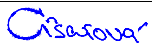
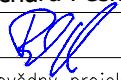


Název stavby: D1 01191.A MÚK BRNO - JIH			Číslo objektu: SO 180	
Objednatel stavby:  ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p. Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 - Nusle			Razítko: Kontroloval: Datum: Podpis:	
Zhotovitel stavby: Společnost D1 MÚK Brno jih, OHLA ŽS - SWIETELSKY - HOCHTIEF			Razítko: Kontroloval: Datum: Podpis:	
Společník č. 1:  OHLA ŽS, a.s. Tuřanka 1554/115 b, Slatina, brno, 627 00 IČO: 463 42 796				
Společník č. 2:  Swietelsky stavební s.r.o. Pražská tř. 495/58, České Budějovice, 370 04 IČO: 480 35 599				
Společník č. 2:  HOCHTIEF CZ a.s. Plzeňská 16/3217, Prah 5, 150 00 IČO: 421 96 868				
Zpracovatel RDS DIO: GEFAB CS, spol. s r.o. Švédská 5, 620 00 Brno +420 545 219 433; gefab@gefab.cz; www.gefab.cz IČO: 416 02 901; DIČ: CZ41602901				
Ing. Kateřina Císařová  Vypracoval:	Richard Peška  Zodpovědný projektant:	Richard Peška  Kontroloval:	Číslo zakázky:	-
Obsah: Dopravně inženýrská opatření Etapa I.B			VP (HIP):	Peška
			Stupeň:	RDS
			Datum:	10/2025
			Formát:	-
Příloha: Technická zpráva			Měřítko:	-
			Číslo přílohy:	Souprava:
			01	

1. Identifikační údaje	1
1.1. Označení stavby	2
1.2. Investor	2
1.3. Zhotovitel stavby	2
1.4. Zhotovitel dokumentace a dopravního značení	2
2. Základní údaje o stavbě	3
3. Dočasná svodidla	3
4. Provizorní kamerový dohled	3
5. Použité projektové podklady	3
6. Zásady DIO	3
7. Technické řešení	4
7.1. Etapa I.B, č. výkresu 02.2.1, 02.2.2 a 02.2.3	4
8. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništi	5
8.1. BOZP obecně	5
8.2. Provozní směrnice ŘSD	6
8.3. Některé vybrané povinnosti plynoucí z Provozních směrnic	6
9. Závěr	7
10. Přílohy TZ	7

1. Identifikační údaje

1.1. Označení stavby

Název stavby:	D1 01191.A MÚK Brno jih
Objekt:	SO 180
Název objektu:	Dopravně inženýrská opatření
Místo stavby:	Dálnice D1 a D2
Katastrální území:	k.ú. Brno – jih
Kraj:	Jihomoravský 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 stavby

Společnost D1 MÚK Brno jih, OHLA ŽS – SWIETELSKY – HOCHTIEF

Společník č. 1:	OHLA ŽS, a.s. Tuřanka 1554/115 b, Slatina Brno, 627 00 IČO: 463 42 796
Společník č. 2:	Swietelsky stavební s.r.o. Pražská tř. 495/58, České Budějovice, 370 04 IČO: 480 35 599
Společník č. 3:	HOCHTIEF CZ a.s. Plzeňská 16/3217, Praha 5, 150 00 IČO: 466 78 468



HOCHTIEF

1.4. Zhotovitel dokumentace a dopravního značení

GEFAB, spol. s r.o.
Švédská 5, 620 00, Brno – Tuřany
IČO: 416 02 901
Projektant: Ing. Kateřina Císařová

GEFAB®



2. Základní údaje o stavbě

Stavba řeší rozšíření dálnice D1 v km 196,000-197,500, přestavbu MÚK Brno-jih a úpravu dálnice D2 vč. přilehlých kolektorů v km -0,411 25 - 0,965. Jedná se o oblast v MČ Brno-jih, vymezenou křížením D1 s řekou Svratkou na východě, sjezdem k areálu Ikea na jihu, křížením s Černovickým potokem a areálem Makro na západě a napojením na ul. Hněvkovského na severu.

3. Dočasná svodidla

Betonová svodidla H2 minimální výšky 1 m pro příčnou i podélnou ochranu pracoviště.
Pro oddělení provozu od pracoviště podél je také využito dočasné svodidlo T3.

4. Provizorní kamerový dohled

Pro zajištění maximální plynulosti provozu na dálnici D1 a D2 bude stavba osazena dočasnými telematickými systémy.

Bude se jednat o:

- Provizorní kamerový dohled – 4 sety (8 kamer) – součást SO 180.2
- Proměnné dopravní značení před uzavírkou– 2 sety – součást SO 180.4

5. 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 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
- Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích, 1 díl. 3. 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
- Zaměření dálnice D2
- www.mapy.cz
- Jednání se zástupci zadavatele

6. 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

č. 1

komunikacích (účinnost od 1. 1. 2016), souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy. V návaznosti na Příručku pro označování pracovních míst na dálnicích 1. díl a 3. díl

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.

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 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. 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 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 (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. 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).

7. Technické řešení

Přesný termín uzavírky je uveden v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a v žádosti o vydání rozhodnutí o povolení uzavírky.

7.1. Etapa I.B, č. výkresu 02.2.1, 02.2.2 a 02.2.3

D1

Provoz ve směru na Prahu od km 197,600 do km 196,800 bude veden ve dvou zúžených jízdních pruzích šířky 3,25 m a 2,75 m. Od km 196,800 do 196,200 bude provoz veden ve třech až čtyřech jízdních pruzích, kdy jeden až dva pruhy jsou určeny pro připojení a odbočení z/na D2. Od km 196,200 bude provoz veden ve dvou provizorních jízdních pruzích 3,25 m a 3,25 m. Provoz ve směru na Ostravu od km 195,850 sveden ze tří do dvou jízdních pruhů. Od km 196,200 bude provoz veden ve dvou provizorních jízdních pruzích 3,25 m a 3,25 m až do km 197,670. Podél staveniště bude provoz oddělen pomocí směrových desek Z4 a dočasných svodidel T3. Příčná uzávěra bude tvořena betonovým svodidlem H2.

