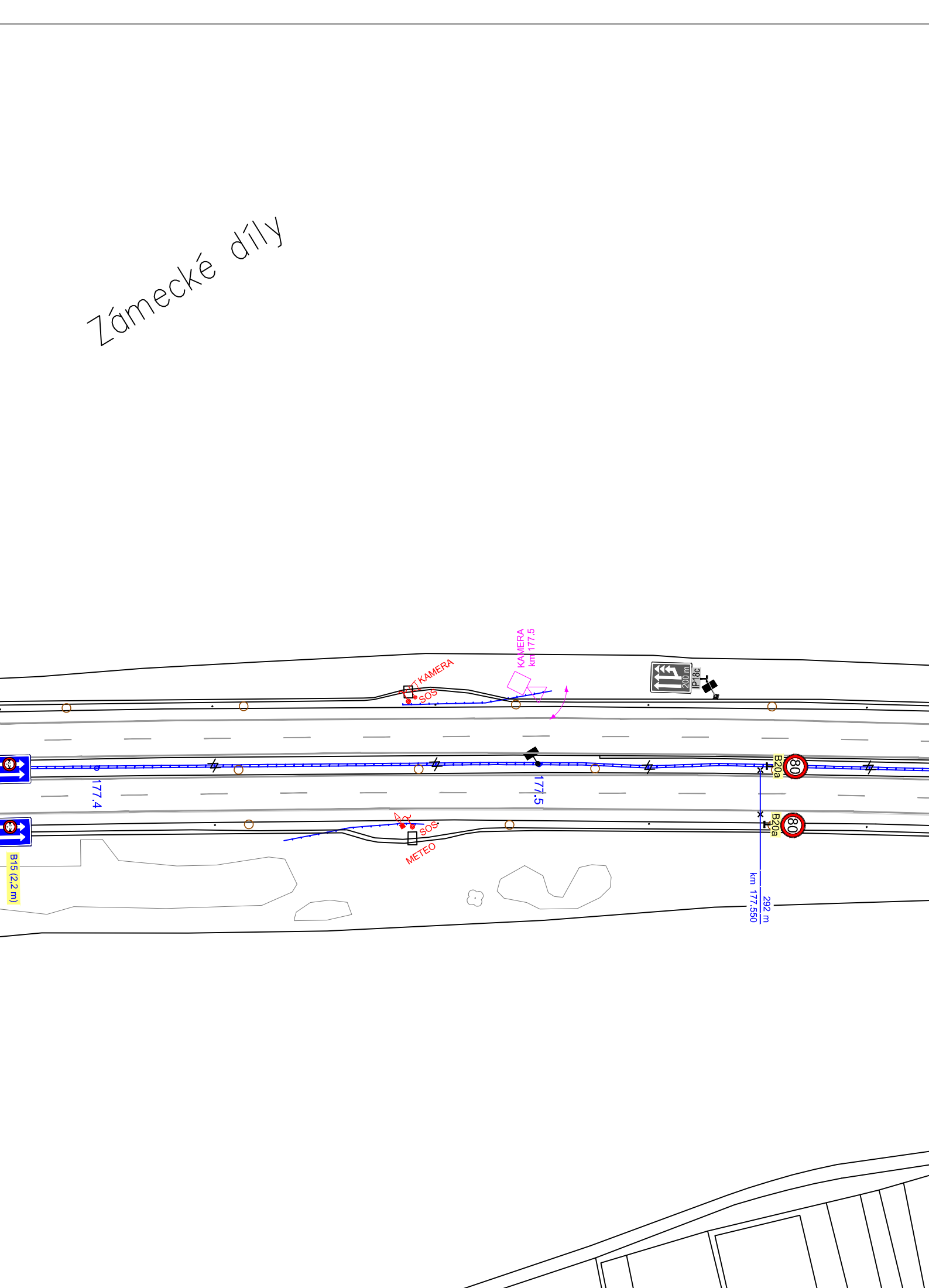
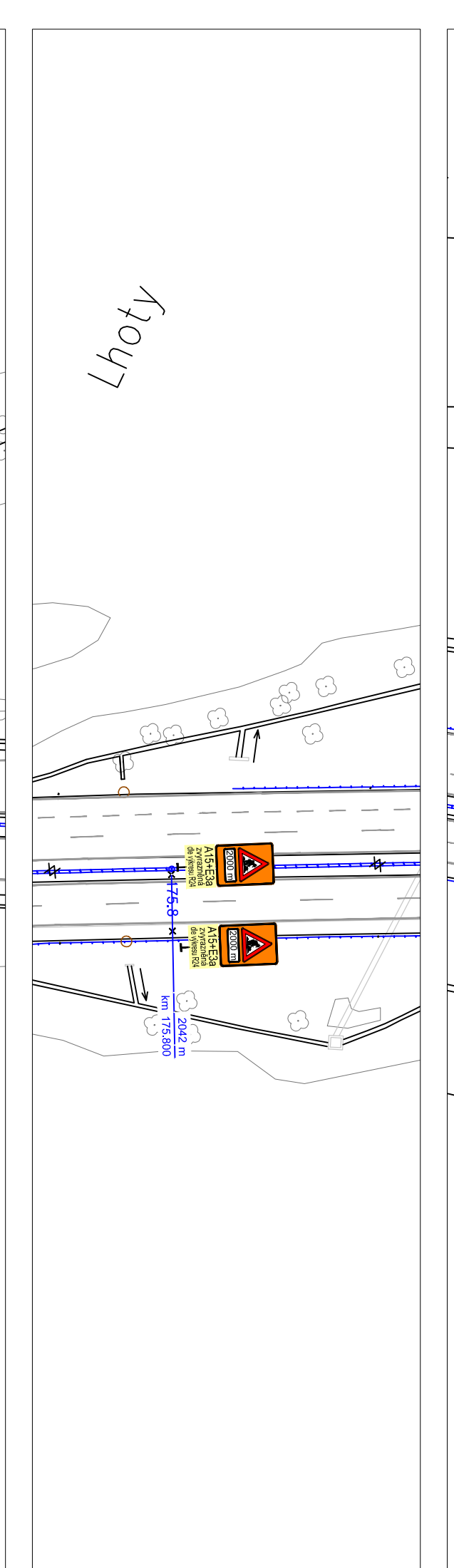
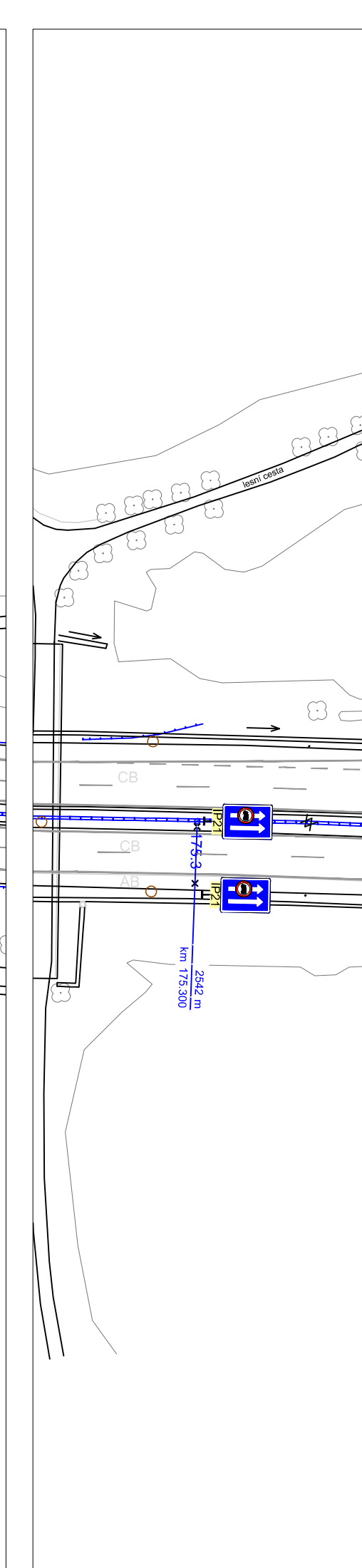
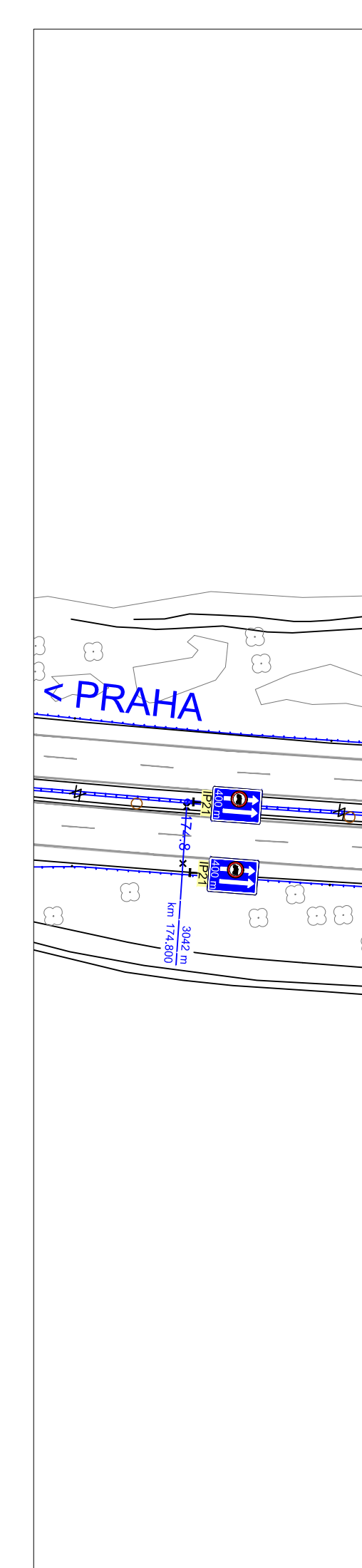
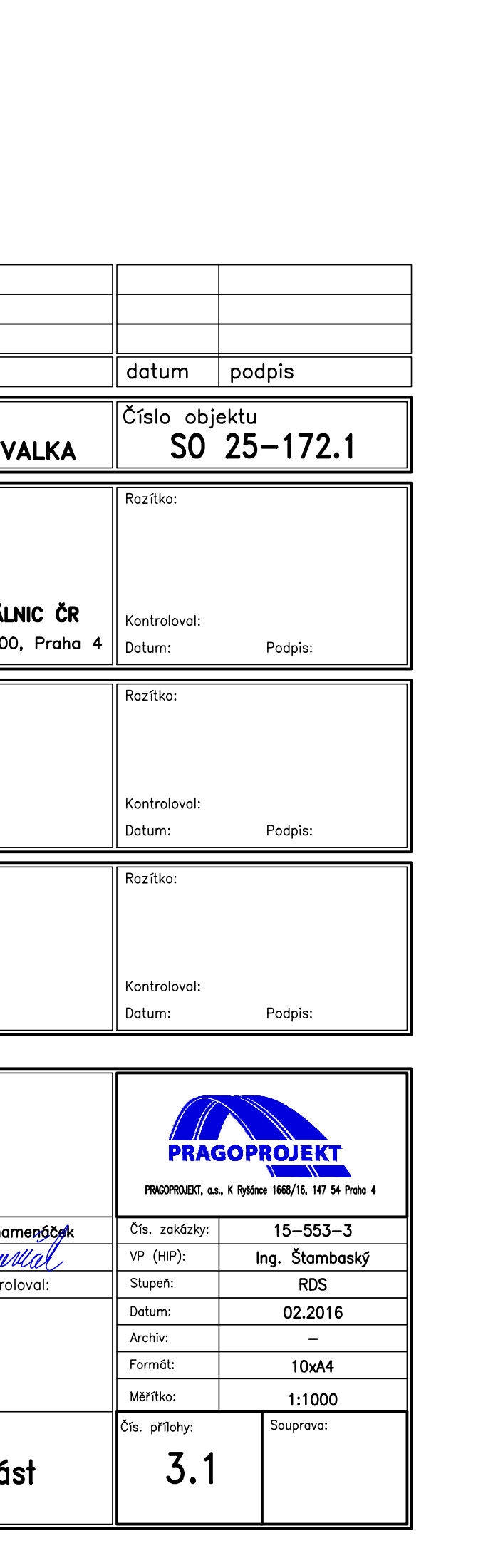
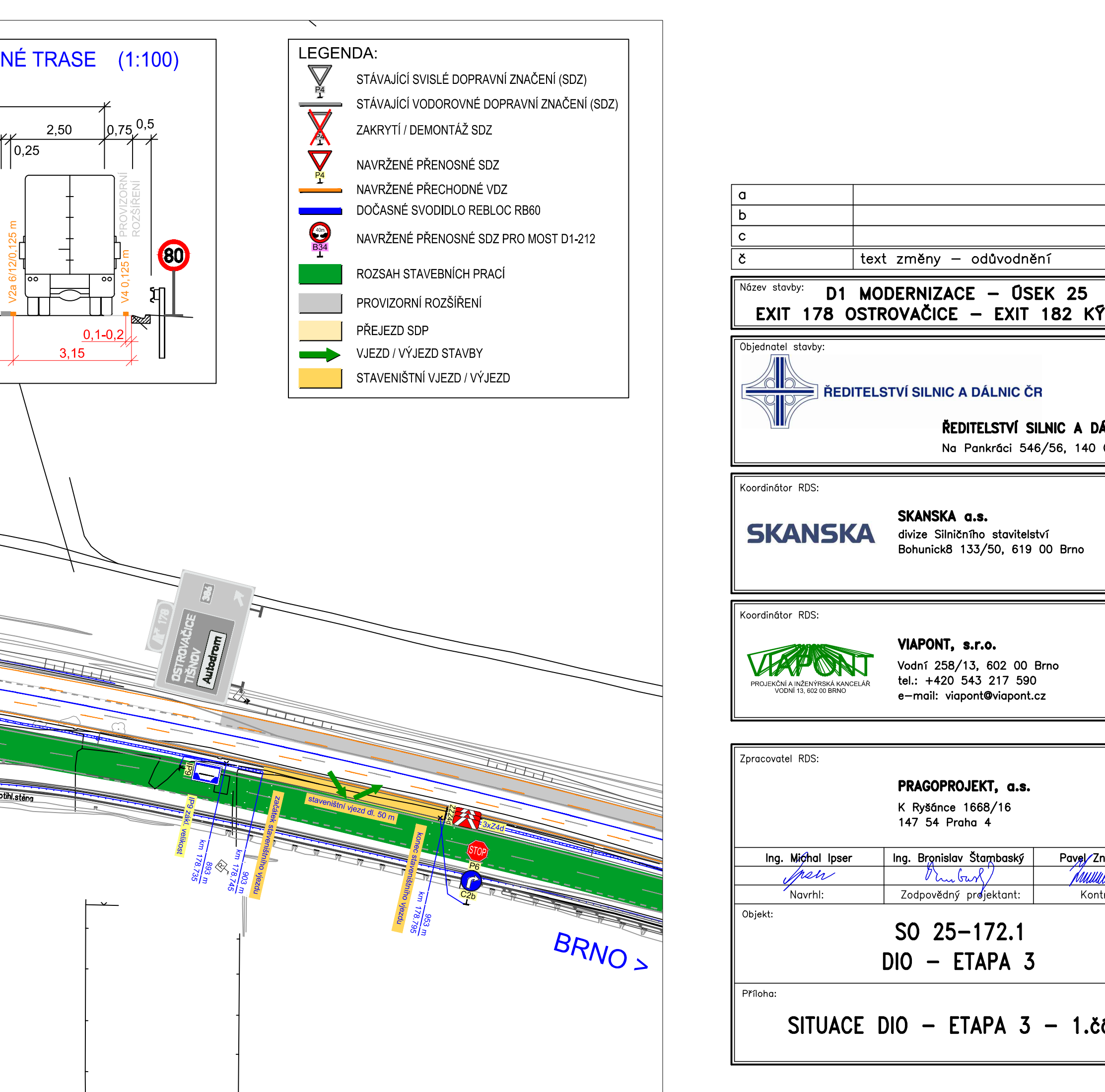
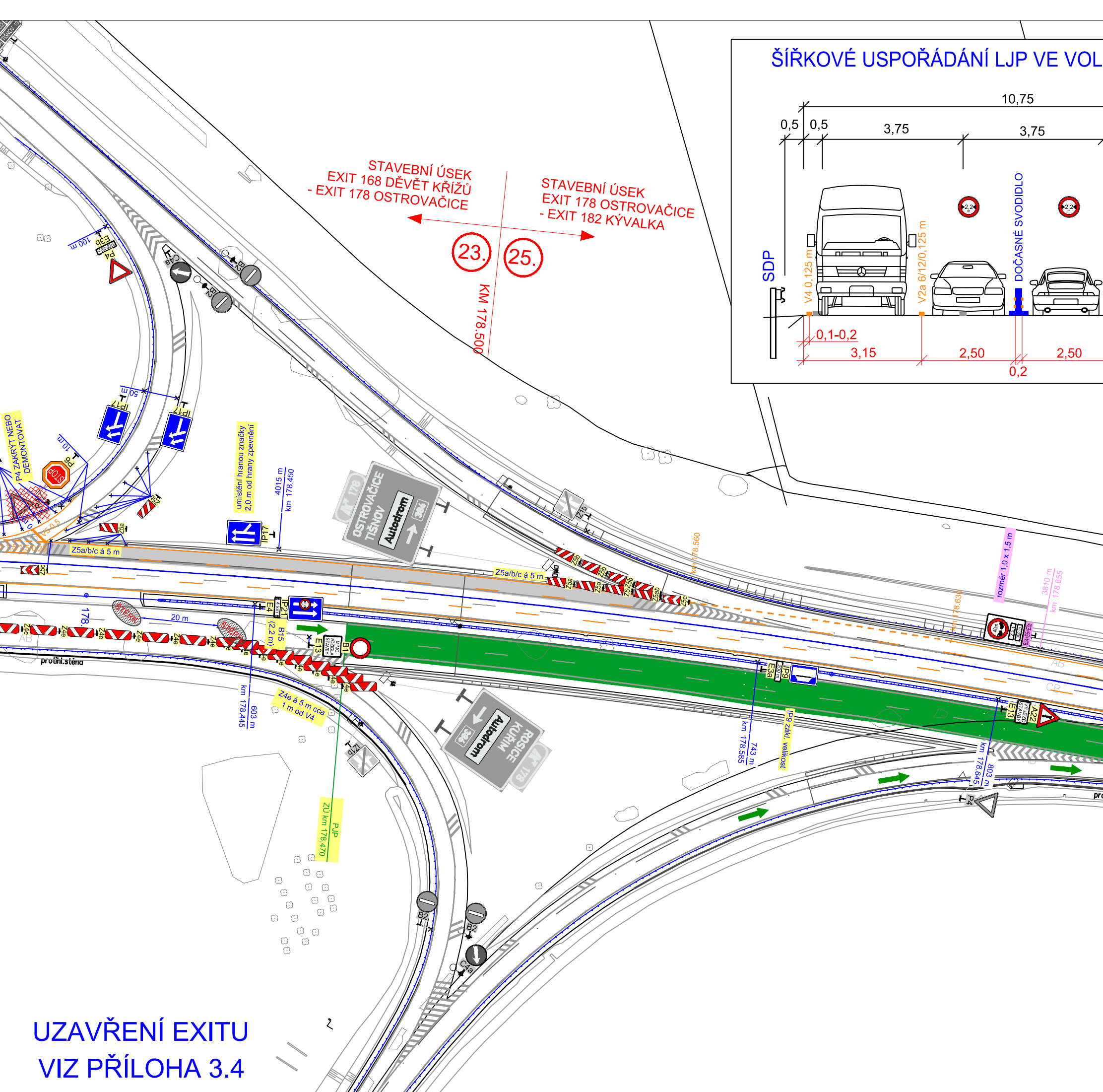
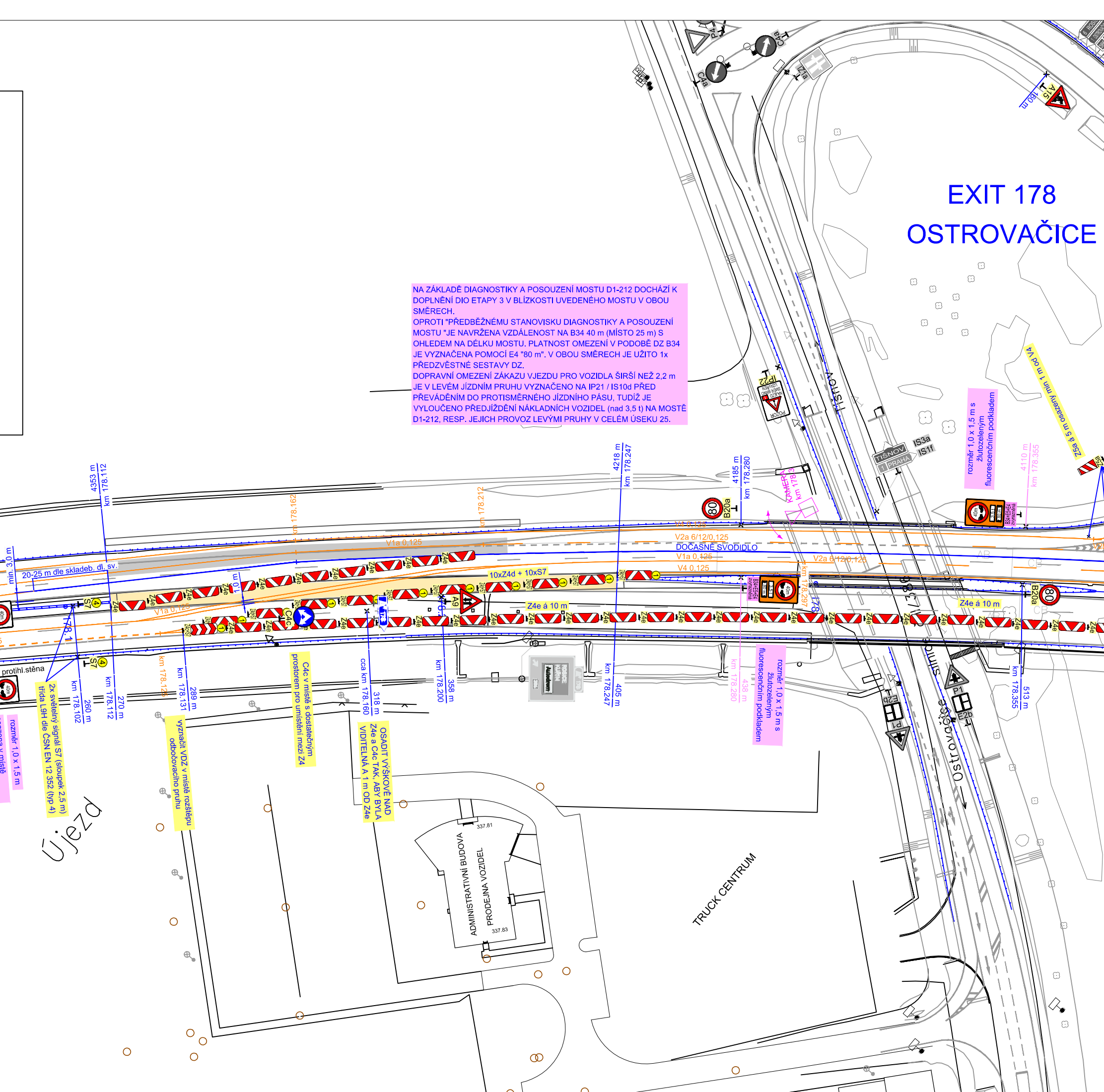
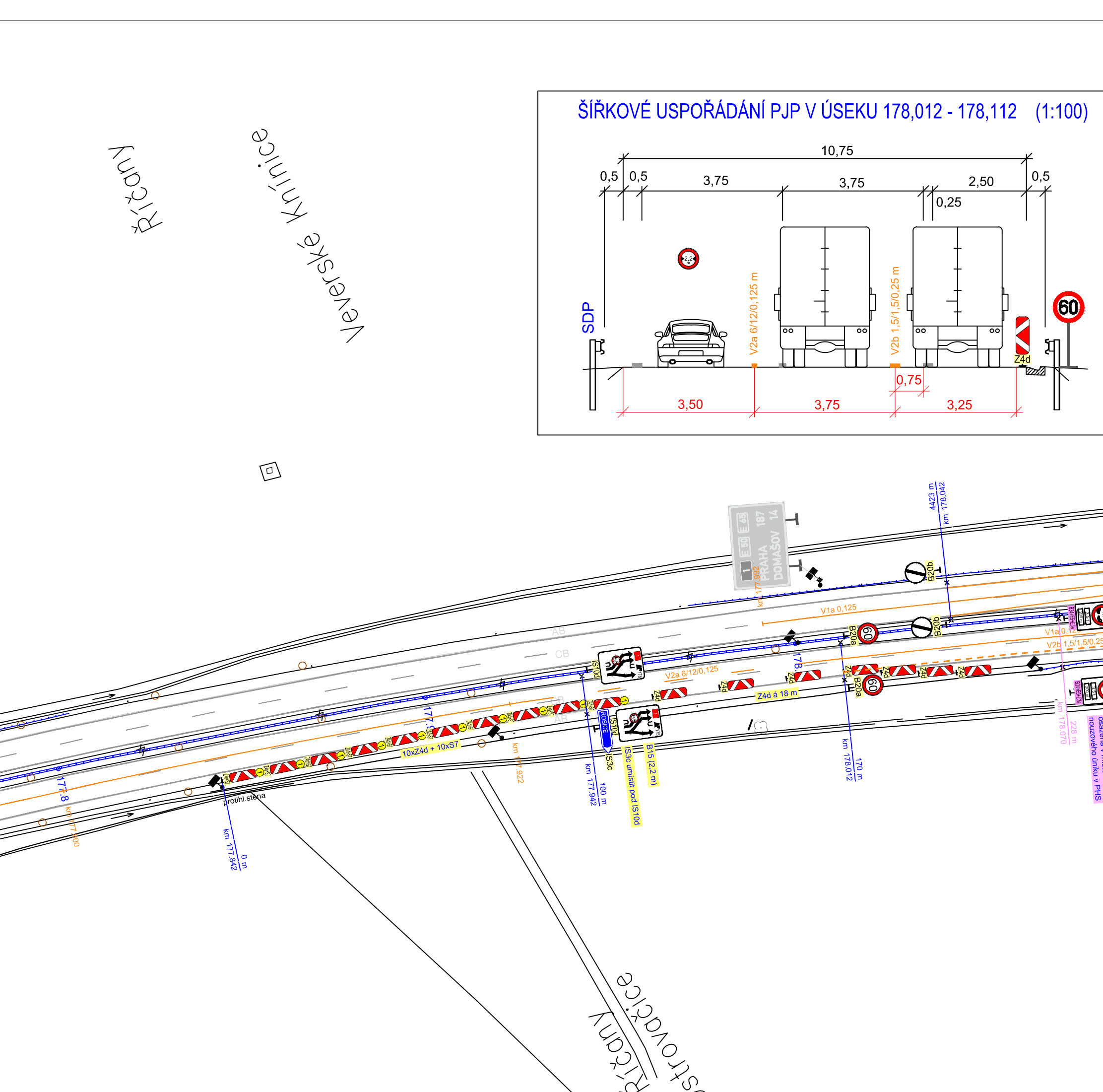
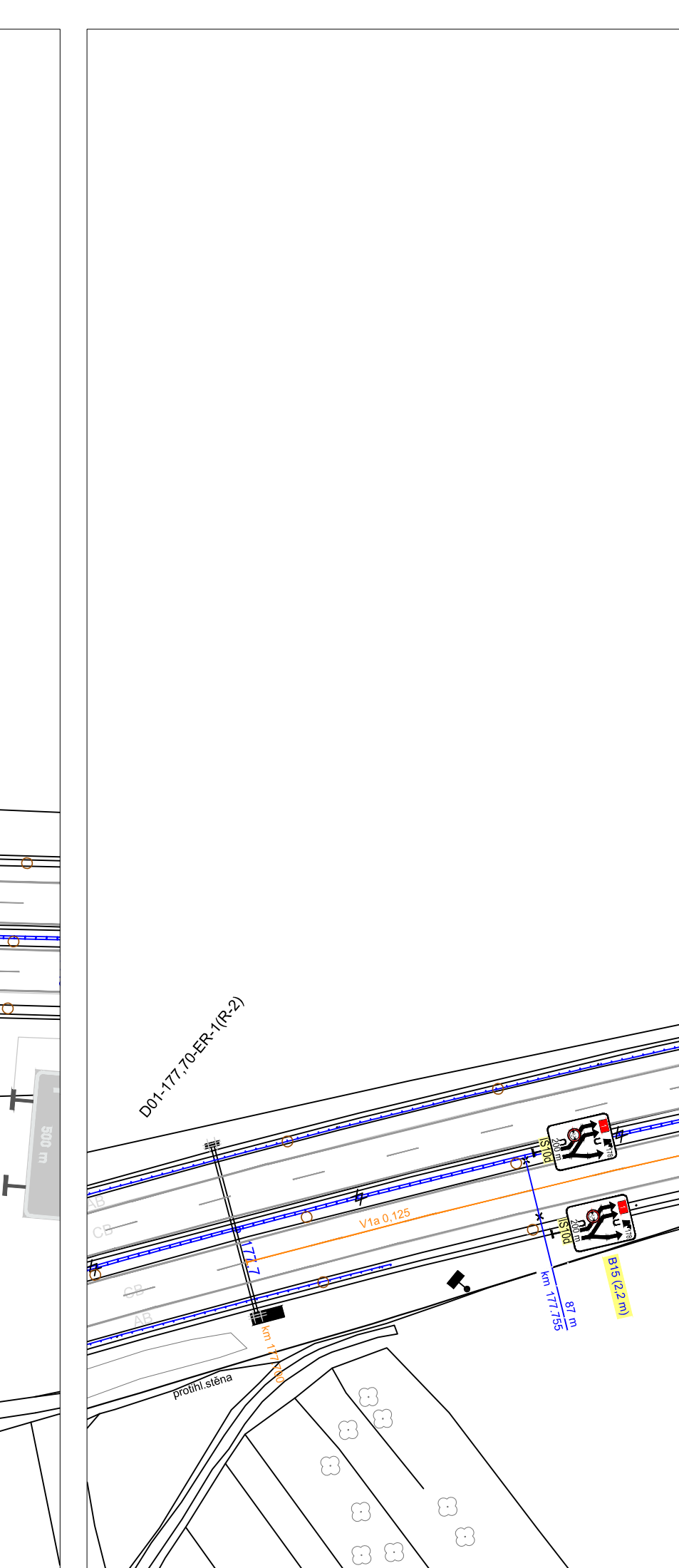
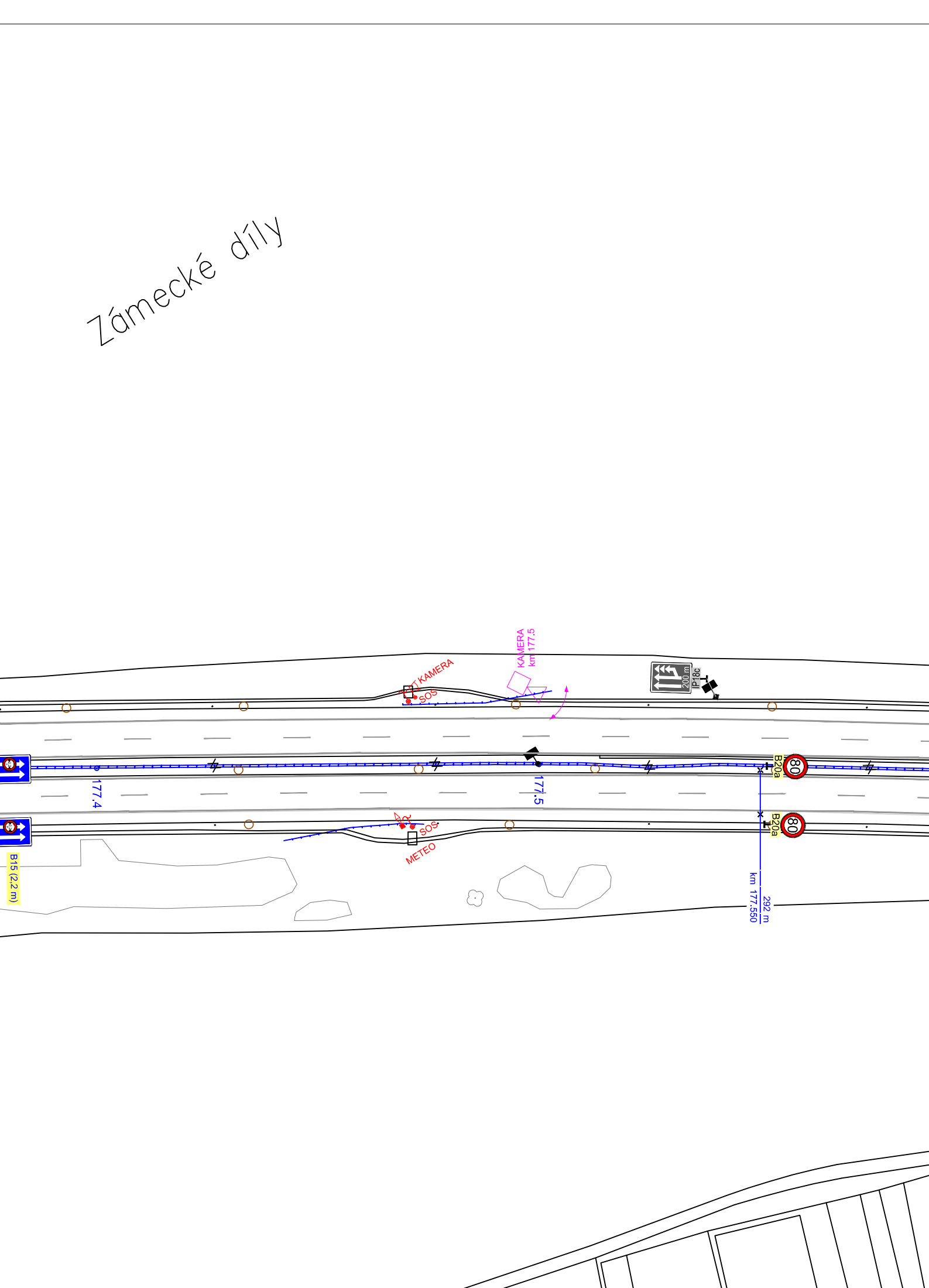
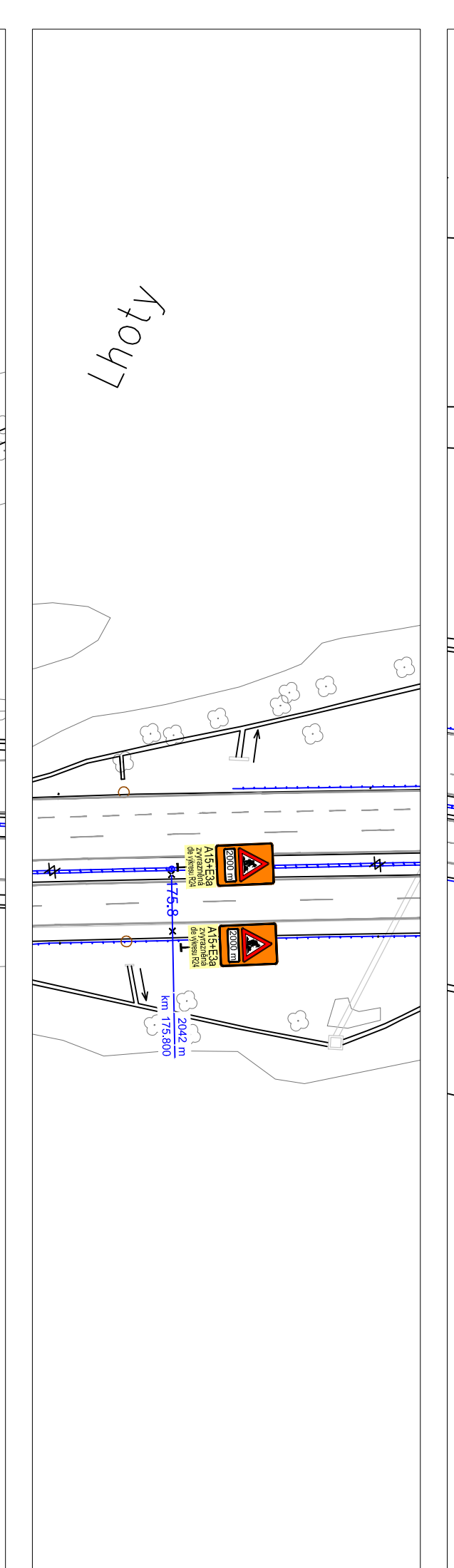
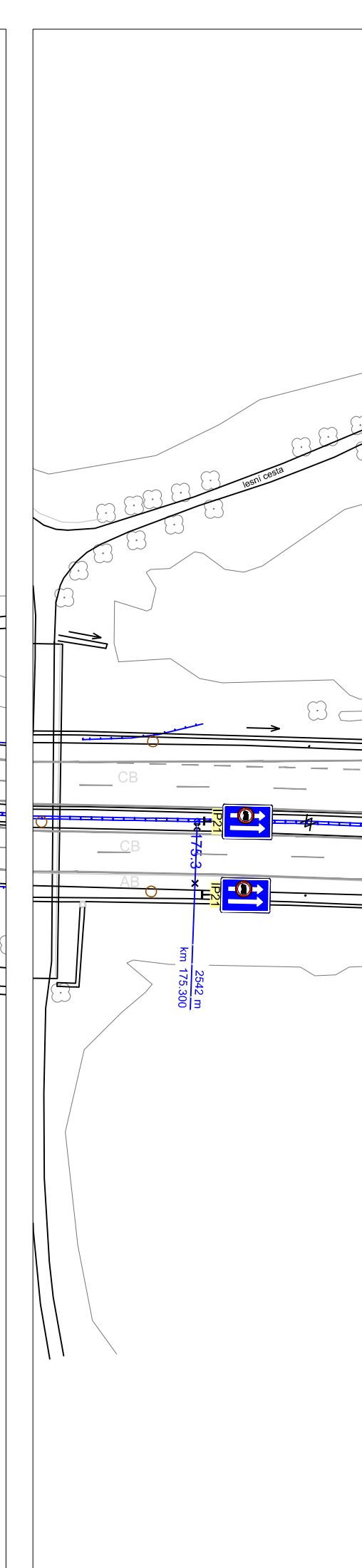
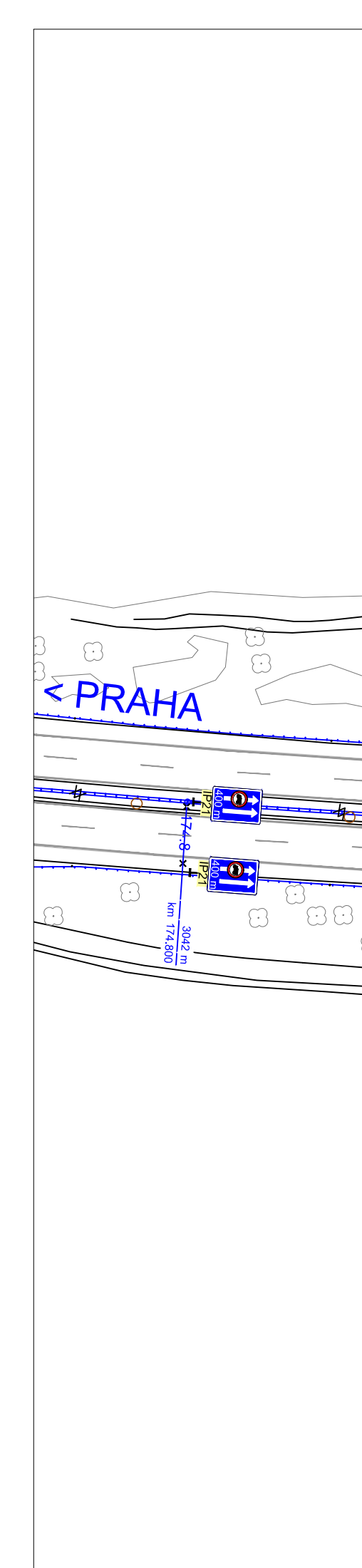
