

1.	<i>Identifikační údaje</i>	2
1.1.	Označení stavby	2
1.2.	Investor	2
1.3.	Zhotovitel dokumentace.....	2
2.	<i>Základní údaje o stavbě</i>	2
3.	<i>Použité projektové podklady</i>	3
4.	<i>Zásady DIO</i>	3
5.	<i>Technické řešení</i>	4
5.1.	Etapa 0	4
5.2.	Etapa 1	4
5.3.	Etapa 2a	4
5.4.	Etapa 2b	5
5.5.	Etapa 2c.....	5
5.6.	Etapa 2d	6
6.	<i>Předběžné projednání</i>	6
7.	<i>Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništi</i>	6
7.1.	BOZP obecně.....	6
7.2.	Provozní směrnice ŘSD	7
7.3.	Některé vybrané povinnosti plynoucí z Provozních směrnic.....	7
8.	<i>Závěr</i>	8
9.	<i>Přílohy TZ</i>	9

1. Identifikační údaje

1.1. Označení stavby

Název stavby:	WIM 2016 – Lokalita 8 – D4 km 9,5 - L,P
Objekt:	SO 181
Název objektu:	Dopravně inženýrská opatření
Místo stavby:	dálnice D4 km 9,5 – oba jízdní pásy
Katastrální území:	k.ú. Jíloviště (okres Praha-západ);660175
Kraj:	Středočeský kraj
Stupeň:	RDS

1.2. Investor

Název a adresa investora:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4 IČO: 659 93 390
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12 110 15 Praha 1

1.3. Zhotovitel dokumentace

AŽD Praha s.r.o.
Žirovnická 2/3146, 106 17 Praha 10
IČO: 480 29 483
Projektant: Ing. Jan Panáček

2. Základní údaje o stavbě

Systém vysokorychlostního vážení je navržený na dálnici D4 v km 9,5. Technologie vysokorychlostního vážení vozidel bude napájena z nově vybudovaného napájecího bodu se samostatným měřeným odběrem elektrické energie. Pro osazení kamerového systému, který je součástí celé sestavy technologie vážení vozidel za jízdy (HS WIM), bude vybudován nový portál.

Účelem stavby je vybudování technologie systému vysokorychlostního vážení vozidel za jízdy a další práce vyvolané touto technologií (osazení nových svodidel stupně zadržení H2, nový portál).

Technologie si vyžádá rekonstrukci vozovkových vrstev dle diagnostiky pro osazení měřících prahů, indukčních smyček a teplotního čidla do vozovky a dále osazení nových svodidel a kamerového systému na nový portál.

Práce spojené s osazením technologie vysokorychlostního vážení vozidel za jízdy budou probíhat za přerušového provozu vždy v jednom jízdním pásu (levém / pravém) dálnice D4.

3. Použité projektové podklady

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 1436+A1 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12899-1 Stále svíslé 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)
- Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích, 1 díl.
- 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
- Provozní směrnice ŘSD ČR dle příkazu GŘ 23/2014
- Zaměření dálnice D4 v km 7,000 – 14,000 v obou směrech
- www.mapy.cz
- Jednání se zástupci zadavatele

4. Zásady DIO

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 Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (účinnost od 1. 1. 2016), souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy. V návaznosti na Typová DIO a Příručku pro označování pracovních míst na dálnicích (06/2017) jsou některá místa vyznačena odchýlně 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. 294/2015 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 silnicích 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.

Všechny svíslé 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. Svislé značky a dopravní zařízení, které budou umístěny na silnicích nižších tříd, budou v retroreflexní úpravě třídy min. RA1 dle ČSN EN 12899-1. Značky budou umístěny na červeno-bíle pruhoovaných 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 (zejména na aktuálně nebo před krátkým časem s nově položeným povrchem – zejména AB) nebo barvou (povrchy před rekonstrukcí a nové povrchy z vymývaného betonu). Přechodné VDZ musí být provedeno plynule s plynulými přechody bez vizuálních „lomů“ čar. Dále bude přechodné VDZ v průběžných pruzích na konci uzavírky, kde aktuální úsek navazuje na již zrekonstruovaný, umístěno vedle trvalého VDZ tak, aby odstraňování přechodného VDZ co nejméně poškodilo trvalé VDZ.

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. Posunutá 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).

5. Technické řešení

5.1. Etapa 0

- *Krátkodobá uzavírka levého jízdního pruhu nebo pravého jízdního pruhu a zpevněné krajnice v obou jízdních pásech pro provedení FWD zkoušek (bude prováděno postupně jednou pracovní četou během jedné pracovní směny).*
- *Bude provedeno po dohodě se Závodem Praha na vozíková schémata (DK 230 a 240) v rámci „ročního“ rozhodnutí pro ŘSD režim dopravy 1/2 (dopoledne) nebo 2/1 (odpoledne).*

5.2. Etapa 1

- *V této etapě budou zbudovány základy portálů, přístupové šachty a betonová svodidla v SDP.*
- *Výstavba DIO (uzavírka do jednoho pruhu na schéma DK 230 pro pokládku přechodného VDZ)*

Pravý jízdní pás:

Doprava bude svedena v km 9,410 do dvou provizorních jízdních pruhů při vnějším okraji. Šířkové omezení pravého pruhu bude 2,2m. Doprava bude vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích až do km 9,890.