V této etapě bude uzavřena větev Ostrava – Brno centrum, Praha – Brno centrum, Brno centrum – Ostrava a Brno centrum – Praha.

Uspořádání jízdních pruhů min. 2/2.

Objížděná trasa bude vedena po dálnici D2 s otočením na EXITU 1.

č. 1

D2

Provoz ve směru na Brno bude od km 1,200 do km -0,095 veden v jednom jízdním pruhu šířky 3,75 m. Provoz v kolektoru od 0,385 – km - 0,095 bude veden jedním provizorním jízdním pruhem šířky 3,25 m.

Provoz ve směru na Bratislavu bude od km - 0,210 do km 0,295 veden v jednom jízdním pruhu šířky 3,5 m. V kolektoru bude od km 0,060 do km 0,270 uzavřena zpevněná krajnice.

Podél staveniště bude provoz oddělen pomocí směrových desek Z4. Příčná uzávěra bude tvořena betonovým svodidlem H2.

V této etapě bude uzavřena větev Ostrava – Brno centrum, Praha – Brno centrum, Brno centrum – Ostrava a Brno centrum – Praha.

Uspořádání jízdních pruhů 1/1/1/1.

Objízdná trasa bude vedena po dálnici D2 s otočením na EXITU 1.

- Provoz od stavby bude oddělen směrovými deskami Z4
- Rychlost bude omezena na 80 km/h a 100 km/h
- Provizorní vodorovné dopravní značení bude provedeno páskou s textilní mřížkou, barvou nebo plastem

Montáž DIO etapy I.B bude prováděna dle schválených schémat ŘSD, přesně dle schéma DK 230, DK 330, DK 232, DK 237, DK 240, DK 340, DK 242, DK 247, DK 260, DK 350, DK 357, DK 360, DK 367, DK 430, DK 632, DK 634 a DK 260. Po dobu montáže bude provoz ve obou jízdních směrech na D1 a D2 veden jedním jízdním pruhem šířky 3,25m.

8. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništi

8.1. 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.591/2006Sb., 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 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.

8.2. 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 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
- PS 11/17 Plánování a provádění pracovních míst na dálnicích

8.3. 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.

9. 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 10/2025

Vypracoval: Ing. Kateřina Císařová

10. Přílohy TZ

1. Identifikační údaje	1
1.1. Označení stavby	2
1.2. Investor	2
1.3. Zhotovitel stavby	2
1.4. Zhotovitel dokumentace a dopravního značení	2
2. Základní údaje o stavbě	3
3. Dočasná svodidla	3
4. Provizorní kamerový dohled	3
5. Použité projektové podklady	3
6. Zásady DIO	3
7. Technické řešení	4
7.1. Etapa I.B, č. výkresu 02.2.1, 02.2.2 a 02.2.3	4
8. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništi	5
8.1. BOZP obecně	5
8.2. Provozní směrnice ŘSD	6
8.3. Některé vybrané povinnosti plynoucí z Provozních směrnic	6
9. Závěr	7
10. Přílohy TZ	8

1. Identifikační údaje

1.1. Označení stavby

Název stavby:	D1 01191.A MÚK Brno jih
Objekt:	SO 180
Název objektu:	Dopravně inženýrská opatření
Místo stavby:	Dálnice D1 a D2
Katastrální území:	k.ú. Brno – jih
Kraj:	Jihomoravský 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 stavby

Společnost D1 MÚK Brno jih, OHLA ŽS – SWIETELSKY – HOCHTIEF

Společník č. 1:	OHLA ŽS, a.s. Tuřanka 1554/115 b, Slatina Brno, 627 00 IČO: 463 42 796
Společník č. 2:	Swietelsky stavební s.r.o. Pražská tř. 495/58, České Budějovice, 370 04 IČO: 480 35 599
Společník č. 3:	HOCHTIEF CZ a.s. Plzeňská 16/3217, Praha 5, 150 00 IČO: 466 78 468



1.4. Zhotovitel dokumentace a dopravního značení

GEFAB, spol. s r.o.
Švédská 5, 620 00, Brno – Tuřany
IČO: 416 02 901
Projektant: Ing. Kateřina Císařová



2. Základní údaje o stavbě

Stavba řeší rozšíření dálnice D1 v km 196,000-197,500, přestavbu MÚK Brno-jih a úpravu dálnice D2 vč. přilehlých kolektorů v km -0,411 25 - 0,965. Jedná se o oblast v MČ Brno-jih, vymezenou křížením D1 s řekou Svratkou na východě, sjezdem k areálu Ikea na jihu, křížením s Černovickým potokem a areálem Makro na západě a napojením na ul. Hněvkovského na severu.

3. Dočasná svodidla

Betonová svodidla H2 minimální výšky 1 m pro příčnou i podélnou ochranu pracoviště.
Pro oddělení provozu od pracoviště podél je také využito dočasné svodidlo T3.

4. Provizorní kamerový dohled

Pro zajištění maximální plynulosti provozu na dálnici D1 a D2 bude stavba osazena dočasnými telematickými systémy.

Bude se jednat o:

- Provizorní kamerový dohled – 4 sety (8 kamer) – součást SO 180.2
- Proměnné dopravní značení před uzavírkou– 2 sety – součást SO 180.4

5. 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 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
- Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích, 1 díl. 3. 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
- Zaměření dálnice D2
- www.mapy.cz
- Jednání se zástupci zadavatele

6. 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 Příručku pro označování pracovních míst na dálnicích 1. díl a 3. díl

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.

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 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. 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 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 (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).

7. Technické řešení

Přesný termín uzavírky je uveden v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a v žádosti o vydání rozhodnutí o povolení uzavírky.

