

Obsah

1	Identifikační údaje.....	- 2 -
2	Úvod.....	- 3 -
2.1	Všeobecně.....	- 3 -
2.2	Vstupní podklady.....	- 3 -
2.3	Legislativní a normové podklady.....	- 3 -
3	Obecné zásady DIO.....	- 4 -
3.1	Obecné zásady.....	- 4 -
3.2	Dočasná svodidla pro oddělení staveniště.....	- 5 -
3.3	Období zimní údržby.....	- 5 -
4	Technický popis.....	- 5 -
4.1	Všeobecně.....	- 5 -
4.2	Etapizace a technické řešení.....	- 6 -
4.3	Objízdné trasy.....	- 6 -
5	Ochranná pásma.....	- 6 -
6	Související stavební objekty.....	- 7 -
7	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích.....	- 7 -
7.1	BOZP obecně.....	- 7 -
7.2	Provozní směrnice ŘSD.....	- 7 -
7.3	Některé vybrané povinnosti plynoucí z Provozních směrnic.....	- 8 -
8	Závěr.....	- 8 -

TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 180

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Označení stavby

Název stavby:	Most ev. č. 568-001a Droužkovice
Objekt:	SO 180 Dopravně inženýrská opatření
Kraj:	Ústecký kraj
Obec:	Droužkovice
Katastrální území:	Droužkovice
Označení pozemní komunikace:	silnice II/568

Stavebník/objednatel stavby

Název investora:	Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace
Sídlo:	Ruská 260, 417 03 Dubí 3
IČO:	00080837

Projektant/zhotovitel projektové dokumentace

Název projektanta:	PRAGOPROJEKT, a.s.
Adresa projektanta:	K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
IČ:	452 72 387
DIČ:	CZ45272387
Zpracovatelský útvar:	Ateliér Praha I
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Miroslav Seidl (autorizovaný inženýr ČKAIT) ČKAIT 0010141
Zpracovatel objektu:	Ing. David Řehák

Majetkový správce

Název správce:	zhotovitel stavby (dočasný objekt)
----------------	------------------------------------

Stupeň dokumentace:

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

2 ÚVOD

2.1 Všeobecně

Navrhovanými stavebními úpravami mostu a navazujících úseků komunikace se nemění stávající podmínky užívání stavby. V rámci mostu a jeho bezprostředního okolí se realizují sanační práce v přechodové oblasti za opěrou OP1 a podchycení opěry OP1 (směr Březno) pomocí zemních kotev pro její stabilizaci a zamezení dalšího pohybu společně s násypem v podloží pod opěrou, který byl dříve zasažen větším aktivním sesuvem s následnou jeho sanací v rámci akce „Sanace sesuvu svahu před opěrou OP1 mostu ev. č. 568-001a“. Další práce se pak zaměřují na výměnu mostního závěru nad opěrou OP1, opravu PKO ocelových prvků ložisek a mostních závěrů, opravu povrchu vozovky v celém rozsahu mostu a přechodových oblastí v celkové délce 85,0 m a čistící a údržbové práce na prvcích odvodnění mostu a komunikace.

Obsahem stavebního objektu SO 180 jsou Dopravně inženýrská opatření během výstavby, především přenosné svislé a přechodné vodorovné dopravní značení pro vyznačení uzavírky a objízdné trasy, dále výstražné a předzvěstné vozíky se spojitým i nespojitým zobrazením, jejich dodávka, montáž, demontáž, kontrola, údržba, servis, přemísťování, přeznačování a manipulace s nimi;

2.2 Vstupní podklady

- Geodetické zaměření území (PRAGOPROJEKT, a.s., 05/2024)
- Ověření inženýrských sítí (PRAGOPROJEKT, a.s., 05/2024)
- Dendrologický průzkum (PRAGOPROJEKT, a.s., 05/2024)
- Mostní list (export z BMS, 04/2024)
- První hlavní prohlídka mostu (Ing. Seidl, 10/2013)
- Mimořádná prohlídka mostu (Ing. Seidl, 05/2022)
- Dokumentace skutečného provedení stavby, Dálnice D7 MÚK Vysočany – MÚK Droužkovice, DSPS SO 209 (Pontex spol. s r.o.)
- Dokumentace skutečného provedení stavby, Dálnice D7 MÚK Vysočany – MÚK Droužkovice, DSPS SO 201, SO 206, SO 211 (PRAGOPROJEKT, a.s.)
- Výňatek ze Závěrečné zprávy stavby Dálnice D7 MÚK Vysočany – MÚK Droužkovice, SO 209 (Metrostav, a.s.)
- Projekt: Sanace sesuvu svahu před opěrou OP1 mostu ev. č. 568-001a (Ing. Jiří Bacony, 09/2021)
- Projekt: Sanace sesuvu svahu před opěrou OP1 mostu ev. č. 568-001a, DSPS (REO Group s.r.o., 09/2023)
- Vlastní podrobná prohlídka mostu a měření (PRAGOPROJEKT, a.s., 04/2024)
- Rekognoskace terénu
- Závěry ze vstupních jednání a výrobních porad