Levý jízdní pás

Doprava bude svedena v km 9,890 do dvou provizorních jízdních pruhů při vnějším okraji. Šířkové omezení pravého pruhu bude 2,2m. Doprava bude vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích až do km 9,410.

- Provoz veden ve dvou zúžených jízdních pruhů.
- Rychlost bude omezena na 80 km/h
- Provoz od stavby bude oddělen směrovými deskami Z4

5.3. Etapa 2a

- *Uzavírka pravého jízdního pruhu ve směru na Příbram. Doprava v obou směrech vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích, ve směru na Prahu bude provoz veden při vnějším okraji a ve směru na Příbram bude jeden pruh převeden do protisměru – **režim dopravy 1/1+2 mezi přejezdy SDP cca v km 9,300 a 11,600.***
- *V této etapě bude zbudován základ portálu v pravé krajnici a dále zde budou provedeny přístupové šachty, přípojka a nová ocelová svodidla.*
- *Výstavba DIO při přechodu z etapy 1 (uzavírka do jednoho pruhu na schéma DK 230 nebo 231 pro odstranění a pokládku přechodného VDZ a pro demontáž svodidel na přejezdech SDP)*

Pravý jízdní pás:

Doprava bude v km 9,270 rozdělena do režimu dopravy 2+1/1, s tím, že přes přejezd SDP v km 9,265 – 9,395 bude doprava převedena do levého jízdního pásu s šířkovým omezením 2,2m. Doprava z protisměrného jízdního pásu zpět do svého pravého jízdního pásu bude převedena přes přejezd SDP v km 11,510 – 11,630.

- V km 9,5 bude zrušena BUS zastávka

Levý jízdní pás

Doprava bude svedena v km 11,930 do dvou provizorních jízdních pruhů při vnějším okraji. Šířkové omezení pravého pruhu bude 2,2m. Doprava bude vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích až do km 9,150.

- V km 9,365 bude zrušena BUS zastávka
- Provoz od stavby bude oddělen směrovými deskami Z4
- Na levém jízdní pásu bude rozdělen provoz vodičnými deskami Z5
- Rychlost bude omezena na 80 km/h

5.4. Etapa 2b

- *Uzavírka pravého jízdního pásu (směr na Příbram). Doprava ve směr na Prahu bude vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích a ve směru na Příbram bude provoz jedním pruhem převeden do protisměru – režim dopravy 0/1+2 mezi přejezdy SDP cca v km 9,300 a 11,600.*
- *V této etapě bude provedena obnova vozovky, VDZ a zkoušky rovinatosti.*

Pravý jízdní pás:

Doprava bude v km 9,295 svedena přes přejezd SDP v km 9,265 – 9,395 do levého jízdního pásu. Doprava z protisměrného jízdního pásu zpět do svého pravého jízdního pásu bude převedena přes přejezd SDP v km 11,510 – 11,630.

- V km 9,5 bude zrušena BUS zastávka, v km 11,2 bude BUS zastávka přesunuta bezprostředně za uzavírku a to do km 11,650.

Levý jízdní pás

Doprava bude svedena v km 11,930 do dvou provizorních jízdních pruhů při vnějším okraji. Šířkové omezení pravého pruhu bude 2,2m. Doprava bude vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích až do km 9,150.

- V km 9,365 bude zrušena BUS zastávka
- Na levém jízdní pásu bude rozdělen provoz vodičnými deskami Z5
- Rychlost bude omezena na 80 km/h

5.5. Etapa 2c

- *Uzavírka levého a části pravého jízdního pruhu ve směru na Příbram. Doprava v obou směrech vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích, ve směru na Prahu bude provoz veden při vnějším okraji a ve směru na Příbram bude jeden pruh převeden do protisměru – režim dopravy 1/1+2 mezi přejezdy SDP cca v km 9,300 a 11,600.*
- *V této etapě budou zabudována čidla v levém jízdním pruhu ve směru na Příbram.*

Pravý jízdní pás:

Doprava bude v km 9,270 rozdělena do režimu dopravy 2+1/1, s tím, že přes přejezd SDP v km 9,265 – 9,395 bude doprava převedena do levého jízdního pásu s šířkovým omezením 2,2m. Doprava z protisměrného jízdního pásu zpět do svého pravého jízdního pásu bude převedena přes přejezd SDP v km 11,510 – 11,630.

Levý jízdní pás

Doprava bude svedena v km 11,930 do dvou provizorních jízdních pruhů při vnějším okraji. Šířkové omezení pravého pruhu bude 2,2m. Doprava bude vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích až do km 9,150.