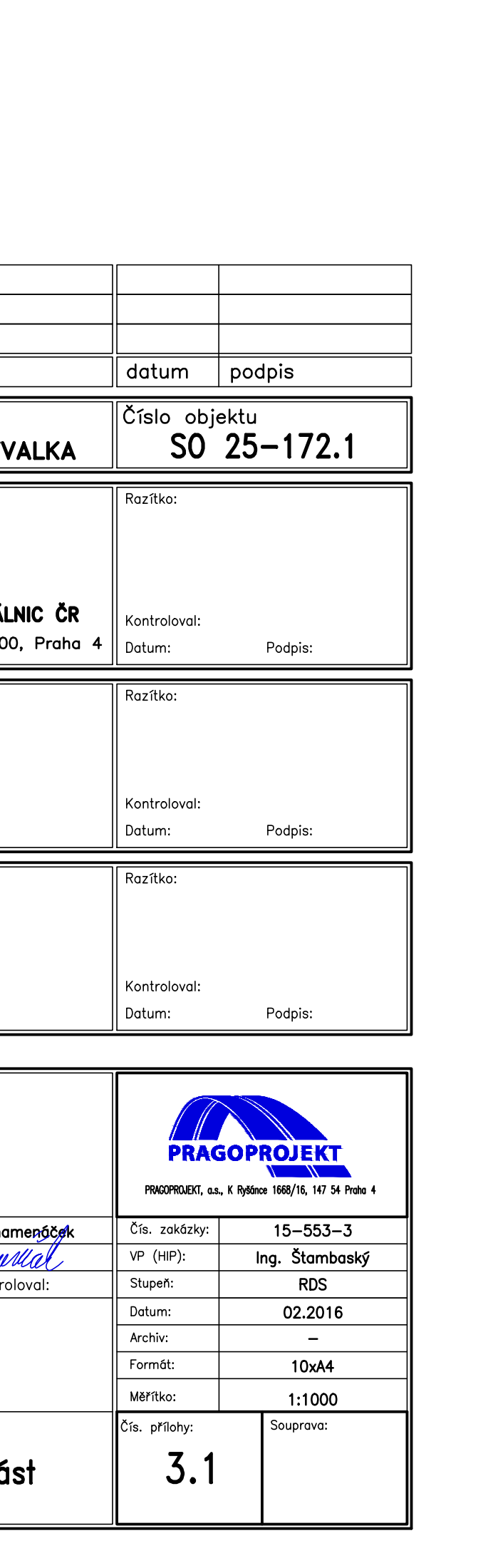
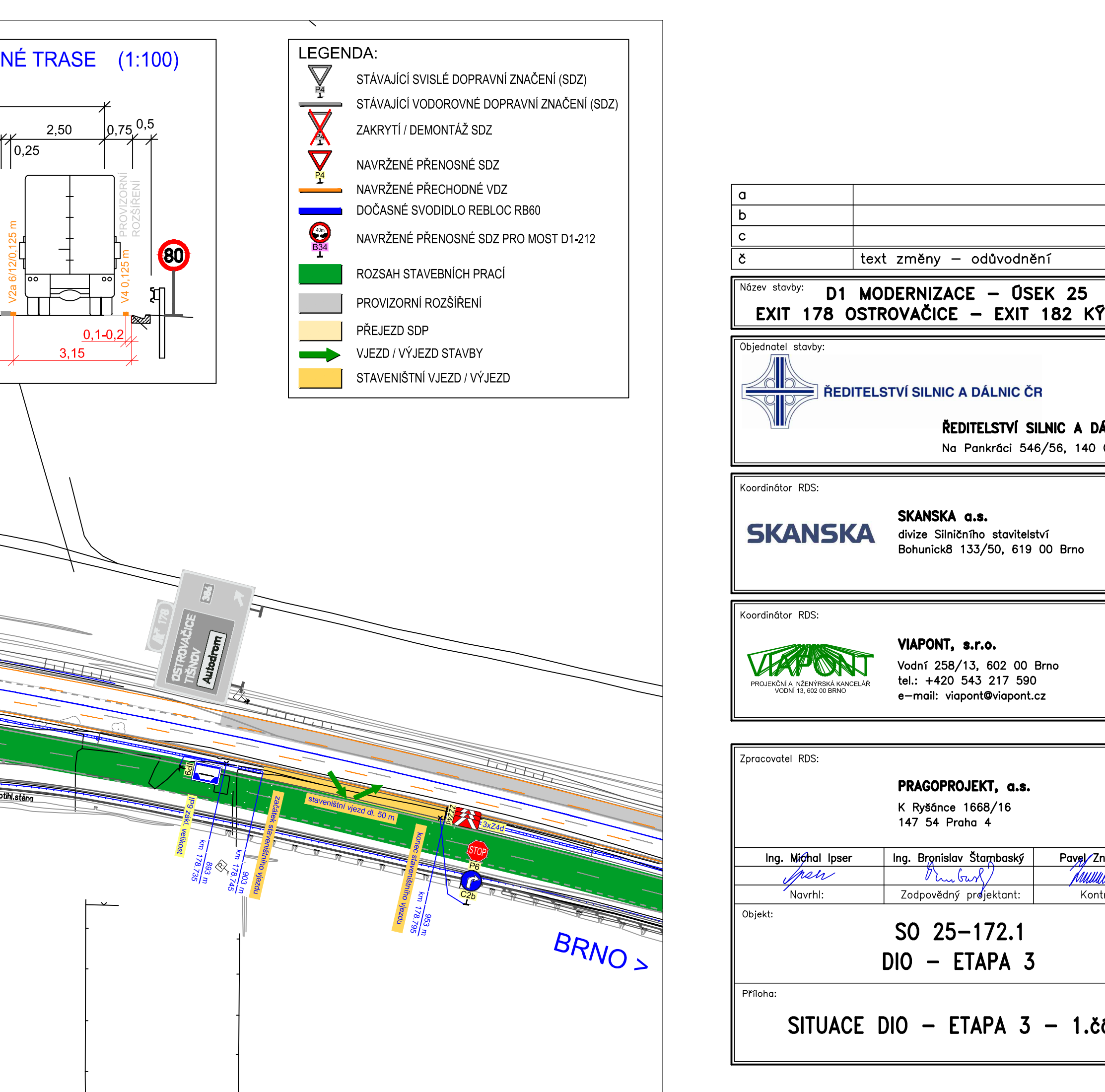
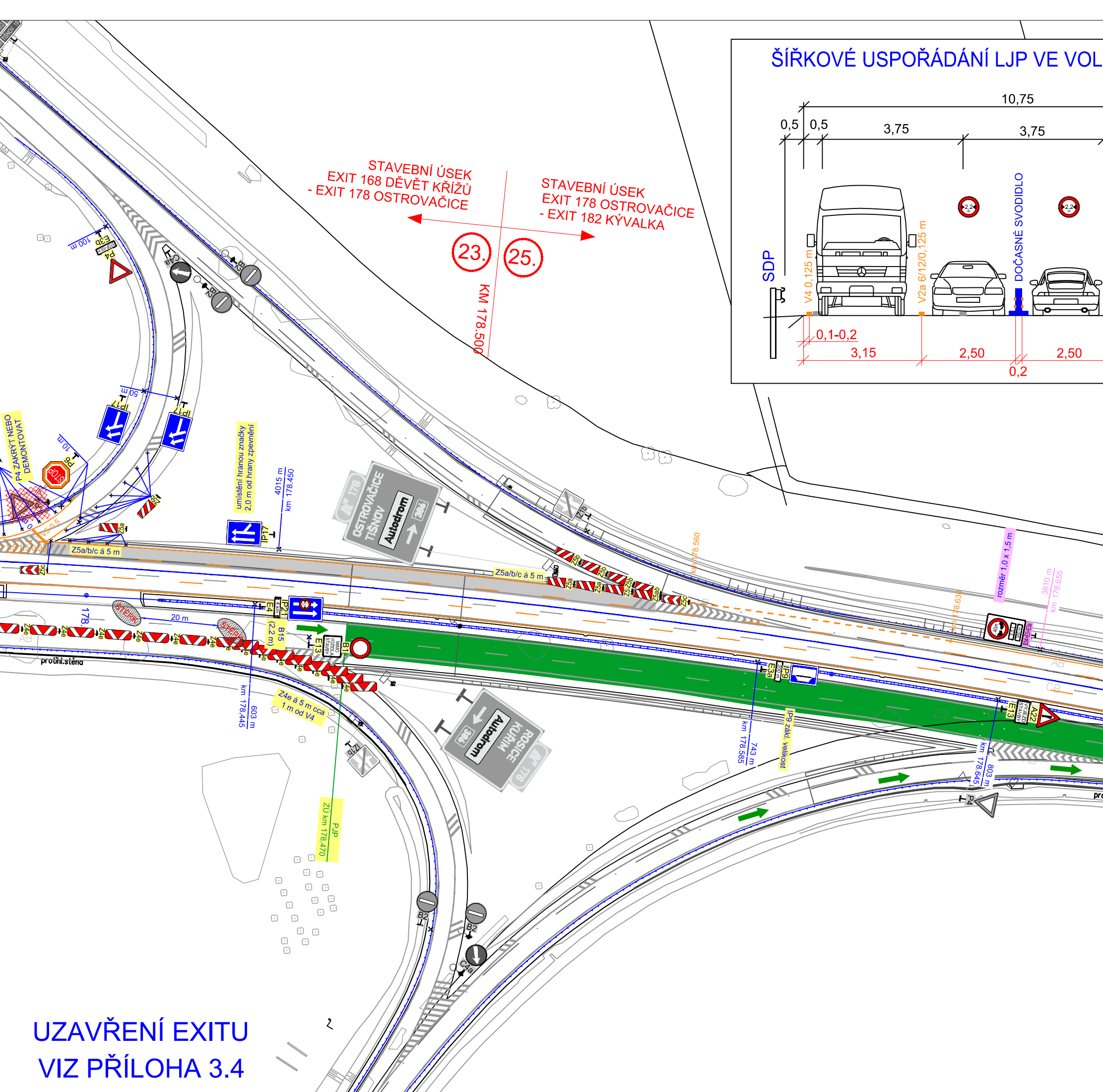
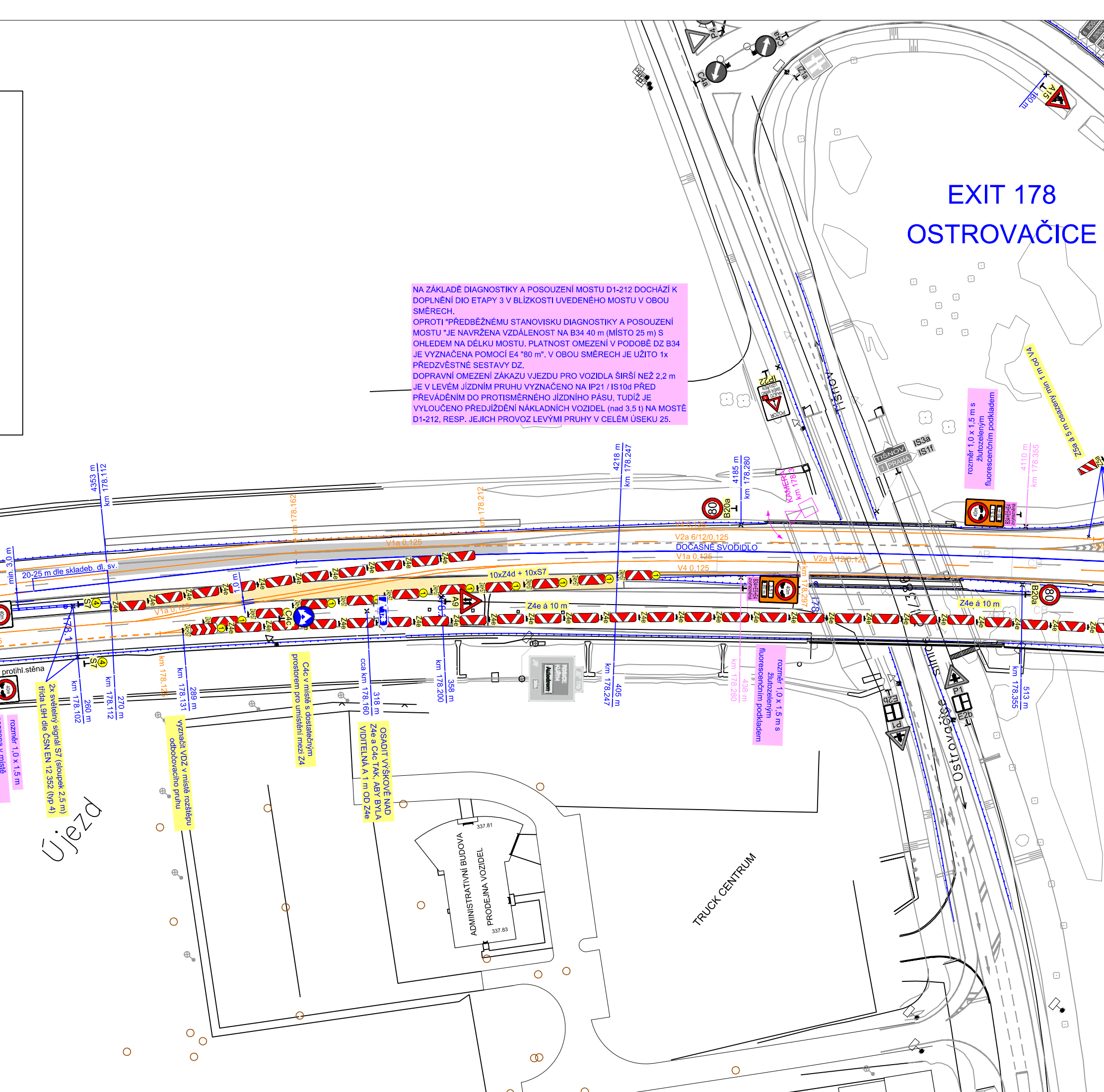
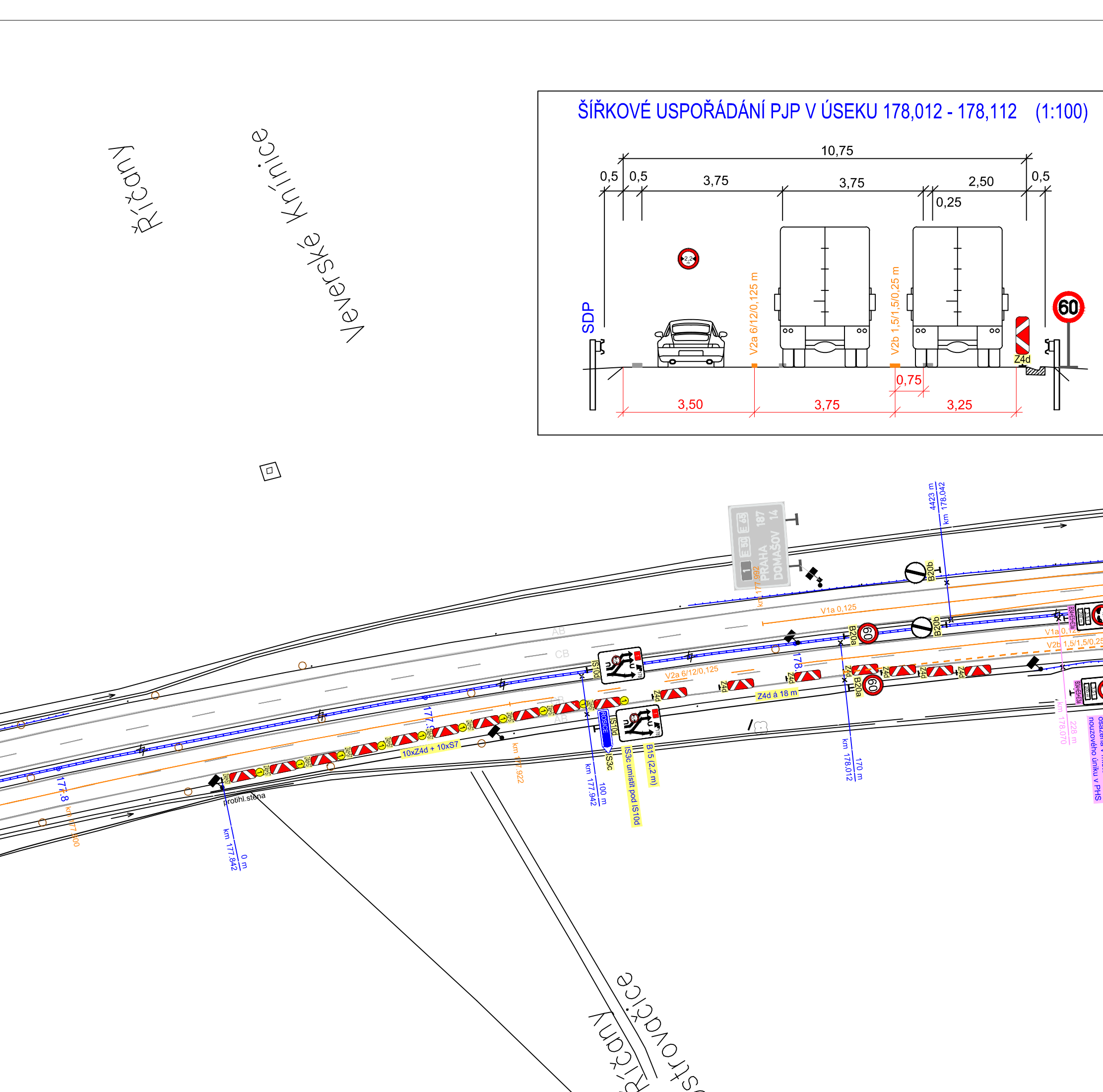
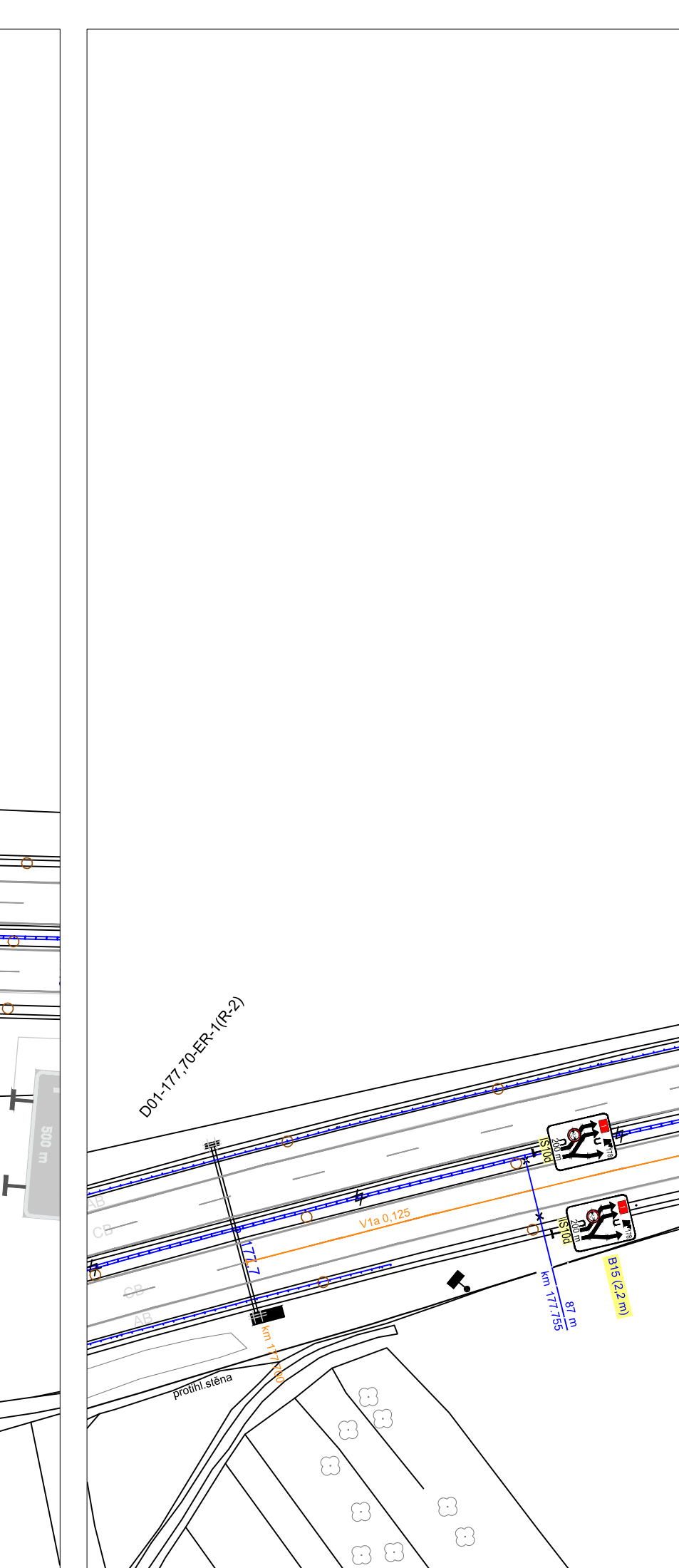
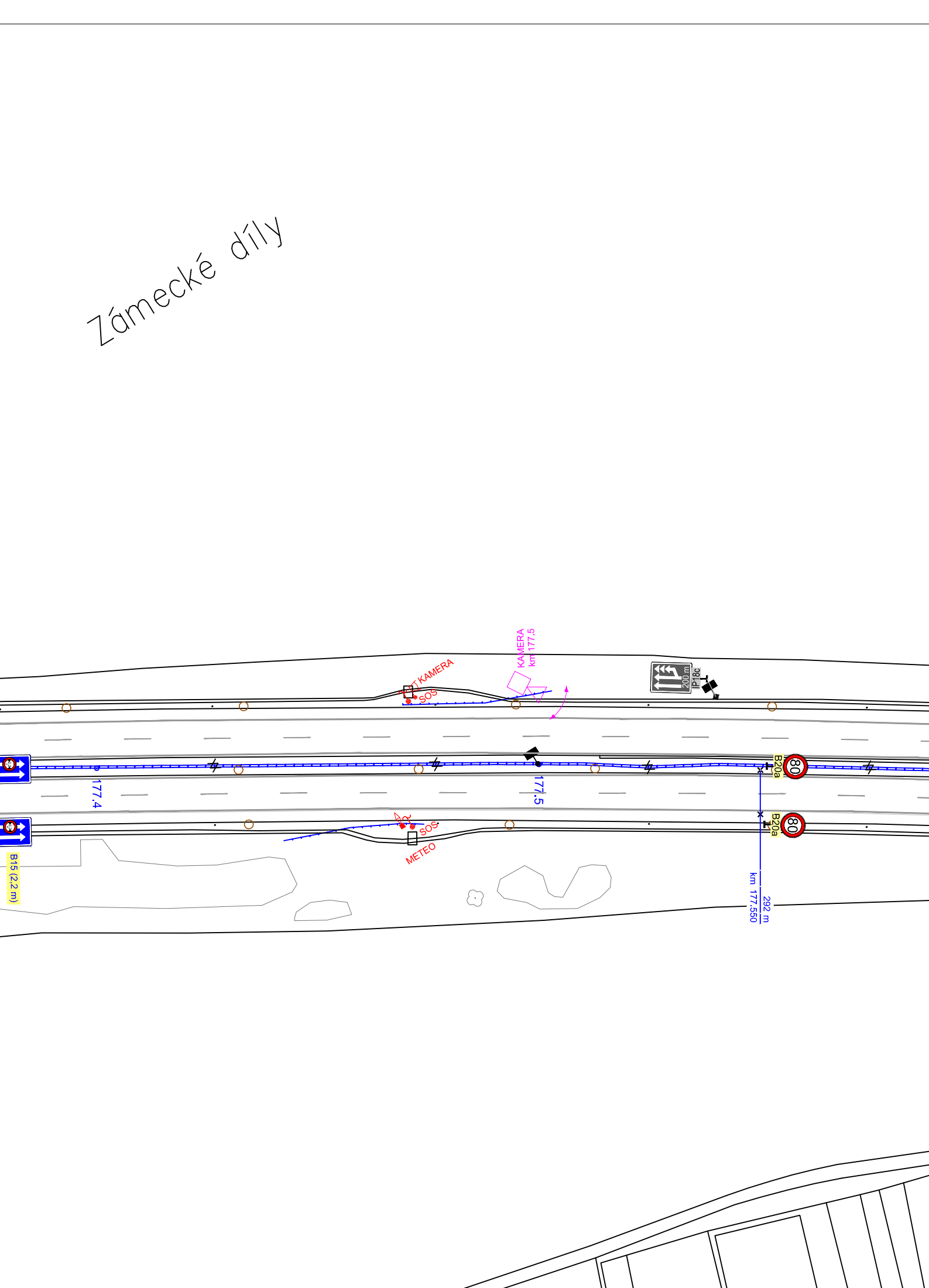
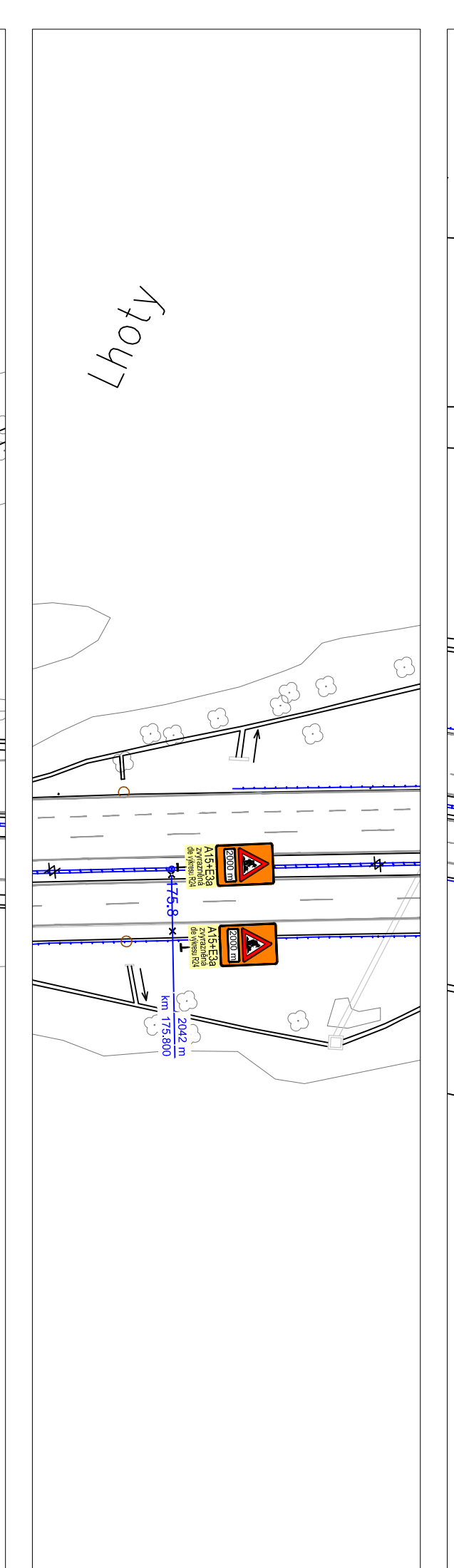
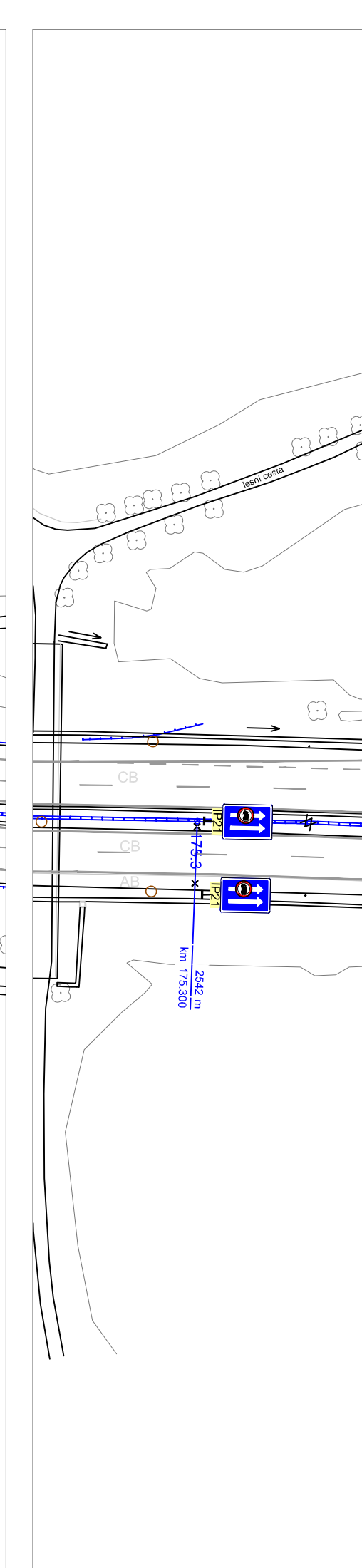
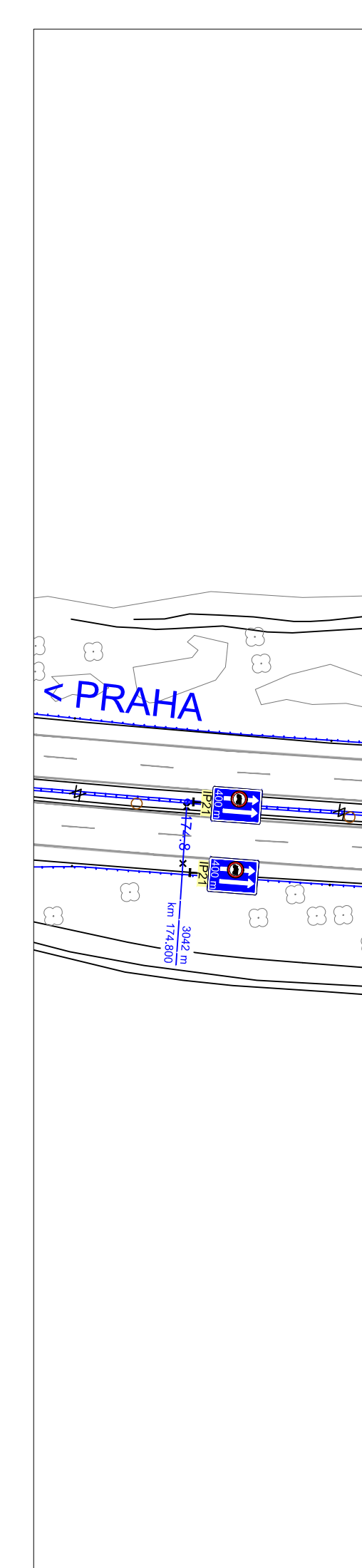
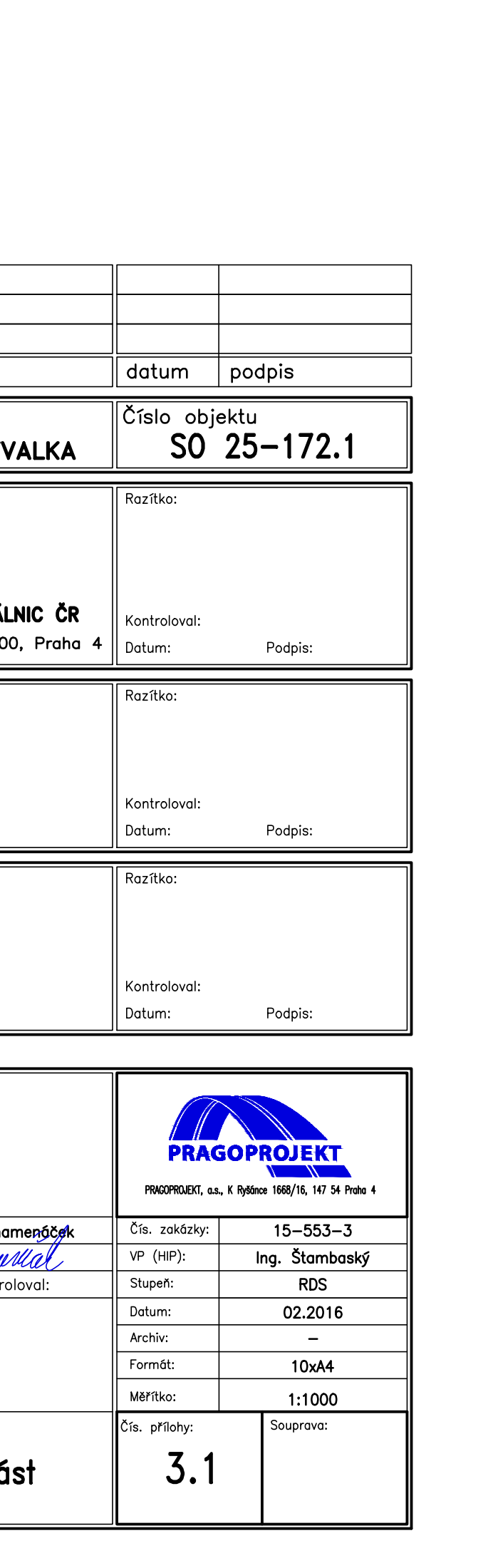
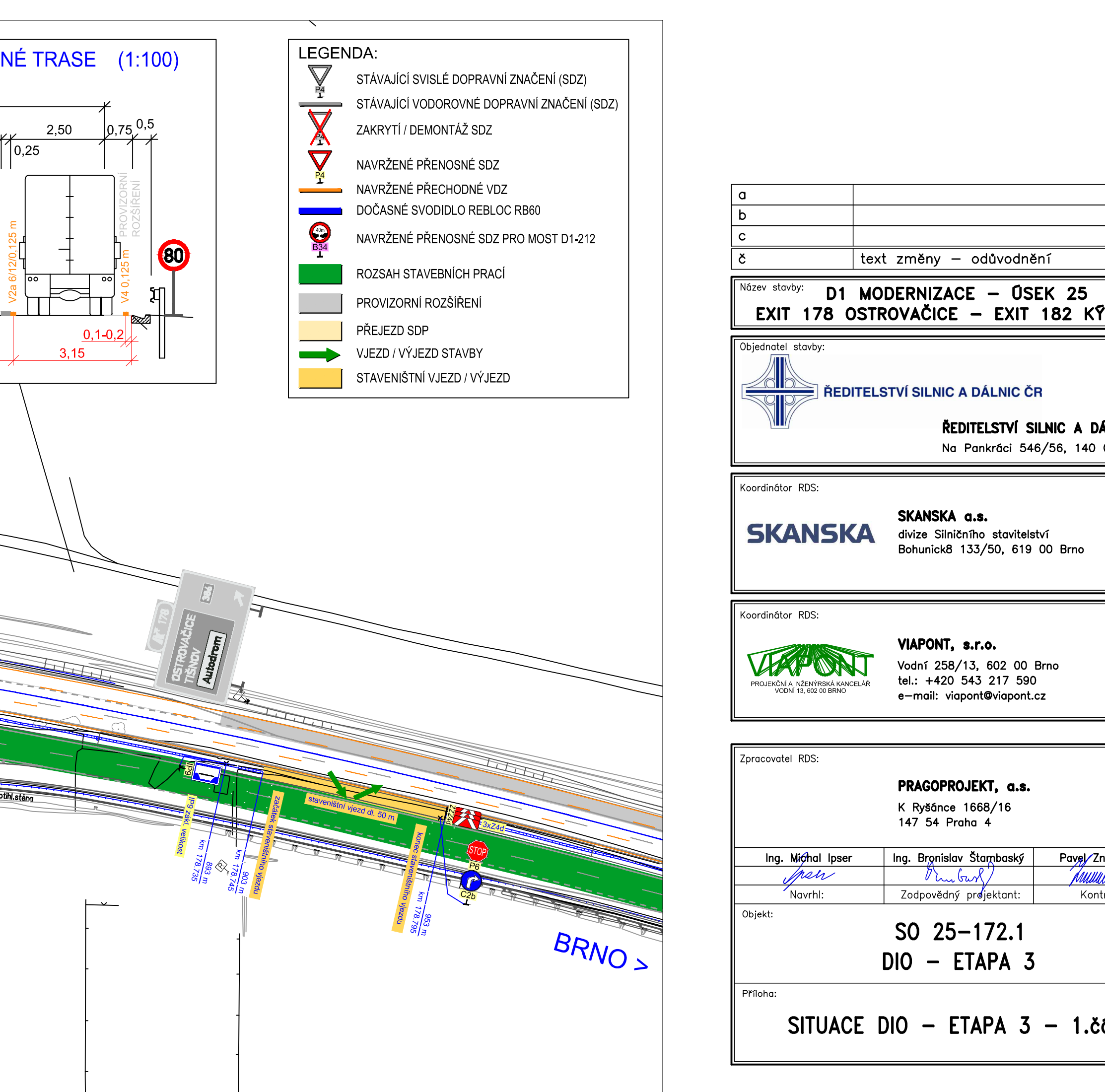
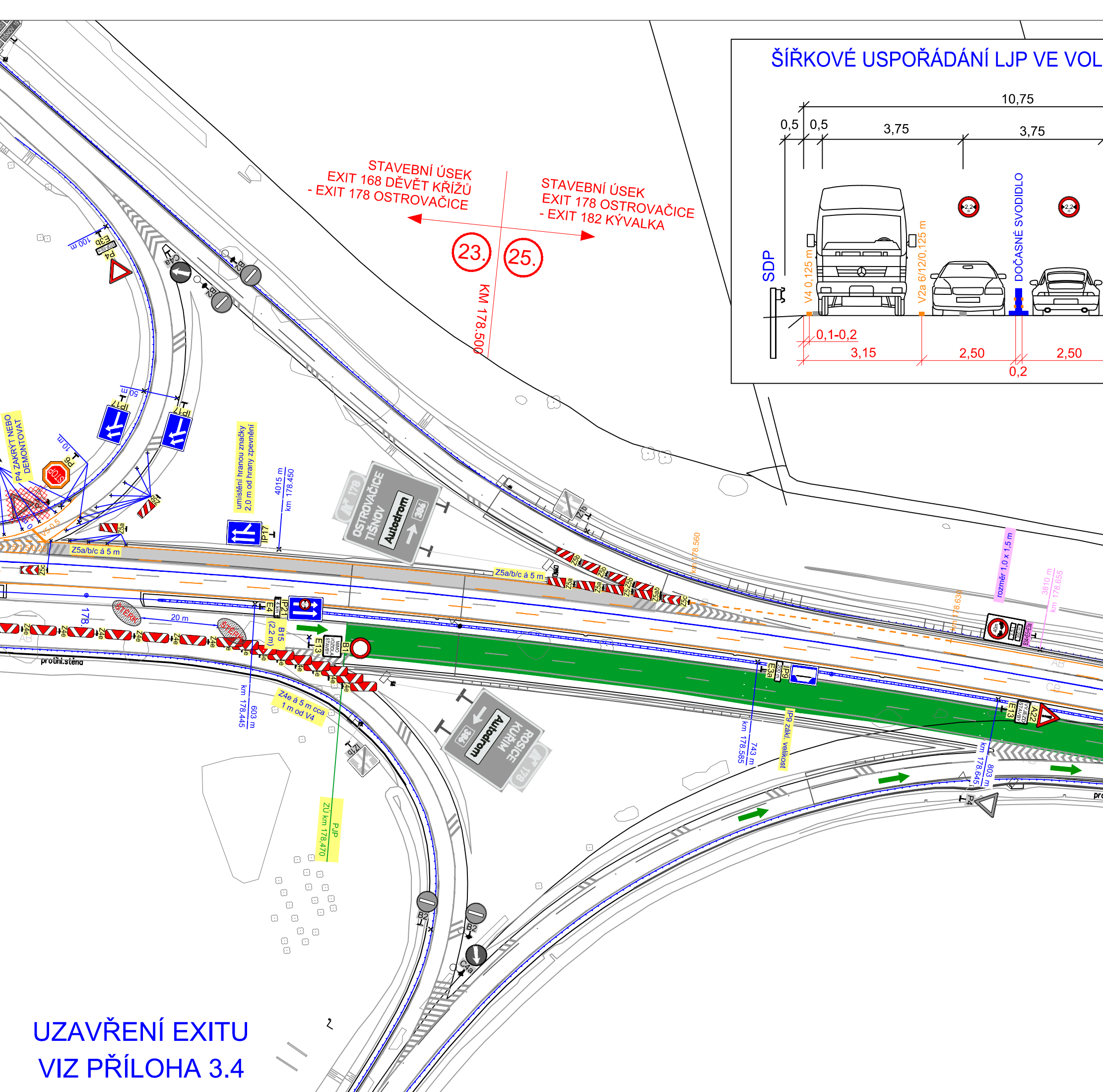
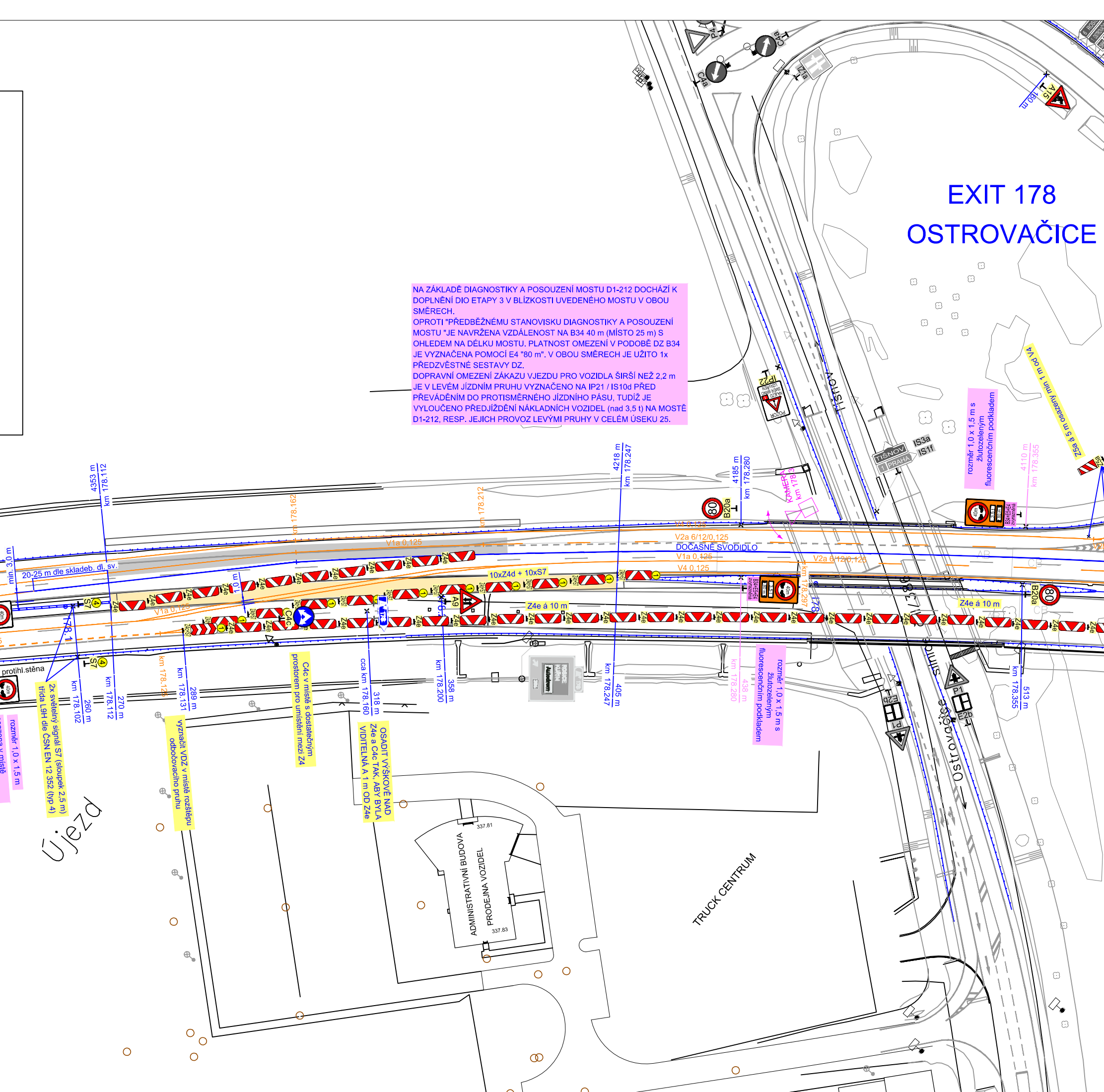