2.3 Legislativní a normové 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
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení a zkušební metody

- ČSN EN 12899-1 Stálé svíslé dopravní značení, Část 1: Stálé dopravní značky, včetně platné národní přílohy
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 70 – Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací: VL 3 – Křižovatky, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značky, část 6.2 Vodorovné dopravní značky, část 6.3 Dopravní zařízení
- Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP)
- Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích (<https://www.rsd.cz/en/web/guest/technicke-dokumenty/ppk-a-dopravni-znaceni#zalozka-prechodne-znaceni>)
- Typové ZTKP (vzorová technická specifikace), Požadavky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD, Výkresy opakovaných řešení, tzv. R-plány, Provozní směrnice (<https://www.rsd.cz/web/guest/technicke-dokumenty/ppk-a-dopravni-znaceni>)

3 OBECNÉ ZÁSADY DIO

3.1 Obecné zásady

Dopravně inženýrská opatření musí být zpracována podle zásad, typových úprav a požadavků uvedených v „Příručce pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích“ <https://www.rsd.cz/web/guest/technicke-dokumenty/ppk-a-dopravni-znaceni-zalozka-prechodne-znaceni>, s přihlédnutím k požadavkům uvedených v R-plánech, standardech PPK, Typových ZTKP (vzorová technická specifikace) a ve vyhlášce č. 294/2015 Ministerstva dopravy, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

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, VL 6.3. Při realizaci musí být rovněž respektovány „Požadavky na provedení a kvalitu přechodného dopravního značení na dálnicích a sil. ve správě ŘSD“ (PPK – PRE) a další příslušné PPK, související R-plány a Provozní směrnice ŘSD (viz <https://www.rsd.cz/web/guest/technicke-dokumenty/ppk-a-dopravni-znaceni>).

Všechny svíslé značky a dopravní zařízení k označení pracovních míst budou provedeny na dálnici ve zvětšené velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. R2 dle ČSN EN 12899-1. Dopravní značky osazené na ostatních komunikacích budou v základní velikosti. Značky budou umístěny na červeno-bíle pruhovaných sloupcích, přičemž pruhy šířky 100-200 mm budou tvořeny polepem z retroreflexní folie třídy 1, kolority min. R1 dle ČSN EN 12899-1.

Výrazná omezení provozu a úplné uzavírky dálnice je nutno plánovat podle Provozní směrnice PS 8/14 „Odhad vzniku a vývoje kolon při pracovních místech na směrově rozdělených komunikacích“. Noční práce je nutno provádět dle Provozní směrnice PS 9/14 „Noční práce na směrově rozdělených komunikacích“.

V průběhu zpracování dopravních opatření v podrobnosti realizační dokumentace je zhotovitel povinen svolávat v dostatečném předstihu před realizací uzavírkové komise (viz Provozní směrnice PS 11).

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. Značky, jejichž platnost je v rámci dopravních opatření zrušena (mimo VLKP), budou demontovány/zakryty/otočeny tak, aby tyto DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Zneplatnění částí i celých velkoplošných značek se neprovede škrtačí oranžovo-černou páskou, ale kovovými kříži s červeným retroreflexním polepem připevněnými ke

značkám jednoduchým lehce demontovatelným držákem. Zneplatnění částí standardních značek se provede obdobným způsobem. Zneplatnění celých standardních značek se provede jejich zakrytím nebo demontáží, není přípustné použít škrtačí pásku. Způsoby zrušení platnosti části nebo celých značek různých typů stanovuje příloha č. 1 PPK – PRE.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace.

