

TECHNICKÁ ZPRÁVA
SO 01-172 Dopravně-inženýrská opatření
Etapy 3.A a 3.B

Obsah

1	Identifikační údaje objektu.....	2
1.1	Stavba.....	2
1.2	Objednatel stavby	2
1.3	Zhotovitel stavby	2
1.4	Zhotovitel dokumentace	2
1.5	Následný správce SO	2
1.6	Konstrukční celek.....	2
2	Základní údaje o stavbě	3
2.1	Stručný popis stavby, funkce, význam a umístění	3
3	Změny oproti zadávací dokumentaci a nabídce	3
3.1	Stavební povolení	3
3.2	Požadavky objednatele	3
3.3	Smluvní podmínky, TKP a ZTKP.....	3
3.4	Návrh Zhotovitele.....	3
4	Vyhodnocení průzkumů a podkladů	4
5	Vztahy PK k ostatním objektům stavby	4
6	Zásady DIO.....	4
6.1	Obecné zásady	4
6.2	Dočasná svodidla.....	5
6.3	Dočasná svodidla – specifikace použitých výrobků	5
7	Použité předpisy a normy	6
8	Etapizace a technické řešení	6
8.1	Etapa 3.A	7
8.2	Etapa 3.B	7
8.3	Etapizace výstavby DIO etapy 3.A	8
8.4	Etapizace výstavby DIO etapy 3.B	9
9	Mobilní řízení dopravy.....	10
10	Řešení přístupu osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	10
11	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích	10
11.1	Provozní směrnice ŘSD	10
11.2	Některé vybrané povinnosti plynoucí z Provozních směrnic	11
11.3	Některé základní právní předpisy:	11
12	Péče o životní prostředí	12
13	Zpracování připomínek ke konceptu RDS	13
14	Přílohy	13

1 Identifikační údaje objektu

1.1 Stavba

Název stavby	D1, most Šmejka
Objekt:	SO 01-172 Dopravně-inženýrská opatření – etapy 3.A a 3.B
Místo stavby	dálnice D1 – km 23,35 – 24,35
Katastrální území	Hrusice, Turkovice u Ondřejova
Kraj	Středočeský
Druh stavby	liniová, dočasná stavba
Stupeň zpracování:	realizační dokumentace RDS
Datum zpracování:	10/2025

1.2 Objednatel stavby

Název:	Ředitelství silnic a dálnic s. p.
Adresa:	Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4
IČ:	659 93 390
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy

1.3 Zhotovitel stavby

Název:	Společnost STR+PGP - Šmejka
Adresa:	Kačírkova 982/4, 158 00 Praha 5, Správce společnosti: STRABAG, a.s., IČ 60838744

1.4 Zhotovitel dokumentace

Název:	PRAGOPROJEKT, a.s.
Adresa:	K Ryšánci 1668/16, 147 54 Praha 4
IČ:	452 72 387
Hlavní projektant:	Ing. Pavel Šlapa
Zástupce hl. projektanta:	Ing. Filip Řehoř, Ph.D.
Zodp. proj. objektu:	Ing. David Řehák

1.5 Následný správce SO

Zhotovitel stavby - dočasná stavba

1.6 Konstruktivní celek

Označení konstruktivního celku: **SO 01-172-(2)**

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Stručný popis stavby, funkce, význam a umístění

V rámci tohoto stavebního úseku 01 je modernizován dálniční most přes Hrusický potok a silnici III/6031 ale i přilehlý úsek dálnice D1. Stavební úsek 01 je vymezen staničením km 23,350 - 24,350 a nachází se uvnitř úseku 02, který je vymezen Exity 21 - Mirošovice a 29 - Hvězdovice.

V rámci tohoto stavebního úseku, tvoří most zcela zásadní a dominantní stavební objekt, kvůli kterému byl tento úsek 01 včleněn jako samostatný do úseku 02.

Stávající most je ve špatném stavebně – technickém stavu a nevyhovuje zatížitelností intenzitě nákladní dopravy. Závady vykazuje především mostovka, která výrazným způsobem omezuje zatížitelnost mostu. Rovněž šířkové uspořádání mostu je nevyhovující.

Účelem a cílem modernizace mostu je dosažení bezvadného stavebně-technického stavu mostu a především dosažení plné zatížitelnosti mostního objektu a šířkového uspořádání odpovídajícího požadovaným parametrům.

Obsahem objektu **SO 01-172 Dopravně-inženýrská opatření** jsou veškerá dopravní opatření spojená s realizací stavby.