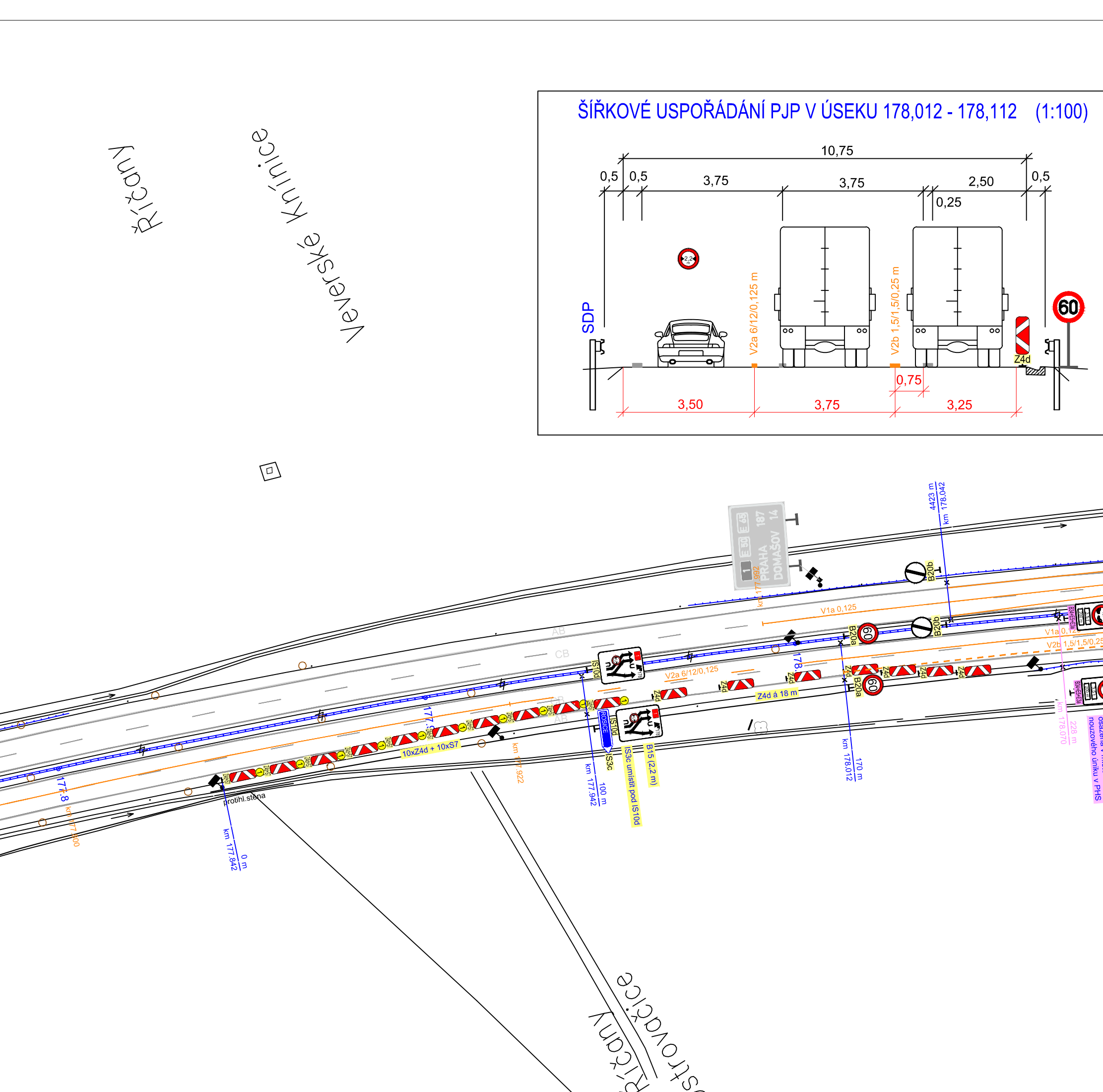
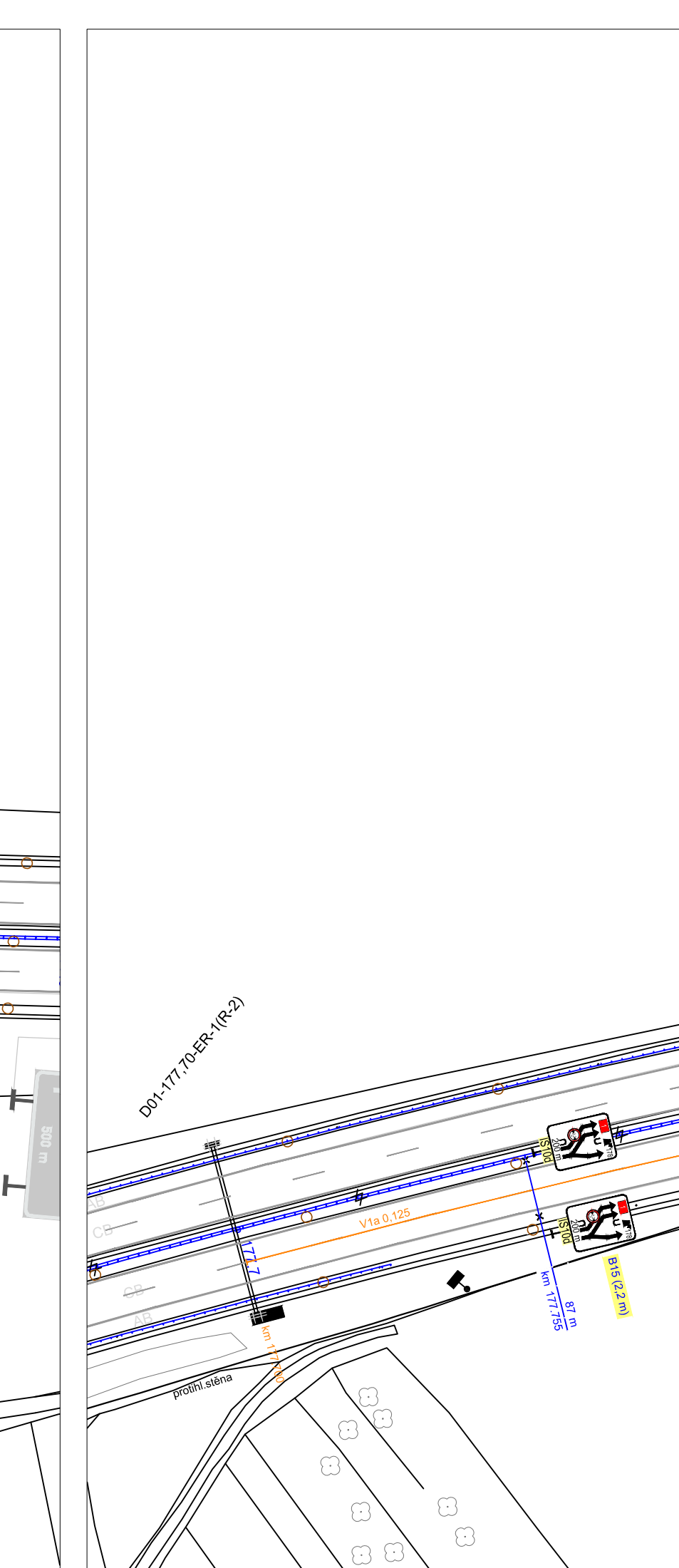
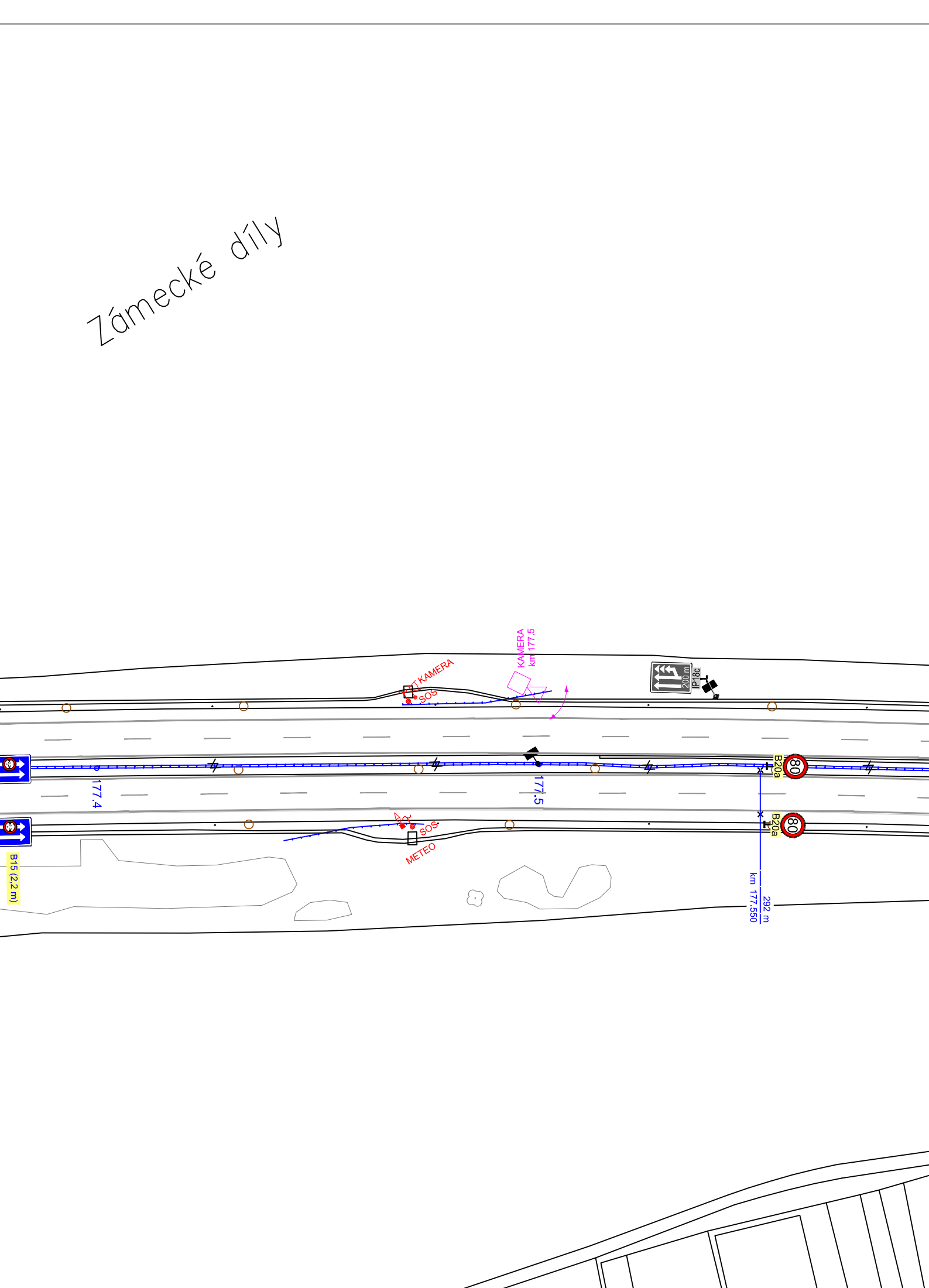
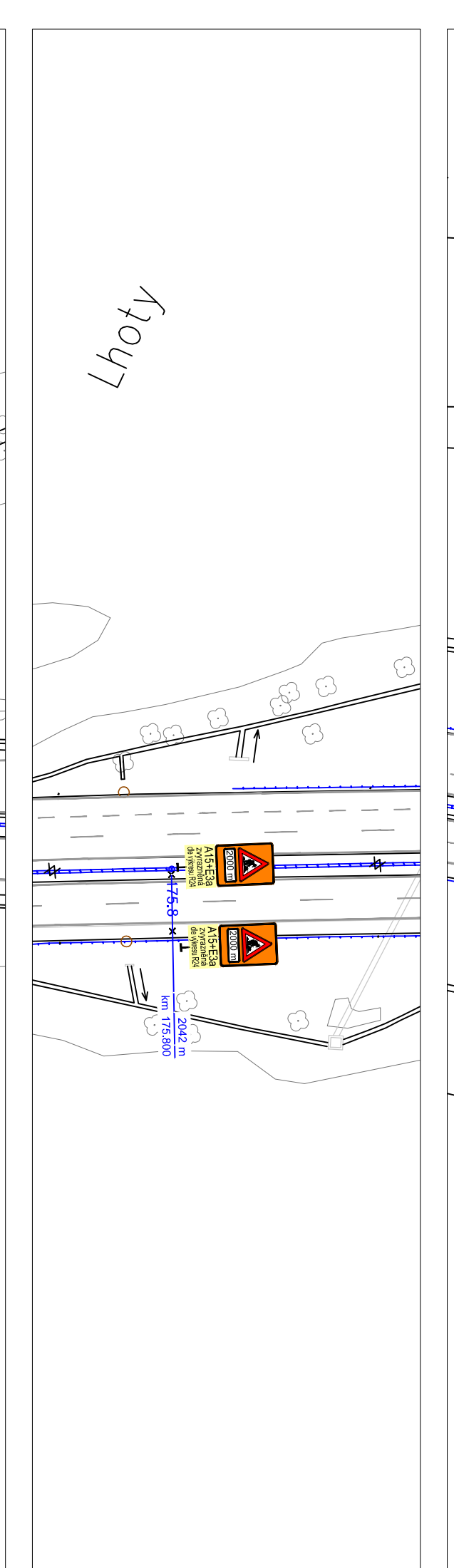
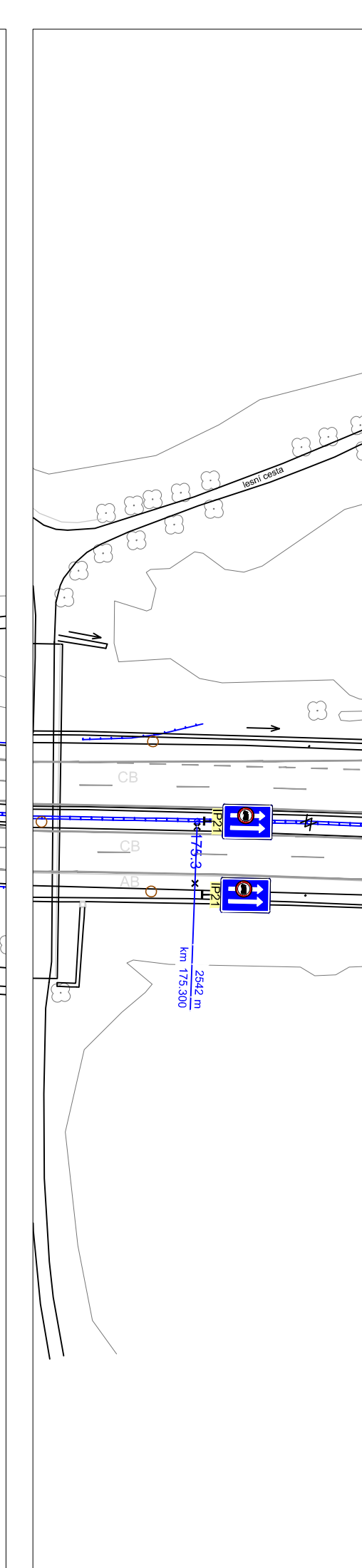
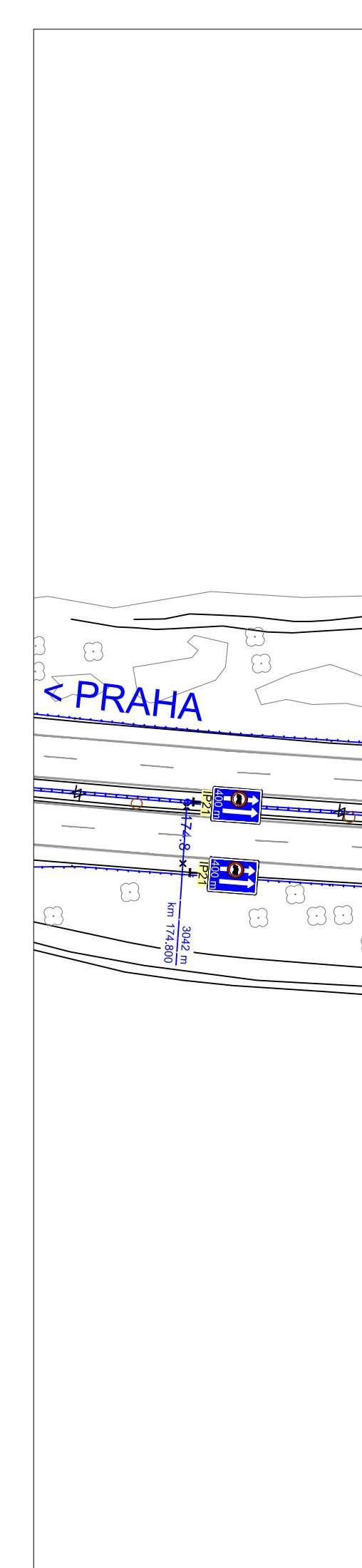
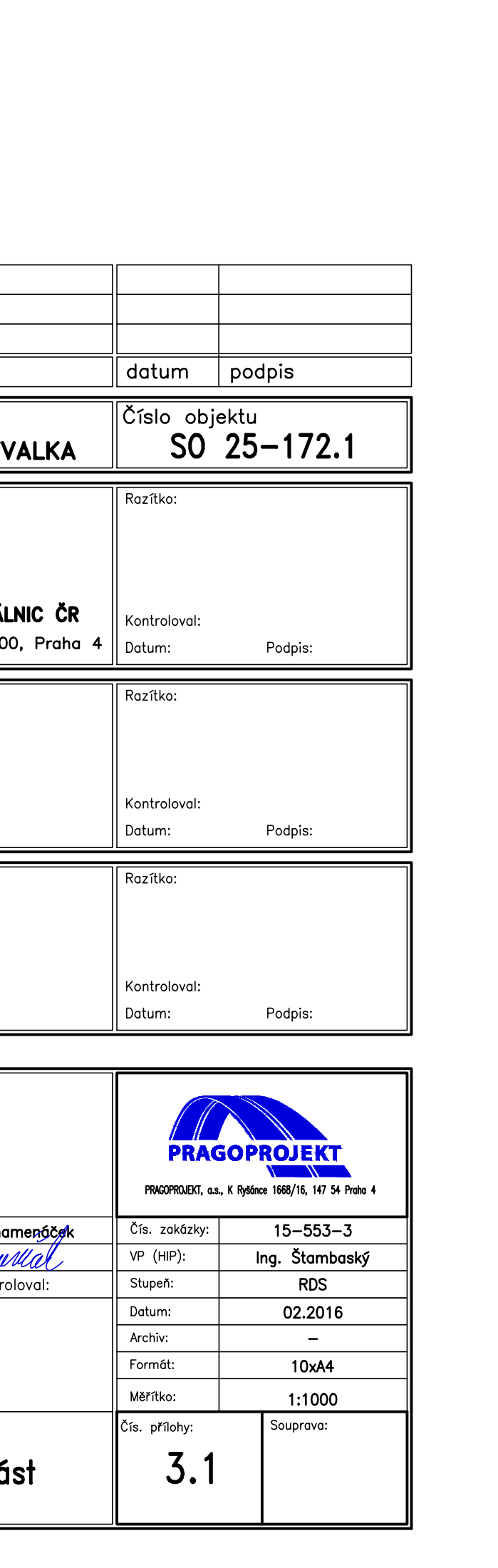
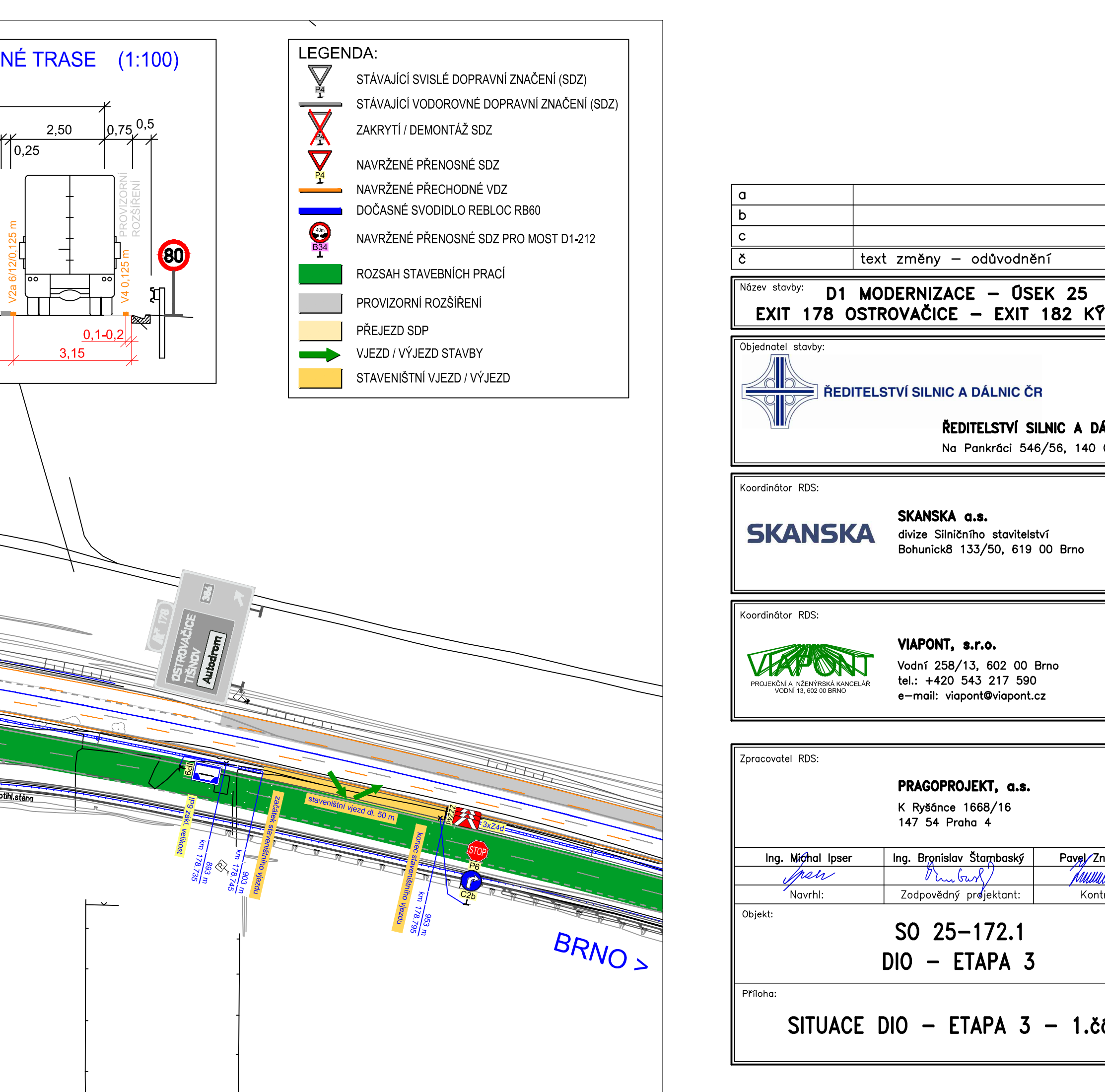
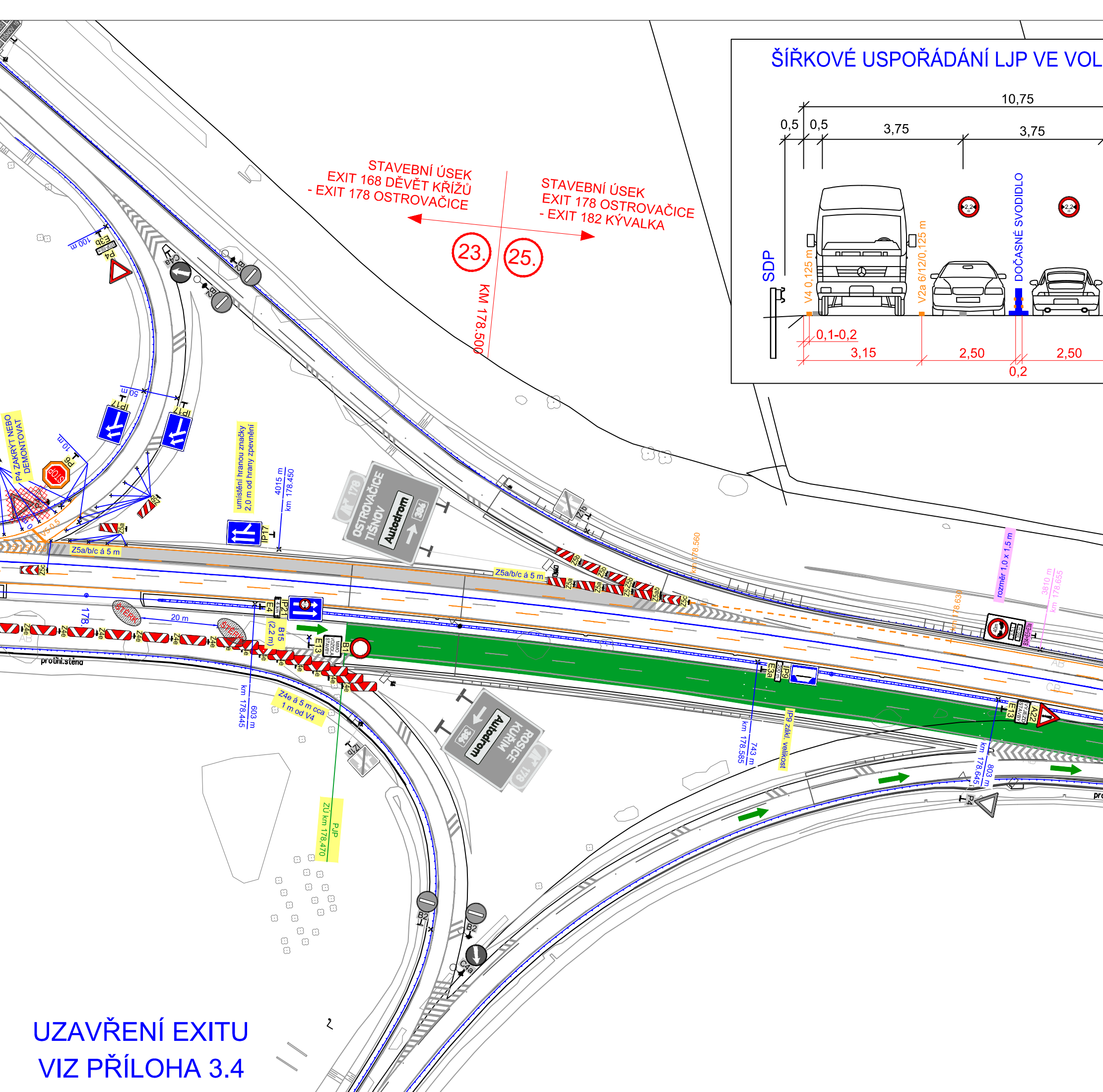
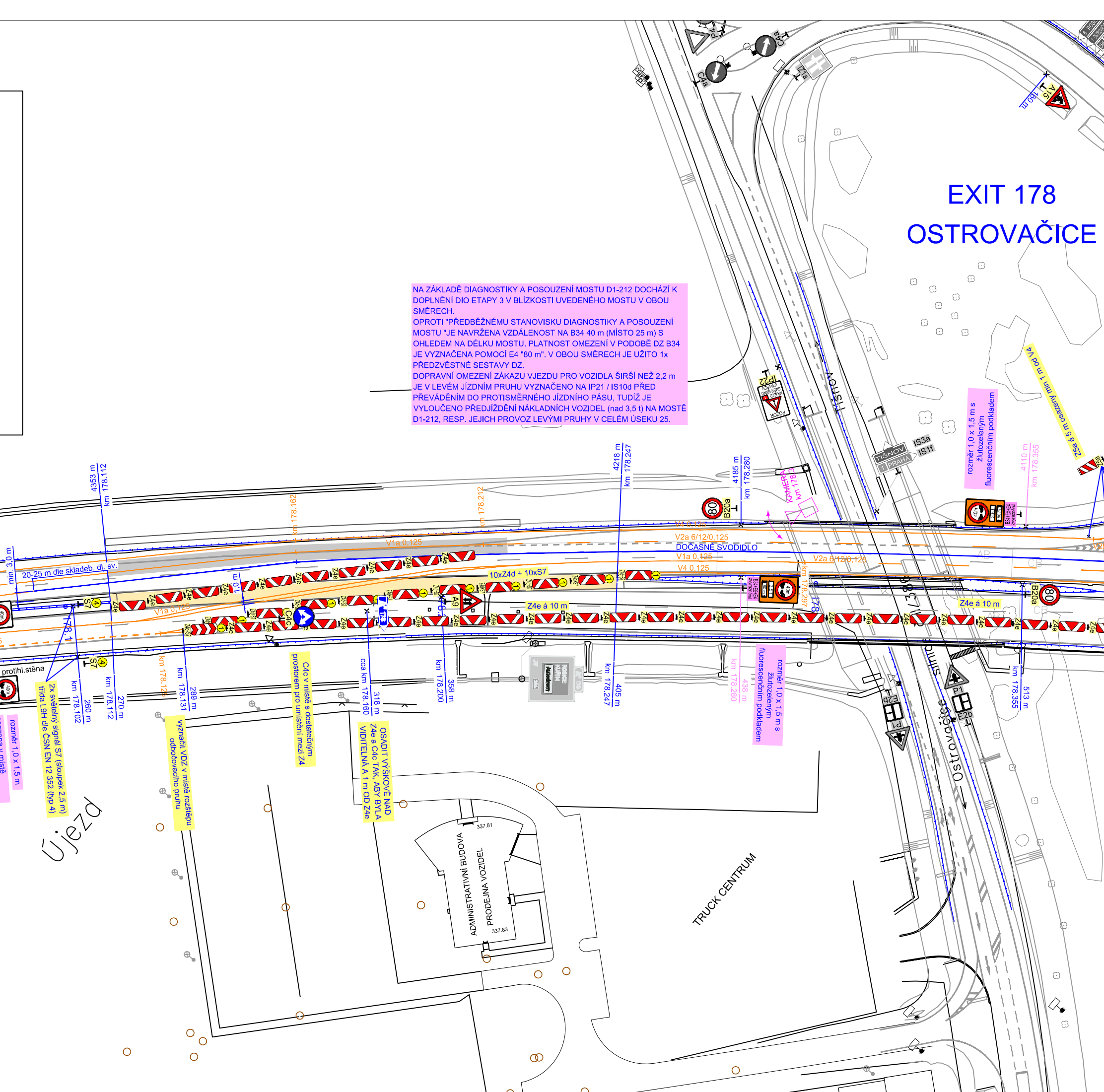
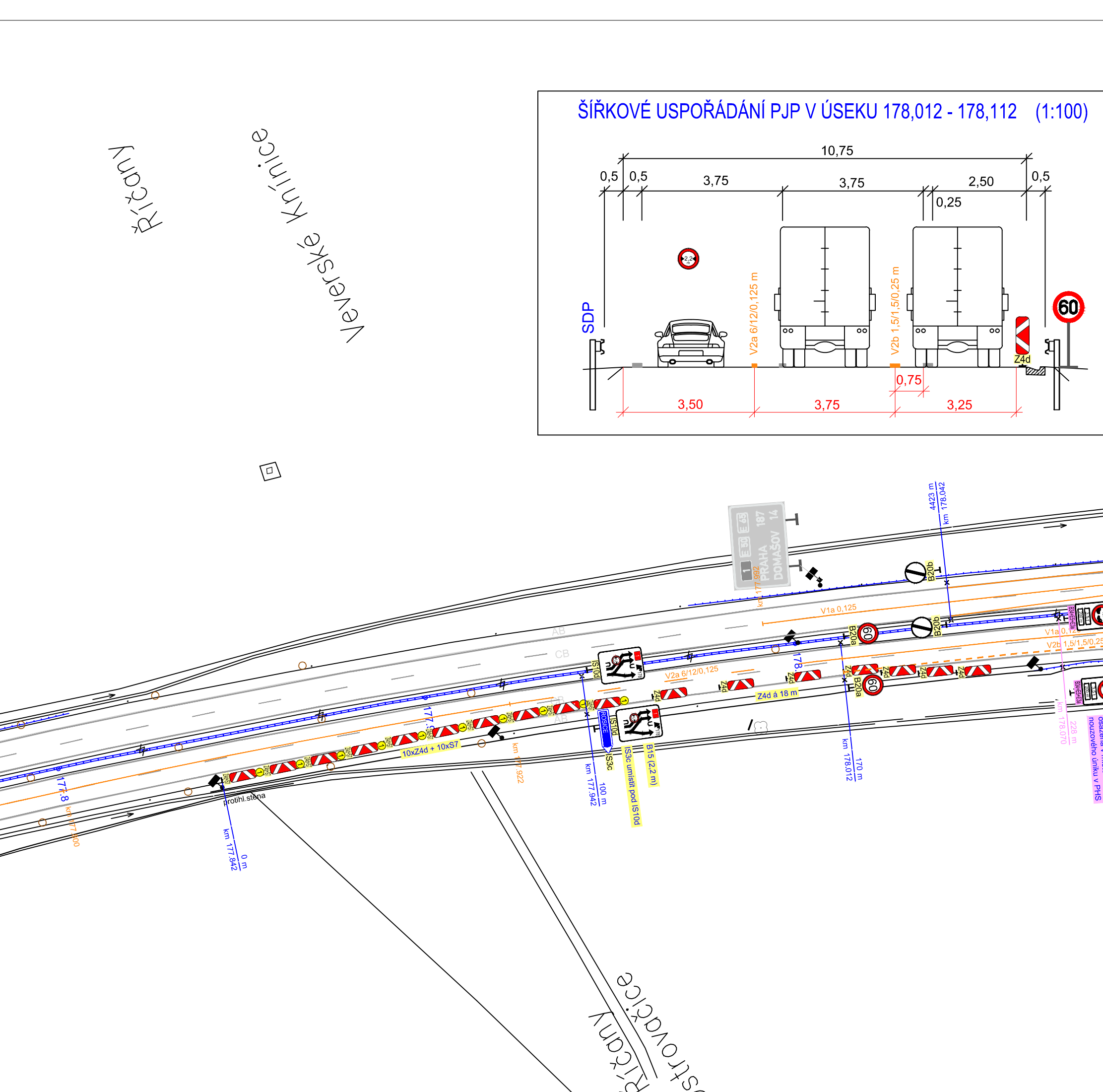
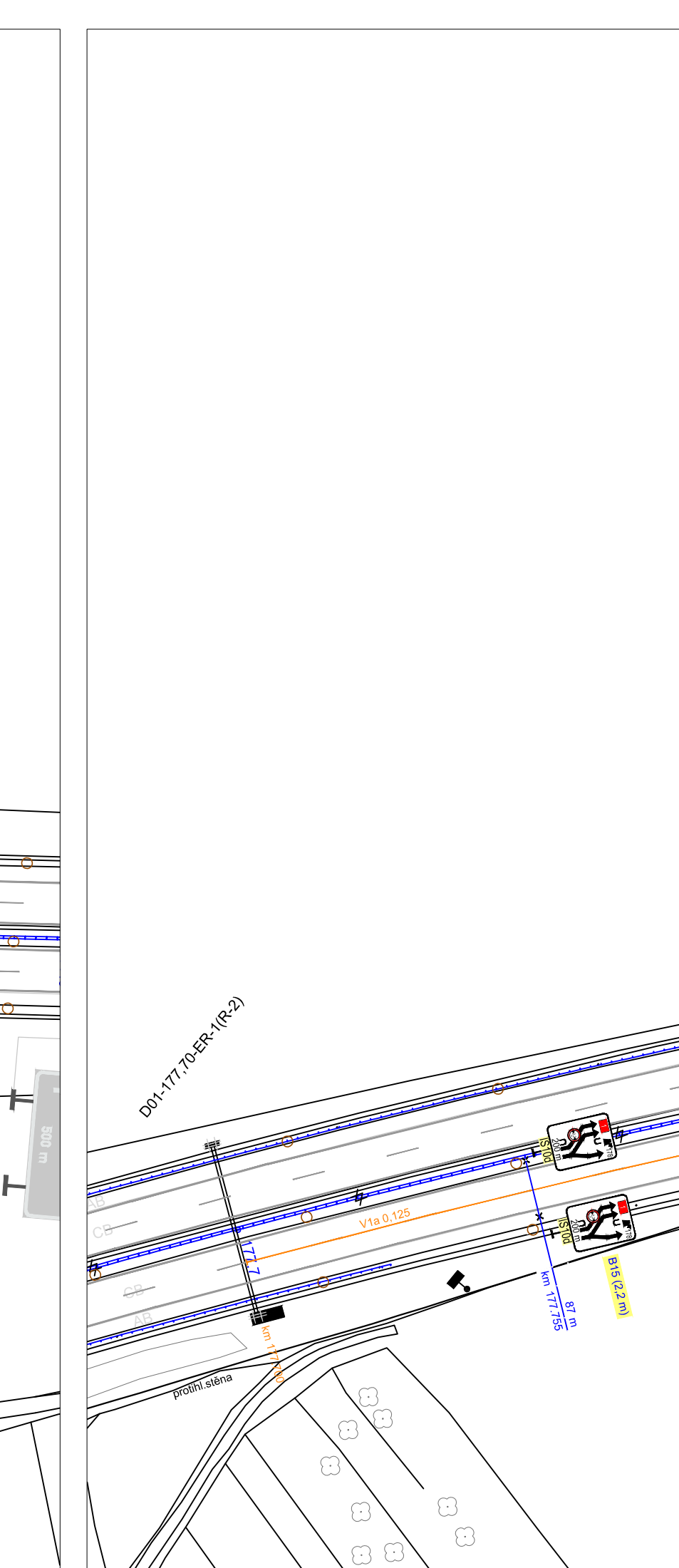
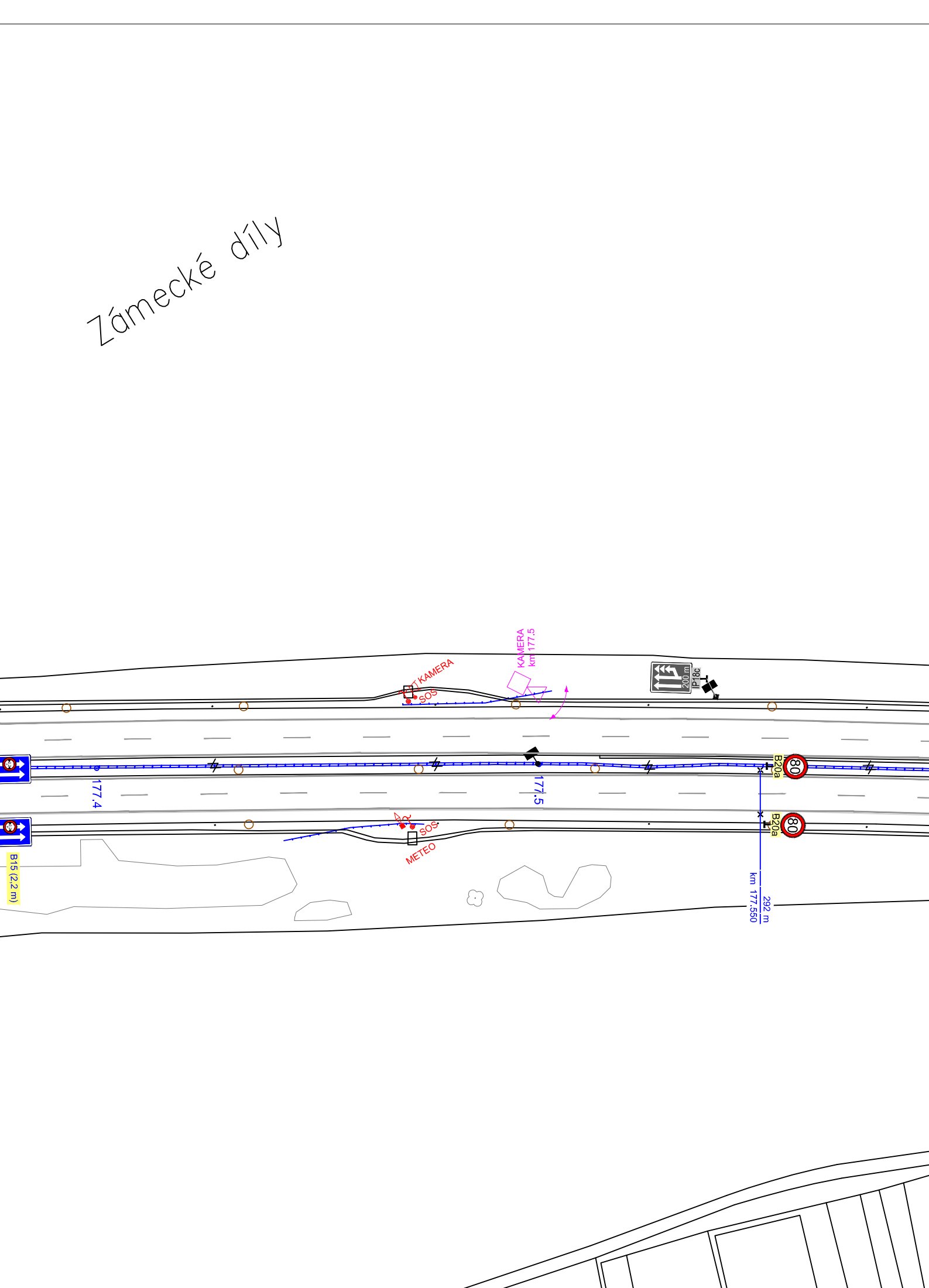
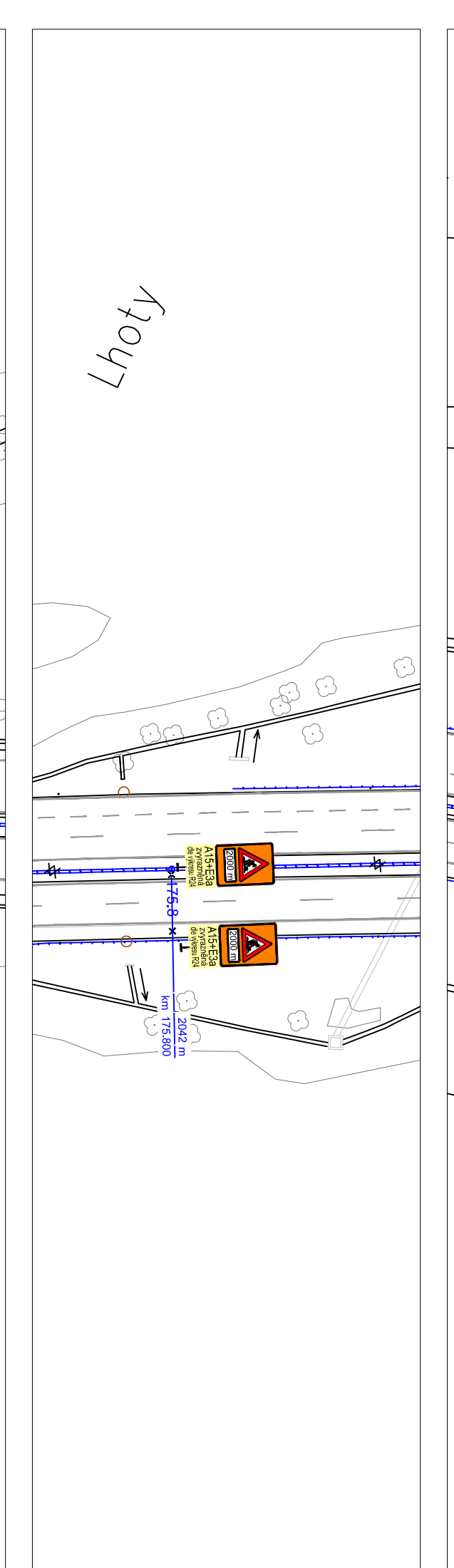