- V km 9,365 bude zrušena BUS zastávka
- Provoz od stavby bude oddělen směrovými deskami Z4
- Na levém jízdní pásu bude rozdělen provoz vodičnými deskami Z5
- Rychlost bude omezena na 80 km/h

5.6. Etapa 2d

- *Proběhne během DIO etapy 2a.*
- *V této etapě bude osazena portálová konstrukce pro směr na Příbram.*
- *Uzavírka pravého jízdního pruhu a zpevněné krajnice ve směru na Příbram a uzavírka levého jízdního pruhu ve směru na Prahu. Doprava ve směr na Prahu bude vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích a ve směru na Příbram bude provoz veden levým pruhem pravého pásu – režim dopravy 1/2*
- *Dvě krátkodobá zastavení provozu ve směru na Příbram na max. 15 min za asistence PČR pro osazení portálu v čase od 22:00 hod. do 5:00 hod.*

Omezení etapy 2d bude probíhat v omezení etapy 2a s tím rozdílem, že:

Pravý jízdní pás:

Na dopravní omezení bude použit předzvěstný vozík a velká světelná šipka v km 9,160 ke svedení dopravy do jednoho jízdního pruhu a dále doprava bude vedena ve svém jízdním pásu.

- V km 9,5 bude zrušena BUS zastávka

Levý jízdní pás

Doprava bude svedena v km 11,930 do dvou provizorních jízdních pruhů při vnějším okraji. Šířkové omezení pravého pruhu bude 2,2m. Doprava bude vedena ve dvou provizorních jízdních pruzích až do km 9,150.

- V km 9,365 bude zrušena BUS zastávka
- Provoz od stavby bude oddělen směrovými deskami Z4
- Na levém jízdním pásu bude rozdělen provoz vodičnými deskami Z5
- Rychlost v pravém pásu na čele uzavírky bude omezena na 60 km/h, předpokládá se zastavení provozu (max. 15. minut) v pravém pásu za účasti Policie ČR.

6. Předběžné projednání

Dopravní opatření bylo projednáno na uzavírkové komisi dne 11. 3. 2019 se zástupci ŘSD, zhotovitele a projektanta, kde bylo dále projednáno:

- *Další etapy pro provedení prací v levém jízdním páse (základ, kabeláž a svodidla v levé krajnici, obnova povrchu a osazení portálu) budou provedeny v rámci uzavírky pro opravu v úseku Klíнец – Řitka. Rozsah potřebného DIO pro tyto práce bude řešen společně na jednání uzavírkové komise pro tento úsek.*
- *Veškeré provizorní VDZ bude provedeno nalepovací páskou s geotextilní mřížkou. Vyjma úseku v km 10,895 – 12,200 vlevo, kde bude provedena výměna povrchu a kde tedy bude provizorní VDZ provedeno barvou.*
- *Během všech výše uvedených etap bude bez náhrady zrušena autobusová zastávka Jíloviště, Rozcestí Trnová (cca km 9,500 vpravo) ve směru na Příbram. Během etapy bude bez náhrady zrušena autobusová zastávka Jíloviště, Rozcestí Trnová (cca km 9,350 vlevo) i ve směru na Prahu. Zrušení autobusové zastávky Jíloviště, Rozcestí Trnová (cca km 9,500 vpravo) ve směru na Příbram lze očekávat i během uzavírky pro opravu v úseku Klíнец – Řitka. Autobusová zastávka Klíнец, Hl. sil. ve směru na Prahu (cca v km 11,200 vlevo) bude obsloužena po celou dobu trvání výše uvedených uzavírek. Autobusová zastávka Klíнец, hl. sil. ve směru na Příbram (cca v km 11,200 vpravo) bude rovněž po celou dobu trvání výše uvedených uzavírek obsloužena a během etapy 2b bude přemístěna do náhradní polohy cca v km 11,650.*

7. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništi

7.1. 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 platných v době provádění stavby.

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., zákoníku 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. 591/2006 Sb., 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 nářadí.
- 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.

7.2. Provozní směrnice ŘSD

Při realizaci stavby je pro zhotovitele závazná Směrnice GR 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.

V současnosti platné Provozní směrnice jsou:

- PS 2/14 Práce na krajnici na směrově rozdělených komunikacích za provozu
- PS 3/14 Práce v jízdnicích 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
- PS 11/17 Plánování a provádění pracovních míst na dálnicích

7.3. Některé vybrané povinnosti plynoucí z Provozních směrnic

Mezi příčnou uzavěrou a pracovním místem nebo vozidlem má být dodržena **bezpečnostní zóna**. Ta slouží jako ochranný prostor pro náhlý neřízený posun příčné uzavěry (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 přijíždějícímu 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.

8. Závěr

K realizaci dopravního značení a dopravního omezení je nutné Stanovení přechodné úpravy silničního provozu a vydání Rozhodnutí o povolení uzavírky příslušnými orgány státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

V Brně, dne 3/2019

Vypracoval: Ing. Jan Panáček

9. Přílohy TZ