Předmětem této dokumentace je přechodné dopravní značení během **etapy 3.A a 3.B. V Etapě 3.A**, která vychází z etapy 2, bude nad rámec etapy 2 provedena oprava krajnice za pravým mostem Šmejka v cca km 24,000 – 24,120. **V etapě 3.B** bude provedena demolice levého mostu, výstavba levého mostu a jeho napojení na střední část v SDP a dále bude provedena modernizace levého jízdního pásu v rozsahu dotčeného úseku.

3 Změny oproti zadávací dokumentaci a nabídce

3.1 Stavební povolení

Stavební povolení bylo vydáno MěÚ Mnichovice pod č.j. MUMN/159/2019/vlat ze dne 14.1.2019. Podmínky týkající se tohoto objektu jsou podrobně vypsány v tomto stavebním povolení. Vydáno prodloužení SP pod č.j. MUMN/673/2023/vlat ze dne 25.1.2023, bez námitek a vyjádření účastníků.

Dokumentace RDS není v souladu s původním stavebním povolením.

Úpravy provedené v této RDS byly povoleny stavebním úřadem MěÚ Mnichovice jako „změna stavby před jejím dokončením“ pod č.j. MUMN/5639/2023/vlat.

Pro upravené technické řešení SO 01-001, SO 01-101, SO 01-186 a SO 01-201 byla vydána změna záměru před dokončením č.j. DESU/112/007460/24, vydal DESÚ, odbor staveb pozemních komunikací dne 14. 6. 2024.

3.2 Požadavky objednatele

Požadavky objednatele jsou splněny.

3.3 Smluvní podmínky, TKP a ZTKP

Všechny zadávací podmínky splněny (Smluvní podmínky obecné (žlutý FIDIC) ve znění zvláštních podmínek). TKP ve znění ZTKP jsou splněny.

3.4 Návrh Zhotovitele

RDS obsahuje změny oproti Návrhu Zhotovitele.

Etapa 3 je rozdělena na 2 podetapy 3.A a 3.B. Etapa 3.A, během níž bude provedena oprava krajnice za pravým mostem v cca km 24,008 – 24,120, je provedena nad rámec předpokladu Zhotovitele. Etapa 3.B odpovídá předpokládané etapě 3, Návrhu Zhotovitele.

4 Vyhodnocení průzkumů a podkladů

- D1 most Šmejka DSP (VPÚ, 12/2017)
- Podklady původní DSP (VPÚ, 06/2019)
- Doměření území (06/2023)
- Průzkumy a posouzení provedené v rámci dokumentace pro nabídku
- Aktuální platné normy a související předpisy

5 Vztahy PK k ostatním objektům stavby

Zpracovatel RDS prohlašuje, že tento SO je projekčně zkoordinován se všemi souvisejícími stavebními objekty.

6 Zásady DIO

6.1 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“, 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 ČR“ (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-znacení>).

Všechny svislé 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.

Veškeré přechodné vodorovné dopravní značení bude provedeno fólií žluté barvy s textilní mřížkou. Přechodné VDZ musí být provedeno plynule s plynulými přechody bez vizuálních „lomů“ čar. Rozsah přechodného VDZ, je vyznačen v jednotlivých situacích DIO.

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“.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umisťovat 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.

6.2 Dočasná svodidla

Během etapy 3.A

Pro oddělení pracovního místa od provozu na mostě, a cca 50 m před a 20 m za mostem, budou užita dočasná betonová svodidla H2 resp. H3 (viz situace).

Příchozí provoz k pracovišti na čele uzavírky v levém jízdním pásu, tedy ve směru od Brna bude ochráněn v souladu s DD106 svodidlem typu H2.

Příchozí provoz k pracovišti na čele vložené uzavírky v pravém jízdním pásu, tedy ve směru od Prahy bude ochráněn v souladu s DD104 svodidlem typu H2.

Pro oddělení pracovního místa od provozu, mimo most, budou užita svodidla úrovně zadržení T3.

Během etapy 3.B

V etapě 3.B bude na mostě užito ocelové definitivní svodidlo, bezprostředně před a za mostem bude užito dočasné svodidlo H2.

Pro oddělení pracovního místa od provozu, mimo most a úsek bezprostředně před a za mostem, budou užita svodidla úrovně zadržení T3.

Pro oddělení protisměrů budou užita svodidla úrovně zadržení T3.

- Na betonových svodidlech výšky nad 80 cm budou osazeny směrové nástavce, odrazky nejsou přípustné. Od začátku svodidla se nástavce osadí na první a třetí díl svodidla a dále po 20 m.