Pokud se osvětluje staveniště pro noční práci v blízkosti provozu, musí být osvětlení provedeno tak, aby neoslňovalo řidiče ani v jednom směru. Za vhodný typ osvětlení se považují například osvětlovací balony na stojanech.

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 2x denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Napájení výstražných světel bude přednostně řešeno ze stabilních zdrojů (zás. skříní v SDP). 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.

3.2 Dočasná svodidla pro oddělení staveniště

Dočasná svodidla pro oddělení staveniště od veřejného provozu budou užitá v místech, kde je nutné zvýšit ochranu pracovního místa nebo pro zkrácení bezpečnostní zóny v případě potřeby.

Parametry použitých dočasných svodidel v závislosti na situaci, pro kterou budou použita, udává provozní směrnice ŘSD č. 10 (<https://www.rsd.cz/web/guest/technicke-dokumenty/ppk-a-dopravni-znaceni>).

3.3 Období zimní údržby

Pravidla pro zimní údržbu pozemních komunikací stanovuje zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb. Zimní údržbou se zmírňují závady vznikající povětrnostními vlivy a podmínkami za zimních situací ve sjízdnosti komunikací. Vyhláška stanovuje, že zimním obdobím je doba od 1. listopadu do 31. března následujícího roku. Po dobu zimního období s výjimkou období zimní technologické přestávky je zhotoviteli umožněno provádět stavební práce včetně použití dopravně inženýrských opatření při dodržení veškerých požadavků a podmínek správce komunikace tzn. např. zajištění dostatečného prostoru pro průjezd vozidel zimní údržby podle výkresu opakovaných řešení R 49 s dostatečným volným prostorem pro odklizený sníh (viz výkres opakovaných řešení R 81). V zimní technologické přestávce (tj. v období od 1. 12. do 28.2. resp. 29.2.) není povoleno provádět jakékoliv stavební práce, které si vyžadují dopravní opatření na dálnici, pokud jejich provádění nebude písemně odsouhlaseno správcem stavby, majetkovým správcem dálnice a příslušným silničním správním úřadem (Ministerstvo dopravy) při splnění jejich veškerých podmínek a požadavků, zejména z hlediska zimní údržby.

4 TECHNICKÝ POPIS

4.1 Všeobecně

Most se nachází v extravilánu v katastrálním území Droužkovice na silnici II. třídy II/568 vedoucí od Chomutova na Březno v místě MÚK Droužkovice Exit 75, kde převádí silnici II/568 přes dálnici D7. Překračovaná dálnice D7 je vedena v mírném zářezu do původního terénu hloubky 1,0 až 4,0 m. Převáděná komunikace II/568 je v okolí mostu vedena na násypu výšky 4,0 až 5,5 m.

Navrhovanými stavebními úpravami mostu a navazujících úseků komunikace se nemění stávající podmínky užívání stavby. V rámci mostu a jeho bezprostředního okolí se realizují sanační práce v přechodové oblasti za opěrou OP1 a podchycení opěry OP1 (směr Březno) pomocí zemních kotev pro její stabilizaci a zamezení

dalšího pohybu společně s násypem v podloží pod opěrou, který byl dříve zasažen větším aktivním sesuvem s následnou jeho sanací v rámci akce „Sanace sesuvu svahu před opěrou OP1 mostu ev. č. 568-001a“. Další práce se pak zaměřují na výměnu mostního závěru nad opěrou OP1, opravu PKO ocelových prvků ložisek a mostních závěrů, opravu povrchu vozovky v celém rozsahu mostu a přechodových oblastí v celkové délce 85,0 m a čistící a údržbové práce na prvcích odvodnění mostu a komunikace.

4.2 Etapizace a technické řešení

Celková doba trvání stavebních úprav se odhaduje na 3 měsíce (cca 13 týdnů) a budou realizovány za úplné uzavírky komunikace II/568 v oblasti mostu. Krátkodobě, cca 2-3 dny, budou práce probíhat i pod mostem, kde bude nutné zajistit přístup k pilíři v SDP pro kontrolu a opravy PKO ložisek, což znamená zajistit omezení provozu na D7 uzavřením rychlých pruhů v obou směrech.