7.1. Etapa I.B, č. výkresu 02.2.1, 02.2.2 a 02.2.3

D1

Provoz ve směru na Prahu od km 197,600 do km 196,800 bude veden ve dvou zúžených jízdních pruzích šířky 3,25 m a 2,75 m. Od km 196,800 do 196,200 bude provoz veden ve třech až čtyřech jízdních pruzích, kdy jeden až dva pruhy jsou určeny pro připojení a odbočení z/na D2. Od km 196,200 bude provoz veden ve dvou provizorních jízdních pruzích 3,25 m a 3,25 m. Provoz ve směru na Ostravu od km 195,850 sveden ze tří do dvou jízdních pruhů. Od km 196,200 bude provoz veden ve dvou provizorních jízdních pruzích 3,25 m a 3,25 m až do km 197,670. Podél staveniště bude provoz oddělen pomocí směrových desek Z4 a dočasných svodidel T3. Příčná uzávěra bude tvořena betonovým svodidlem H2.

V této etapě bude uzavřena větev Ostrava – Brno centrum, Praha – Brno centrum, Brno centrum – Ostrava a Brno centrum – Praha.

Uspořádání jízdních pruhů min. 2/2.

Objížděná trasa bude vedena po dálnici D2 s otočením na EXITU 1.

D2

Provoz ve směru na Brno bude od km 1,200 do km -0,095 veden v jednom jízdním pruhu šířky 3,75 m. Provoz v kolektoru od 0,385 – km - 0,095 bude veden jedním provizorním jízdním pruhem šířky 3,25 m.

Provoz ve směru na Bratislavu bude od km - 0,210 do km 0,295 veden v jednom jízdním pruhu šířky 3,5 m. V kolektoru bude od km 0,060 do km 0,270 uzavřena zpevněná krajnice.

Podél staveniště bude provoz oddělen pomocí směrových desek Z4. Příčná uzávěra bude tvořena betonovým svodidlem H2.

V této etapě bude uzavřena větev Ostrava – Brno centrum, Praha – Brno centrum, Brno centrum – Ostrava a Brno centrum – Praha.

Uspořádání jízdních pruhů 1/1/1/1.

Objízdná trasa bude vedena po dálnici D2 s otočením na EXITU 1.

- Provoz od stavby bude oddělen směrovými deskami Z4
- Rychlost bude omezena na 80 km/h a 100 km/h
- Provizorní vodorovné dopravní značení bude provedeno páskou s textilní mřížkou, barvou nebo plastem

Montáž DIO etapy I.B bude prováděna dle schválených schémat ŘSD, přesně dle schéma DK 230, DK 330, DK 232, DK 237, DK 240, DK 340, DK 242, DK 247, DK 260, DK 350, DK 357, DK 360, DK 367, DK 430, DK 632, DK 634 a DK 260. Po dobu montáže bude provoz ve obou jízdních směrech na D1 a D2 veden jedním jízdním pruhem šířky 3,25m.

8. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništi

8.1. 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.591/2006Sb., 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 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.

8.2. 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 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
- PS 11/17 Plánování a provádění pracovních míst na dálnicích

8.3. 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.

9. 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 10/2025

Vypracoval: Ing. Kateřina Císařová

10. Přílohy TZ

Kóta se vztahuje k hraně zpevnění

DK 230

Pracovní místo
krátkodobě stabilní
dvoupruh (třípruh DK 330 obdobně)
pravý pruh

B26

Pracovní vozidlo/pracovní místo
*) 100 m při chybějícím ochranném vozidle

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8c, C4b

Předzvěstná šipka S8c
nebo kužel se světlem L8H

150

Výstražný práh 3x
– při trvání pracoviště
méně než půl směny
doporučeno

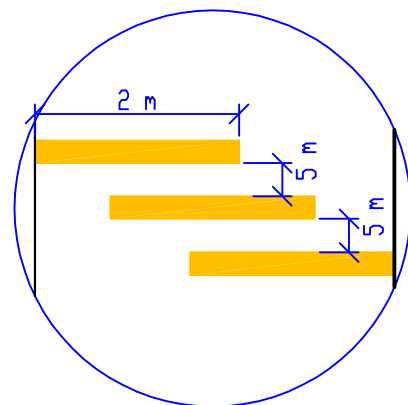
500–800 *

Předzvěstný vozík
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 400 m

800–1200 *

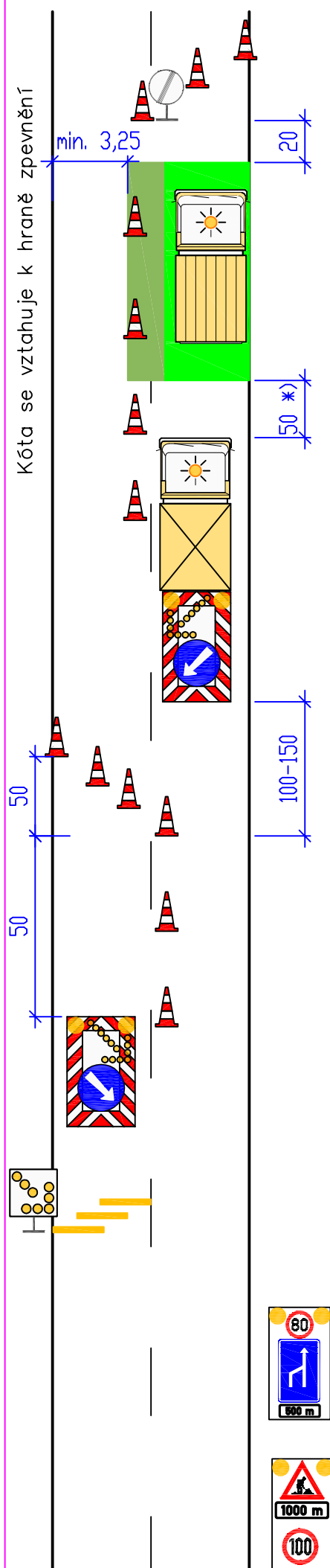
Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 700 m