- Na svodidla výšky do 80 cm včetně budou osazeny vyměnitelné odrazky oboustranně ve dvou řadách po vzdálenosti 1 až 1,5 m (podrobně dle PS 10).

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-znacení>).

6.3 Dočasná svodidla – specifikace použitých výrobků

Dočasné betonové svodidlo H2/H3

Název výrobku: DELTABLOC DB 120, popř. DELTABLOC DB 100

Výška: min. 1,0 m

Pracovní šířka „w“: 0,8 m

Úroveň zadržení: H2

Dočasné svodidlo T3

Název výrobku:	ProTec 100, popř. Rebloc R60
Výška:	min. 0,56 m (0,6 m)
Pracovní šířka „w“:	0,8 m
Úroveň zadržení:	T3

7 Použité předpisy a normy

- 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 svislé 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-znacení#zalozka-prechodne-znacení>)
- 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-znacení>)

8 Etapizace a technické řešení

Účelem a cílem modernizace mostu je dosažení bezvadného stavebně-technického stavu mostu a především dosažení plné zatížitelnosti mostního objektu a šířkového uspořádání odpovídajícího požadovaným parametrům.

Obsahem objektu **SO 01-172 Dopravně-inženýrská opatření** jsou veškerá dopravní opatření spojená s realizací stavby.

Předmětem této dokumentace je přechodné dopravní značení během etapy 3.A a 3.B. V Etapě 3.A, která vychází z etapy 2, bude nad rámec etapy 2 provedena oprava krajnice za pravým mostem Šmejka v cca km 24,000 – 24,120. V etapě 3.B bude provedena demolice levého mostu, výstavba levého mostu a jeho napojení na střední část v SDP a dále bude provedena modernizace levého jízdního pásu v rozsahu dotčeného úseku.

Přesné termíny jednotlivých uzavírek budou uvedeny v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a v žádosti o rozhodnutí o uzavírce.

8.1 Etapa 3.A

Během **etapy 3.A**, která vychází z etapy 2, bude nad rámec etapy 2 provedena oprava krajnice za pravým mostem Šmejalka v cca km 24,000 – 24,120.

Doprava ve směru na Brno bude vedena obdobně dle etapy 2. Během této etapy bude provedena vložená uzavírka na pravém mostě Šmejalka pro provedení prací na krajnici za mostem. Doprava na mostě bude převedena do dvou provizorních jízdních pruhů blíže k SDP. Provizorní jízdní pruhy budou šířky 3,25 a 2,6 m.

Na čele vložené uzavírky bude pro ochranu staveniště osazeno dočasné betonové svodidlo úrovně zadržení H2. Podél SDP bude na mostě osazeno betonové svodidlo H3, částečně v rozsahu etapy 2, od km 23,868 bude toto svodidlo přemístěno a vybočeno blíže k SDP tak aby nezasahovalo na provizorní most v SDP. Na provizorním mostu v SDP bude umístěno samostatné dočasné betonové svodidlo H3.

Bližší popis použití svodidel viz kapitola 6.2 Dočasná svodidla.

Na čele vložené uzavírky bude osazena 10 dílná světelná sada na délce 60 m. Na konci vložené uzavírky bude 10 dílná světelná sada na délce 100 m.

Během této etapy bude odstraněna dělicí čára z etapy 2 v úseku km 23,888 – 24,140. Současně bude odstraněno vybrané VDZ v místě šikan, resp. převádění dopravy k SDP.

Rychlost bude v celém úseku snížena na 80 km/h.

Staveništní vjezd je umístěn bezprostředně za pracovní místo.

V km 23,340 a 24,380 jsou osazena zařízení pro úsekové měření rychlosti (dle etapy 2).

VDZ bude provedeno páskou žluté barvy s textilní mřížkou.

Dočasné zneplatnění stávajícího dopravního značení včetně VLKP bude provedeno dle PPK – PRE (červená magnetická páska, škrtačí kříž).

Během této etapy bude zřízeno mobilní řízení dopravy viz kap. 9.

Tato etapa je graficky znázorněna v samostatné příloze č. 2.

Předpokládaný termín této etapy je 29. 11. - 4. 12. 2025.

Přesné termíny jednotlivých uzavírek budou uvedeny v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a v žádosti o rozhodnutí o uzavírce.

