

1. Identifikační údaje	2
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

Příloha k č. j. MD-72843/2025-940/3 ze dne 29. 12. 2025, část 1 (Technická zpráva)

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 s. p. Čerčanská 2023/12; 140 00 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. 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 podnětu o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a v žádosti o vydání rozhodnutí o povolení uzavírky.

7.1. Etapa II.A.1 (čísla výkresů: 2.4.1. a 2.4.2 – pro převedení provozu do etapy II.A.1 a 2.5.1; 2.5.2; 2.5.3; 2.5.4 a 2.5.5 – pro úplnou uzavírku dálnice D2 v rámci bourání mostu SO 203)

D1:

Provoz ve směru na Prahu je vždy veden dvěma zúženými jízdními pruhy jejichž minimální šířka je vždy 3,5m pro pravý jízdní pruh a 2,75m pro levý jízdní pruh s tím, že v místě křížení jsou navíc doplněny o dva jízdní pruhy šířky 3,5m sloužící jako připojovací a odbočovací pruh pro D2.

Provoz ve směru na Ostravu je vždy veden dvěma zúženými jízdními pruhy převedenými do protisměrného jízdního pásu, jejichž minimální šířka je vždy 3,5m pro pravý jízdní pruh a 2,75m pro levý jízdní pruh. V místě křížení s dálnicí D2 je vytvořen provizorní sjezd na D2.

Sjezdy z D1 směr Brno – centrum jsou uzavřeny a nahrazeny pomocí objízdné trasy, ostatní sjezdy jsou nahrazeny provizorními rampami.

Podél staveniště bude provoz oddělen pomocí směrových desek Z4 a dočasných svodidel T3. Příčná uzavěra bude tvořena betonovým svodidlem H2.

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

Uspořádání jízdních pruhů min. 2/2.

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

D2:

Provoz ve směru na Bratislavu je vždy veden dvěma zúženými jízdními pruhy jejichž minimální šířka je vždy 3,5m pro pravý jízdní pruh a 2,75m pro levý jízdní pruh s tím, že v místě křížení jsou navíc doplněny o připojovací pruh šířky 3,5m sloužící jako připojovací a odbočovací pruh pro D1.

Provoz ve směru na Brno – centrum je vždy veden dvěma zúženými jízdními pruhy převedenými do protisměrného jízdního pásu, jejichž minimální šířka je vždy 3,5m pro pravý jízdní pruh a 2,75m pro levý jízdní pruh. V místě křížení s dálnicí D1 je vytvořen provizorní sjezd na D1.

Uspořádání jízdních pruhů min. 2/2.

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 II.A.1 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.

Úplná uzavírka D2:

Dočasně bude dálnice D2 pod mostní objektem SO 203 úplně uzavřena z důvodu demolice SO 203.

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

Pokud tvoří příčnou uzavěru 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 nejmeně 7,5 t může být bezpečnostní zóna zkrácena na 50 m.

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

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

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

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

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

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

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 12/2025

Vypracoval: Richard Peška

10. Přílohy TZ