Stavba proběhne ve dvou fázích, kdy v první fázi budou řešeny činnosti na sanaci přechodové oblasti a podchycení opěry OP1 pomocí zemních kotev a práce na samotném mostě a v jeho blízkém okolí v rámci SO 209, které se předpokládají v délce trvání cca 12 týdnů. Ve druhé fázi pak bude provedena oprava vozovky v celém navrhovaném rozsahu v celkové délce 85,0 m s celkovou délkou trvání 1 týden. Během provádění všech těchto prací bude zcela uzavřena silnice II/568 v křížení s dálnicí D7. Jednotlivé větve MÚK Droužkovice (Exit 75) budou v provozu. Objízdná trasa je zakreslena v příloze 2. Detailní výkresy dopravně inženýrských opatření budou zpracovány ve stupni RDS.

Po dobu cca 3 dnů je třeba zajistit přístup k pilíři v SDP pod mostem - tj. omezit provoz na D7 uzavřením levých pruhů v obou směrech. S ohledem na krátkou dobu realizace se nejeví efektivní provedení vodorovného dopravního značení. Po dobu prací spojených s pilířem v SDP je tedy uvažováno s uzavřením levých pruhů dle schématu DD 240 a s ohledem na charakter prací v levém jízdním pruhu budou pro zvýšení bezpečnosti pracovního místa užitá dočasná svodidla dle DD 106 (Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích).

4.3 Objízdné trasy

- 1. Objízdná trasa **Praha → Březno (Kadaň)**
Bude vedena po dálnici D7 a otočením na MÚK Spořice (Exit 78) a zpět na MÚK Droužkovice (Exit 75).
- 2. Objízdná trasa **Chomutov (a průmyslová zóna) → Praha**
Bude vedena po silnici II/607 na MÚK Lažany (Exit 70) a nájedem na dálnici D7.
- 3. Objízdná trasa **Chemnitz (I/7) → Údlice (a průmyslová zóna)**
Bude vedena sjezdem na MÚK Spořice (Exit 78) a dále po silnici II/607 k okružní křižovatce (ulice Spořická), po silnici III/00733 podél průmyslové zóny k okružní křižovatce (ulice Pražská) a na silnici II/607 ve směru na Údlice.
- 4. Objízdná trasa **Březno (Kadaň) → Chomutov**
Bude vedena nájedem na MÚK Droužkovice (Exit 75) po dálnici D7 ve směru na Prahu a otočením na MÚK Lažany (Exit 70) a zpět na MÚK Droužkovice (Exit 75).
- 5. Objízdná trasa **Chomutov → Březno (Kadaň)**
Bude vedena nájedem na MÚK Droužkovice (Exit 75) po dálnici D7 ve směru na Chomutov (I/7) a otočením na MÚK Spořice (Exit 78) a zpět na MÚK Droužkovice (Exit 75).

5 OCHRANNÁ PÁSMA

Stavba se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a komunikací. Přeložky sítí obdobně jako komunikační úpravy budou definovat nová ochranná pásma. Přehled ochranných pásem viz příloha **B. Souhrnná technická zpráva**.

6 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY

- D.1.2 SO 209 – Úpravy mostu ev. č. 568-001a

7 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTÍCH

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.

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. Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

Podrobně je tato problematika řešena v Plánu BOZP.

7.2 Provozní směrnice ŘSD

Při realizaci stavby jsou pro zhotovitele závazné Směrnice SGR 10-S-14.8 „Pravidla BOZP na silnicích a dálnicích“ a SGR 10-S-14.7 „Aplikace zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP“ vč. přílohy P03 – „Základní bezpečnostní standardy závazné na stavbách ŘSD“, se kterými 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. V současnosti platné Provozní směrnice jsou:

PS 1	Požadavky na projekt DIO
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	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 10	Použití dočasných svodidel
PS 11	Plánování a provádění pracovních míst na dálnicích

7.3 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 odstupů a při stání, kdy není možno dodržet boční odstup v šířce nejméně 1 m. Samojízdne 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 (dělňáci při práci ve dne), vzor B1 (dělňáci 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

V průběhu zpracování dopravních opatření v podrobnosti realizační dokumentace je zhotovitel povinen svolávat uzavírkové komise.

Zhotovitel je povinen před osazením dopravně inženýrských opatření zajistit jejich projednání, např. rozhodnutí o uzavírce a stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, u příslušných silničních správních úřadů.

TUTO DOKUMENTACI NELZE POUŽÍT JAKO DOKUMENTACI RDS!!!