Kóty jsou v metrech



Detail výstražných prahů





Pracovní místo

DK 232

krátkodobě stabilní

dvoupruh (třípruh DK 332 obdobně)

pravý pruh

s předchozím uzavřením levého pruhu

B26

Pracovní vozidlo/pracovní místo

*) 100 m při chybějícím ochranném vozidle

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo

s hmotností min. 7,5 t

Výstražný vozík velký

S8c, C4b

Dopravní kužely
výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Vzhledem k nižšímu počtu nehod v levém pruhu může schéma zvýšit bezpečnost pracovního místa. Mezi oběma uzávěrami musí zůstat min. 100 m prostoru, jinak výrazně klesá kapacita průjezdu

Výstražný vozík velký
S8d, C4a

Předzvěstná šipka S8d
nebo kužel se světlem L8H

Výstražný práh 3x
– doporučeno

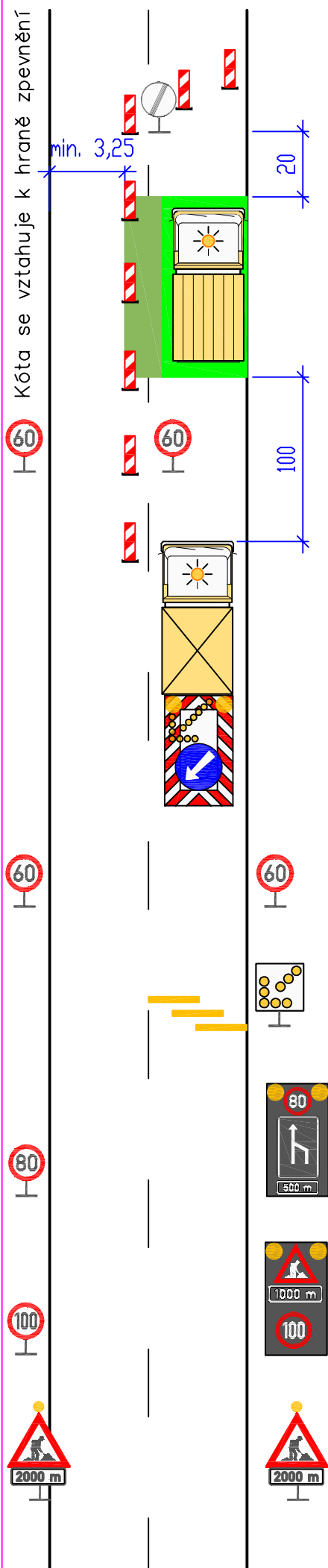
Předzvěstný vozík
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 600 m

Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 900 m

Kóty jsou v metrech



24. listopadu 2023



DK 237

Pracovní místo
krátkodobě stabilní
dvoupruh (třípruh DK 337 obdobně)
pravý pruh
NOČNÍ PRACOVISTĚ

Další údaje viz Provozní směrnice 9

B26

Pracovní vozidlo/pracovní místo

50 2x B20a – 60

Vodicí desky Z5a (Leitboy typ IV nebo II)
nebo směrovací desky Z4
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8c, C4b

100 2x B20a – 60

Značky B 20a vlevo
od vozovky mohou být
nahrazeny liniovým
řízením dopravy

150 Předzvěstná šipka S8c
Výstražný práh 3x

500–800 * B20a – 80 v SDP
Předzvěstný vozík LED
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 400 m

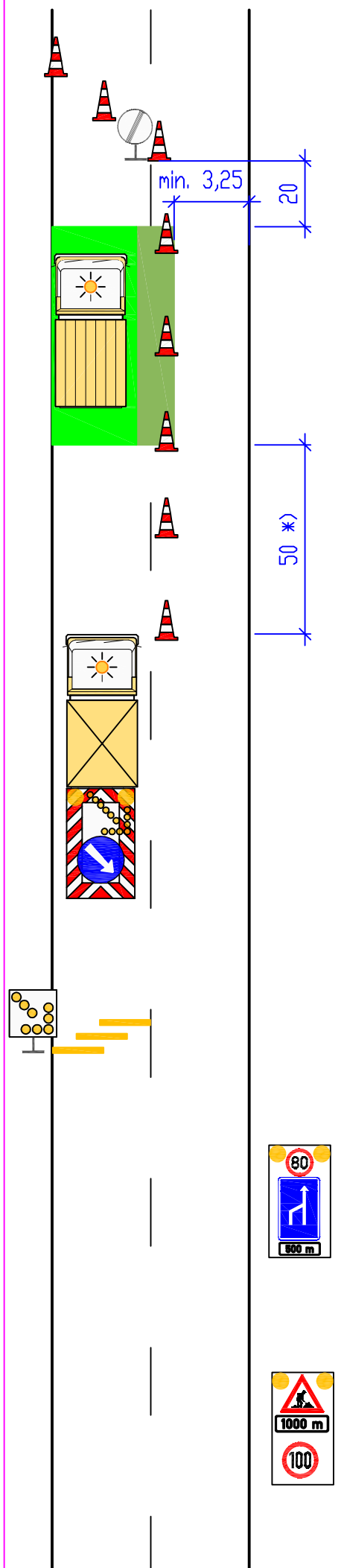
800–1200 * B20a – 100 v SDP
Předzvěstný vozík (doporučeno LED)
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 700 m

2000 2x A15, E3a
nad značkou výstr.
světlo L8H



Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023



Pracovní místo
krátkodobě stabilní
dvoupruh (třípruh DK 340 obdobně)
levý pruh

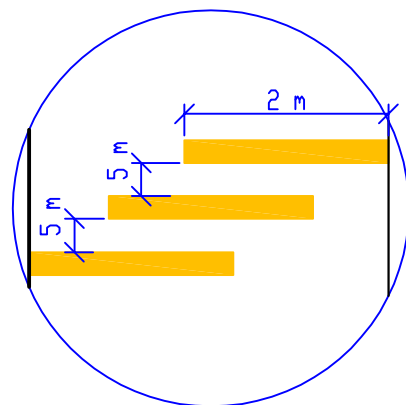
DK 240

B26

Pracovní vozidlo/pracovní místo
*) 100 m při chybějícím ochranném vozidle

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8d, C4a



Detail výstražných prahů

Předzvěstná šipka S8d
nebo kužel se světlem L8H



150 Výstražný práh 3x
– doporučeno

500–800 * Předzvěstný vozík
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 400 m



800–1200 * Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 700 m



Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023

Pracovní místo

krátkodobě stabilní

dvoupruh

levý pruh a část pravého pruhu
jízda po krajnici

Použije se pro zachování dvou jízdních pruhů při uzavření levého pruhu. Je vhodné při intenzitě provozu 1200 až 1800 voz/hod pro daný směr jízdy.