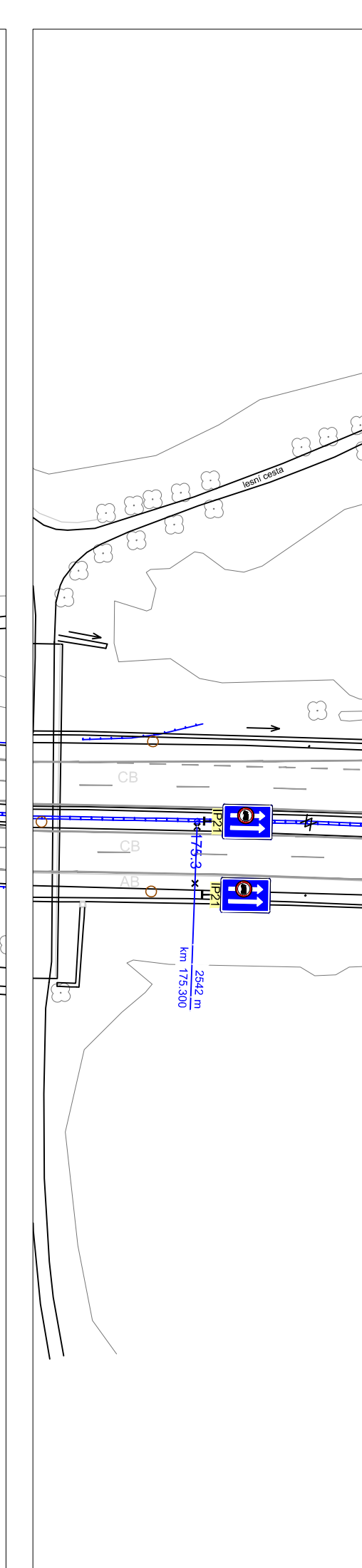
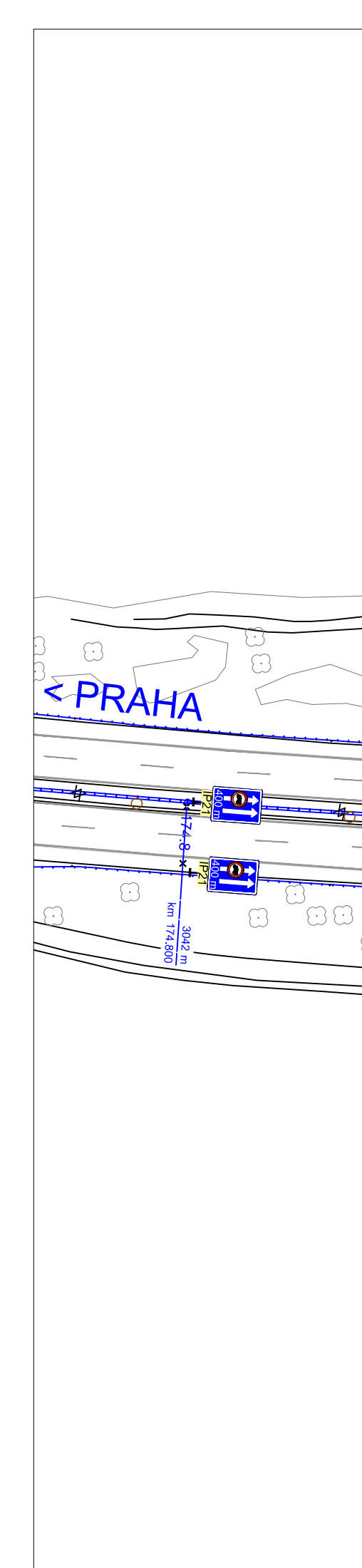
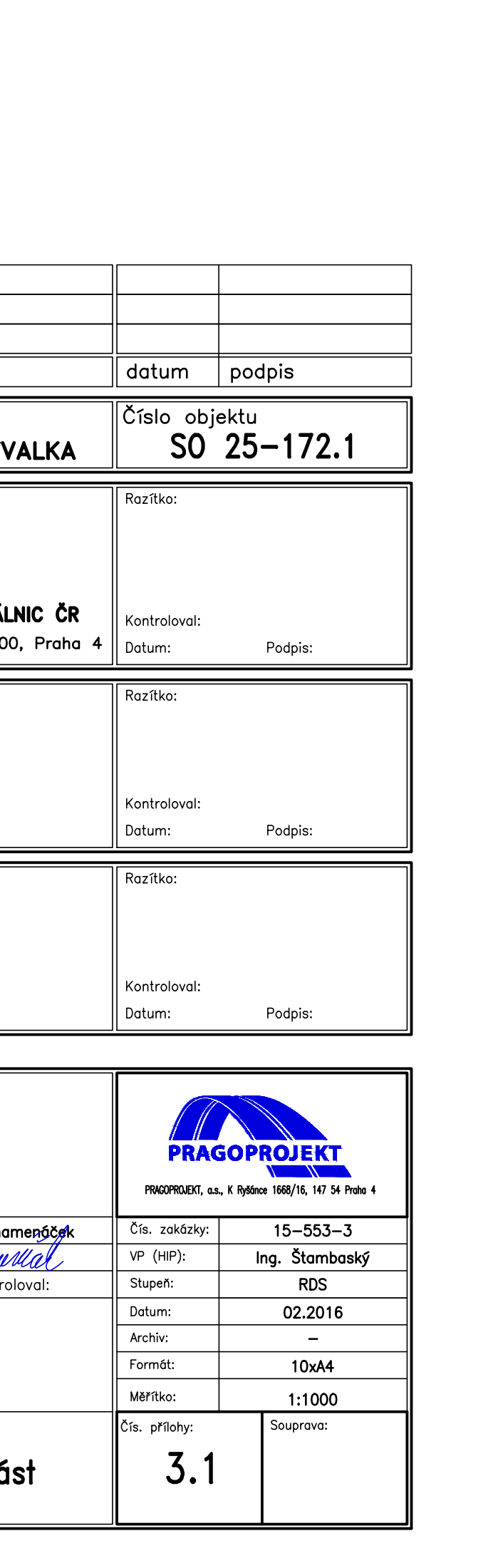
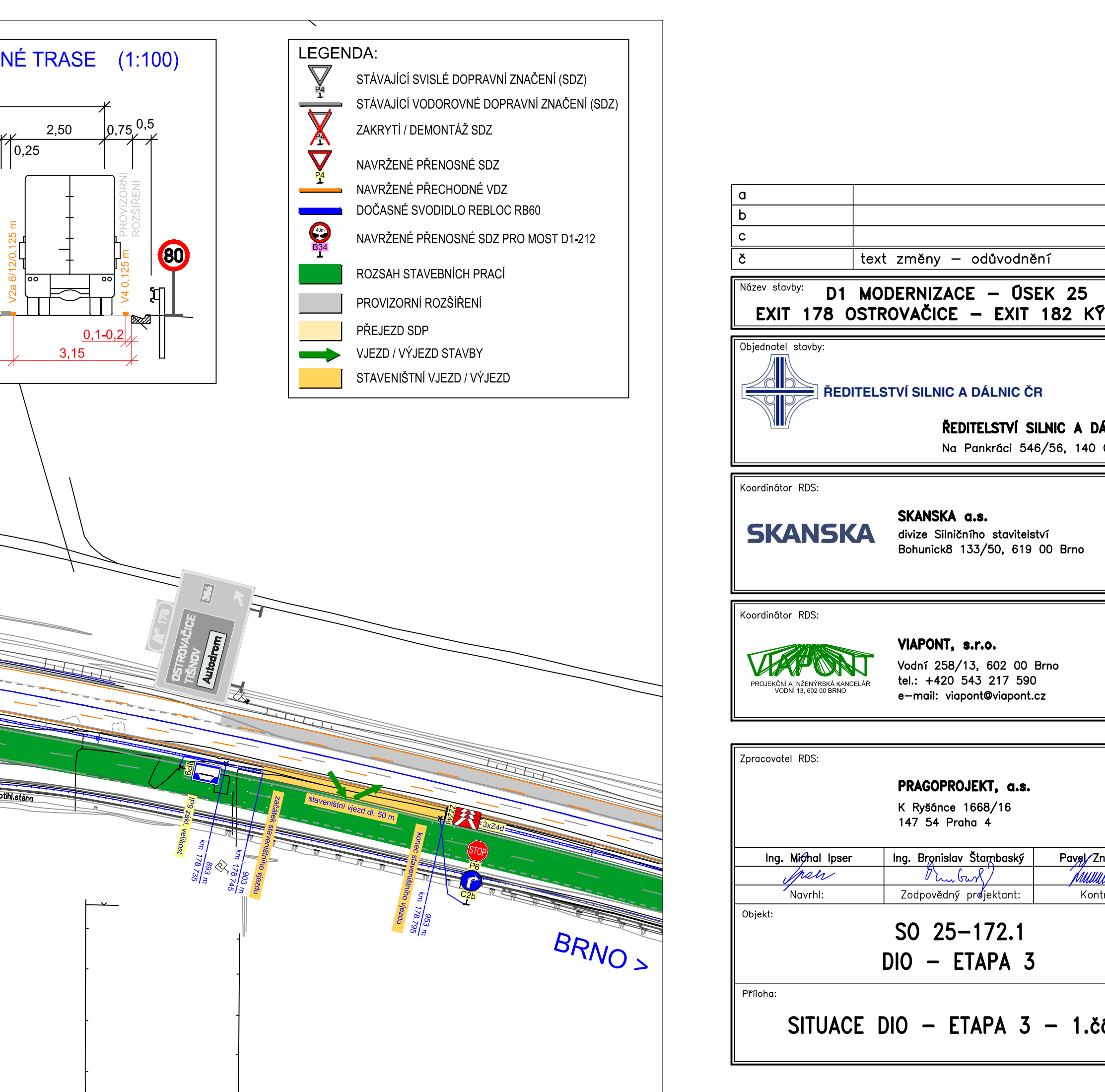
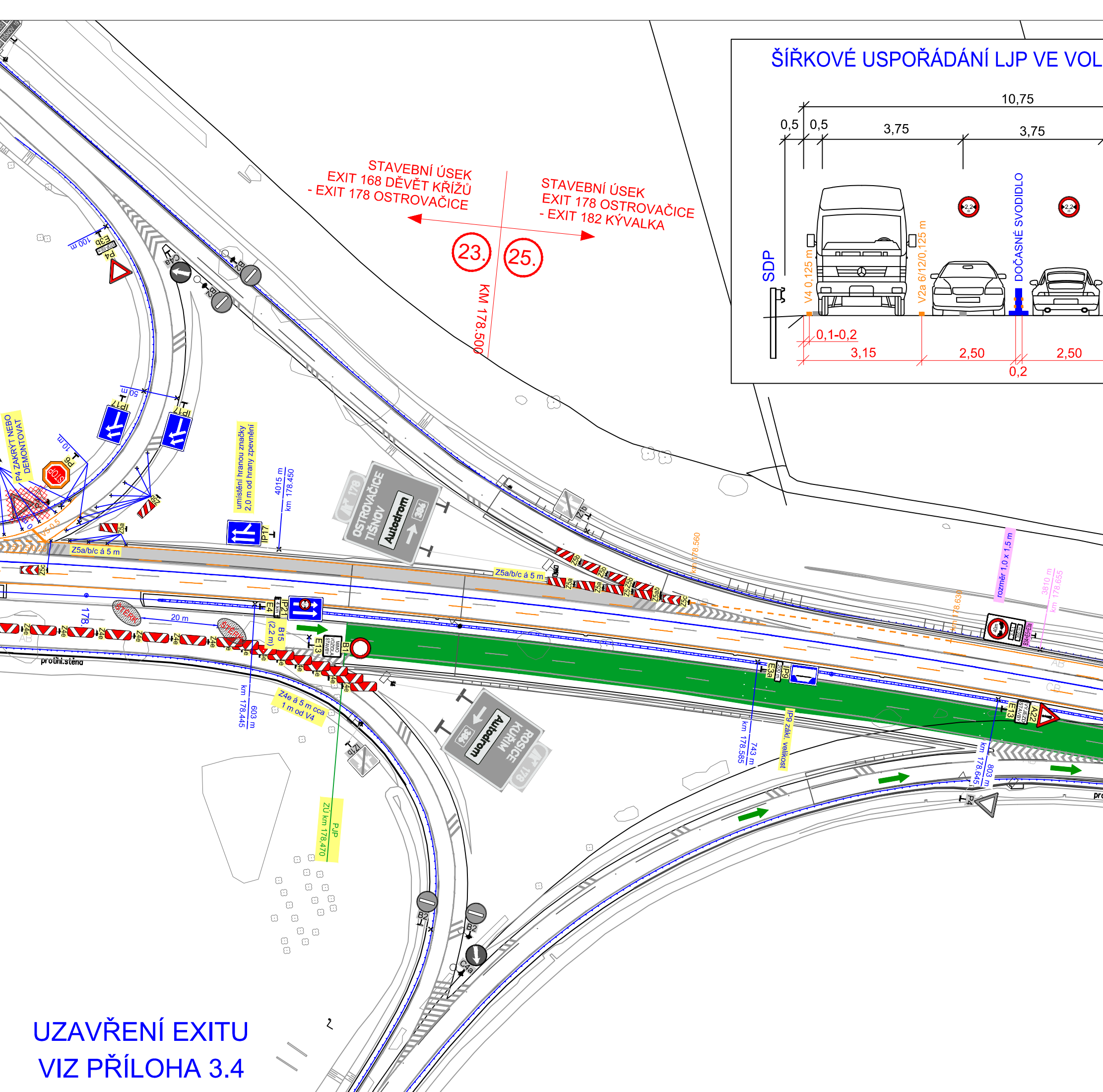
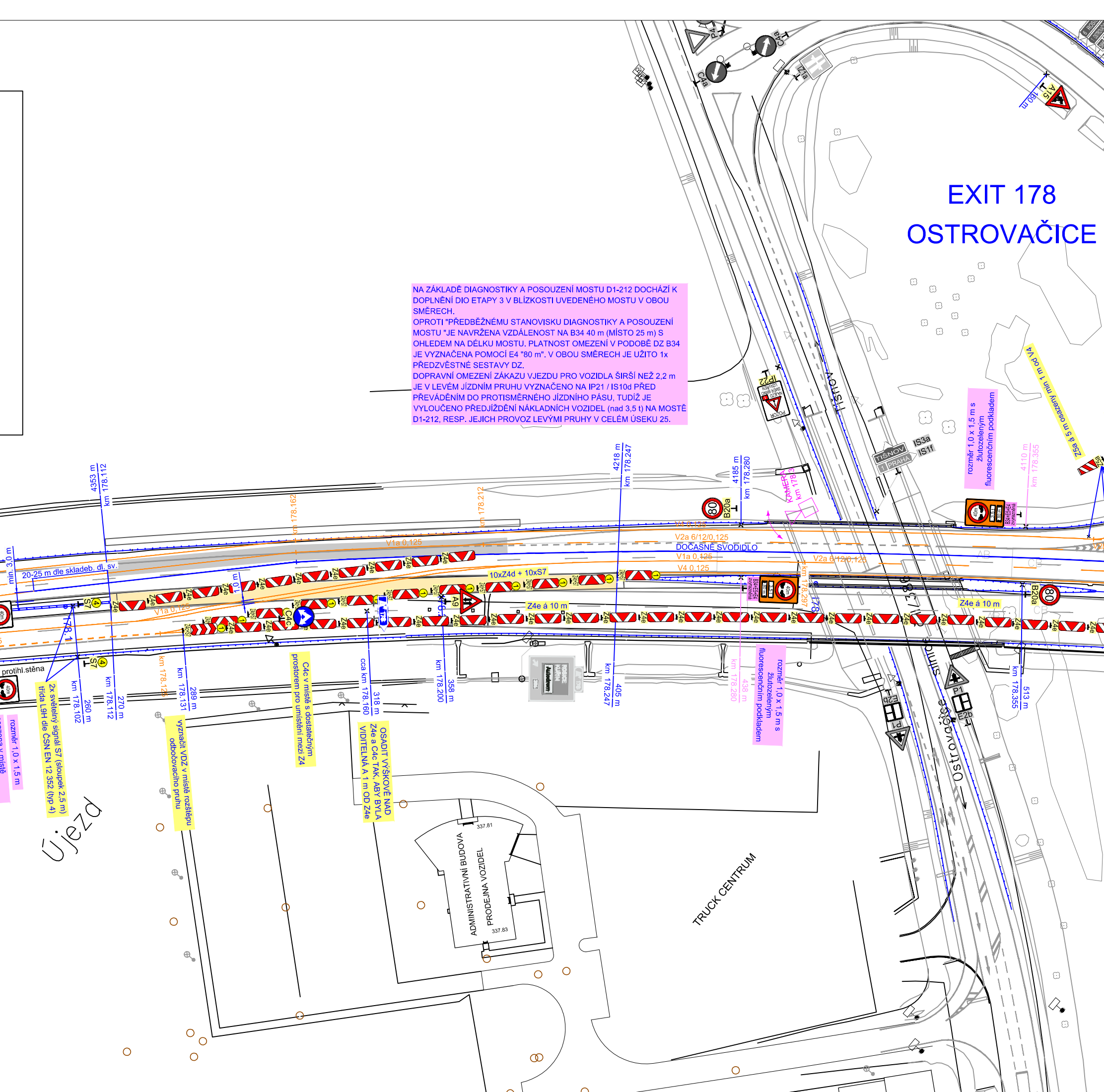
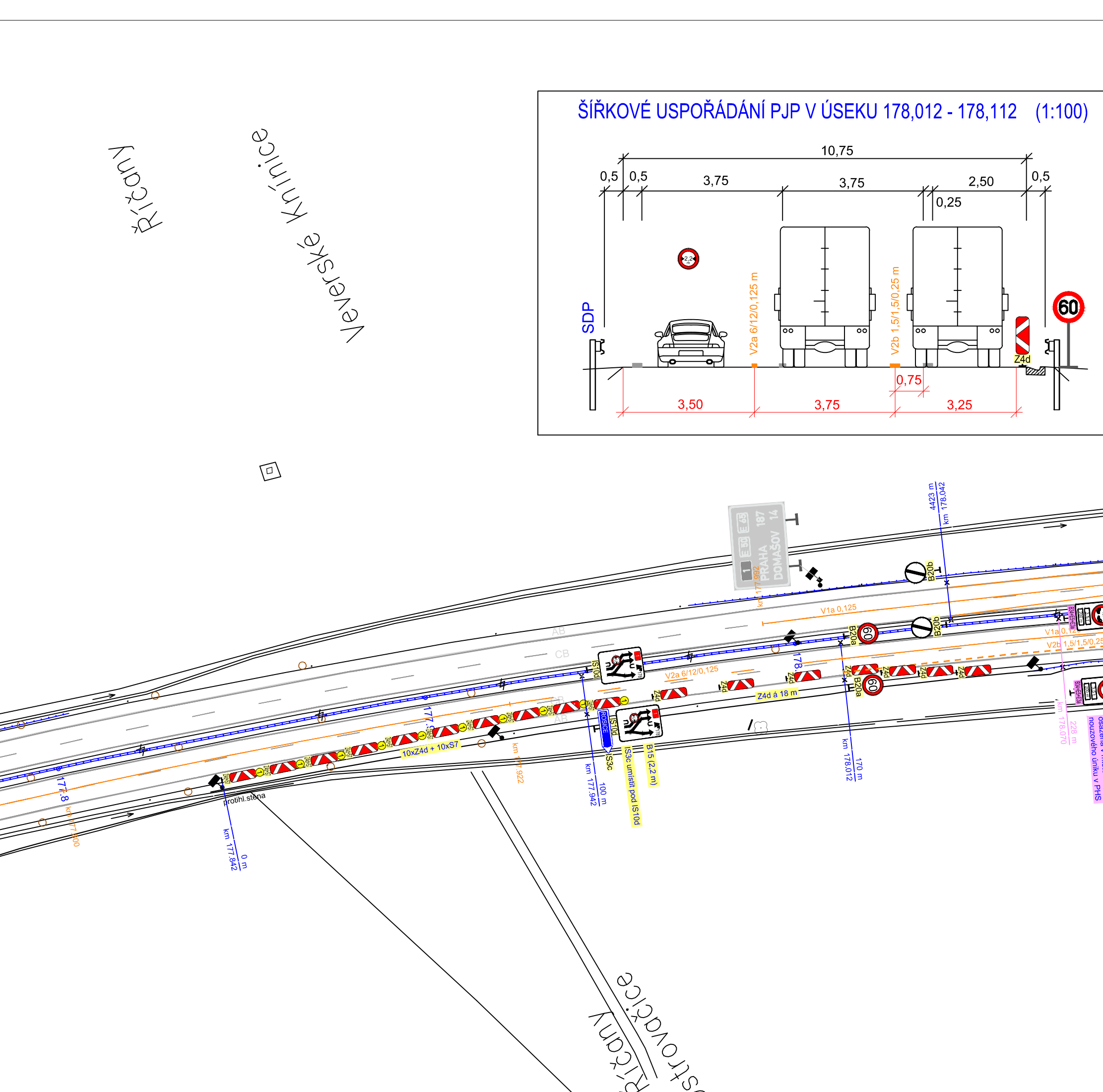
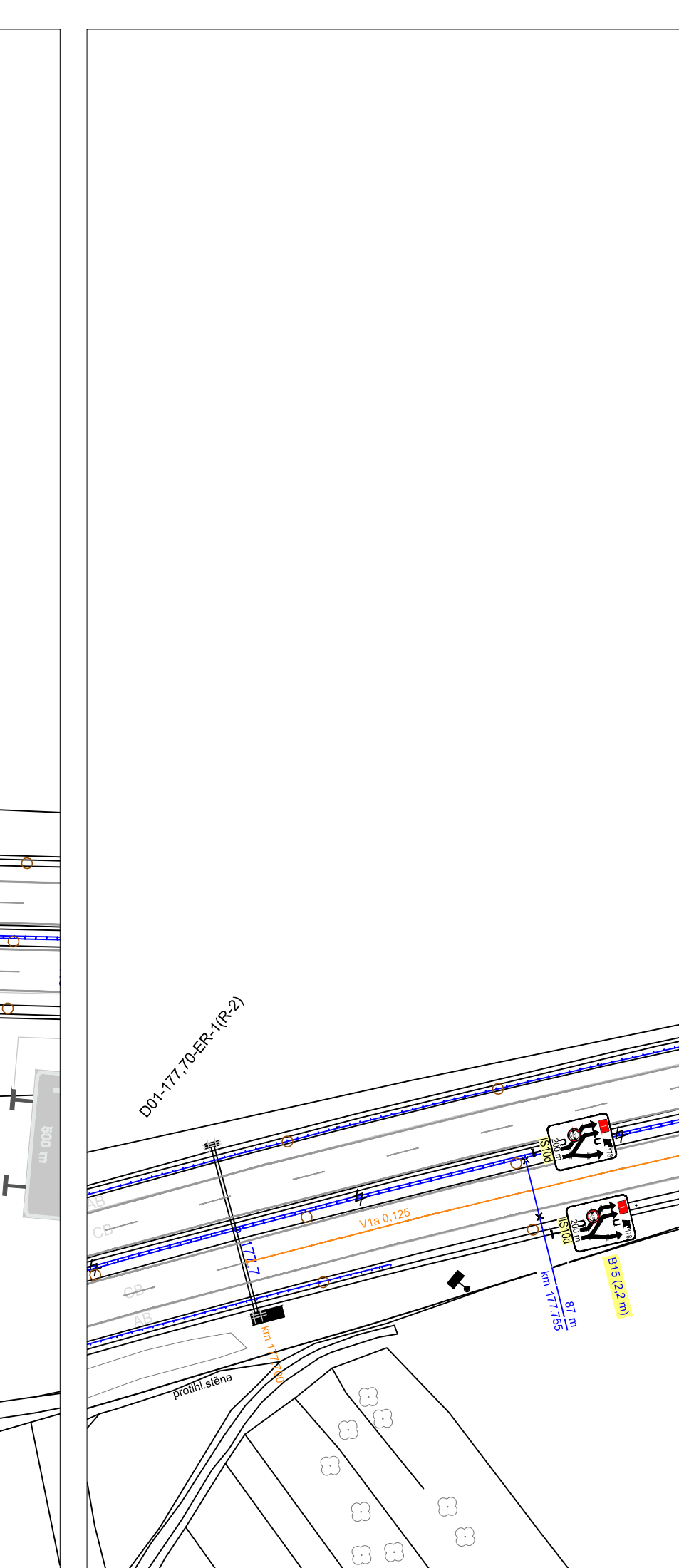
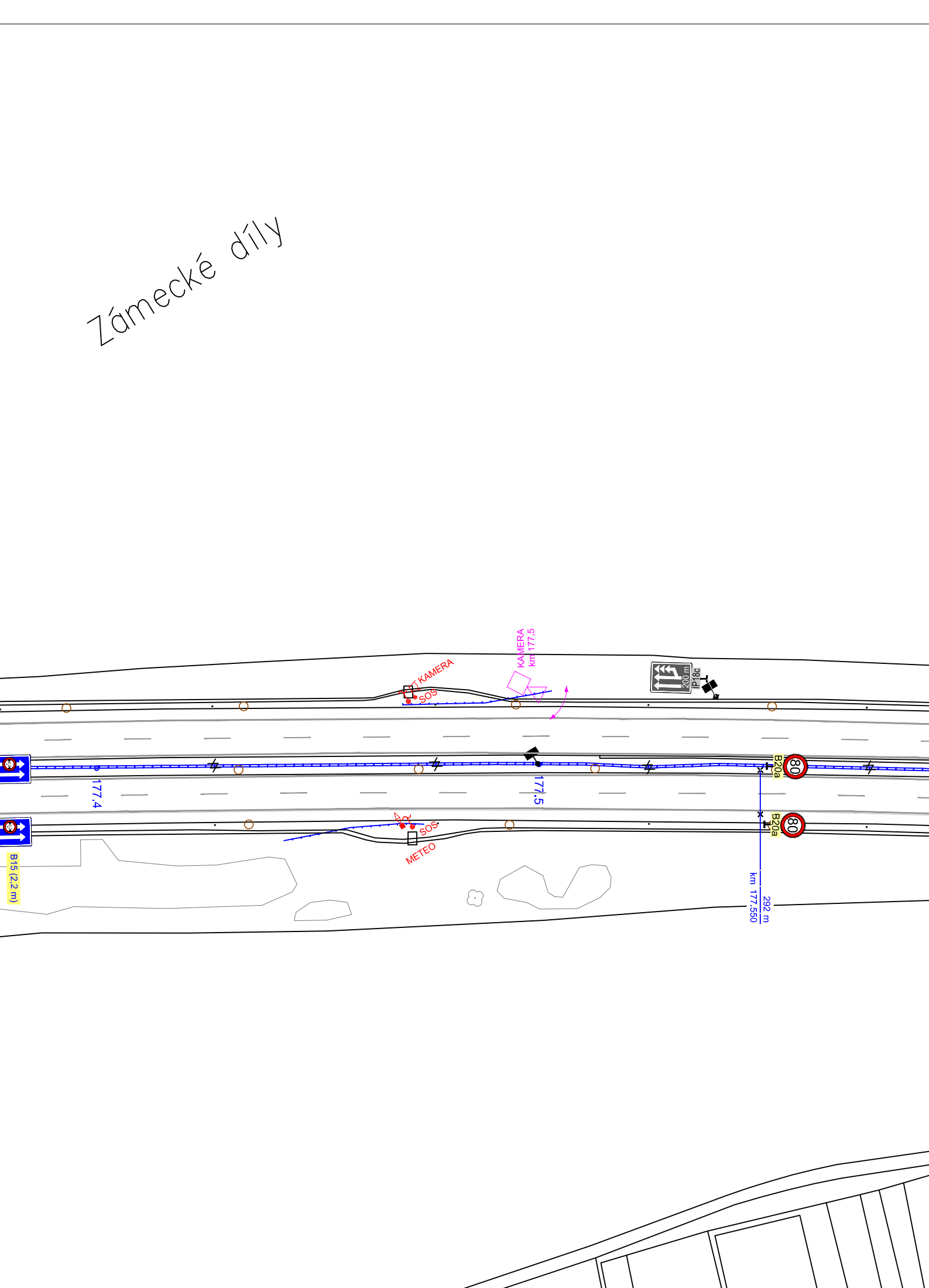
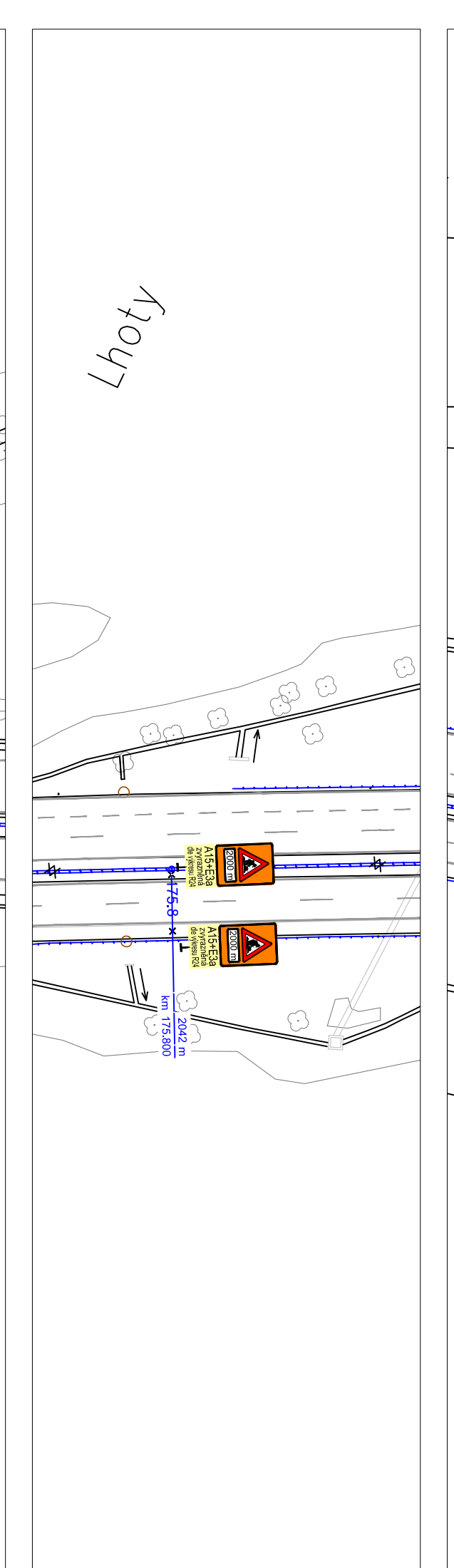
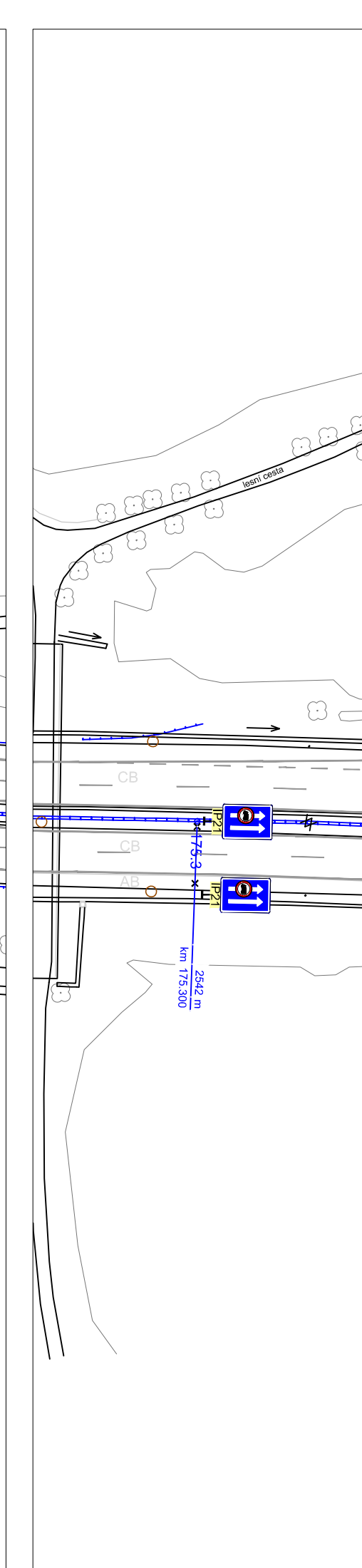
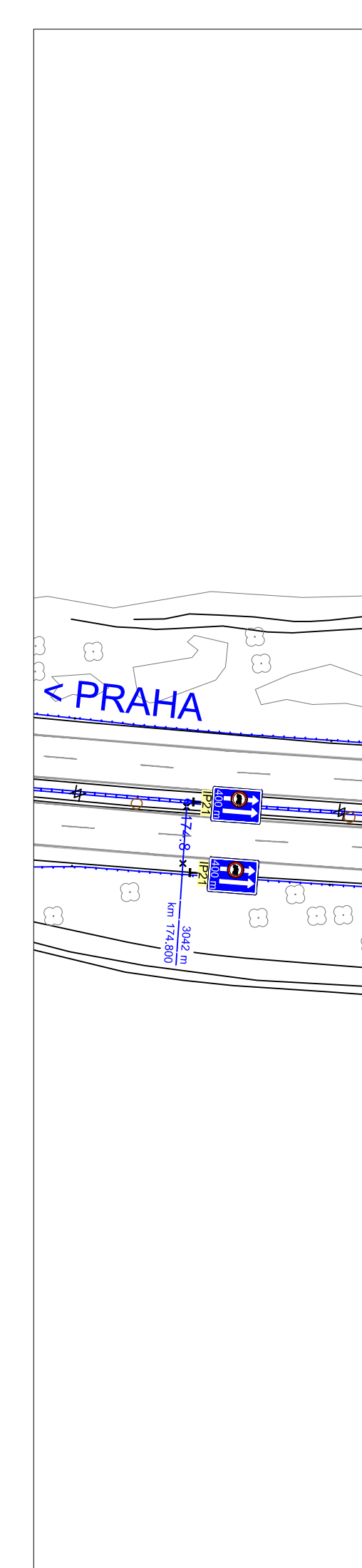
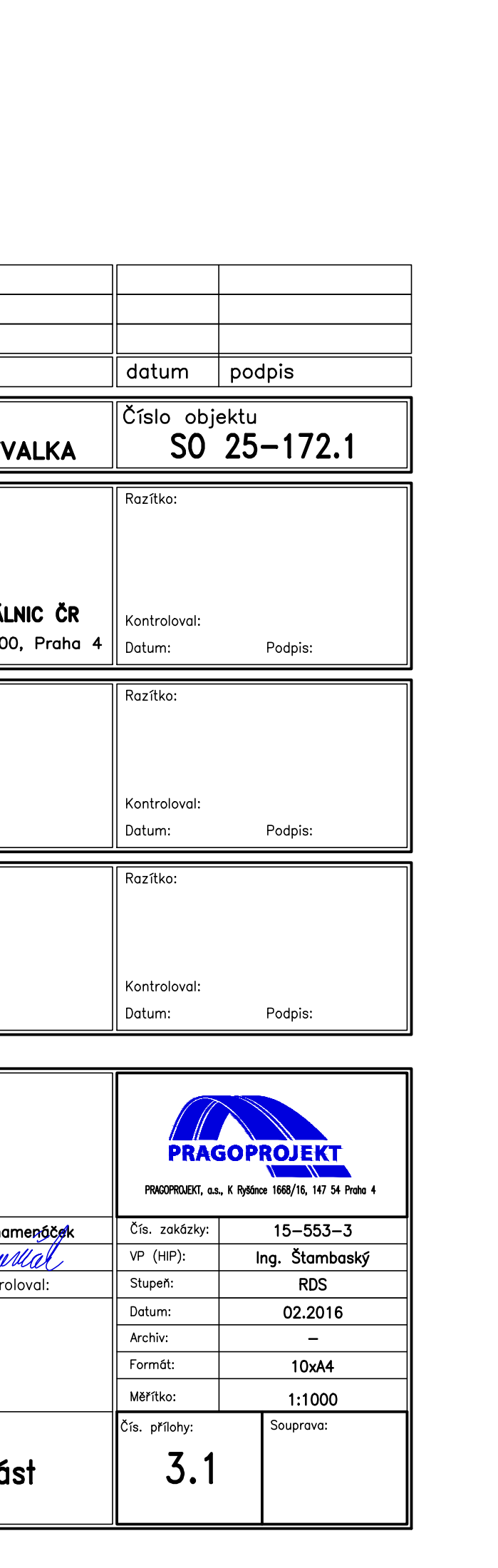