8.2 Etapa 3.B

Během této etapy bude provedena demolice levého mostu, výstavba levého mostu a jeho napojení na střední část v SDP a dále bude provedena modernizace levého jízdního pásu v rozsahu dotčeného úseku.

Doprava bude vedena v režimu 2+2 v pravém jízdním pásu s dočasným svodidlem T3 mezi protisměrnými jízdními pruhy.

Šířky jízdních pruhů jsou 3,15 a 2,5 m. Ve směru na Brno poloha odpovídá poloze pruhů z etapy 2. Ve směru na Prahu je rychlý pruh veden po pravém mostu a pomalý pruh po provizoriu. Mezi těmito mosty je podélná spára, kde je snahou ab tato spára nebyla primárně pojížděna. Z tohoto důvodu je podél spáry VDZ V1b. Vnější římsa provizoria je opatřena trvalým ocelovým svodidlem. Na pravém mostě je kladen důraz na to, aby nebyla pojížděna krajnice v šířce 0,5 m s ohledem na

stav římsy mostu. Na pravém mostě je z tohoto důvodu a s ohledem na zimní údržbu osazena dopravní vodící linie, na které budou osazeny vodící desky Z5 s rozestupem 18 m.

Rychlost v celém úseku je snížena na 80 km/h.

Před a za mostem na čelech šikany a na konci při vyvedení do „volné trasy“ budou osazeny 10 dílné světelné sady.

VDZ bude provedeno páskou žluté barvy s textilní mřížkou.

Dočasné zneplatnění stávajícího dopravního značení včetně VLKP bude provedeno dle PPK – PRE (červená magnetická páska, škrtačí kříž).

Během této etapy bude zřízeno mobilní řízení dopravy viz kap. 9.

Tato etapa je graficky znázorněna v samostatné příloze č. 3.1 a 3.2.

Předpokládaný termín této etapy je 6. 12. 2025 - 29. 8. 2026.

Přesné termíny jednotlivých uzavírek budou uvedeny v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a v žádosti o rozhodnutí o uzavírce.

8.3 Etapizace výstavby DIO etapy 3.A

Výstavba DIO etapy 3.A je rozdělena do 2 fází:

1.fáze: bude odstraněna a provedena část VDZ vymezující rychlý pruh v PJP. Dále bude provedena demontáž/montáž a přemístění dočasného betonového svodidla H3 na pravém mostě a současně demontáž dočasného svodidla T3 v rozsahu vložené uzavírky.

Ve směru na Brno bude uzavřen levý provizorní jízdní pruh, čelo uzavírky dle schématu DK 241, resp. DK 247 pro noční pracoviště. Provoz veden jedním provizorním jízdním pruhem vedeným vpravo po krajnici.

Ve směru na Prahu provoz veden dle etapy 2

2.fáze: Bude provedena montáž dočasného svodidla H2 na čele vložené uzavírky na konci mostu.

Ve směru na Brno bude uzavřen pravý jízdní pruh, dle schématu DK 231, resp. DK 237 pro noční pracoviště. Provoz veden jedním provizorním jízdním pruhem vedeným vlevo podél SDP dle etapy 3.A.

Ve směru na Prahu provoz veden dle etapy 2

Následně je provoz převeden do etapy 3.A.

Etapizace výstavby je graficky znázorněna v samostatné příloze č. 4.

Předpokládaný termín výstavby etapy 3.A je 29. 11. 2025 od 13:00hod. do 30. 11. 2025 do 11hod. pouze PJP - režim provozu 2/1.

Přesné termíny jednotlivých uzavírek budou uvedeny v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a v žádosti o rozhodnutí o uzavírce.

8.4 Etapizace výstavby DIO etapy 3.B

Výstavba DIO etapy 3.A je rozdělena do 3 fází:

0.fáze: Bude provedeno dočasné VDZ na uzavřené části dálnice. Tedy části protisměrného vedení na Prahu.

Ve směru na Brno provoz veden dle etapy 3.A (a dále etapy 2)

Ve směru na Prahu provoz veden dle etapy 2 resp. 3.A

1.fáze: Bude provedena demontáž dočasného svodidla H2 na čele vložené uzavírky na konci mostu a odstranění části dočasného VDZ.

Ve směru na Brno bude uzavřen pravý jízdní pruh, čelo uzavírky dle schématu DK 231, resp. DK 237 pro noční pracoviště. Provoz veden jedním provizorním jízdním pruhem vedeným vlevo podél SDP.