Šířka zpevněné krajnice musí být min. 2,75 m!
Doba použití během jednoho dne
(nelze použít za snížené viditelnosti)

B26

min. 6,50

20

50 *

Pracovní vozidlo/pracovní místo

*) 100 m při chybějícím ochranném vozidle

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8d, C4a

150

Předzvěstná šipka S8d
nebo kužel se světlem L8H

Výstražný práh 3x
– doporučeno

50-100

Dopravní kužely, výška 0,75 m
nebo vodicí desky, odstup max. 10 m

400-600

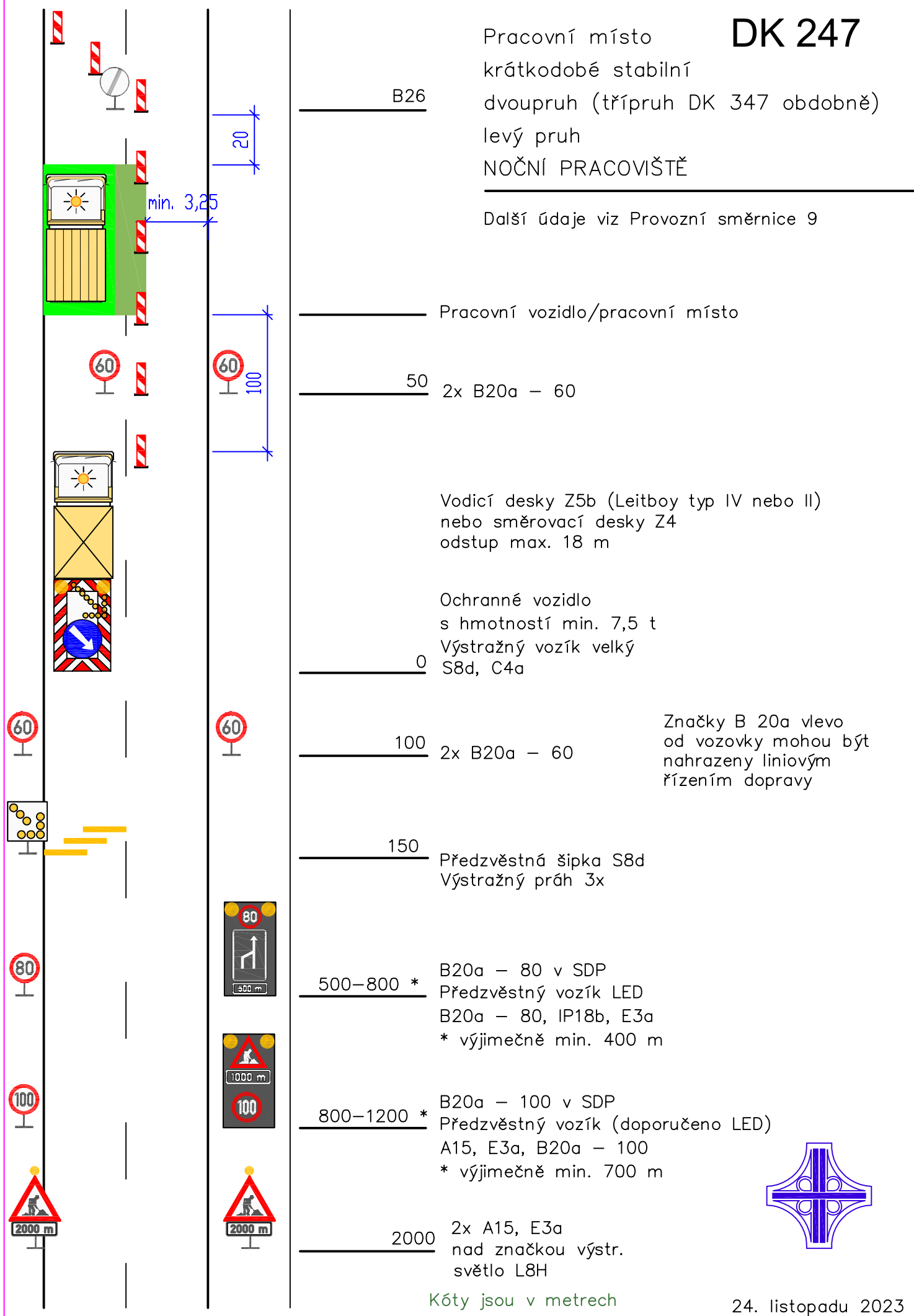
Předzvěstný vozík LED
B20a – 80, IS10b

800-1200 *

Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 700 m

Kóty jsou v metrech





Pracovní místo
krátkodobě stabilní
dvoupruh
levý pruh a část pr
jízda po krajnici