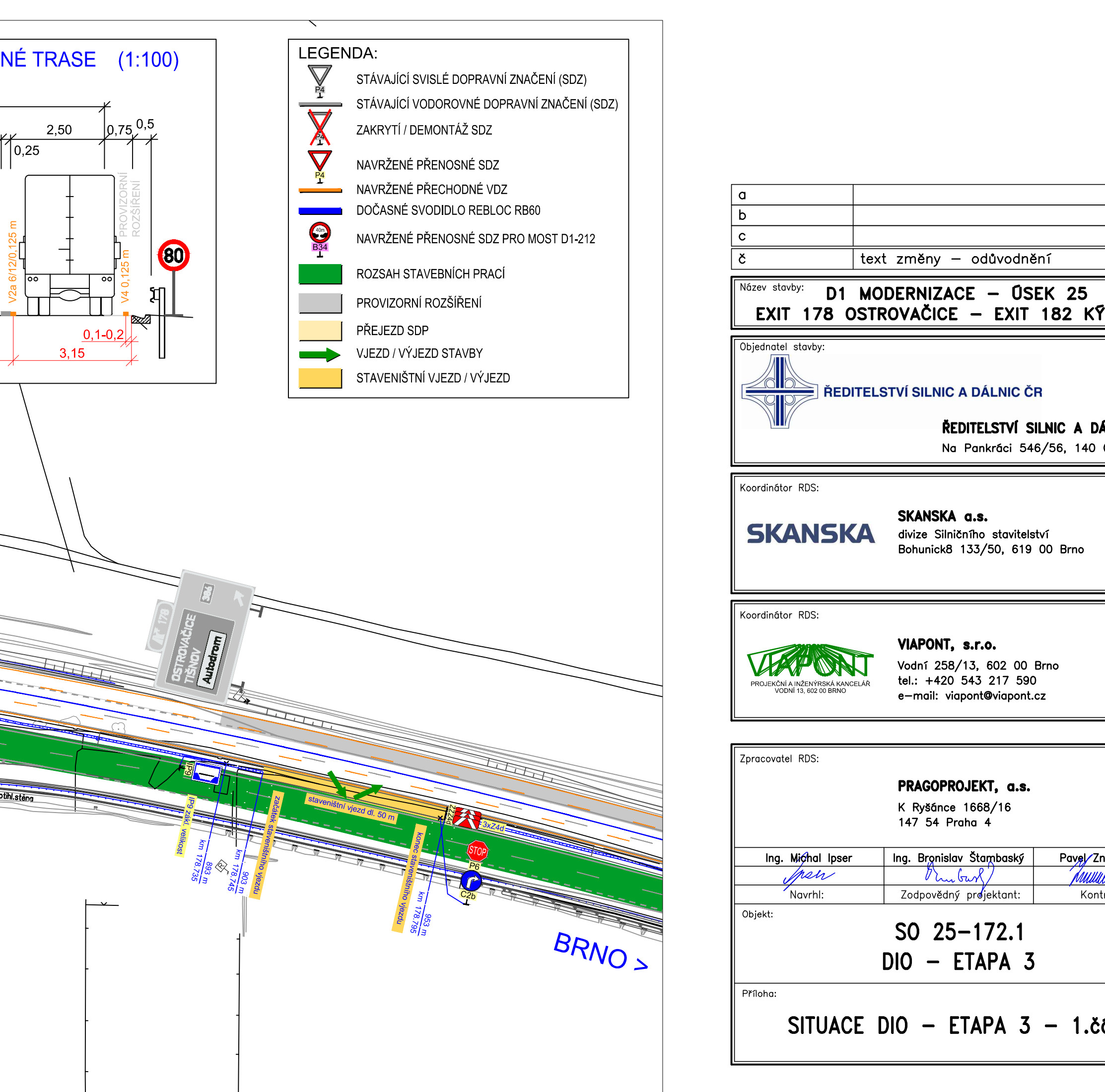
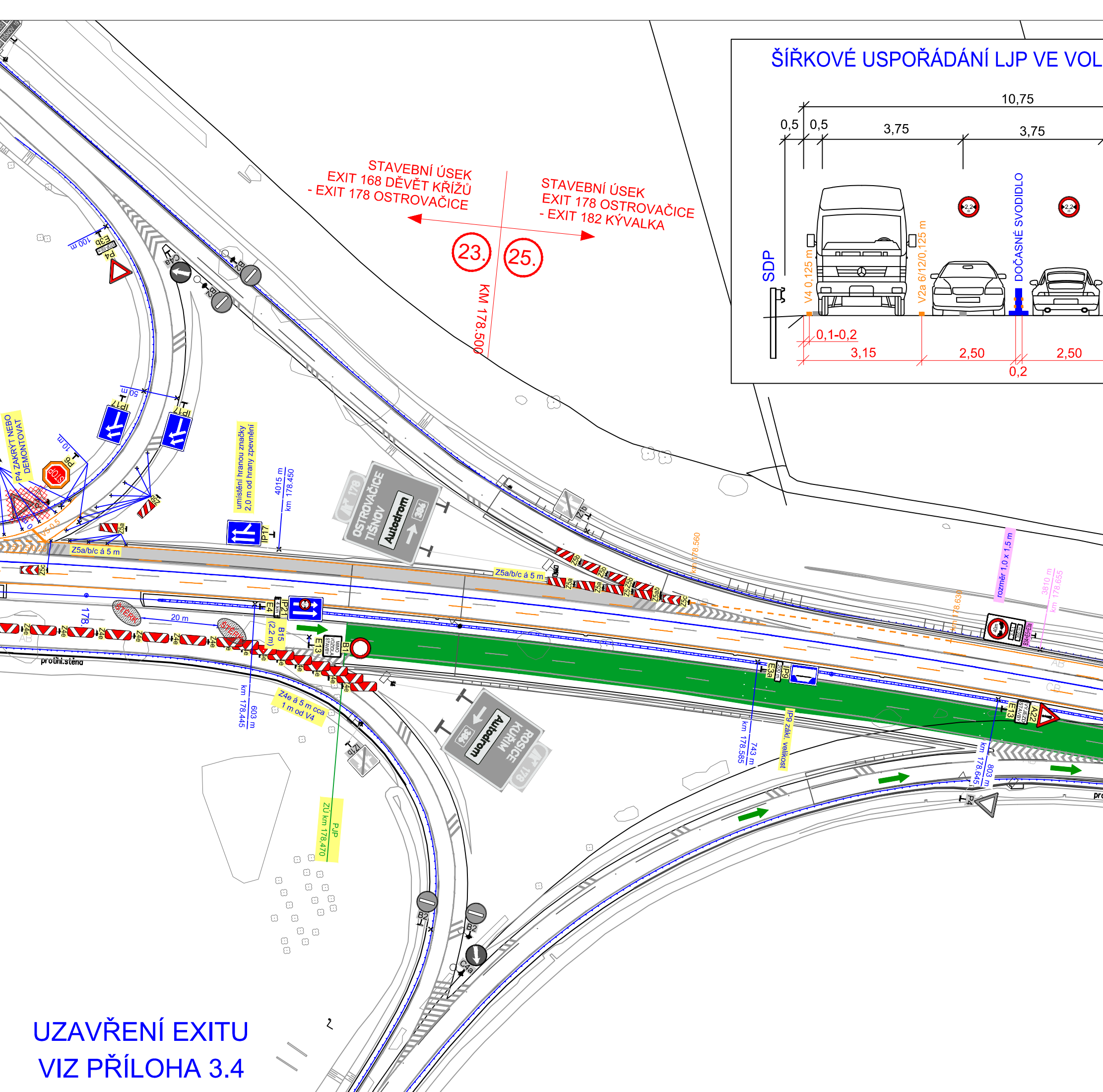
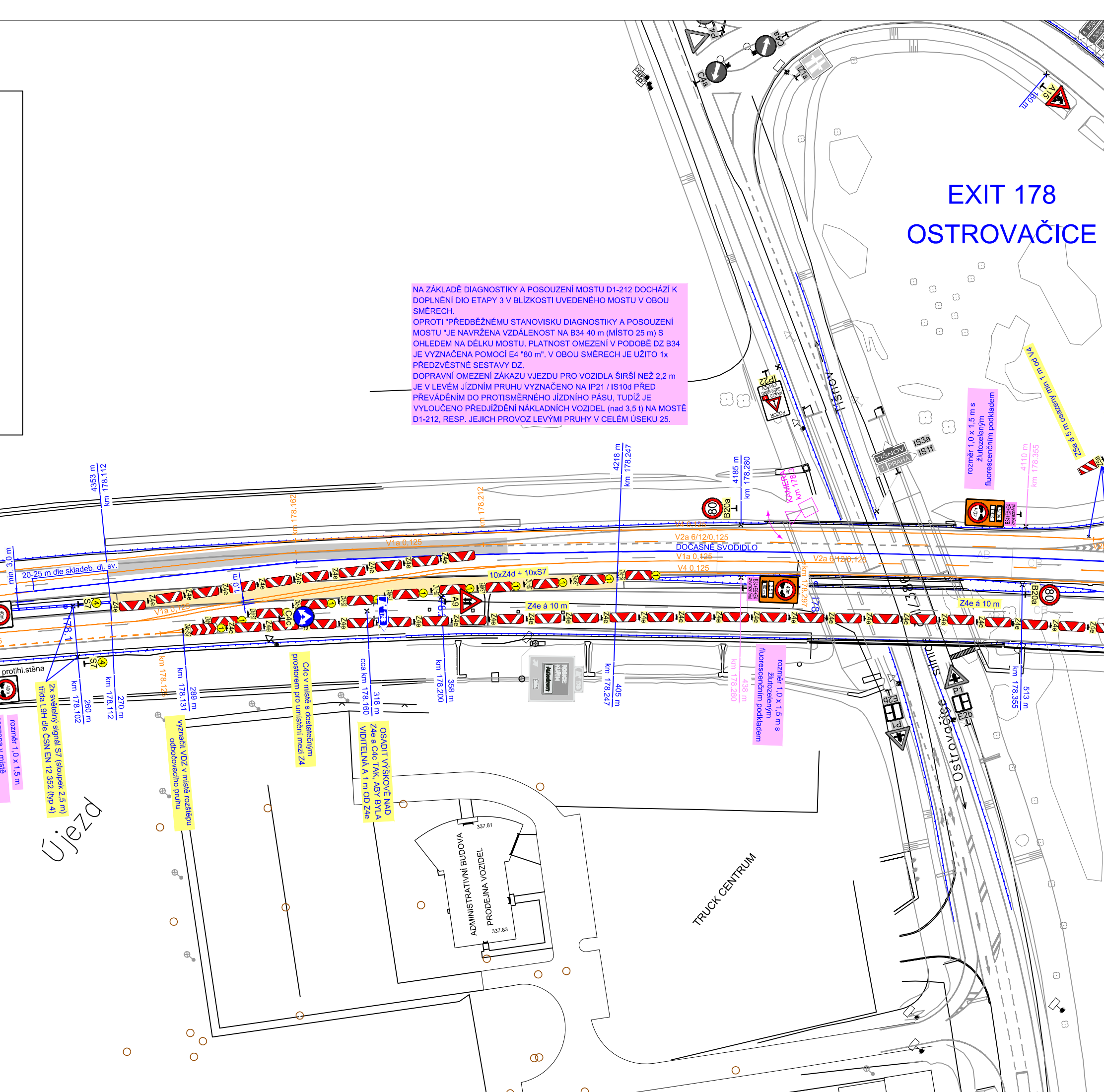
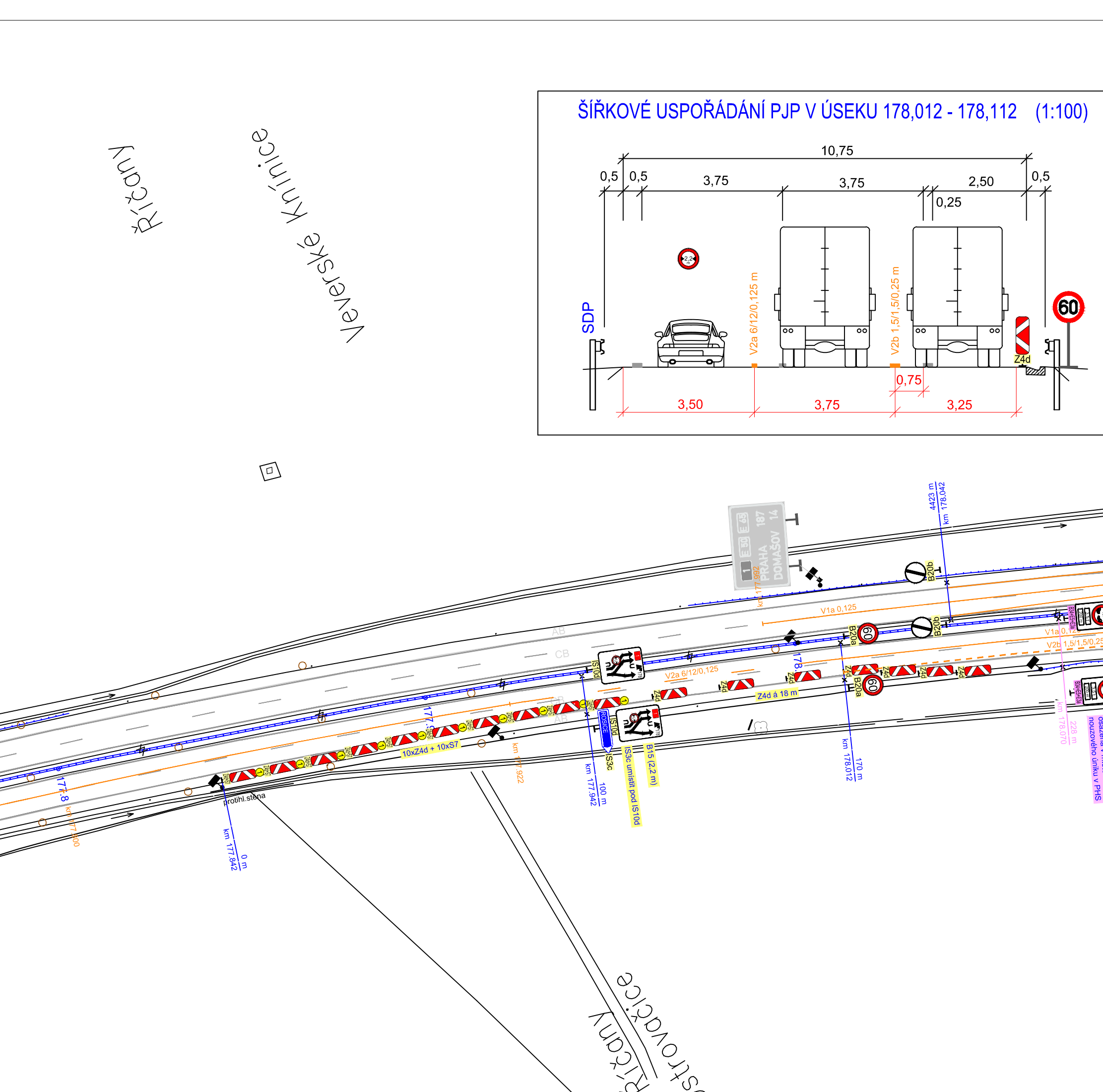
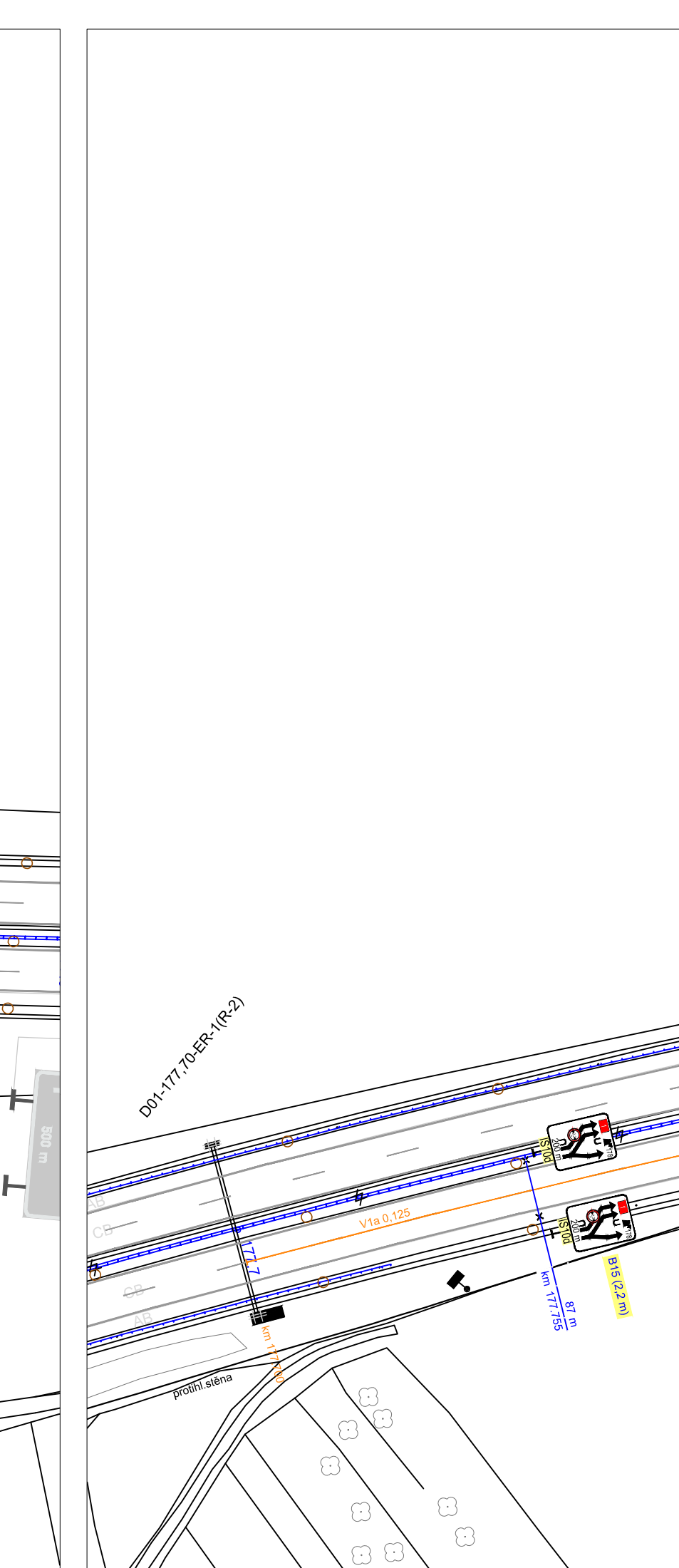
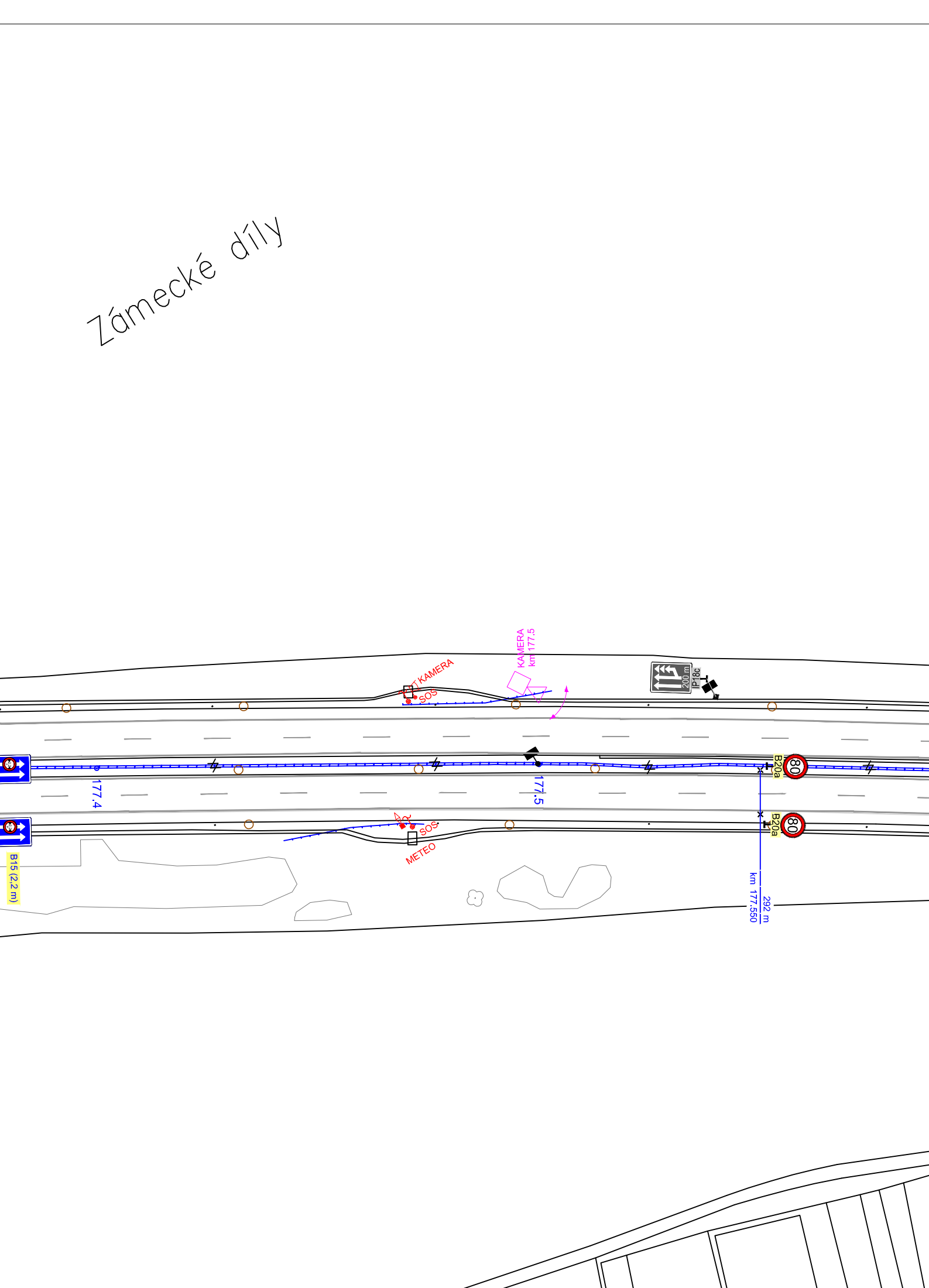
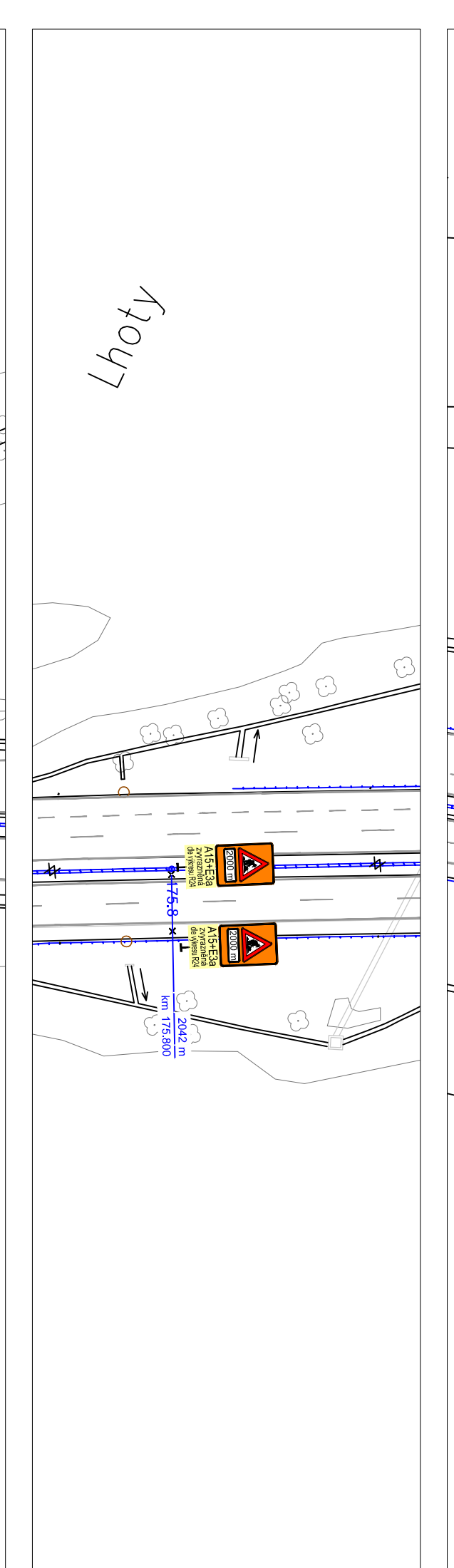
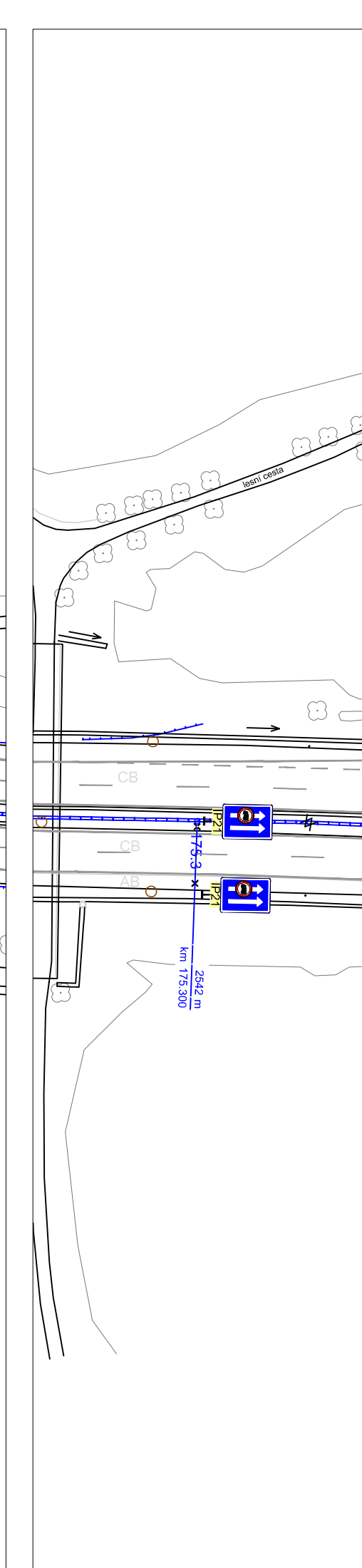
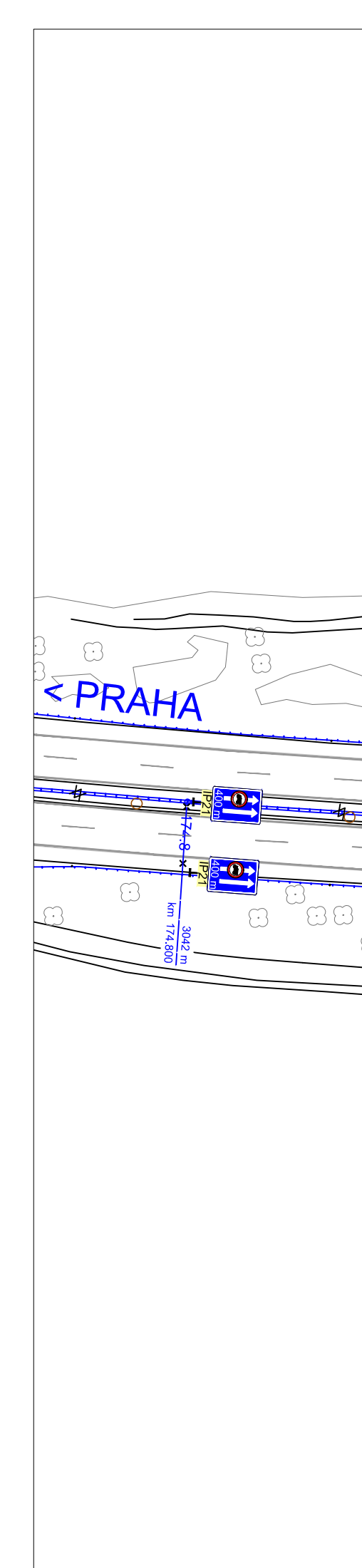
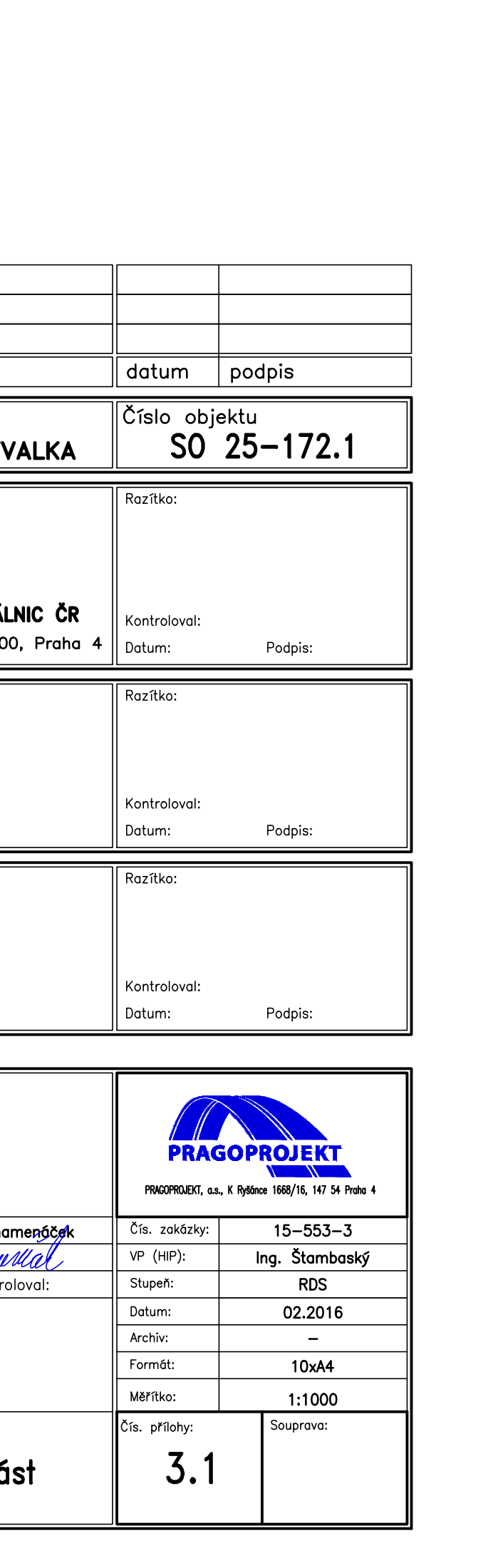
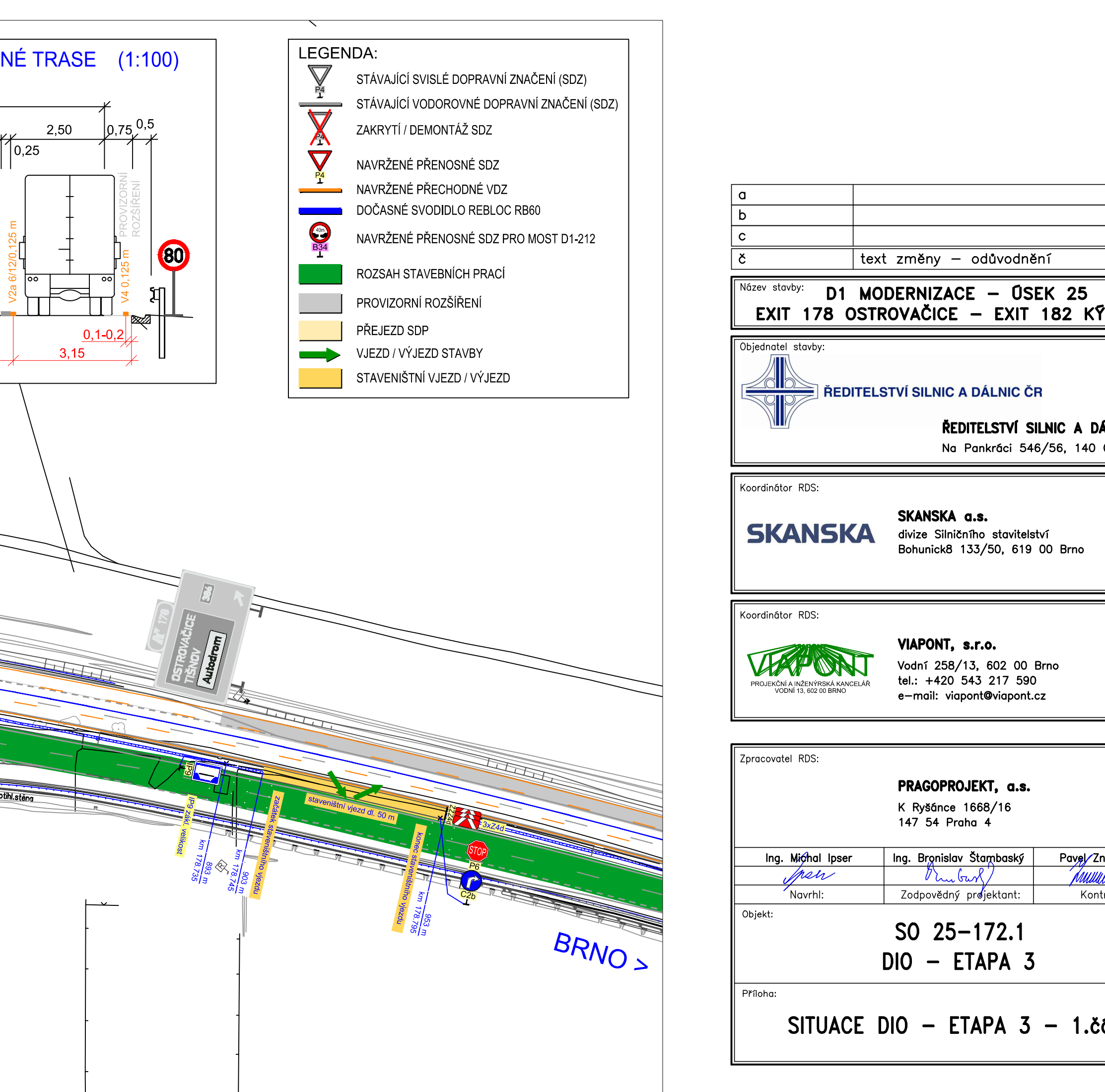
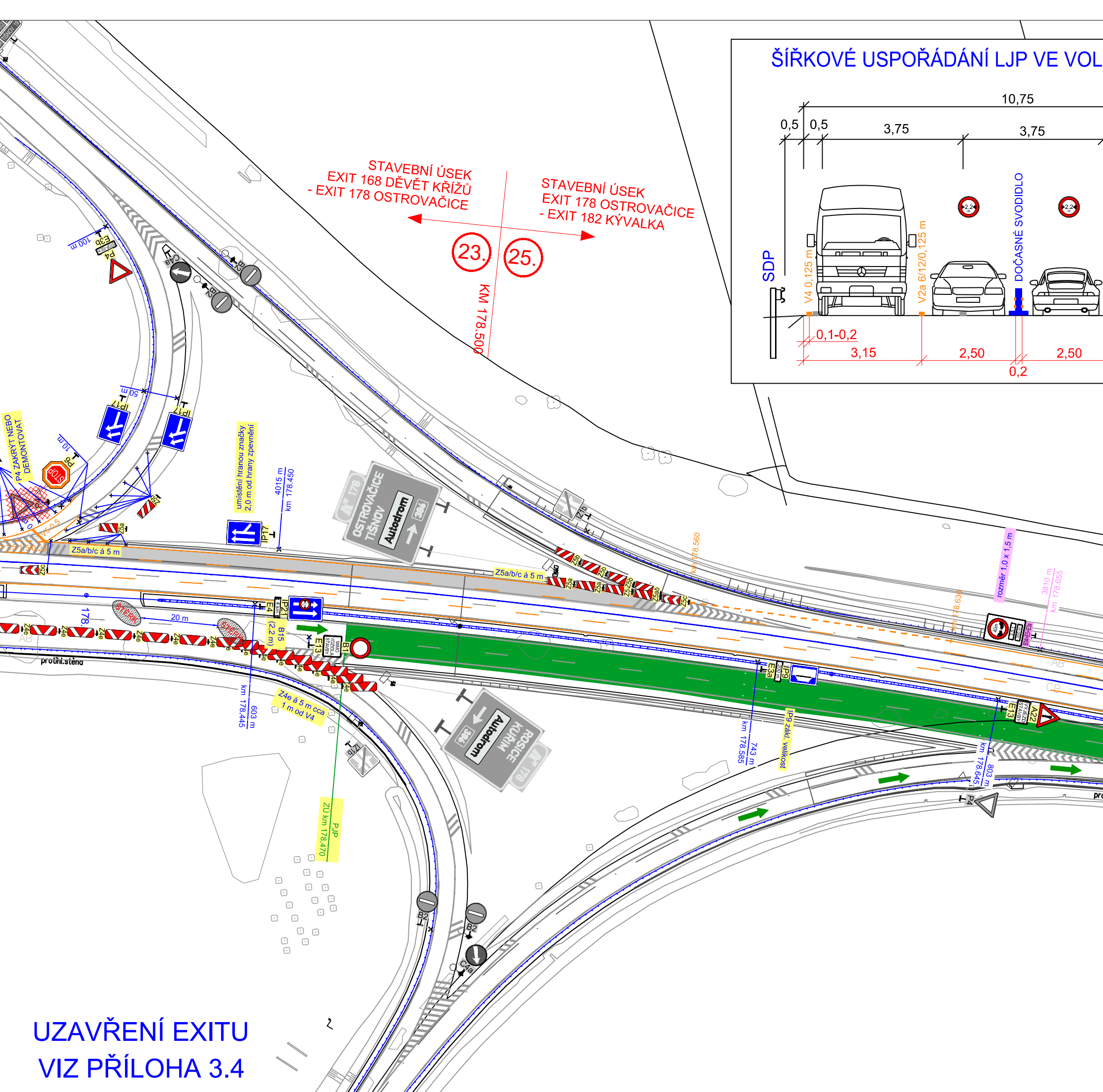
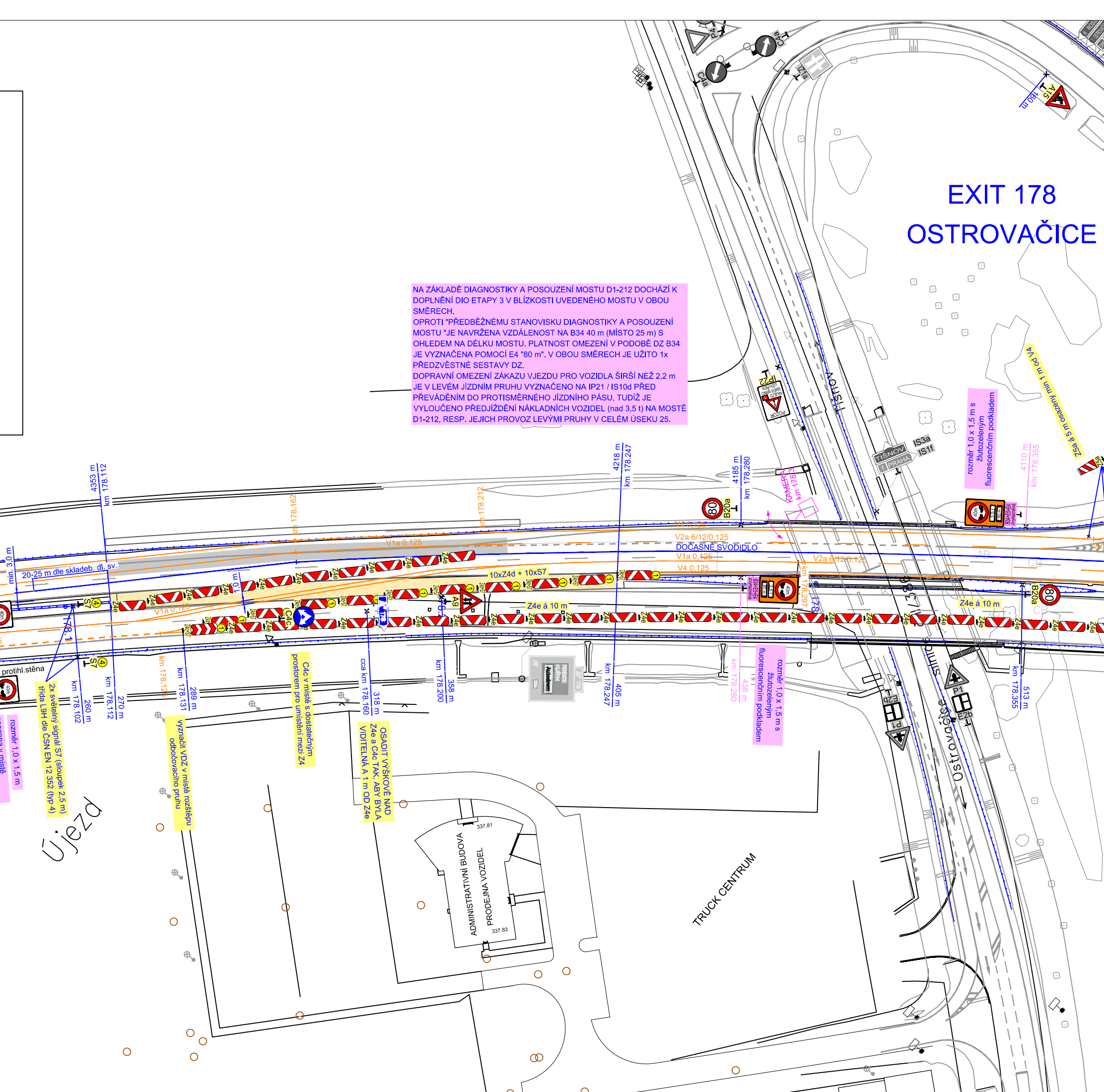
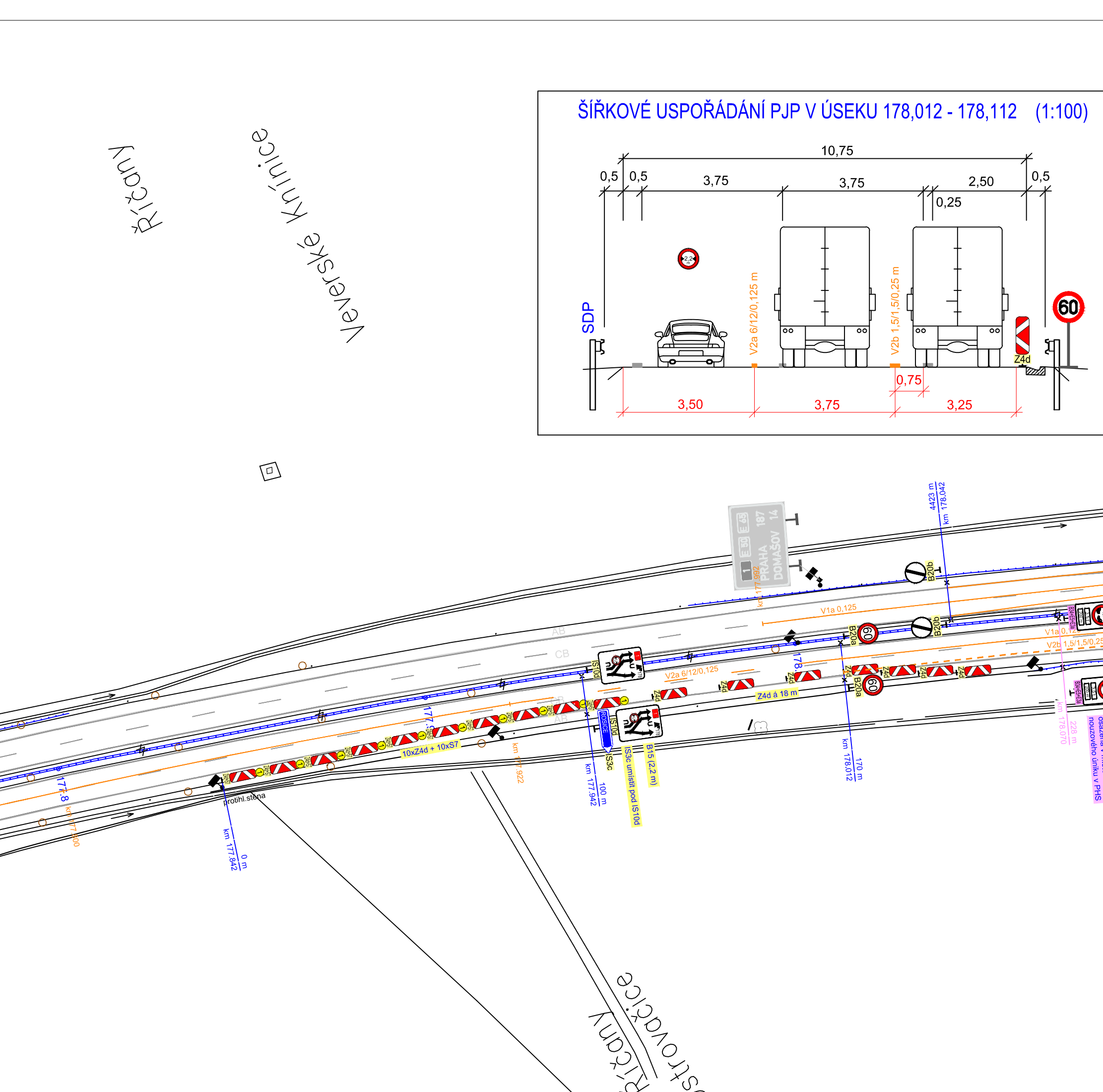