Ve směru na Prahu bude uzavřen pravý jízdní pruh, čelo uzavírky dle schématu DK 231, resp. DK 237 pro noční pracoviště. Provoz veden jedním provizorním jízdním pruhem vedeným vlevo podél SDP.

2.fáze: Během této fáze bude provedena/odstraněna zbývající část dočasného VDZ na pravém mostě pro vymezení protisměru, ale i směru na Brno. Dále bude provedena demontáž dočasného svodidla H3 na pravém mostě v SDP a montáž dočasného svodidla T3 pro oddělení protisměrů. V této fázi budou otevřeny přejezdy SDP na ZÚ a KÚ a provedeno VDZ související s převáděním dopravy přes přejezdy SDP.

Ve směru na Brno bude uzavřen levý provizorní jízdní pruh, čelo uzavírky dle schématu DK 241, resp. DK 247 pro noční pracoviště. Provoz veden jedním provizorním jízdním pruhem odpovídající etapě 3.B) vedeným vpravo po krajnici.

Ve směru na Prahu doprava vedena 2 provizorními jízdními pruhy vedenými vpravo s využitím krajnice, obdobně dle etapy 3.A resp. 2. Na ZÚ a KÚ doprava vedena jedním provizorním jízdním pruhem obdobně dle schématu DK 241, resp. 247 pro noční pracoviště popř. v úseku s pruhem pro pomalá vozidla dle DK 360, resp. DK 361 pro noční pracoviště

3.fáze: Osazení zbývající části provizorního DZ na čele uzavírky na KÚ ve směru od Brna.

Ve směru na Brno provoz veden dle etapy 3.B

Ve směru na Prahu provoz veden dle etapy 3.B. Na KÚ ve směru od Brna před přejezdem SDP v km 24,120 - 24,240 postupné uzavření levého a středního pruhu dle schématu DK 360, resp. DK 367 (noční pracoviště) a následné převedení do jednoho jízdního pruhu vedeném uprostřed, resp. vlevo obdobně dle schématu DK 232.

Následně je provoz definitivně převeden do etapy 3.B.

Etapizace výstavby je graficky znázorněna v samostatné příloze č. 4.

Předpokládaný termín výstavby etapy 3.B je 6. 12. 2025 od 13:00hod. do 7. 12. 2025 do 11:00hod. PJP + LJP – režim provozu 1/1.

Přesné termíny jednotlivých uzavírek budou uvedeny v žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a v žádosti o rozhodnutí o uzavírcce.

9 Mobilní řízení dopravy

V etapě 3.A (poloha v etapě 3.A odpovídá poloze v etapě 2) a 3.B bude zřízeno mobilní liniové řízení dopravy. Pro toto PDZ je provedena samostatná projektová dokumentace, kterou zajišťuje objednatel nad rámec tohoto DIO.

Projekt mobilního řízení dopravy je zkoordinován s projektem DIO etapou 3.A resp. 3.B.

Pro stanovení přechodné úpravy je poloha jednotlivých PDZ znázorněna v situacích DIO v přílohách 2, 3.1 a 3.2. Detailní popis mobilního liniového řízení dopravy pro tuto akci včetně TZ, popisu jednotlivých stavů/schémat a grafického provedení symbolů a textů je uveden v samostatné dokumentaci kterou zajišťuje projektant a dodavatel tohoto mobilní řízení dopravy.

Projektant a dodavatel tohoto mobilního řízení dopravy je:

Název: Mobility and Intelligence, s.r.o.
Adresa: Polní 651,
742 85 Vřesina
Vypracoval: Mgr. Marek Ščerba

10 Řešení přístupu osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Vzhledem k charakteru navrhované komunikace není řešeno.

11 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích

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, ve znění pozdějších předpisů) 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.

11.1 Provozní směrnice ŘSD

Při realizaci stavby jsou pro zhotovitele závazné Směrnice SGR 10-S-14.8 „Pravidla bezpečnosti práce na dálnicích a silnicích“ 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 (viz

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

11.2 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 výjezdu do pracovního místa a vyjezdu 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 příjezdějícímu 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.

11.3 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).

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.

Zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách.

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

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. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení 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. 194/2022 Sb., o požadavcích na odbornou způsobilost k výkonu činnosti na elektrických zařízeních a na odbornou způsobilost v elektrotechnice.

Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.

Nařízení vlády č. 390/2021 Sb., o bližších podmínkách poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků.

Poznámka: všechny citované předpisy se užijí v platném znění.

Podrobně je tato problematika řešena v Plánu BOZP pro realizaci stavby.