Pokud je to možné, má zůstat šířka pro provoz alespoň 3,50 m

Pracovní vozidlo/pracovní místo
*) 100 m při chybějícím ochranném vozidle

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8d, C4a

200 Vystražný vozík veľký
S8d, C4a

350 Předzvěstná šipka S8d
nebo kužel se světlem L8H

Výstražný práh 3x
doporučeno

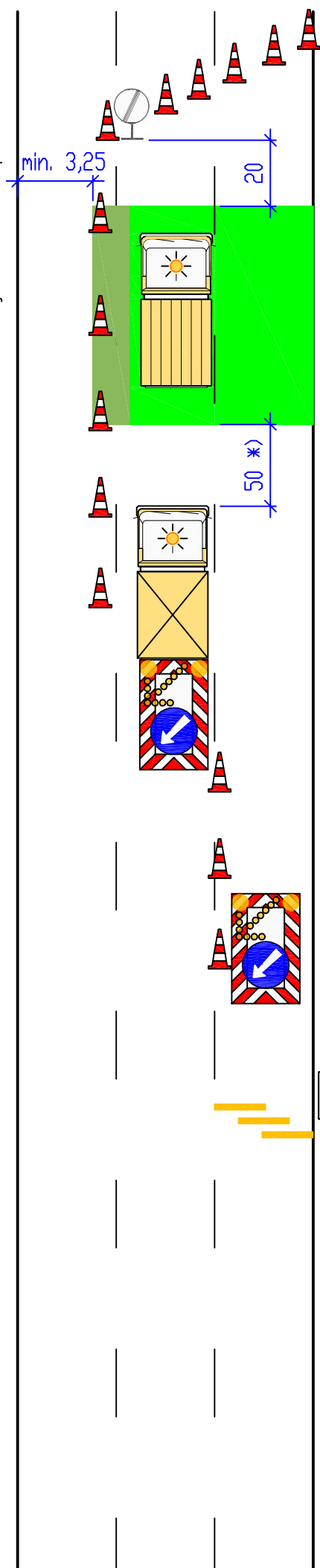
700–1000 * Předzvěstný vozík
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 600 m

Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
1000–1400 * * výjimečně min. 900 m

Kóty jsou v metrech



Kóta se vztahuje k hraně zpevnění



Pracovní místo
krátkodobě stabilní
třípruh
pravý a střední pruh

DK 350

B26

*) 100 m při chybějícím ochranném vozidle

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8c, C4b

200

Výstražný vozík velký
S8c, C4b

Předzvěstná šipka S8c
nebo kužel se světlem L8H

350

Výstražný práh 3x
– při trvání pracoviště
méně než půl směny
doporučeno

700-1000 *

Předzvěstný vozík
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 600 m

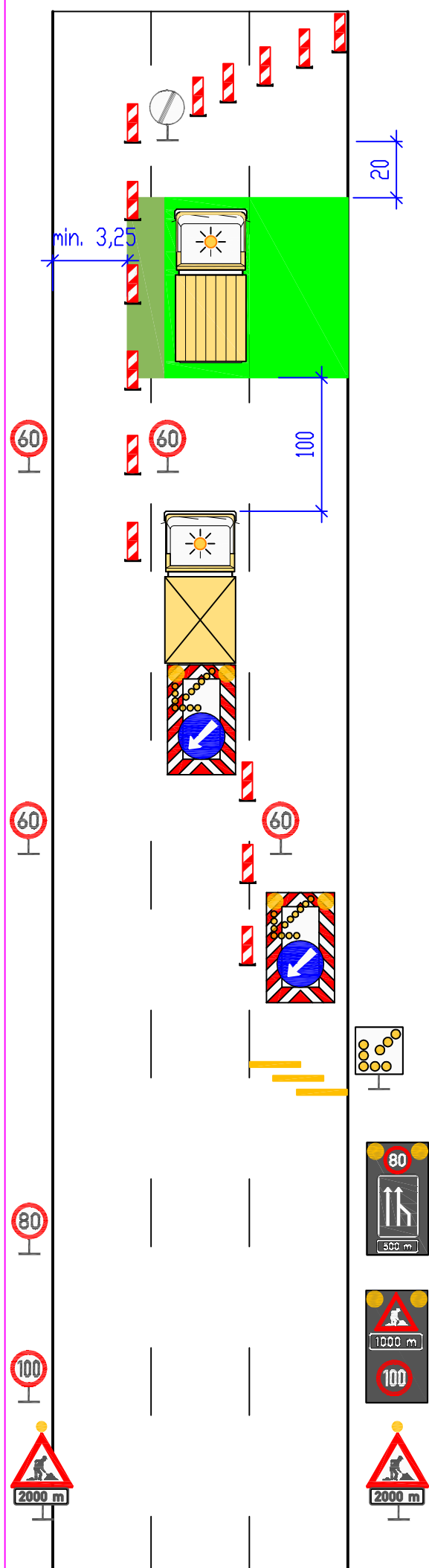
1000-1400 *

Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 900 m



Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023



DK 357

Pracovní místo
krátkodobé stabilní
třípruh
pravý a střední pruh
NOČNÍ PRACOVIŠTĚ

Další údaje viz Provozní směrnice 9

B26

Pracovní vozidlo/pracovní místo

50 2x B20a – 60

Vodicí desky Z5a (Leitboy typ IV nebo II)
nebo směrovací desky Z4
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8c, C4b

100 2x B20a – 60

Značky B 20a vlevo
od vozovky mohou být
nahrazeny liniovým
řízením dopravy

200 Výstr. vozík velký
S8c, C4b

350 Předzvěstná šipka S8c
Výstražný práh 3x

700–1000 * B20a – 80 v SDP
Předzvěstný vozík LED
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 600 m

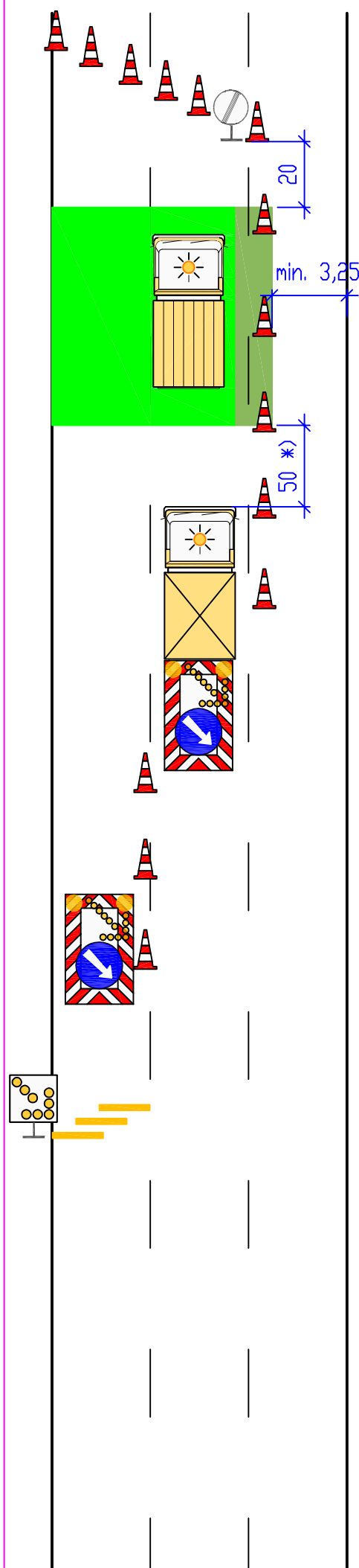
1000–1400 * B20a – 100 v SDP
Předzvěst. vozík (doporučeno LED)
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 900 m

2200 2x A15, E3a
nad značkou výstr.
světlo L8H



Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023



Pracovní místo
krátkodobě stabilní
třípruh
levý a střední pruh

DK 360

B26

Pracovní vozidlo/pracovní místo
*) 100 m při chybějícím ochranném vozidle

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8d, C4a

200

Výstražný vozík velký
S8d, C4a

350

Předzvěstná šipka S8d
nebo kužel se světlem L8H



Výstražný práh 3x
doporučeno

700–1000 *

Předzvěstný vozík
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 600 m

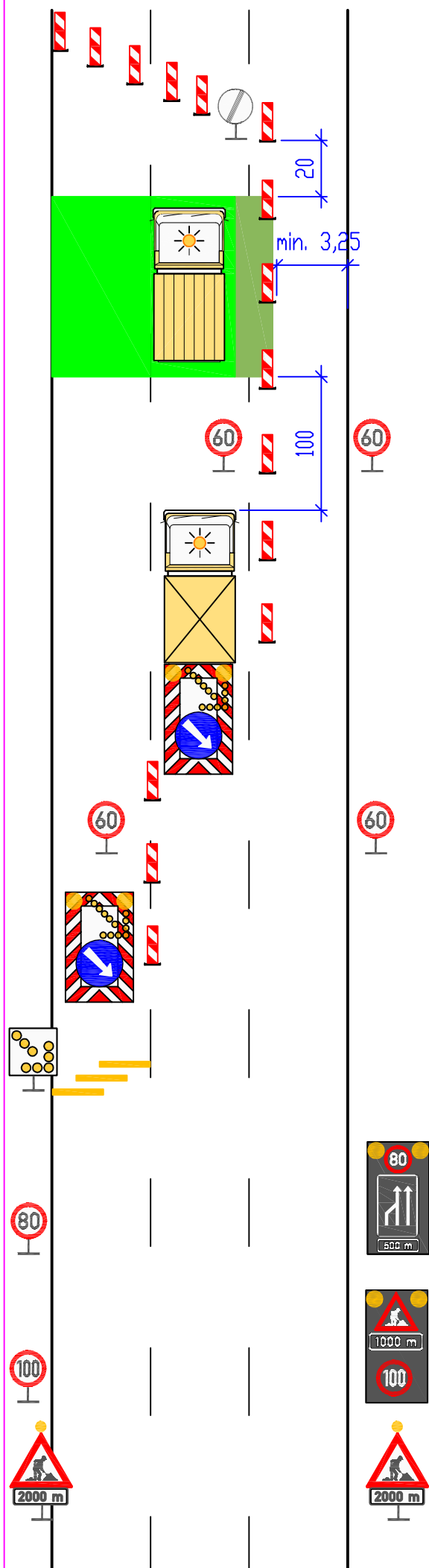
1000–1400 *

Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 900 m



Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023



DK 367

Pracovní místo
krátkodobě stabilní
třípruh
levý a střední pruh
NOČNÍ PRACOVISTĚ

Další údaje viz Provozní směrnice 9

	Pracovní vozidlo/pracovní místo
50	2x B20a – 60
	Vodicí desky Z5b (Leitboy typ IV nebo II) nebo směrovací desky Z4 odstup max. 18 m
0	Ochranné vozidlo s hmotností min. 7,5 t Výstražný vozík velký S8d, C4a
100	2x B20a – 60
	Značky B 20a vlevo od vozovky mohou být nahrazeny liniovým řízením dopravy
200	Výstr. vozík velký S8d, C4a
150	Předzvěstná šipka S8d Výstražný práh 3x
700–1000 *	B20a – 80 v SDP Předzvěstný vozík LED B20a – 80, IP18b, E3a * výjimečně min. 600 m
1000–1400 *	B20a – 100 v SDP Předzvěst. vozík (doporučeno LED) A15, E3a, B20a – 100 * výjimečně min. 900 m
2000	2x A15, E3a nad značkou výstr. světlo L8H



Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023

DK 430

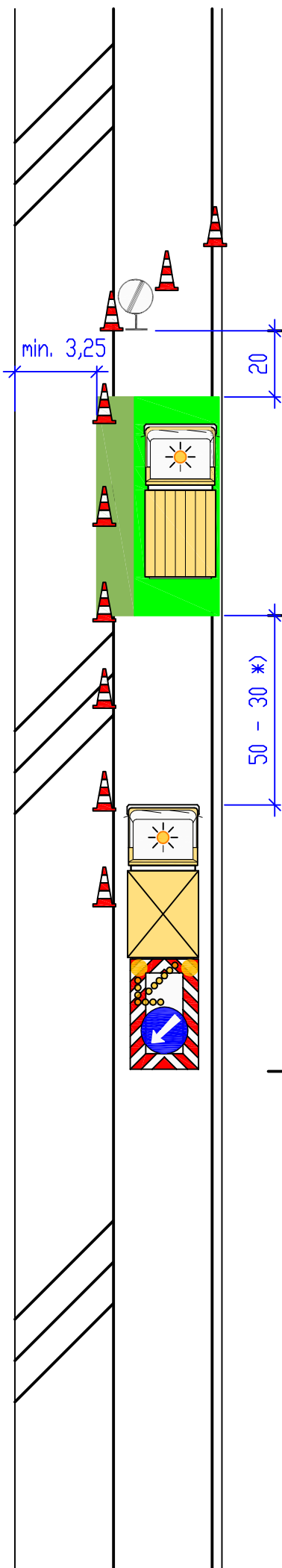
Pracovní místo

krátkodobě stabilní

větev křižovatky jednopruhov

vpravo (analogicky DK 440 pro
pracovní místo na levé straně)

Kóta se vztahuje k hraně zpevnění



B26 **)

Na vratné větvi je vhodná šířka pruhu 3,50 m

**) Značka B26 se použije pouze tehdy, pokud je na větvi snížena rychlost

Pracovní vozidlo/pracovní místo

*) 50 m na větvích s reálnou rychlostí nad 60 km/h
30 m na větvích s reálnou rychlostí do 60 km/h

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m
doporučeno do 10 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8c, C4b

- Doporučuje se umístit výstražný vozík na začátku větve u hlavní trasy, aby byl viditelný z odbočovacího pruhu. Pokud to není vhodné, má být na začátku větve alespoň kužel s výstraž. světlem na té straně vozovky, kde je pracovní místo
- Snížení rychlosti je vhodné zejména na větvích s vysokou reálnou rychlostí nebo s omezeným rozhledem (např. PHS). Snížení rychlosti má být min. 50 m před vozíkem. Pokud je značka před začátkem větve v odboč. pruhu, je pod ní DT E7b



Kóta se vztahuje k hraně zpevnění

Pracovní místo

DK 632

krátkodobě stabilní

dvoupruh (třípruh obdobně)

pravý pruh

připojení přímo do levého pruhu

B26

Pracovní vozidlo/pracovní místo

B20a – 80

2x P6 zvýrazněná

P4 – stávající
ZAKRÝT!

Připojení větve

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup 3 až 5 m

Podélná uzávěra

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Dle potřeby lze mezi značkami
IP17 a A15 osadit značku
B20a (40) nebo B20a (60)

0 Výstražný vozík velký
S8c, C4b

150 Předzvěstná šipka S8c
nebo kužel se světlem
L8H
na začátku stínu V13

Výstražný práh 3x
– při trvání pracoviště
méně než půl směny
doporučeno

– při nedostatku místa
mohou být prahy min.
100 m před vozíkem

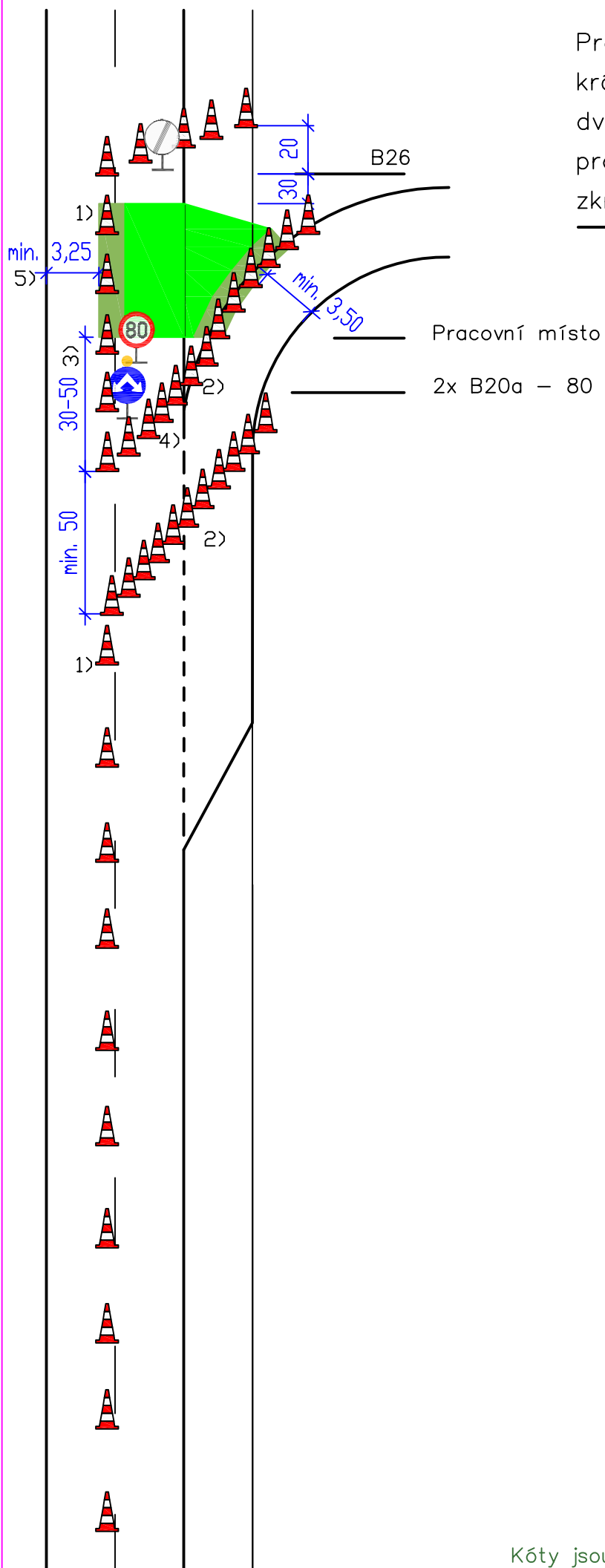
500–800 * Předzvěstný vozík
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 400 m

800–1200 * Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 700 m

Kóty jsou v metrech



24. listopadu 2023



Pracovní místo

DK 634

krátkodobě stabilní

dvoupruh (třípruh obdobně)

pravý pruh za odbočovací pruhem
zkrácení odbočovacího pruhu

- 1) Dopravní kužely, výška 0,75 m, odstup max. 18 m
- 2) Dopravní kužely, výška 0,75 m, odstup max. 10 m
- 3) Pokud možno 50 m, nejméně 30 m
- 4) Značka C4c + výstražné světlo L8H
- 5) Kóta se vztahuje k hraně zpevnění