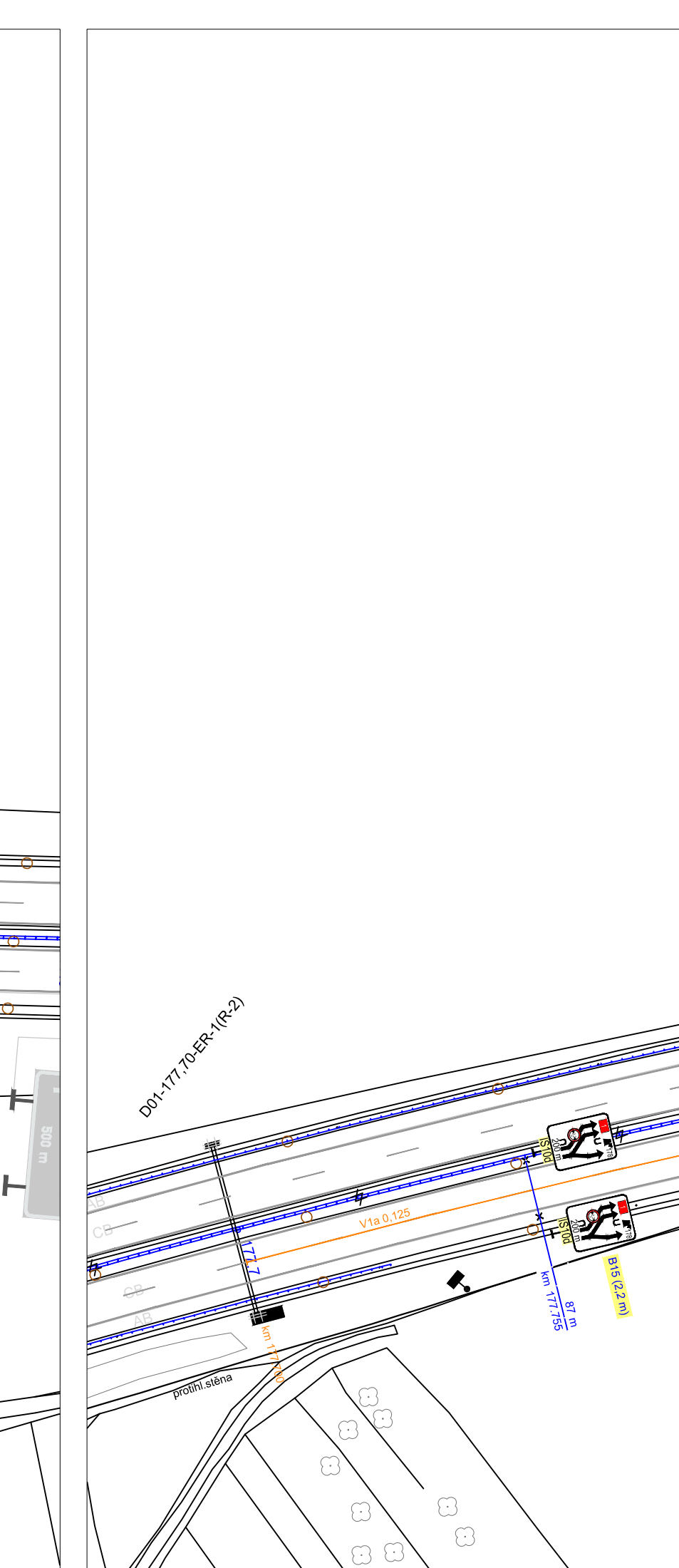
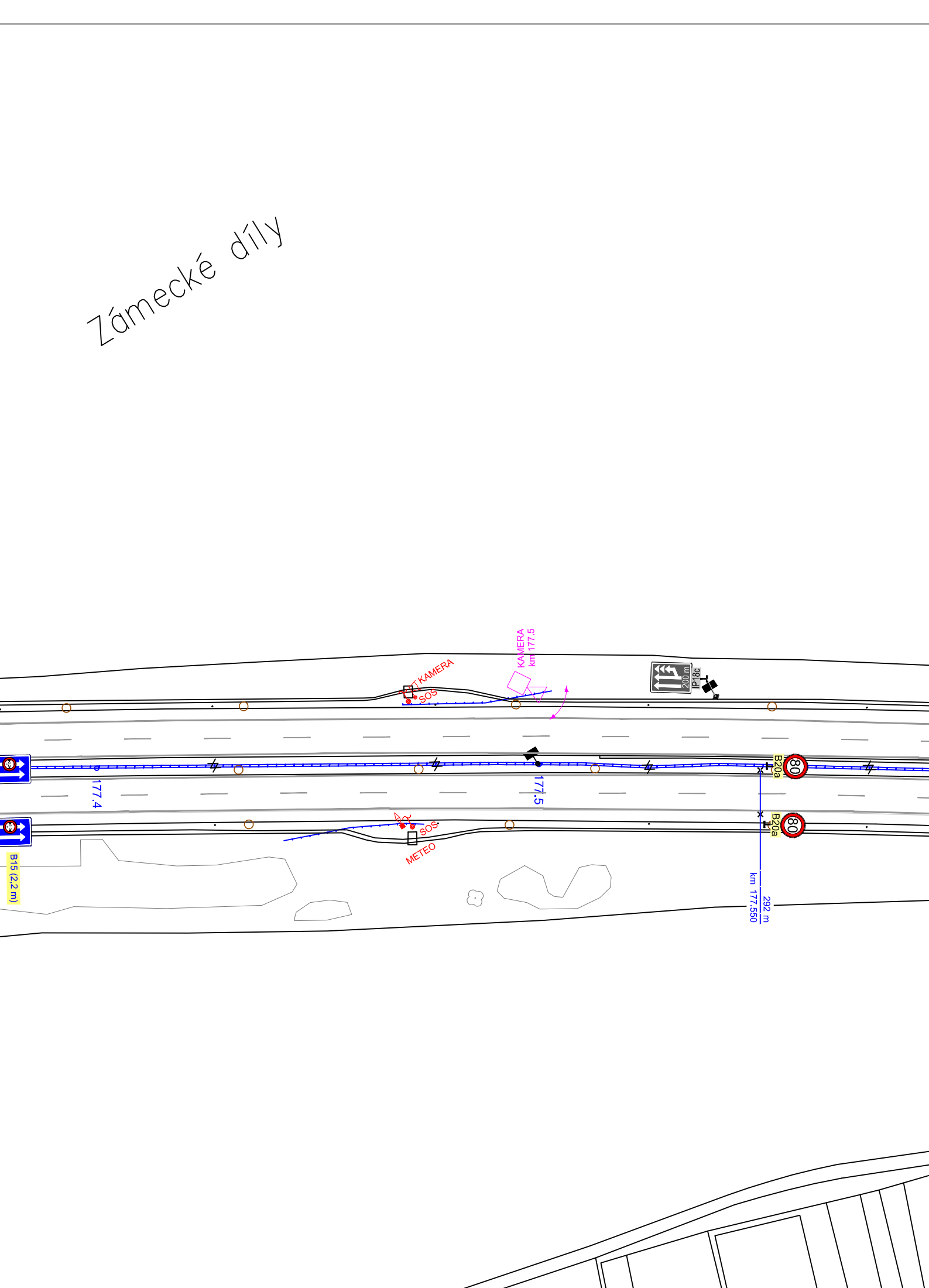
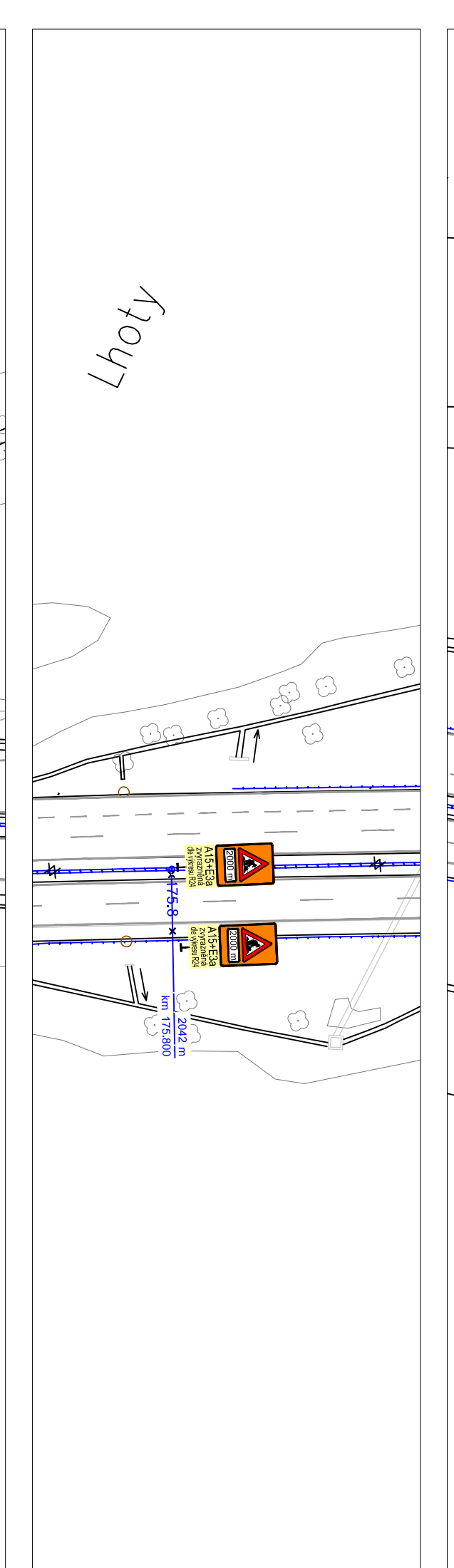
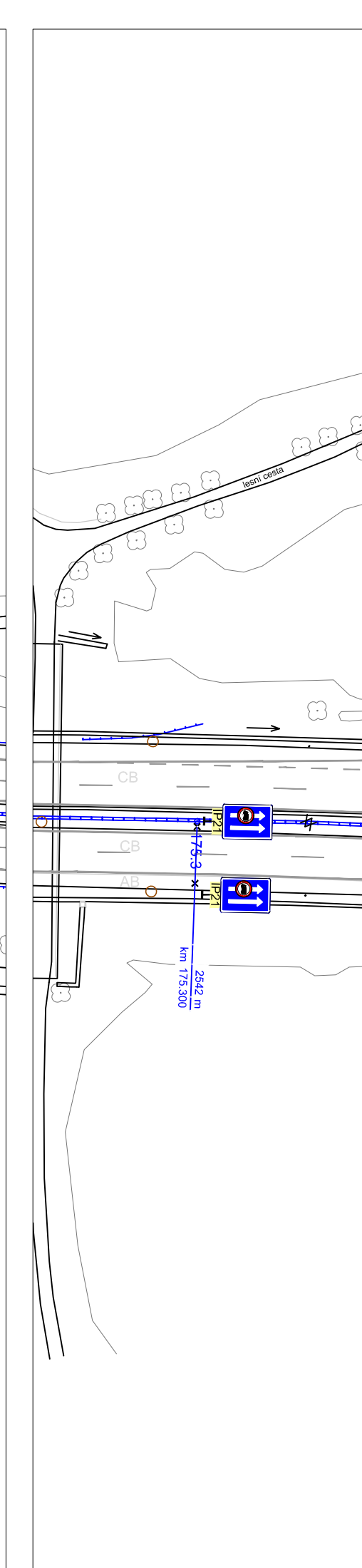
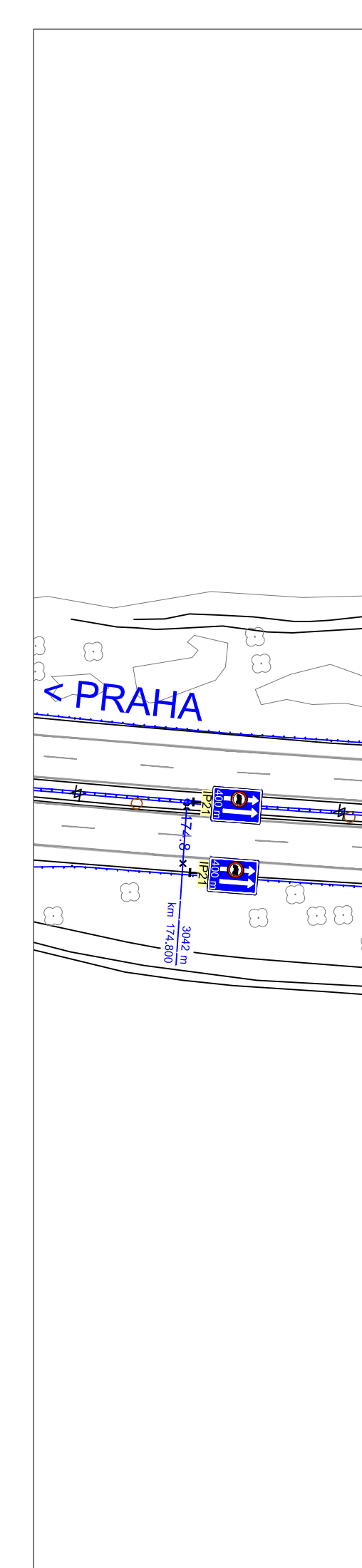
Mezi jednotlivými vozidly v pracovním místě je nutno ponechat dostatečné **rozestupy**, aby v případě nárazu na jedno vozidlo bylo sníženo riziko zranění pracovníků u druhého vozidla. Pokud je to možné, mají být mezi stojícími vozidly rozestupy nejméně 10 m, doporučuje se však větší rozestup. Vozidla stojící na krajnici vždy mají stát čelem po směru dopravního proudu.