12 Péče o životní prostředí

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů

Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech)

Vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů

Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady

Metodická sdělení a pokyny odboru odpadů MŽP

Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů (ve znění pozdějších předpisů). Původcem odpadu ve smyslu zákona bude po dobu výstavby dodavatel stavby, po uvedení do provozu správce komunikace. Při hospodaření s odpady budou respektována ustanovení uvedeného zákona, vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů, vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a ostatní prováděcí předpisy, vše ve znění pozdějších předpisů.

Podle uvedeného zákona je původce odpadu povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom je povinen zajistit zneškodnění odpadů. Během výstavby i po uvedení do provozu je původce odpadu povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. V letech 2021 a 2022 se průběžná evidence vede a roční hlášení za tento rok se podává podle požadavků vyhlášky č. 383/2001 Sb.

Na stavbě budou vznikat převážně odpady kategorie ostatní. Z nebezpečných odpadů se mohou vyskytnout odpady z likvidace případné havárie nebo úkapů pohonných hmot (rozlité ropné látky, odpadní oleje, absorpční činidla), dále obaly od barev a nátěrových hmot se zbytky těchto látek a případně asfalt kontaminovaný dehtem či jinými nebezpečnými látkami. K nebezpečným odpadům patří i odpady z rekonstrukce veřejného osvětlení (svítidla včetně zdrojů osvětlení), které budou předány správci osvětlení k dalšímu využití nebo likvidaci. Nebezpečný odpad musí být shromažďován (soustřeďován v místě jeho vzniku) odděleně podle druhů za podmínky, že uložení

odpadu v místě shromažďování nepřesáhne 1 rok (§ 11 odst. 3 písm. a). Všechny odpady vzniklé ze stavby budou předány k využití nebo zneškodnění pouze oprávněné osobě, do doby předání je za nakládání s odpady zodpovědný původce odpadu.

Doklady o nezávadném zneškodnění všech odpadů vzniklých při výstavbě budou předloženy ke kolaudačnímu řízení. Odpady musí být označovány dle přílohy č. 20 k vyhlášce č. 273/2021 Sb.

Podrobný přehled předpokládaných odpadů včetně jejich zařazení a způsobu likvidace je uveden v samostatné příloze Související dokumentace – Projekt odpadového hospodářství.

Během výstavby dojde pochopitelně k dočasnému zhoršení životního prostředí, a to jak vzrůstem hladiny hluku, tak nárůstem prašnosti. Prováděcí firmy jsou však povinny toto zhoršení eliminovat v maximální možné míře následujícími opatřeními:

Stavební práce provádět tak v souladu s platnými normami, předpisy a vyhláškami, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování obyvatel zejména hlukem a emisemi. Týká se hlavně staveništní dopravy po veřejných komunikacích.

Dodržovat technologickou kázeň a podmínky stavebního povolení.

Provést opatření ke snížení prašnosti při výstavbě (např. skrápěním při bouracích pracích) včetně opatření, které zajistí, že okolní vozovky veřejných komunikací nebudou znečišťovány auty vyjíždějícími ze stavby, popřípadě jejich čištění, jestliže je po nich veden stavební provoz.

K zamezení odplavování splachů z prostoru staveniště při přívalových deštích do recipientů, nebo okolního prostředí je nutno vybudovat ochranné zemní jímky, nebo hrázky. Tyto objekty musí být provedeny a v průběhu stavby udržovány tak, aby tomuto nežádoucímu vlivu zamezily, nebo ho alespoň omezily na minimum.

Po dobu údržby, přestávek a odstávek vypínat motory nákladních aut a stavebních mechanismů.

Dbát na technický stav automobilů a stavebních strojů. Při úniku ropných látek zajistit provedení zavedených havarijních opatření.

Třídít stavební odpad a zajistit jeho likvidaci.

Odstraněný materiál obsahující živice bude recyklován.

13 Zapracování připomínek ke konceptu RDS

Situace DIO byly dle Provozní směrnice PS 11 projednány na Uzavírkové komisi konané dne 21. 8. 2025 (zápis z UK viz příloha) a dále vzhledem k vývoji prací na staveništi byla provedena aktualizace konceptu DIO která byla projednána na, v pořadí druhé, Uzavírkové komisi konané dne 30. 10. 2025. Veškeré připomínky vzešlé z uzavírkových komisí byly zapracovány.

14 Přílohy

- Záznam z jednání uzavírkové komise ze dne 21. 8. 2025
- Záznam z jednání uzavírkové komise ze dne 30. 10. 2025