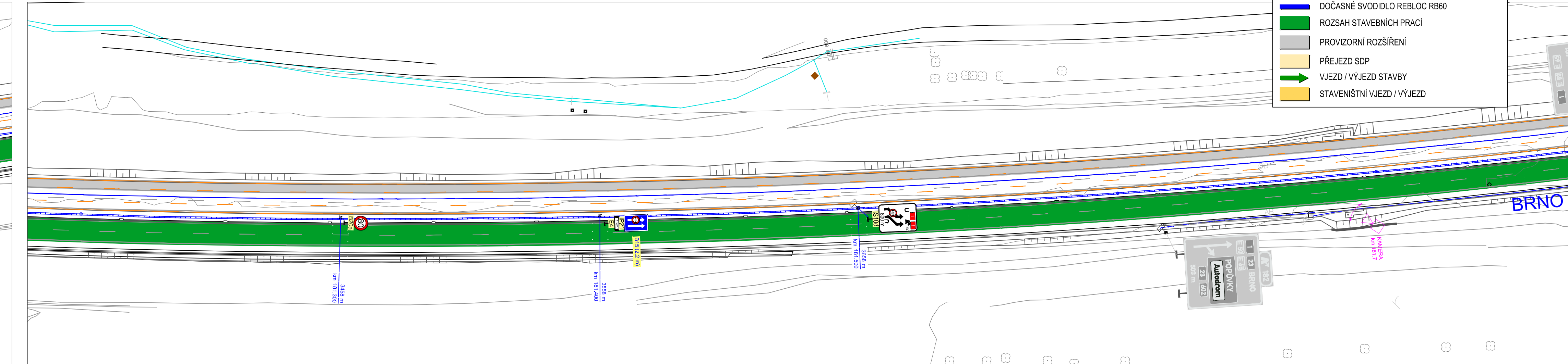
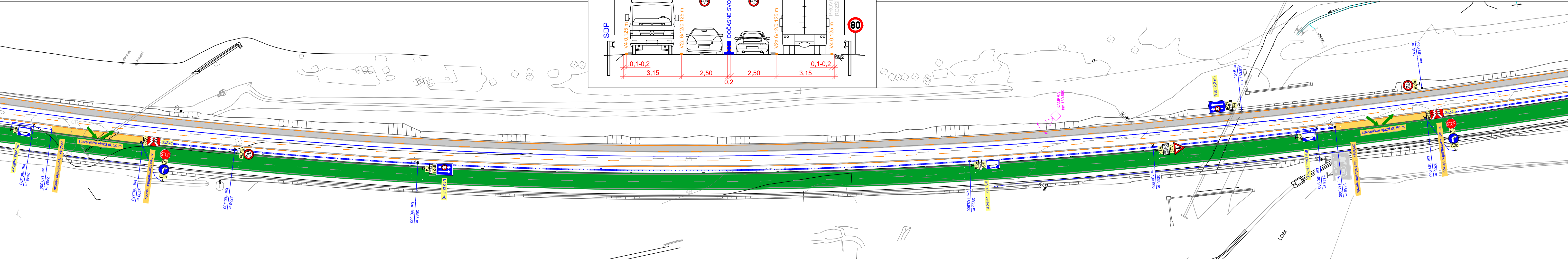
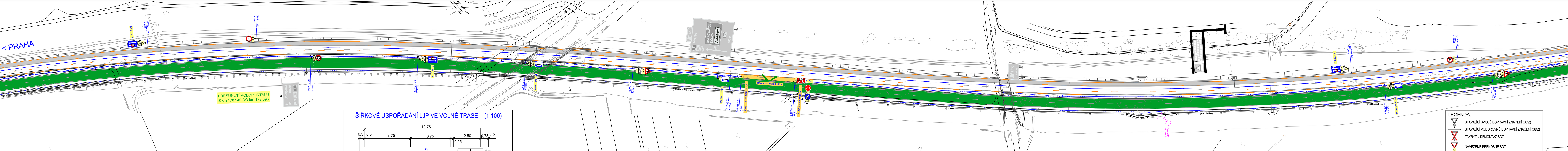
Osobní a nákladní vozidla ve stabilním pracovním místě mají mít **výstražné majáky** a další doplňková světla a signály vypnuté. Tato výstražná světla mají být v činnosti pouze po dobu vjíždění do pracovního místa a vyjíždění z něj, při jízdě těsně vedle bočního odstupu a při stání, kdy není možno dodržet boční odstup v šířce nejméně 1 m. Samojízdné stroje a speciální vozidla mají mít při pracovní činnosti výstražné majáky a další doplňková světla a signály zapnuté.

Pracovní činnost má být organizována tak, aby pracovníci byli čelem k příjíždějícímu provozu, pokud je to možné. I postavení bokem k provozu zvyšuje možnost, že pracovník včas zahlédne blížící se vozidlo.

Pracovníci pohybující se na tělese komunikace za provozu mimo pracovní místo vyznačené přechodným značením nebo přecházející vozovku za provozu musí nosit jedno či vícebarevný **výstražný oděv** v jedné z barev dle ČSN EN ISO 20471 a splňující požadavky na třídu oděvu alespoň pro vzor B2 (dělníci při práci ve dne), vzor B1 (dělníci při plánované noční práci) nebo pro vzor D (technici) podle výkresu R 83. Požadavky na výstražné oděvy pracovníků pohybujících se pouze uvnitř vyznačeného pracovního místa zmenšeného o příčný a podélný bezpečnostní odstup určí zhotovitel na základě svého vyhodnocení rizik, jako minimální požadavek pro pohyb na tělese komunikace za provozu je však určen výstražný oděv třídy 1 dle ČSN EN ISO 20471.

Uvedená pravidla je nutno modifikovat dle PS 9/14, pokud se jedná o noční práce.





a			
b			
c			
č	text změny — odpovědnost	datum	podpis

Název stavby:	D1 MODERNIZACE — OŠEK 25 EXIT 178 OSTROVAČICE — EXIT 182 KÝVALKA	Číslo objektu	S0 25-172.1
---------------	---	---------------	-------------

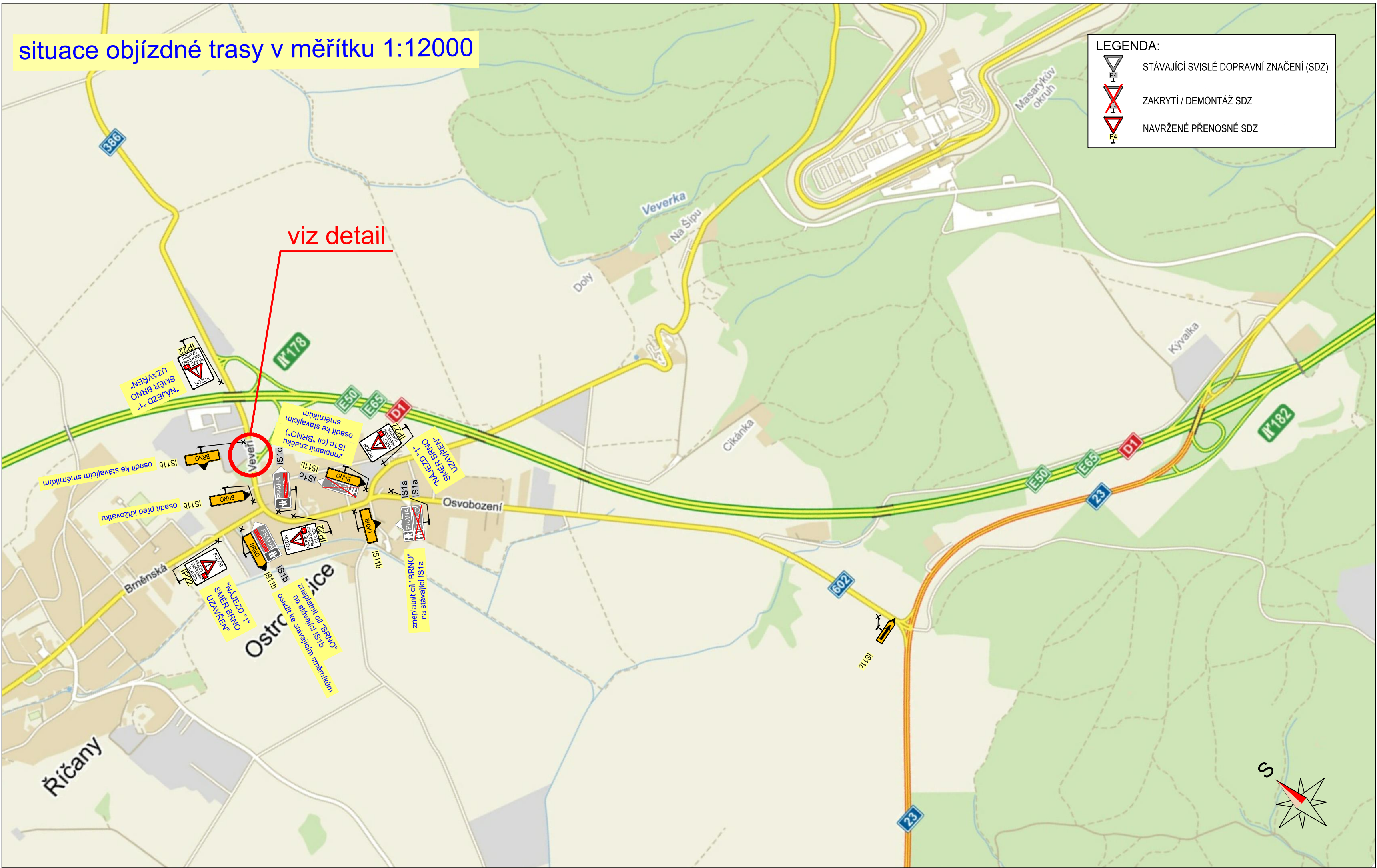
Objednatel stavby:	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR	Rozřka:	
	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR Na Pankráci 546/56, 140 00, Praha 4	Kontroloval:	
		Datum:	
		Podpis:	

Koordinátor RDS:	SKANSKA a.s. divize Silničního stavitelství Bohunická 133/50, 619 00 Brno	Rozřka:	
		Kontroloval:	
		Datum:	
		Podpis:	

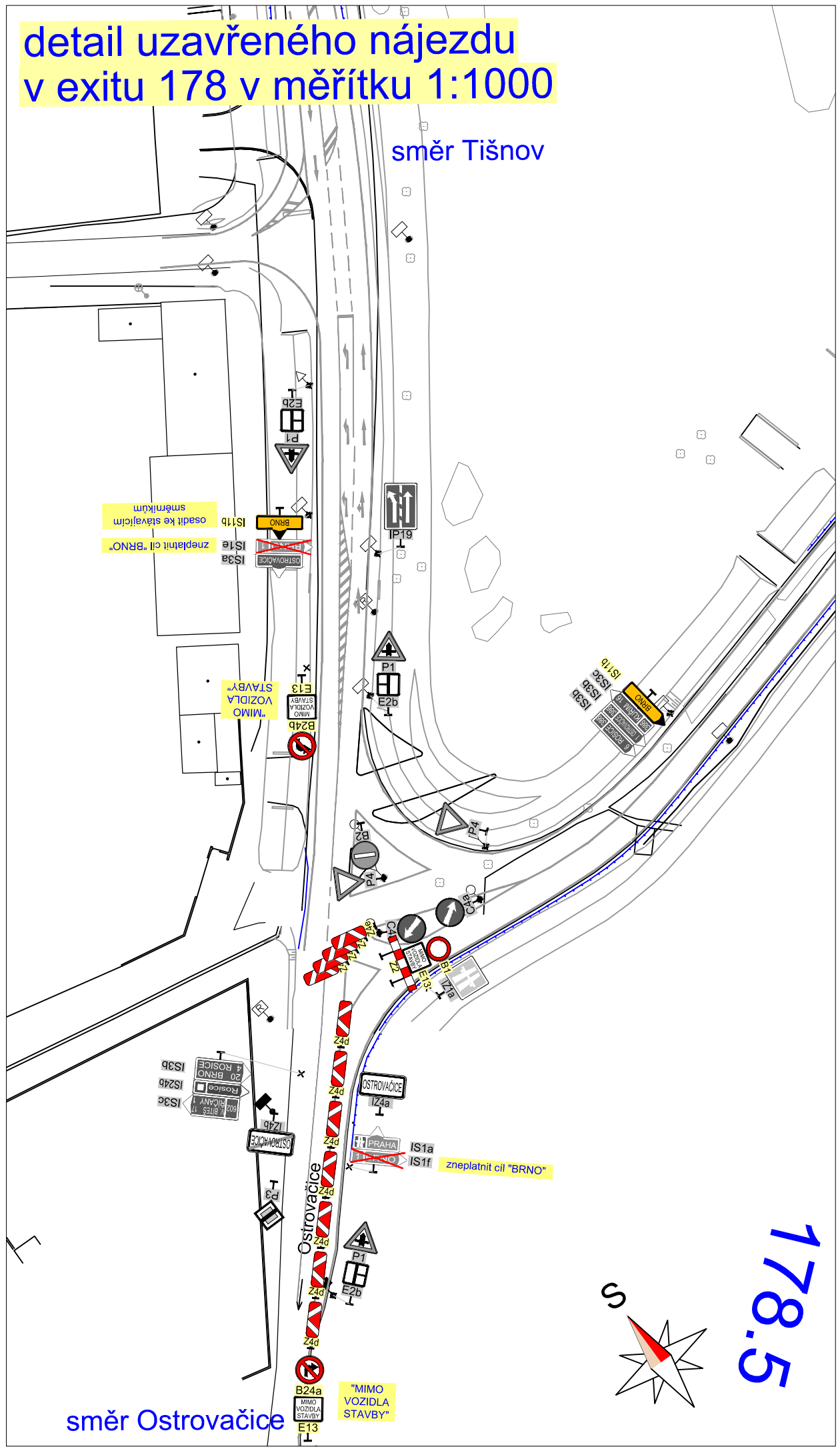
Koordinátor RDS:	VIAPONT, s.r.o. Vodní 258/13, 602 00 Brno tel.: +420 543 217 590 e-mail: viapont@viapont.cz	Rozřka:	
		Kontroloval:	
		Datum:	
		Podpis:	

Zpracovatel RDS:	PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668/16 147 54 Praha 4	Čís. zakázky:	15-553-3
Ing. Michal Ipser	Ing. Bronislav Štambaský	VP (HIP):	Ing. Štambaský
Navrhl:	Zodpovědný projektant:	Stupeň:	RDS
Objekt:	S0 25-172.1 DIO — ETAPA 3	Datum:	02.2016
		Archiv:	—
		Formát:	8x44
		MMRka:	1:1000
Příloha:	SITUACE DIO — ETAPA 3 — 2.část	Čís. přílohy:	3.2
		Seznam:	

situace objízdné trasy v měřítku 1:12000



detail uzavřeného nájezdu
v exitu 178 v měřítku 1:1000



a			
b			
c			
č	text změny – odůvodnění	datum	podpis

Název stavby:	D1 MODERNIZACE – ÚSEK 25 EXIT 178 OSTROVAČICE – EXIT 182 KÝVALKA	Číslo objektu	SO 25–172.1
---------------	---	---------------	--------------------

Objednatel stavby:	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR Na Pankráci 546/56, 140 00, Praha 4	Razítko:	
Kontroloval:		Datum:	Podpis:

Koordinátor RDS:	SKANSKA a.s. divize Silničního stavitelství Bohunick8 133/50, 619 00 Brno	Razítko:	
Kontroloval:		Datum:	Podpis:

Koordinátor RDS:	VIAPONT, s.r.o. Vodní 258/13, 602 00 Brno tel.: +420 543 217 590 e-mail: viapont@viapont.cz	Razítko:	
Kontroloval:		Datum:	Podpis:

Zpracovatel RDS:	PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668/16 147 54 Praha 4	PRAGOPROJEKT PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
Ing. Michal Ipser	Ing. Bronislav Štambaský	Pavel Znamenáček
Navrhl:	Zodpovědný projektant:	Kontroloval:
Objekt:	SO 25–172.1 DIO – ETAPA 3	
Příloha:	OBJÍZDNÁ TRASA ZA UZAVŘENÝ NÁJEZD V EXITU 178 VPRAVO BĚHEM ETAPY 3	
Čís. přílohy:	3.4	Souprava: