

## **PROVOZNÍ SMĚRNICE 11**

### **Plánování a provádění pracovních míst na dálnicích**

#### **Shrnutí:**

Metodika pro plánování, administrativní zajištění a principy provádění krátkodobých a dlouhodobých pracovních míst na dálnicích. Definuje základní pojmy a shrnuje požadavky na odpovědné osoby



**ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR**

## Obsah:

1	Úvod .....	3
2	Všeobecně .....	4
2.1	Definice pracovního místa a souvisejících pojmů .....	4
2.2	Účastníci procesu plánování pracovních míst a jejich role .....	5
3	Zásady pro plánování pracovních míst .....	7
3.1	Projekt přechodného dopravního značení a DIO .....	7
3.2	Typy přechodné úpravy provozu a režimů vedení dopravy .....	8
3.3	Zhodnocení ekonomických dopadů akce .....	9
3.4	Volba druhu pracovního místa .....	9
3.5	Volba režimu vedení dopravy .....	9
3.6	Délka pracovního místa a vzájemná vzdálenost pracovních míst .....	11
3.7	Připojení křižovatek a obslužných zařízení .....	11
3.8	Přejezdy středního dělicího pásu (SDP) .....	12
3.9	Dočasná svodidla .....	12
3.10	Nouzové stání vozidla .....	12
3.11	Stavební stav dálnice .....	12
3.12	Zohlednění zimní údržby .....	13
3.13	Úplné uzavírky a plánování objízdných tras .....	13
3.14	Pracovní doba staveniště .....	14
3.15	Využití telematických zařízení .....	15
4	Administrativní zajištění pracovních míst .....	17
4.1	Obecně k administrativnímu zajištění pracovních míst .....	17
4.2	Nouzové uzavření dálnice nebo její části .....	17
4.3	Zjednodušený postup pro opakované činnosti .....	18
4.4	Přechodná úprava bez uzavírky .....	18
4.5	Uzavírky na celoroční rozhodnutí .....	19
4.6	Uzavírky na samostatné rozhodnutí a uzavírkové komise .....	20
5	Zřízení, průběh, kontrola a ukončení pracovního místa .....	22
5.1	Kontrola a sledování krátkodobých pracovních míst .....	23
5.2	Přerušování plánovaného krátkodobého pracovního místa .....	23
5.3	Postup před zahájením prací u dlouhodobého pracovního místa .....	23
5.4	Kontrola a sledování dlouhodobých pracovních míst .....	24
5.5	Technická prohlídka přechodného značení a DIO .....	24
5.6	Změny rozsahu a ukončení pracovního místa .....	24
6	Plán oprav .....	25
7	Platnost a závaznost .....	25

Příloha č. 1: Mapa kategorizace dálničních úseků

Příloha č. 2: Zjednodušené schéma postupu administrativního zajištění DIO

Příloha č. 3: Příklady režimů vedení dopravy a uspořádání jízdních pruhů

Příloha č. 4: Vzor oznámení o přenesení výkonu vybraných činností vedoucího údržby

Příloha č. 5: Vzor souhlasu vedoucího údržby

Příloha č. 6: Vzor oznámení o uzavření části dálnice

Příloha č. 7: Vzor žádosti o stanovení

Příloha č. 8: Vzor žádosti o povolení uzavírky

Příloha č. 9: Vzor protokolu o technické prohlídce přechodného značení a DIO

---

Zpracoval: ŘSD – provozní úsek GŘ, odbor dopravního inženýrství 12 800, Praha  
Mgr. Ján Skovajsa, tel. 954 901 292, [jan.skovajsa@rsd.cz](mailto:jan.skovajsa@rsd.cz)

Schválil: Bc. František Sedláček, ředitel provozního úseku GŘ ŘSD ČR

Aktualizace jsou vydávány průběžně dle potřeby a jsou umístěny na webových stránkách ŘSD na adrese [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz) v sekci *Technické předpisy – PPK a dopravní značení*. Nová verze vždy ruší platnost předcházející.

## 1 Úvod

S rozvojem a současně se stárnutím silniční a dálniční sítě je nutno ve stále větší míře komunikace udržovat a opravovat. Již proběhlé akce přinesly mnoho zkušeností s vlivem pracovních míst na bezpečnost a plynulost provozu na dálnicích. Tyto zkušenosti prokázaly, že pro udržení snesitelné míry zátěže pro účastníky provozu na dálnicích je naprosto nezbytné řádně a efektivně plánovat pracovní místa. Cílem je zajistit akceptovatelnou kvalitu provádění údržby, oprav, rekonstrukcí a výstavby dálnic, a přitom minimalizovat negativní dopady na účastníky provozu a osoby pohybující se na pracovním místě.

Účelem této příručky je vytvořit účinný nástroj pro zřizování, změny a ukončování pracovních míst na dálnicích při minimalizaci rizika tvorby kongescí a dopravních nehod a pro vytvoření lepších předpokladů pro bezpečnost pracovníků pohybujících se na pracovních místech.

Příručka je určena všem osobám, které se zabývají plánováním a prováděním pracovních míst na dálnicích. Jedná se zejména o investory, majetkové správce, pracovníky údržby dálnice, projektanty, povolující úřady a další dotčené orgány, zhotovitele stavebních prací i firmy zajišťující přechodné dopravní značení.

Tato příručka je závazná pro pracovní místa, která mají vliv na provoz na dálnicích, tj. platí i pro pracovní místa na pozemních komunikacích bezprostředně navazujících na dálnice, která jsou spojena s umístěním přechodného dopravního značení na dálnicích. Pro silnice pro motorová vozidla a jiné silnice I. třídy se ustanovení této směrnice použijí přiměřeně.

## 2 Všeobecně

Není-li uvedeno jinak, vztahují se ustanovení této směrnice na plánovaná pracovní místa. Řešení neplánovaných pracovních míst se řídí příslušnými ustanoveními obecně závazných právních předpisů (např. § 24 odst. 8 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích).

### 2.1 Definice pracovního místa a souvisejících pojmů

Pro účely této směrnice se užívají následující definice:

**Pracovní místo** je prostor pro pracovní či stavební vozidla, stroje, materiál, pracovníky atd. a pro provádění vlastní stavební, údržbové či správní činnosti. Vlastní pracoviště může zabírat jen malou část pracovního místa. U neplánovaného pracovního místa se jedná o prostor, v němž jsou nepojízdná či havarovaná vozidla nebo jiná překážka provozu, zasahující složky Integrovaného záchranného systému atd.

**Neplánované pracovní místo** je místo na tělese dálnice, přilehlých pozemcích nebo stavbách, vzniklé neočekávaně při dopravní nehodě nebo jiné mimořádné události, které má vliv na provoz na dálnici a které je tak třeba označit přechodným značením.

**Plánované pracovní místo** je předem plánované místo pracovní činnosti na tělese dálnice, přilehlých pozemcích nebo stavbách, které má vliv na provoz na dálnici a které je tak třeba označit přechodným značením. Zpravidla se jedná o místo údržby, měření, opravy, modernizace nebo výstavby dálnice nebo jiné stavby v sousedství dálnice. Plánovaná pracovní místa se dělí se na krátkodobá a dlouhodobá.

**Krátkodobé pracovní místo** je pracovní místo zřizované zpravidla po dobu jedné pracovní směny nebo jednoho kalendářního dne, výjimečně až po dobu 48 hodin. Může být pohyblivé (plynule se pohybující nebo s krátkými zastávkami do cca 20 minut) nebo stabilní. Vyznačuje se menším počtem dopravních značek a vysokým podílem mobilních prvků přechodného dopravního značení (výstražné a předzvěstné vozíky).

**Dlouhodobé pracovní místo** je stabilní pracovní místo zřizované nepřetržitě na dobu delší, než je určena pro krátkodobé pracovní místo, tj. zpravidla na dobu delší než jeden den.

**Přechodná úprava provozu** je dočasná úprava provozu na dálnici provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními (tj. přechodným dopravním značením).

**Dopravně inženýrské opatření (DIO)** je souhrn stavebních, organizačních či technických úprav souvisejících s přechodnou úpravou provozu. Stavební či technickou úpravou je například otevření přejezdů středního dělicího pásu (SDP), zpevnění krajnice, vytvoření dočasných nouzových zálivů, použití dočasných svodidel atd. Jednodušší pracovní místa mohou být tvořena pouze přechodnou úpravou provozu a nevyžadují DIO. Detaily DIO jsou uvedeny v projektu přechodného dopravního značení nebo v souvisejících stavebních objektech.

**Oblast pracovního místa** sestává z příčné uzávěry, bezpečnostní zóny, vlastního pracovního místa, podélného (bočního) bezpečnostního odstupu, podélné uzávěry, koncové uzávěry a pomocných jízdních pruhů.

**Délka oblasti pracovního místa** je vzdálenost mezi začátkem a koncem pomocného jízdního pruhu, resp. začátkem příčné uzávěry a koncem koncové uzávěry.

**Přibližovací úsek** je úsek dálnice s přechodným dopravním značením pro dané pracovní místo před začátkem příčné uzávěry nebo začátkem pomocných jízdních pruhů, který slouží především k upozornění řidiče na blížící se pracovní místo.

**Pomocný jízdní pruh** je jízdní pruh přechodně zřízený pro vedení provozu na dálnici v oblasti pracovního místa, který je zcela nebo zčásti (šířkově či směrově) veden odlišně od původního vedení jízdního pruhu.

**Jízdní pás** je pouze pro účely této směrnice zpevněná a pro daný směr jízdy vyhrazená část koruny dálnice tvořená jízdními a přídatnými pruhy a zpevněnými krajnicemi.

**Uzavírka** je částečné nebo úplné uzavření provozu na jednom či více jízdních pruzích nebo jízdních pásech.

Při částečné uzavírce je provoz na dálnici omezeně zachován na jednom či obou jízdních pásech, přičemž jeden či více jízdních pruhů mohou být převedeny na protisměrný pás. Při úplné uzavírce je provoz na dálnici zcela vyloučen.

Uzavírka je zpravidla vymezena délkou oblasti pracovního místa, případně vnitřními (přilehlými) okraji krajních přejezdů středního dělicího pásu, na nichž se převádí doprava, pokud před těmito přejezdy není zřízena příčná uzávěra nebo pomocné jízdní pruhy.

**Zastavení provozu** je krátkodobá uzavírka jednoho nebo obou jízdních pásů na dálnici na dobu zpravidla nepřevyšující patnáct (v odůvodněných případech až dvacet) minut, při které se nezřizuje objížděná trasa.

**Přechodná úprava bez uzavírky** je taková přechodná úprava provozu na dálnici, která nevyžaduje uzavírku. Jedná se zejména o umístění dopravního značení bez zřízení pracovního místa na jízdním pásu dálnice, např. práce na tělese komunikace, na nadjezdech nebo jen vyznačení objížděky či upozornění na nebezpečí pomocí dopravního značení a zařízení.

**Typová schémata** jsou obecné vzory pro označování pracovních míst. Jejich základní výčet a vyobrazení obsahuje příručka „Označování pracovních míst na dálnicích“.

**Kongesce** je mimořádný dopravní stav, vyznačující se výrazným zpomalením dopravního proudu nebo jeho zastavením a tvorbou kolony vozidel.

**Exponované dny** jsou dny v kalendářním roce, kdy lze zvláště očekávat nárazové zvýšení intenzit dopravy a tvorbu kongescí a kdy je nutné pečlivě zvážit zřizování, změny či rušení pracovních míst. Těmito dny jsou zejména státní svátky, prodloužené víkendy, začátek a konec letních prázdnin, velikonoční prázdniny, podzimní prázdniny, významné dny (např. Památka zesnulých), Velká cena Brna a další kulturní a obdobné akce. Tyto dny jsou stanoveny ředitelem provozního úseku GŘ ŘSD na základě návrhu uzavírkového inspektora pro dálnice vždy nejpozději k 31. 12. předchozího kalendářního roku.

## 2.2 Účastníci procesu plánování pracovních míst a jejich role

### 2.2.1 Orgány státní správy a jejich činnost

**Silniční správní úřad** je pro účely této směrnice úřad příslušný k vydání rozhodnutí o uzavírce podle § 24 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Silničním správním úřadem je v případě dálnic Ministerstvo dopravy (MD), v případě silnic I. třídy včetně silnic pro motorová vozidla příslušný odbor krajského úřadu (zpravidla odbor dopravy a silničního hospodářství).

**Úřad příslušný k vydání stanovení přechodné úpravy provozu** je úřad určený podle § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. V případě dálnic jím je Ministerstvo dopravy.

**Dotčený orgán** je orgán příslušný k vydání stanoviska k návrhu přechodné úpravy provozu. V případě dálnic je jím Ministerstvo vnitra, u silnic I. třídy Policie ČR.

Ministerstvo dopravy vydává na základě žádosti ŘSD pro účely efektivního provádění vybraných pracovních míst po projednání s Ministerstvem vnitra tzv. celoroční stanovení a celoroční rozhodnutí:

**Celoroční stanovení** je stanovení přechodné úpravy provozu pro vybrané nebo opakované činnosti spojené se správou, údržbou, měřením, opravami nebo výstavbou pozemní komunikace nebo k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, které vydává MD vždy na příslušný kalendářní rok. Celoroční stanovení se vydává podle § 61 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a jeho nedílnou součástí jsou typová schémata.

**Celoroční rozhodnutí** je rozhodnutí o uzavírce, které vydává MD podle § 24 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a to na základě žádosti ŘSD na příslušný kalendářní rok pro účely zřizování vybraných pracovních míst. Podkladem pro vydání tohoto rozhodnutí je celoroční stanovení. V rozhodnutí jsou blíže specifikovány podmínky, za nichž smí ŘSD zřizovat vybraná pracovní místa na dálnicích bez dalšího samostatného rozhodnutí MD.

## 2.2.2 Investor

**Investor** je osoba, v jejímž zájmu se pracovní místo zřizuje. Investorem je v případě činností investorsky zajišťovaných Ředitelstvím silnic a dálnic příslušná organizační složka ŘSD. Cizím investorem se rozumí osoba odlišná od ŘSD.

## 2.2.3 Další osoby

**Účastníci řízení o uzavírce** jsou osoby definované v § 24 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Těmito osobami jsou:

- vlastník pozemní komunikace, která má být uzavřena,
- vlastník pozemní komunikace, po níž má být vedena objížďka,
- obec, na jejímž zastavěném území má být povolena uzavírka nebo nařízena objížďka,
- provozovatel dráhy, jde-li o pozemní komunikaci, na níž je umístěna dráha,
- Policie ČR, má-li objízdná trasa vést po silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci.

**Majetkový správce dálnice** je příslušný útvar ŘSD, jemuž je svěřen výkon vybraných práv a povinností vlastníka pozemní komunikace. Jsou jimi oddělení správy dálnic Čechy a Morava provozního úseku generálního ředitelství ŘSD a provozní úseky Správ a Závodů ŘSD.

**Vedoucí údržby** je odpovědný pracovník složky správy a údržby, jímž je vedoucí místně příslušného Střediska správy a údržby dálnice (SSÚD) nebo v úsecích bez SSÚD vedoucí provozního úseku Správy nebo Závodu. Vedoucí údržby může přenést výkon vybraných činností dle této směrnice i na jiné osoby (například na pracovníky společností smluvně zajišťujících údržbu některých dálnic). Tuto skutečnost je povinen oznámit bez zbytečného odkladu písemně e-mailem na [dio@rsd.cz](mailto:dio@rsd.cz), jinak odpovídá za činnosti jemu určené touto směrnicí v plném rozsahu. Vzor oznámení tvoří přílohu č. 4 této směrnice.

**ODI** je zkratka pro odbor dopravního inženýrství provozního úseku generálního ředitelství ŘSD, který je zodpovědný zejména za koordinaci činnosti útvarů ŘSD ve věci pracovních míst a souvisejících dopravně inženýrských opatření a za řízení a posuzování projektů přechodné úpravy provozu a DIO na dálnicích a podpůrně také silnicích I. třídy.

**Uzavírkový inspektor** je pracovník ODI zabezpečující vybrané činnosti týkající se správy a kontroly uzavírek. Uzavírkový inspektor může být hlavní anebo regionální, a to pro region Čechy a pro region Morava. Hlavní inspektor zajišťuje každodenní svodnou a ohlašovací činnost ve věci uzavírek na dálnicích.

Region Čechy zahrnuje v celé délce dálnice D0, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D10 a D11 a část dálnice D1 do km 93,9 a D35 na území Královéhradeckého a Pardubického kraje.

Region Morava zahrnuje v celé délce dálnice D2, D46, D48, D49, D52, D55 a D56 a část dálnice D1 v úseku od km 93,9 a D35 na území Olomouckého a Moravskoslezského kraje.

**Zhotovitel** je fyzická nebo právnická osoba, která provádí práce na pracovním místě a za tyto práce zodpovídá. Touto osobou může být příslušná organizační složka ŘSD nebo jí smluvně zajištěný subjekt, případně u akce cizího investora tento investor nebo jím smluvně zajištěný subjekt.

**Osoba zajišťující dopravní značení** je fyzická nebo právnická osoba, případně její organizační složka, která je odpovědná za zřízení, údržbu, změny a odstranění přechodného dopravního značení a souvisejícího dopravně inženýrského opatření. Touto osobou může být přímo příslušná organizační složka ŘSD (zpravidla SSÚD) nebo jiný subjekt smluvně zajištěný ŘSD, cizím investorem nebo zhotovitelem.

**Policie ČR** dohlíží na bezpečnost a plynulost provozu jak v oblasti pracovního místa, tak mimo něj zejména při zřizování, průběhu, změnách a rušení pracovního místa a může se účastnit projednávání přechodné úpravy provozu a DIO.

**Jiná osoba** je osoba, která může být činnostmi souvisejícími s pracovním místem přímo dotčena; mezi tyto osoby se řadí např. provozovatelé objektů služeb na dálničních odpočívkách, vlastníci dotčených inženýrských sítí atd.

### 3 Zásady pro plánování pracovních míst

Pracovní místo představuje zásah do silničního provozu, kterému se zpravidla nelze vyhnout ani provedením plánované akce jinými prostředky nebo jiným způsobem. Pro minimalizaci dopadů takového zásahu na bezpečnost a plynulost provozu na dálnici je nezbytné zohlednit celou řadu prvků. Tyto prvky jsou určující pro volbu délky trvání pracovního místa, datum a čas zřízení, změny či rušení pracovního místa, jeho umístění a vedení dopravy v dotčeném úseku dálnice.

Podstatným hlediskem pro plánování pracovního místa a způsobu jeho označení je riziko tvorby kolon, tj. pracovní místo se plánuje tak, aby k tvorbě kolon v dotčeném úseku dálnice pokud možno nedocházelo. Dle domácích i zahraničních zkušeností dochází právě na začátku kolony (tj. u prvního pomalu jedoucího nebo stojícího vozidla ve směru jízdy) k dopravním nehodám s nejtěžšími následky. Ve spojení s místem, kde dochází ke snížení počtu jízdních pruhů a k začátku či změně vedení pomocných jízdních pruhů, se jedná o nejvíce kritická místa z pohledu bezpečnosti provozu a nehodovosti.

Z výše uvedeného vyplývá, že se zejména dlouhodobá pracovní místa plánují tak, aby zůstal pokud možno zachován stávající počet jízdních pruhů. Snížení počtu jízdních pruhů je přípustné pouze tam, kde to nevyvolá významné kongesce nebo tam, kde je toto řešení zvoleno jako adekvátní s přihlédnutím k celospolečenským dopravně-bezpečnostním a ekonomickým hlediskům.

#### 3.1 Projekt přechodného dopravního značení a DIO

Základním dokumentem, který je výsledkem procesu plánování a slouží k řádnému projednání, je projekt přechodného dopravního značení a případných souvisejících dopravně inženýrských opatření.

V případě krátkodobých pracovních míst souvisejících s opakovanými činnostmi správce (běžná údržba, měření atp.) se projekt obvykle nezpracovává a postačují pouze stanovená typová schémata.

U dlouhodobých pracovních míst, která se provádějí pouze na základě typových schémat, lze projekt zpracovat ve zjednodušené podobě, jehož součástí je technická zpráva, příslušná typová schémata s konkrétní lokalizací (staničením) a případně jednoduchá situace.

U ostatních pracovních míst se zpracovává podrobný projekt v rozsahu dle jednotlivých stupňů dokumentace. Základní požadavky na přechodné dopravní značení a DIO je nezbytné definovat nejpozději ve stupni PDPS. V případě složitých a dopravně zatížených lokalit je nezbytné prověřit již ve stupni DUR proveditelnost DIO. Potřeba zachování provozu v určitém počtu pruhů může například ovlivnit výběr konstrukce nadjezdu atp. V tomto stupni již musí být navržena celková etapizace akce a režim vedení dopravy v každé etapě. Fáze zřizování, změny a ukončení dlouhodobých etap musí být alespoň slovně popsány z hlediska vedení dopravy, případně může být odkázáno na použití příslušných typových schémat, která lze pro tuto činnost využít. Musí být zároveň definovány technické a kvalitativní požadavky jak na přechodné dopravní značení, tak pro jednotlivé prvky DIO.

- Podrobné požadavky na obsah projektu v jednotlivých stupních obsahuje směrnice PS 1.

### 3.2 Typy přechodné úpravy provozu a režimů vedení dopravy

V návaznosti na definice uvedené v kapitole 2.1 lze přechodnou úpravu provozu na dálnici rozčlenit do následujících typů:

- přechodná úprava bez uzavírky,
- částečná uzavírka bez převedení dopravy na protisměrný jízdní pás,
- částečná uzavírka s převedením dopravy na protisměrný jízdní pás,
- úplná uzavírka dálnice.

Částečné uzavírky se dále dělí podle režimu vedení dopravy. Je důležité rozlišit, zda při vedení dopravy dochází k převedení provozu na protisměrný jízdní pás či nikoliv. V případě uzavírek s převedením dopravy na protisměrný jízdní pás se pod následujícím označením režimu vedení dopravy rozumí:

**Tabulka 1: Režimy vedení dopravy**

<b>2+2</b>	vedení dopravy ve dvou jízdních pruzích v každém směru jízdy na jednom jízdním pásu
<b>2+1/1</b>	vedení dopravy ve dvou jízdních pruzích v každém směru jízdy s převedením jednoho pruhu na protisměrný jízdní pás
<b>2+1p</b>	vedení dopravy ve dvou jízdních pruzích v jednom směru jízdy a v jednom jízdním pruhu v druhém směru jízdy na jednom jízdním pásu s pravidelnou změnou počtu pruhů v každém směru (zpravidla 2× týdně)
<b>2+1v</b>	vedení dopravy ve dvou jízdních pruzích v jednom směru jízdy a v jednom jízdním pruhu v druhém směru jízdy na jednom jízdním pásu s vystřídáním preferovaného směru v polovině úseku pro umožnění předjíždění v obou směrech jízdy (ve směru jízdy při vjezdu do uzavírky 1 pruh, při výjezdu z uzavírky 2 pruhy)
<b>2+1</b>	vedení dopravy ve dvou jízdních pruzích v jednom směru jízdy a v jednom jízdním pruhu v druhém směru jízdy na jednom jízdním pásu
<b>1+2</b>	vedení dopravy v jednom jízdním pruhu v jednom směru jízdy a ve dvou jízdních pruzích v druhém směru jízdy na jednom jízdním pásu
<b>1+1</b>	vedení dopravy v jednom jízdním pruhu pro oba směry jízdy na jednom jízdním pásu



Příklady dalšího členění režimů vedení dopravy a označení uspořádání jízdních pruhů jsou uvedeny v příloze č. 3 této směrnice. Pro více než čtyřpruhové uspořádání se režim vedení dopravy uvede analogicky.

### 3.3 Zhodnocení ekonomických dopadů akce

Při volbě odpovídajícího režimu vedení dopravy, souvisejícího přechodného značení a DIO se zohledňují také jeho ekonomické dopady, vliv na bezpečnost práce a na bezpečnost provozu. V případě, že rozpočet na přechodné značení a DIO tvoří významný podíl celkové ceny akce nebo vlastní cenu akce dokonce převyšuje, je možné uvažovat o volbě opatření s horšími dopady na bezpečnost a plynulost provozu. Volba takového opatření však musí být podložena ekonomickou rozvahou, ta musí být součástí projektu.

### 3.4 Volba druhu pracovního místa

Pokud je to možné a účelné, upřednostňuje se provedení akce formou jednoho či více krátkodobých pracovních míst naplánovaných na dobu s minimálním rizikem vzniku kongescí.

### 3.5 Volba režimu vedení dopravy

Při volbě režimu vedení dopravy se přihlíží k různým hlediskům, mezi něž patří zejména intenzita dopravy, šířkové uspořádání dálnice a umístění křižovatek a obslužných zařízení.

Primárním hlediskem pro volbu režimu vedení dopravy je intenzita dopravy na dotčeném úseku dálnice a z toho vyplývající riziko tvorby kongescí. Dle toho se úseky dálnic člení do tří kategorií:

- **Kategorie A** – úsek trvale ohrožený kongescí – zahrnuje úseky s roční průměrnou intenzitou dopravy více než cca 40 tis. vozidel za den,
- **Kategorie B** – úsek potenciálně ohrožený kongescí – zahrnuje úseky s roční průměrnou intenzitou dopravy cca 16 až 40 tis. vozidel za den,
- **Kategorie C** – úsek s minimální hrozbou kongesce – zahrnuje úseky s roční průměrnou intenzitou dopravy méně než cca 16 tis. vozidel za den.

Orientační zařazení jednotlivých dálničních úseků do příslušné kategorie vyplývá ze schématu, které tvoří přílohu č. 1 této směrnice.

#### 3.5.1 Úseky kategorie A

Úseky zahrnuté do kategorie A vyžadují s ohledem na jejich zatížení dopravou specifický přístup k plánování pracovních míst. Na těchto úsecích se veškerá dlouhodobá pracovní místa trvající déle než pět dní plánují se zachováním alespoň dvou jízdních pruhů v každém směru jízdy.

Pokud stávající šířkové uspořádání u cementobetonových vozovek (případně u mostů nebo nadjezdů) neumožňuje při velké opravě nebo rekonstrukci tento režim vedení dopravy, navrhne se buď provizorní či trvalé rozšíření vozovky pro režim 2+2 na jedné polovině nebo změna technologie opravy (druhu povrchu vozovky, typu mostní konstrukce, typu mostního

závěru atd.) tak, aby bylo možné realizovat práce na jednom jízdním pásu ve dvou podélných polovinách při režimu 2+1/1.

Krátkodobá pracovní místa vyžadující snížení počtu průběžných jízdních pruhů se zásadně provádějí v časech mimo období přepravních špiček, tj. v době, kdy lze předpokládat, že intenzita dopravy nepřesáhne 1500 vozidel za hodinu na dvoupruhovém jízdním pásu nebo 3000 vozidel za hodinu na třípruhovém jízdním pásu. Při určení vhodné doby se postupuje v souladu se směrnicí PS 8.

Jiný režim lze zvolit pouze na základě ekonomické rozvahy dle kapitoly 3.3.

### 3.5.2 Úseky kategorie B1 a B2

Pro dlouhodobé pracovní místo u úseků v této kategorii se režim vedení dopravy volí s ohledem na místní podmínky. Je-li to možné, účelné a ekonomicky přiměřené (viz kapitola 3.3), provádí se práce se zachováním stávajícího počtu jízdních pruhů obdobně jako u úseků kategorie A.

Při provádění prací v režimu 2+1/1 lze připustit jeho úpravu na režim 2+1 pro účely pokládky obrusné vrstvy vozovky v celé šíři jízdního pásu. Za tímto účelem se zvolí konkrétní časové okno určené pouze pro pokládku obrusné vrstvy, přičemž se přednostně volí časy s nejnižšími dopady na plynulost provozu. Doba dočasné změny na režim 2+1 nesmí přesáhnout 5 po sobě jdoucích dní, přičemž v případě velmi dlouhých úseků lze tento režim po přerušení po dobu dopravní špičky použít i opakovaně. Pro dokončovací práce po pokládce obrusné vrstvy (vodorovné značení, práce na okrajích vozovky) se opět využije předchozí režim 2+1/1.

V odůvodněných případech lze s ohledem na časy dopravní špičky zvolit režim 2+1p (v případě silné víkendové špičky; nevhodné u pracovních míst delších než 6 km) nebo jeden z režimů 2+1v, 2+1 či 1+2 (v případě jiné preference). V případě hrozby kongesce na dálnici je nezbytné prověřit také průjezdnost případných odklonových či objízdných tras a do projektu DIO zahrnout i nezbytné úpravy na těchto trasách.

Snížení počtu jízdních pruhů ze dvou na jeden na dobu delší než pět dní je přípustné pouze v odůvodněných případech na úsecích kategorie B2 (tj. úsecích s roční průměrnou intenzitou dopravy do cca 28 tis. vozidel za den). V případě pracovních míst delších než 6 km se navrhne režim 2+1v.

Krátkodobé práce a fáze zřizování, změny nebo odstranění přechodné úpravy provozu probíhají přednostně v časech mimo období přepravní špičky (v souladu se směrnicí PS 8).

### 3.5.3 Úseky kategorie C

V případě úseků zahrnutých do kategorie C se obvykle nepředpokládá větší tvorba kolon při snižování stávajícího počtu jízdních pruhů. V takovém případě se volí režim vedení dopravy s důrazem na bezpečnost pracovního místa a na ekonomické hledisko.

Dlouhodobá pracovní místa se plánují při režimu 1+1, v případě pracovních míst delších než 6 km se navrhne režim 2+1v. Mají být zohledněny také další faktory jako výskyt pruhů pro pomalá vozidla, připojení a odpojení v křižovatkách, délky přejezdů SDP apod.

Práce údržby a fáze zřizování, změny a odstranění dopravně inženýrského opatření probíhají přednostně v denní době.

### 3.6 Délka pracovního místa a vzájemná vzdálenost pracovních míst

Délka pracovního místa se odvíjí zejména od charakteru pracovního místa (rozsah prací, požadavky na bezpečnost pracoviště) a místních podmínek na dálnici (vzdálenost přejezdů středního dělicího pásu, šířkové uspořádání komunikace, umístění křižovatek a obslužných zařízení).

Délka oblasti dlouhodobého pracovního místa by neměla přesáhnout 12 km. Je-li to možné a účelné, preferuje se časové sdružení několika kratších pracovních míst za sebou v rámci jednoho dopravně inženýrského opatření za předpokladu, že tím dojde ke snížení celkové doby omezení dopravy.

Délka oblasti krátkodobého pracovního místa nesmí být delší než 5 km.

Vzájemná vzdálenost mezi oblastmi dvou dlouhodobých pracovních míst – pokud není možné jejich sloučení do jednoho celku – by neměla být menší než 5 km.

Vzájemná vzdálenost mezi oblastí krátkodobého pracovního místa a oblastí dlouhodobého pracovního místa nebo mezi dvěma krátkodobými místy by neměla být menší než 500 m.

### 3.7 Připojení křižovatek a obslužných zařízení

Zvláštní pozornost je nutno věnovat oblastem křižovatek a odpočívek. Umožňuje-li to charakter prací v pracovním místě, navrhne se projekt tak, aby bylo umožněno zachování provozu na křižovatce či odpočívce po co nejdelší dobu.

Při plánování je nezbytné zohlednit také rozhledové poměry v místě připojení větve křižovatky či nájezdu z odpočívky na hlavní trasu, v případě nevhodných rozhledových poměrů se přijmou odpovídající opatření (uzavření připojení, úprava příčného řezu na hlavní trase pro vytvoření rozhledu, vytvoření provizorního připojovacího pruhu atd.).

Zasahuje-li pracovní místo do více než jedné křižovatky, plánují se práce přednostně tak, aby v žádné z etap nedošlo k uzavření dvou po sobě následujících výjezdů z dálnice nebo dvou po sobě následujících nájezdů na dálnici. Za tímto účelem lze v případě potřeby navrhnout zřízení nového přejezdu středního dělicího pásu (dočasného nebo trvalého), který umožní propojení příslušné větve s dopravou převedenou na protisměrný pás. Ve výjimečných případech (vzájemná vzdálenost výjezdů/nájezdů je menší než 2 km nebo existuje vhodná a kapacitní objízdná trasa) a na nezbytně nutnou dobu lze připustit i uzavření dvou po sobě následujících výjezdů nebo nájezdů.

Vlastní připojení se na dlouhodobých pracovních místech navrhuje pokud možno se stávajícím nebo provizorním připojovacím pruhem (v závislosti na režimu vedení dopravy). Pokud zvolený režim vedení dopravy a stavební uspořádání dálnice neumožňuje použití stávajícího připojovacího pruhu, je nezbytné u dopravně významných připojení (připojení dálnice, silnice I. třídy, případně jiné významně zatížené pozemní komunikace) prověřit možnost dočasně nebo trvalé stavební úpravy v místě připojení, která vyznačení alespoň zkráceného provizorního připojovacího pruhu umožní. Za tímto účelem lze na úsecích kategorie A využít i prostor tzv. oka křižovatky pro vybudování provizorního připojení větve na hlavní trasu s připojovacím pruhem.

Připojení bez připojovacího pruhu se používá v místě, kde není vytvoření provizorního připojovacího pruhu možné či účelné (připojení s nízkou intenzitou připojujících se vozidel, krátkodobé pracovní místo atd.). Pokud není možné připojovací pruh zřídit, navrhne se ve vhodných případech lokální urychlení prací tak, aby bylo možné následně provizorní připojovací pruh vytvořit.

V případě nutnosti uzavření odpočívky je nezbytné tuto skutečnost při plánování zohlednit a uzavírku s přihlédnutím k příslušným smluvním vztahům projednat se všemi provozovateli služeb, jichž se uzavření odpočívky přímo dotýká.

### 3.8 Přejezdy středního dělicího pásu (SDP)

Pro převádění dopravy na protisměrný jízdní pás a zpět se využívají přednostně již existující nejbližší využitelné přejezdy SDP, přičemž vzdálenost přejezdu od skutečného místa provádění prací nemá být větší než 2 km, u úseků s nízkou intenzitou dopravy nebo u akcí s krátkou dobou trvání lze výjimečně připustit i vzdálenost větší. Pokud tato vzdálenost nevyhovuje, zřízení dočasného přejezdu představuje významnou cenovou úsporu nebo si to vyžadují místní podmínky (umístění křižovatky, odpočívky nebo jiného významného objektu), zřídí se nový přejezd SDP, případně může dojít k prodloužení již existujícího nevyhovujícího přejezdu SDP. Ten může být zřízen buď jako dočasný (nevyžaduje stavební povolení) nebo trvalý (je součástí DSP a stavebně se povoluje). Dočasný přejezd se s ohledem na jeho konstrukci po skončení stavby zpravidla nerektifikuje, postačí jeho uzavření betonovými nebo stálými ocelovými svodidly.

S ohledem na počet převáděných pruhů a požadovanou rychlost jízdy při převedení je případně nutno stávající kratší přejezdy prodloužit.

- Požadavky na provedení a kvalitu přejezdů SDP určuje standard PPK – SDP.

### 3.9 Dočasná svodidla

Užití dočasných svodidel pro oddělení protisměrných jízdních pruhů se navrhuje u všech dlouhodobých pracovních míst na úsecích kategorie A a B1. U opatření s krátkou dobou trvání (zpravidla do 10 dnů) nemusí být dočasná svodidla použita, to platí i pro případy uvedené níže.

U úseků zahrnutých do ostatních kategorií se dočasná svodidla pro oddělení protisměrných jízdních pruhů navrhuje při režimu vedení dopravy 2+2 nebo 2+1/1 dle podmínek uvedených v předchozím odstavci. U ostatních režimů dopravy se dočasná svodidla navrhuje v odůvodněných případech, vyžaduje-li to bezpečnost provozu nebo jedná-li se o požadavek příslušného úřadu nebo dotčeného orgánu.

Dočasná nebo jiná svodidla pro oddělení staveniště od provozu v oblasti pracovního místa se navrhuje v odůvodněných případech, a to zpravidla pro ochranu hlubokého výkopu, u lokálních pracovních míst vyžadujících zvýšenou ochranu (např. oprava mostních říms nebo záchytných systémů mostů, ochrana pevné překážky atp.) nebo jako ochrana začátku pracovního místa za příčnou uzávěrou.

- Technické parametry a další pravidla pro jejich použití určují TP 159 a směrnice PS 10.

### 3.10 Nouzové stání vozidla

U dlouhodobých pracovních míst delších než 3 km na úsecích kategorie A a B je nezbytné prověřit možnosti nouzového stání vozidla v uzavírce. V případě, že navržený režim vedení dopravy neumožňuje v daném směru jízdy objetí stojícího vozidla (volná šířka průjezdu nižší než 5 m), zřídí se na vhodných místech ve vzájemném odstupu 500 až 1000 m dočasné zálivy pro nouzové stání vozidla.

### 3.11 Stavební stav dálnice

Ve fázi plánování je vždy nezbytné prověřit stavební stav a únosnost příslušné části dálnice (např. krajnice, mostovky, přejezdu SDP apod.), po níž má být dočasně veden provoz. Zejména se jedná o zpevněnou krajnici a přejezdy SDP. Součástí tohoto prověření není jen

dostatečná únosnost konstrukce vozovky k vedení provozu, ale také způsobilost celého požadovaného průjezdního profilu včetně úrovně zadržení a pracovních šířek zachytných systémů nebo únosnosti mostních konstrukcí.

Není-li stavební stav příslušné části dálnice pro dočasné vedení provozu vyhovující, musí být před zahájením příslušné etapy prací provedena úprava do stavu umožňujícího bezpečné vedení provozu. Tyto práce musí být uvedeny nejpozději ve stupni PDPS v soupisu prací příslušné akce.

### 3.12 Zohlednění zimní údržby

Zasáhne-li předpokládaný termín akce do období zimní údržby (1. 11. až 31. 3.), musí být zohledněny zvláštní požadavky na provádění zimní údržby. Projekt musí zohlednit operační plán zimní údržby a mechanizaci používanou při zimní údržbě v daném úseku. Bez souhlasu osoby odpovědné za zimní údržbu (zpravidla vedoucí údržby) se způsobem vedení dopravy nelze pracovní místo v zimním období zřídit.

- Bližší požadavky obsahuje výkres R 81 „Potřebná šířka pro zimní údržbu v uzavírkách“.

### 3.13 Úplné uzavírky a plánování objízdných tras

Dochází-li k uzavření celé dálnice či jednoho jízdního pásu a převedení provozu na jinou pozemní komunikaci nebo k uzavření výjezdové či nájezdové větve křižovatky dálnice s jinou pozemní komunikací, je nezbytné v projektu navrhnout adekvátní objízdné trasy za uzavřený úsek dálnice nebo její křižovatkové větve.

#### 3.13.1 Úplná uzavírka dálnice

V některých případech může být s ohledem na specifický a krátkodobý charakter určitého druhu prací nezbytné nebo vhodnější využít k provedení prací úplnou uzavírku dálnice. Úplná uzavírka může být zvolena v případě jiných bezpečnostních rizik souvisejících se zachováním provozu na dálnici.

Časově velmi krátké uzavření jednoho nebo obou jízdních pásů se nazývá zastavení provozu. Používá se zejména pro přetah vodičů vzdušných vedení, montáže portálů, montáže nosníků mostů atd. Při zastavení provozu se nezřizují objízdné trasy. Zastavení provozu může být opakované několikrát za sebou. Mezi jednotlivými zastaveními provozu má zůstat taková doba, aby se rozjela vzniklá kolona.

Úplná uzavírka jednoho či obou jízdních pásů se navrhuje obvykle při demolici nadjezdů přes dálnici, složitější demontáži a osazování nosníků mostů nebo v případě údržby a oprav v dálničních tunelech. Tyto práce se provádějí při nepřetržité pracovní době a v projektu musí být obsažen detailní harmonogram prací členěný po jednotlivých hodinách (nebo podrobněji).

Objízdné trasy za uzavřený úsek se navrhují tak, aby byly z hlediska dálničního provozu vyhovující. Přednostně se využívají jiné dálnice, silnice I. třídy a vyhovující silnice II. třídy, v případě velkých měst také místní komunikace I. třídy. V některých specifických případech lze navrhnout výstavbu dočasné komunikace v prostoru pracovního místa. V případě potřeby lze pro různé skupiny vozidel (zpravidla nákladní a osobní) a pro různé směry uzavírané dálnice použít různé objízdné trasy.

V rámci projektu mají být pro zabezpečení objízdné trasy navržena adekvátní opatření, jako například dočasné úpravy svislého a vodorovného dopravního značení, obnova vodorovného dopravního značení, zjednosměrnění některých kratších dotčených úseků atd.

### **3.13.2 Uzavírky pro demolici či montáž nadjezdu a související omezení**

Demolice nadjezdu s úplnou uzavírkou dálnice se navrhuje na co nejkratší dobu v termínech s nejnižší intenzitou dopravy (zpravidla v noci ze soboty na neděli), přičemž doba trvání úplné uzavírky nepřesáhne 14 hodin a doba na přípravné a dokončovací práce vyžadující snížení počtu průběžných jízdních pruhů v obou směrech jízdy zároveň nepřesáhne 2×6 hodin (6 hodin před a 6 hodin po úplné uzavírci), tj. celkem 26 hodin. S přihlédnutím k variacím intenzit dopravy lze v jednom ze směrů jízdy připustit snížení počtu průběžných jízdních pruhů i na dobu delší, a to až o dalších 24 hodin.

Dobu ostatních omezení na hlavní trase dálnice mimo výše uvedená okna je nutné minimalizovat vhodnými opatřeními. Pro výstavbu krajních opěr nadjezdu se přednostně využívá prostor mimo korunu dálnice a přístup je zajišťován z přilehlého terénu. Při budování stojky v SDP nebo při používání montážních bárek, lávek či jiných nechráněných konstrukcí je nutno užít betonová svodidla dle TP 139 a výkresu R 95.

### **3.13.3 Uzavírka křižovatkové větve**

Uzavření větví mimoúrovňových křižovatek se navrhuje pouze v nezbytných případech a na co nejkratší dobu, a to zpravidla při opravě povrchu vozovky na větví nebo přilehlém úseku dálnice. V rámci jedné křižovatky se vždy upřednostňuje ponechání alespoň jedné strany křižovatky v provozu.

Objízdné trasy za uzavřené větve se navrhují zpravidla s využitím sousedních křižovatek nacházejících se na dálnici, tj. nájezdem na protisměrný jízdní pás a otočením na nejbližší křižovatce v případě uzavřeného nájezdu nebo otočením na následující křižovatce a výjezdem na opačné straně křižovatky v případě uzavřeného výjezdu. V případě existence vyhovujících souběžných komunikací lze navrhnout také využití těchto komunikací po projednání s vlastníkem/správcem objížďkou dotčené pozemní komunikace (zejména kvůli koordinaci s plánovanými dopravními omezeními na těchto komunikacích).

Informace o uzavření větve křižovatky se uvádí na odpovídajících dopravních značkách ve vhodných místech na dálnici (zpravidla již před předcházející křižovatkou v případě uzavřeného výjezdu) nebo v její nasávací oblasti (uzavřený nájezd).

## **3.14 Pracovní doba na staveništi**

Návrh pracovní doby zhotovitele se odvíjí od druhu prováděných prací a musí zohledňovat zvláštní požadavky orgánů ochrany životního prostředí a zdraví. Z hlediska času lze pracovní dobu členit na základní (jedna běžná nebo prodloužená denní směna), celodenní (práce za světla po celý den včetně občanského svítání a soumraku), noční (práce v noci v souladu se směrnicí PS 9) a nepřetržitou (práce 24 hodin denně).

Na úsecích kategorie A a B se u dlouhodobých pracovních míst volí minimálně celodenní pracovní doba, přičemž v případě prací, které mohou způsobit vznik velké kongesce, je žádoucí požadovat také noční nebo nepřetržitou pracovní dobu, případně délku uzavírky stanovit konkrétním časovým rozpětím (zejména v případě úplných uzavírek).

Základní pracovní dobu lze volit pouze na úsecích kategorie C, i zde se však doporučuje celodenní práce.

### 3.15 Využití telematických zařízení

#### 3.15.1 Stálá telematická zařízení

Pro zvýšení informovanosti účastníků provozu na dálnici se v projektu zohlední využití telematických zařízení, která jsou před pracovním místem již zřízena. Jedná se zejména o informační portály s proměnnými dopravními značkami a zařízeními pro provozní informace.

- Využití informačních portálů se navrhuje v souladu s příručkou „Zobrazování zpráv na informačních portálech na D a R ve správě ŘSD“ (Příručka VMS – I. díl).

#### 3.15.2 Dočasná telematická zařízení

Pro zlepšení průjezdnosti některých uzavírek a zvýšení bezpečnosti provozu v pracovním místě i jeho přibližovacím úseku lze navrhnout také použití dočasných telematických zařízení, která se navrhuje jako součást projektu. Dočasná telematická zařízení mohou sloužit k zobrazování základních informací o provozu v oblasti pracovního místa (informační vozík), k varování před kolonou v přibližovacím úseku nebo k harmonizaci a řízení dopravního proudu v přibližovacím úseku (systém PDZ před uzavírkou), případně též k měření úsekové rychlosti (MÚR). Tato zařízení jsou zpravidla doplněna kamerovým systémem a systémem detektorů, které poskytují aktuální informace o dopravním proudu v oblasti pracovního místa a v jeho přibližovacích úsecích.

Dočasná telematická zařízení se dle níže uvedené tabulky zpravidla navrhuje pouze u dlouhodobých pracovních míst s délkou více než 500 m, v případě MÚR s délkou více než 2 km. Pro jednotlivé telematické prvky se doplňují do stavebního objektu SO 180 jednotlivé podobjekty.

**Tabulka 2: Užití dočasné telematiky v závislosti na době trvání DIO**

Kategorie úseku	Provizorní kamerový dohled	Informační vozík LED	BT detektor	PDZ před uzavírkou	MÚR
A	>4	>4	>4	>4 *	>9
B1	>4	>6	>4	>8 *	>9
B2	>4	>8	>4	>8 **	>12
C	>4	–	>4	–	>12

Uvedená hodnota znamená dobu uzavírky ucelené etapy DIO v týdnech.

\* Navrhuje se v případě rizika vzniku kolon – např. snížení počtu průběžných jízdních pruhů nebo uzavírka přídatného pruhu pro pomalá vozidla, nedostatečná kapacita připojení apod.

\*\* Navrhuje se při snížení počtu průběžných jízdních pruhů v daném směru jízdy.

#### 3.15.3 Provizorní kamerový dohled a BT detektory

Provizorní kamerový dohled a Bluetooth (BT) detektory se zpravidla navrhuje u všech pracovních míst s dobou trvání více než 4 týdny. Kamery se osazují na začátek pracovního místa s pohledem na obě strany a dále v atypických místech jako např. připojení MÚK nebo odpočívky do uzavírky apod.

Technická specifikace systému provizorního kamerového dohledu a BT detektorů je k dispozici na webu ŘSD v sekci [PPK a dopravní značení](#).

### 3.15.4 Informační vozíky LED

Informační vozíky LED mohou doplňovat stávající nebo chybějící informační portály a osazují se před uzavírkou z každého směru jízdy v případě, že požadované informace nelze zobrazit na vhodném informačním portálu. Navrhují se zpravidla u pracovních míst s dobou trvání více než 4 týdny na úsecích kategorie A, více než 6 týdnů na úsecích kategorie B1, a více než 8 týdnů na úsecích kategorie B2. Na úsecích kategorie C se informační vozíky LED zpravidla neosazují.

Vozíky se používají dle příručky VMS II. díl a musí odpovídat standardu PPK – VOZ.

### 3.15.5 Systém PDZ před uzavírkou

Systém PDZ před uzavírkou se zpravidla navrhuje na úsecích kategorie A u pracovních míst s dobou trvání delší než 4 týdny v případě identifikace rizika tvorby kolon (např. kapacitní připojení do uzavírky, problematické stoupání atp.). Výše uvedené platí obdobně i na úseku kategorie B1 s tím, že se to týká pracovních míst s dobou trvání delší než 8 týdnů. Na úseku B2 se systém PDZ před uzavírkou užívá jen v případě, že je snížen počet průběžných jízdních pruhů v daném směru jízdy, a to na dobu více než 8 týdnů.

Technická specifikace systému PDZ před uzavírkou je k dispozici na webu ŘSD v sekci [PPK a dopravní značení](#).

### 3.15.6 Měření úsekové rychlosti (MÚR)

MÚR se zpravidla osazuje u pracovních míst, které vyžadují uzavírku na dobu delší než 9 nebo 12 týdnů dle kategorie úseku.

MÚR se navrhuje zejména tam, kde je potřeba zajistit dodržování nejvyšší dovolené rychlosti při průjezdu vedle pracovního místa nebo při vedení dopravy na jednom jízdním pásu s režimem vedení dopravy 2+1, 2+2 apod., kde je po celou dobu uzavírky zachována v daném směru jízdy nejvyšší dovolená rychlost 80 km/hod.

Dále platí, že v tabulce výše uvedené doby pro osazení systému MÚR musí také splňovat podmínku, že se minimálně po dobu uvedenou v tabulce výše nemění rozsah uzavírky (typicky se jedná o zkrácení či prodloužení uzavírky, změna vedení dopravy nebo rychlostí).

Možnost osazení MÚR je nezbytné v rámci DSP/PDPS projednat s Policií ČR a příslušným správním úřadem, který bude projednávat případné přestupky. Tento požadavek je předepsán z důvodu toho, aby Policie a příslušné správní úřady se mohly personálně i technicky připravit na nárůst s tím spojené administrativy. Dále se osazení MÚR projedná s příslušným zástupcem úseku telematiky GR ŘSD.

Začátek a konec MÚR se navrhuje v blízkosti začátku a konci uzavírky. Zároveň musí být zajištěno stejné omezení nejvyšší dovolené rychlosti po celé délce měřeného úseku. Případný nesoulad je nutno neprodleně řešit buď úpravou nejvyšší dovolené rychlosti nebo změnou osazení začátku nebo konce MÚR.

Technická specifikace systému MÚR je k dispozici na webu ŘSD v sekci [PPK a dopravní značení](#).

## 3.16 Zřizování, změna a odstranění DIO

Zřizování, změna a odstranění DIO se zásadně provádějí v časech mimo období přepravních špiček, tj. v době, kdy lze předpokládat, že intenzita dopravy na jeden jízdní pruh nepřesáhne 1500 vozidel za hodinu. Při určení vhodné doby se postupuje v souladu s PS 8.



Na úsecích kategorie A se zpravidla jedná o noční hodiny nebo víkendové dny, pokud to intenzita dopravy umožňuje. Na úsecích kategorie C probíhá zřizování, změny a odstranění DIO zpravidla v denní době.

Doba zřizování, změny nebo odstranění DIO se plánuje úměrně k délce řešeného úseku a náročnosti jednotlivých fází. Celková délka doby fází vyžadujících snížení stávajícího počtu jízdních pruhů by u delších uzavírek neměla přesáhnout v součtu 54 hodin s tím, že běh této lhůty může být po dobu přepravních špiček přerušen za podmínky dočasného obnovení stávajícího počtu jízdních pruhů v daném směru jízdy. Doba se počítá pro každý směr jízdy zvlášť a práce, které nevyžadují snížení stávajícího počtu jízdních pruhů (např. práce na krajnici) se do této doby nepočítají.

## 4 Administrativní zajištění pracovních míst

### 4.1 Obecně k administrativnímu zajištění pracovních míst

Plánované pracovní místo podléhá v závislosti na jeho rozsahu stanovení přechodné úpravy provozu a případně též rozhodnutí příslušného správního úřadu.

Plánované práce vyžadující přechodnou úpravu provozu bez uzavírky je možno provádět na základě stanovení přechodné úpravy provozu ve smyslu § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. To vydá příslušný úřad, jímž je v případě dálnic Ministerstvo dopravy.

Plánované práce vyžadující uzavírku je možné provádět pouze na základě rozhodnutí o uzavírci podle § 24 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vydaného příslušným silničním správním úřadem. Jedním z podkladů je i stanovení přechodné úpravy provozu.

Zjednodušené schéma postupu administrativního zajištění pracovních míst je uvedeno v příloze č. 2 této směrnice.

### 4.2 Nouzové uzavření dálnice nebo její části

Bez předchozího rozhodnutí o uzavírci lze postupovat pouze výjimečně v případech stanovených v § 24 odst. 8 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích:

*„V případě nebezpečí z prodlení (živelní pohromy, dopravní nehody, zřícení nebo poškození objektů) musí příslušnou část pozemní komunikace neprodleně uzavřít a označit alespoň provizorním způsobem její vlastník nebo správce, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce.*

*V případě havárie inženýrské sítě nebo jiného vedení je povinen příslušnou část pozemní komunikace neprodleně uzavřít a alespoň provizorně označit vlastník této inženýrské sítě nebo tohoto vedení a věc neprodleně oznámit vlastníkově pozemní komunikace nebo správci, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce.*

*Vlastník pozemní komunikace nebo správce, je-li výkon správy pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce, oznámí uzavření a označení její části správnímu úřadu příslušnému ke stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích neprodleně poté, co uzavření a označení provedl nebo se o něm dozvěděl.“*

Vedoucí údržby je tedy oprávněn na dálnici samostatně umisťovat dopravní značení a zřizovat uzavírky bez předchozího rozhodnutí či stanovení pouze ve výše uvedených případech nebezpečí z prodlení. Jakékoliv další případy musí být řešeny standardním úředním postupem<sup>1</sup>.

Oznámení o nouzovém uzavření dálnice nebo její části zašle neprodleně e-mailem na adresu [uzavirky@mdcr.cz](mailto:uzavirky@mdcr.cz) a v kopii na [dio@rsd.cz](mailto:dio@rsd.cz) a [ndic@rsd.cz](mailto:ndic@rsd.cz) ten vedoucí příslušného útvaru ŘSD, jenž uzavření provedl, případně jím pověřená osoba. V případě havárie inženýrské sítě pak ten, komu bylo uzavření ohlášeno. Tím není dotčen postup podle SGR 12/2015 Hlášení mimořádných událostí a povinnost poslat hlášení na adresu [mimoradna.udalost@rsd.cz](mailto:mimoradna.udalost@rsd.cz).

Národní dopravní informační centrum následně zajistí zveřejnění informací o nastalé situaci prostřednictvím portálu dopravních informací.

Pro vyznačení nouzového uzavření dálnice nebo její části se používají vybraná typová schémata, která mohou být přizpůsobena místním podmínkám.

### 4.3 Zjednodušený postup pro opakované činnosti

Podle § 61 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, může být přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace pro vybrané nebo opakované činnosti spojené se správou, údržbou, měřením, opravami nebo výstavbou dálnice nebo k zajištění bezpečnosti provozu na dálnici stanovena obecnými schématy. Platnost obecného schématu musí být časově omezena, nejdéle však na dobu jednoho roku.

V návaznosti na uvedené ustanovení zákona jsou Ministerstvem dopravy pro účely výkonu opakovaných činností každoročně vydávána tzv. celoroční rozhodnutí a celoroční stanovení. Za podmínek v nich stanovených je možné provádět vybrané práce bez dalšího stanovení nebo rozhodnutí příslušného úřadu, případně je vydáno jen samostatné rozhodnutí při použití stanovených typových schémat.

Možnost jejich použití v jednotlivých případech je uvedena v příslušných kapitolách.

### 4.4 Přechodná úprava bez uzavírky

#### 4.4.1 Využití celoročního stanovení pro vybraná krátkodobá pracovní místa

V případě přechodné úpravy bez uzavírky, u níž lze využít celoroční stanovení, lze dopravní značení osadit bez dalšího samostatného stanovení MD.

Jedná-li se o plánovanou akci zajišťovanou vedoucím údržby, je za volbu termínu odpovědný vedoucí údržby, pokud jde o plánovanou akci zajišťovanou osobou odlišnou od vedoucího údržby, musí vedoucí údržby termín předem písemně (postačí e-mailem) odsouhlasit. Minimální požadavky na obsah souhlasu vedoucího údržby obsahuje formulář „Souhlas vedoucího údržby“, který je uveden v příloze č. 5 této směrnice.

Vedoucí údržby je následně povinen zanést akci s předstihem nejméně 16 hodin (zajišťuje-li akci sám) nebo 40 hodin (v případě akce zajišťované jinou osobou) do IS Dálnice.

---

<sup>1</sup> Netýká se pravomoci Policie ČR a jiných složek uzavřít dálnici a řídit provoz podle jiných předpisů.

#### 4.4.2 Vydání samostatného stanovení v ostatních případech

V případě přechodné úpravy bez uzavírky, u níž nelze využít celoroční stanovení, je nezbytné v předstihu zajistit stanovení přechodné úpravy provozu na dálnici. Pro tyto účely musí být zpracován projekt přechodného značení, který žadatel projedná s ODI a majetkovým správcem a následně požádá MD o stanovení přechodné úpravy provozu.

Žadatel o stanovení (nebo jím pověřená osoba) je následně povinen zajistit zanesení akce s předstihem nejméně 40 hodin do IS Dálnice.

V případě akcí zajišťovaných vedoucím údržby se při podání žádosti postupuje následovně:

- Vedoucí údržby připraví návrh žádosti o stanovení a včetně příloh jej zašle ODI na adresu [dio@rsd.cz](mailto:dio@rsd.cz). Návrh bude jako adresáta obsahovat „Ministerstvo dopravy, Odbor liniových staveb a silničního správního úřadu, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1“ a jako odpovědnou osobu zaměstnance společnosti/organizace zajišťující provedení dopravního značení.
- ODI návrh posoudí a zašle jej zpět s případnými úpravami k podpisu vedoucímu údržby.
- Vedoucí údržby podepsanou žádost zašle ODI na adresu [dio@rsd.cz](mailto:dio@rsd.cz). ODI zajistí projednání žádosti na MD.

#### 4.5 Uzavírky s využitím celoročního rozhodnutí

Postup projednání činností sloužících k označení pracovních míst vyžadujících uzavírku závisí především na skutečnosti, zda lze pro uskutečnění uzavírky využít celoroční rozhodnutí nebo nikoliv. V případě uzavírek, které jsou zřizovány na základě celoročního rozhodnutí, se již nevydává samostatné rozhodnutí o uzavírce a zřízení uzavírky probíhá v souladu s podmínkami celoročního rozhodnutí. Jedná se typově o krátkodobá pracovní místa s délkou trvání do 24 hodin, výjimečně až na 48 hodin. Při volbě termínů konání krátkodobých pracovních míst se postupuje co nejvíce v souladu se směrnici PS 8 a tyto termíny se volí přednostně v časech mimo špičku.

##### 4.5.1 Krátkodobé uzavírky zřizované vedoucím údržby

Pokud je plánovaná uzavírka zřizována vedoucím údržby, zvolí termín konání akce sám, a to v souladu s podmínkami celoročního rozhodnutí. Vyžaduje-li akce výjimku z celoročního rozhodnutí, vedoucí údržby ji projedná e-mailem s MD ([uzavirky@mdcr.cz](mailto:uzavirky@mdcr.cz)) a ODI ([dio@rsd.cz](mailto:dio@rsd.cz)). Vedoucí údržby je následně povinen akci zanést s předstihem nejméně 16 hodin do IS Dálnice.

##### 4.5.2 Krátkodobé uzavírky zřizované se souhlasem vedoucího údržby jinou osobou

Krátkodobé pracovní místo může zřídit na základě celoročního rozhodnutí se souhlasem vedoucího údržby také jiná osoba. Žadatel (tj. zhotovitel či investor akce nebo jím pověřená osoba) v takovém případě osloví vedoucího údržby s žádostí o využití celoročního stanovení a sdělí mu osobu odpovědnou za dopravní značení. Vedoucí údržby následně určí podmínky provedení pracovního místa (délka, etapizace atd.) a projedná s MD ([uzavirky@mdcr.cz](mailto:uzavirky@mdcr.cz)) a ODI ([dio@rsd.cz](mailto:dio@rsd.cz)) termín konání akce a související výjimku z celoročního rozhodnutí.

Po projednání výjimky určí vedoucí údržby na základě návrhu žadatele termíny konání uzavírek a odsouhlasí osobu zajišťující dopravní značení. Přitom je oprávněn odmítnout realizaci dopravního značení osobou, u níž má důvodné pochybnosti o tom, že řádně naplní technické a organizační požadavky na označení pracovního místa.

Žadatel následně ověří nejpozději dva dny před termínem konání akce písemně (e-mailem) možnost konání akce v plánovaný termín a požádá vedoucího údržby o písemný souhlas (e-mailem). Minimální požadavky na obsah souhlasu vedoucího údržby obsahuje formulář Souhlas vedoucího údržby, který je uveden v příloze č. 5 této směrnice.

Je-li souhlas vydán, vedoucí údržby zajistí nahlášení akce s předstihem nejméně 40 hodin do IS Dálnice.

Před vlastním zahájením akce žadatel ověří telefonicky u vedoucího údržby možnost zahájení akce. Pokud lze práce zahájit v termínu, žadatel označí pracovní místo a vedoucí údržby zkontroluje řádné provedení dopravního značení. Má-li akce více etap, oznámí žadatel nebo vedoucí údržby (dle jejich předchozí domluvy) změnu etapy telefonicky nebo e-mailem na NDIC. Obdobným způsobem se nahláší také ukončení akce.

V případě, že práce lze zahájit v daný den až s odkladem, vedoucí údržby projedná s žadatelem posun termínu zahájení a oznámí tuto skutečnost na NDIC. Následně se postupuje dle předchozího odstavce.

Pokud nelze z důvodu mimořádné události nebo kolize s jinou akcí práce v daný den zahájit, vedoucí údržby oznámí žadateli, ODI a NDIC nemožnost zahájení akce a následně proběhne znovu volba vhodného termínu a provedení akce.

## **4.6 Uzavírky se samostatným rozhodnutím a uzavírkové komise**

### **4.6.1 Postup před jednáním uzavírkové komise**

Pro účely řádného projednání a povolení uzavírky zajistí žadatel o povolení uzavírky projekt přechodné úpravy provozu a DIO. Projekt se zpracovává podle zásad uvedených v kapitole 3 této směrnice.

Kompletní projekt ve stupni RDS zašle zhotovitel již ve fázi konceptu elektronicky na MD ([uzavirky@mdcr.cz](mailto:uzavirky@mdcr.cz)), MV ([silnice@mvcz.cz](mailto:silnice@mvcz.cz)) a ODI ([dio@rsd.cz](mailto:dio@rsd.cz)) k vyjádření, a to nejméně dva pracovní dny před termínem jednání uzavírkové komise.

### **4.6.2 Jednání uzavírkové komise**

Za účelem posouzení a projednání návrhu uzavírky a k zajištění stanoviska majetkového správce dálnice k uzavírce se nejpozději 5 týdnů před zahájením prací svolává uzavírková komise. Svolavatelem uzavírkové komise je zpravidla zhotovitel nebo jím pověřená osoba, nedohodne-li se s příslušným majetkovým správcem dálnice, že komisi svolá majetkový správce.

Uzavírková komise se schází vždy, pokud jsou splněny alespoň dvě z následujících podmínek:

- jedná se o uzavírku na úseku zařazeném do kategorií A a B,
- dochází k převedení provozu na protisměrný jízdní pás,
- dochází k dlouhodobému snížení počtu nebo zúžení průběžných jízdních pruhů,
- zřízení uzavírky si vyžádá vyznačení objízdne trasy (úplná uzavírka, uzavírka větve atp.).

V ostatních případech se uzavírková komise schází, požádá-li o to MD, MV nebo ODI.

Jednání uzavírkové komise se uskutečňuje přednostně formou videokonference. Dálkový přístup k jednání pomocí videokonference (např. pomocí programu MS Teams) zajistí svolavatel komise, přičemž nezbytnou součástí videokonference je promítání elektronické verze projektu. Je-li to pro průběh jednání účelné, může se určitá skupina účastníků jednání sejít osobně za podmínky zajištění společného dálkového přístupu na jednání. Místo jednání s osobní účastí

zajišťuje zástupce ŘSD, za tímto účelem se svolavatel obrátí na příslušného majetkového správce dálnice, který zajistí vhodnou místnost.

Komise posuzuje návrh projektu po stránce věcné, administrativní, časové, technologické i dopravně inženýrské. Projekt musí být pro každou projednávanou etapu prací, která má být na uzavírkové komisi projednána a k níž má být zajištěno vyjádření.

Na jednání jsou svolavatelem uzavírkové komise přizváni:

- zástupce MD,
- zástupce MV,
- uzavírkový inspektor,
- zástupce investora (obvykle správce stavby),
- zástupce zhotovitele,
- zástupce osoby zajišťující dopravní značení,
- vedoucí údržby nebo jím pověřená osoba,
- zástupce Policie ČR (dálniční oddělení a krajský odbor služby dopravní policie),
- majetkový správce dálnice,
- zástupce tiskového oddělení ŘSD,
- zástupce úseku provozovatele elektronického mýta ŘSD.

Pokud si uzavírka vyžádá zřízení objízdné trasy, jsou přizváni:

- vlastník nebo správce pozemní komunikace, po níž má být vedena objíždka,
- zástupce obce, na jejímž zastavěném území má být vedena objíždka,
- zástupce Policie ČR (příslušný odbor služby dopravní policie KŘP).

Pokud si uzavírka vyžádá uzavření přilehlé dálniční odpočívky, je přizván také zástupce nebo zástupci provozoven dotčených uzavírkou dálnice.

Dle povahy věci mohou být přizvány i jiné osoby<sup>2</sup>.

#### **4.6.3 Postup po jednání uzavírkové komise**

Čistopis záznamu z jednání uzavírkové komise se zpravidla vyhotoví a odsouhlasí bezprostředně po jednání uzavírkové komise a zástupce ODI jej ověří svým podpisem. Následně svolavatel rozešle záznam ve formátu PDF všem osobám přizvaným k jednání.

Není-li čistopis záznamu vyhotoven a odsouhlasen přímo po jednání, zašle svolavatel nebo jím určená osoba koncept záznamu z jednání v elektronické podobě všem účastníkům jednání

---

<sup>2</sup> Např. v případě uzavírky na dálnicích D0 km 24–29, D6 km 0–8 a D7 km 0–8 bude přizván zástupce Letiště Praha, a. s., v případě uzavírky na dálnici D10 v km 38–54 bude přizván zástupce Škoda Auto, a. s., zástupce příslušného organizátora veřejné dopravy (např. ROPID) v případě ovlivnění tras linkové dopravy, v případě uzavírky na úseku s liniovým řízením dopravy bude přizván zástupce orgánu, který ovládá LŘD, v případě zahrnutí MÚR do projektu bude přizván zástupce úseku telematiky GR ŘSD a případně další.

k odsouhlasení a určí přiměřenou lhůtu k podání připomínek k obsahu záznamu (nejdéle jeden týden). Po zpracování připomínek rozešle svolavatel čistopis záznamu ve formátu PDF všem osobám přizvaným k jednání.

Součástí čistopisu záznamu z jednání uzavírkové komise je prezenční listina, která obsahuje alespoň název akce, datum a čas konání komise, místo konání komise, jména účastníků jednání, název organizace, kterou zastupují, a jejich kontaktní e-mail.

Není-li projekt přechodné úpravy provozu a DIO odsouhlasen na jednání uzavírkové komise, zpracuje zhotovitel na základě závěrů z uzavírkové komise a požadavků uvedených v záznamu z jednání čistopis projektu, který zašle elektronicky ODI ke kontrole zpracování připomínek. Na vyžádání jej zašle také zástupcům MD a MV.

Po souhlasu ODI zašle zhotovitel projekt spolu s žádostí o stanovení přechodné úpravy provozu Ministerstvu dopravy. Žádost o stanovení a žádost o povolení uzavírky musí být odeslána nejpozději 4 týdny před plánovaným datem zahájení uzavírky.

Nezbytnou podmínkou k zahájení prací je předchozí souhlas majetkového správce dálnice se zřízením uzavírky. Tento souhlas může být buď uveden v záznamu z jednání komise anebo samostatně v písemné formě.

#### **4.6.4 Postup pro případ, že se uzavírková komise nekoná**

V případech, kdy se nekoná uzavírková komise, projedná žadatel koncept projektu DIO s ODI. ODI následně poskytne vyjádření k projektu DIO majetkovému správci, který žadateli vydá písemné vyjádření majetkového správce k uzavírce. Žádost o povolení uzavírky a žádost o stanovení přechodné úpravy musí být odeslána nejpozději 4 týdny před plánovaným datem zahájení uzavírky.

## **5 Zřízení, průběh, kontrola a ukončení pracovního místa**

### **5.1 Zřizování, změna a rušení pracovního místa**

Vedení dopravy v oblasti pracovního místa má být pro účastníky provozu snadno a jednoznačně rozeznatelné a pochopitelné. Dopravní značky, světelné signály a dopravní zařízení související s pracovním místem se umísťují bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. S přihlédnutím na konkrétní pracovní místo je možné v době nízkých intenzit provozu osadit dopravní značení s tím, že platnost bude dočasně zrušena zakrytím, otočením nebo jiným vhodným způsobem tak, aby značky, světelné signály a dopravní zařízení nebyly viditelné z žádného jízdního směru.

Při umísťování jednotlivých značek, světelných signálů a dopravních zařízení se postupuje ve směru pohybu dopravního proudu. Při rušení pracovního místa lze dopravní značky odstraňovat ve směru pohybu dopravního proudu, a to až poté, kdy jsou všechny jízdní pruhy v tomto směru volně průjezdné. S pracemi, pro něž je pracovní místo zřizováno, smí být započato teprve tehdy, až jsou instalovány všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení. Značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být po celou dobu prací udržovány ve funkčním stavu a v čistotě a umístěny dle vydaných povolení příslušným správním úřadem.

Před zřizováním pracovního místa musí pracovníci zhotovitele absolvovat školení BOZP u útvaru bezpečnostního ředitele ŘSD. Při pohybu pracovníků na dálnici, montáži a demontáži přechodného značení (včetně montáže / demontáže svodidel) budou dodržovány veškeré předpisy a požadavky ŘSD týkající se této oblasti (např. provozní směrnice, standardy PPK, R-plány). Pracovníci na komunikaci mimo vyznačené pracovní místo jsou při práci povinni mít na sobě výstražný oděv odpovídající požadavkům nejméně třídy 2 ČSN EN ISO 20 471.

Všechny předpisy a doporučení ŘSD pro práci na komunikaci za provozu jsou k dispozici na webu ŘSD v sekci [PPK a dopravní značení](#).

Dopravní nehody při zřizování, změně nebo rušení pracovních míst, při nichž došlo k ohrožení nebo zranění pracovníků nebo poškození jejich vozidel a mechanismů, se musí hlásit na adresu [michal.prasil@rsd.cz](mailto:michal.prasil@rsd.cz) na vzorovém formuláři. Ten je včetně návodu k vyplnění a seznamu nezbytných příloh dostupný na výše uvedené webové adrese.

## 5.2 Kontrola a sledování krátkodobého pracovního místa

Prvotní kontrolu a sledování pracovního místa bezprostředně po jeho zřízení provádí v rámci běžné činnosti vedoucí údržby nebo jím pověřená osoba. Namátkové kontroly provádí také ODI.

## 5.3 Přerušení plánovaného krátkodobého pracovního místa

Vedoucí údržby (nebo jím pověřená osoba) sleduje u krátkodobých pracovních míst tvorbu kongescí. Dojde-li ke vzniku kongesce v délce větší než cca 3 km, vedoucí údržby rozhodne (případně po dohodě s Policií ČR) o přerušení prací, je-li to technologicky možné a nebrání-li tomu důvody v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V případě přerušení se musí přechodné dopravní značení upravit tak, aby byl obnoven původní počet jízdních pruhů před zřízením pracovního místa.

## 5.4 Postup před zahájením prací u dlouhodobého pracovního místa

Po vydání stanovení přechodné úpravy provozu (nejpozději však poslední pracovní den před zahájením prací) je zhotovitel povinen pro potřeby kontroly pracovního místa a archivace zaslat schválený projekt přechodné úpravy provozu a DIO ve stupni RDS se zapracovanými úpravami dle stanovení MD alespoň v elektronické podobě ve formátu PDF (e-mailem, u dokumentací nad 5 MB přes veřejné datové úložiště) na adresu ODI ([dio@rsd.cz](mailto:dio@rsd.cz)) a vedoucímu údržby.

Zhotovitel je oprávněn zahájit práce v souladu s podmínkami uvedenými ve stanovení přechodné úpravy provozu, resp. v rozhodnutí o povolení uzavírky. Je-li to uvedeno v rozhodnutí, musí dát k vlastnímu zahájení prací na zřízení přechodné úpravy provozu a DIO souhlas vedoucí údržby a příslušný útvar Policie ČR, který na daný úsek dohlíží. Souhlas musí být získán takovým způsobem, aby jej bylo možné doložit (např. e-mailem nebo dodatečným písemným potvrzením o telefonickém souhlasu).

Za počátek zřizování přechodné úpravy provozu a DIO se považuje první nasazení mobilních prostředků a zařízení na dálnici, pokud není v rozhodnutí uvedeno jinak. Za ukončení zřizování přechodné úpravy provozu a DIO se rozumí poslední zásah na dálnici v rámci nově zřizovaného režimu vedení dopravy. Součástí této fáze jsou také případné práce na otevření přejezdů SDP určených pro převedení dopravy na protisměrný jízdní pás.



## 5.5 Kontrola a sledování dlouhodobého pracovního místa

Zřízení dlouhodobého pracovního místa probíhá podle projektu RDS a v souladu s vydaným stanovením přechodné úpravy provozu a rozhodnutím o povolení uzavírky.

Osoba odpovědná dle stanovení nebo rozhodnutí o povolení uzavírky za přechodné dopravní značení je povinna provádět kontrolu dopravního značení, a to v těchto časech:

- každý kalendářní den mezi 06:00 a 11:00 hod (během ranní špičky),
- každý kalendářní den mezi 17:00 a 22:00 hod (po ukončení prací a odjetí večerní špičky),
- mimořádně v případě dopravní nehody, bouřky, silného větru nebo jiných nepříznivých povětrnostních podmínek.

Kontrola se musí zdokumentovat tak, aby bylo její provedení prokazatelné (např. záznamem z GPS vozidla, datovanou fotografií atp.). Na vyžádání ODI poskytne odpovědná osoba dokumentaci kontroly. Zjištěné závady na přechodném značení mající vliv na bezpečnost a plynulost provozu musí být odstraněny neprodleně, nejpozději do 4 hodin od zjištění. Pokud není možno závadu do uvedené doby odstranit, musí to osoba odpovědná za stav přechodného značení oznámit příslušnému oddělení PČR, které rozhodne o dalším postupu. Výčet závad, které nebyly neprodleně odstraněny, musí být uveden v dokumentaci kontroly.

## 5.6 Technická prohlídka přechodného značení a DIO

V případě podezření na nedostatky přechodného značení a DIO může být zástupcem MD, MV nebo ODI vyžádáno svolání technické prohlídky. Cílem technické prohlídky je zkontrolovat, zda je dlouhodobé pracovní místo v souladu s projektem, rozhodnutím o povolení uzavírky a stanovením přechodné úpravy provozu.

Technické prohlídky se účastní zhotovitel, osoba odpovědná za přechodné dopravní značení a vedoucí údržby nebo jím pověřená osoba. K prohlídce bude přizván také zástupce Policie ČR, uzavírkový inspektor a příslušný správce stavby nebo stavební dozor. O technické prohlídce je sepsán zhotovitelem protokol, který rozešle všem zúčastněným a ODI ([dio@rsd.cz](mailto:dio@rsd.cz)). Vzor protokolu tvoří přílohu č. 9 této směrnice.

## 5.7 Změny rozsahu a ukončení pracovního místa

Fáze přestavby dopravně inženýrského opatření v rámci změny etap a fáze odstranění dopravně inženýrského opatření probíhá neprodleně po ukončení prací v pracovním místě, a to v souladu s podmínkami uvedenými ve stanovení přechodné úpravy provozu, resp. v rozhodnutí o povolení uzavírky.

Za okamžik zahájení fáze přestavby nebo odstranění dopravně inženýrského opatření se považuje první zásah do dopravního prostoru dálnice pomocí mobilních prostředků a zařízení. Okamžikem ukončení fáze přestavby nebo odstranění dopravně inženýrského opatření se rozumí poslední zásah do dopravního prostoru v rámci nově zřizovaného režimu vedení dopravy. Součástí této fáze jsou také případné práce na otevření nebo uzavření přejezdů SDP sloužících pro převedení dopravy do protisměrného jízdního pásu.

K vlastnímu zahájení prací na přestavbě nebo odstranění dopravně inženýrského opatření je nezbytné získat souhlas vedoucího údržby a příslušného útvaru Policie ČR, který na daný úsek dohlíží, je-li tak stanoveno v příslušném rozhodnutí o povolení uzavírky.



Ustanovení o technické prohlídce se uplatní také u fáze přestavby dopravně inženýrského opatření a přiměřeně také u fáze odstranění dopravně inženýrského opatření, kde musí být ověřeno řádné odstranění přechodného svislého a zejména vodorovného dopravního značení.

## 6 Plán oprav

Majetkový správce dálnice zpracovává plán oprav dálnice jemu svěřených úseků pro kalendářní rok vždy v lednu příslušného roku. Zpracovaný plán zašle majetkový správce do konce ledna ODI. Aktualizace plánu oprav probíhá následně ke konci každého měsíce.

Plán oprav je tvořen tabulkou pro příslušný rok, v níž se uvede identifikace akce (číslo dálnice, staničení, druh opravy, popř. další označení), předpokládaný termín realizace akce (začátek a konec ve formátu měsíc/rok) a aktuální stav přípravy nebo realizace (např. probíhá zpracování DSP, probíhá soutěž na zhotovitele, probíhá 1. etapa atd.). U akcí ve fázi realizace se uvede i jejich zhotovitel.

Plán oprav dále zahrnuje v samostatné tabulce také seznam předpokládaných akcí, které majetkový správce dálnice plánuje provést v následujících pěti letech. U těchto akcí se uvede jejich identifikace a předpokládaný rok realizace. U akcí plánovaných v následujících dvou letech se doplní také předpokládaný objem potřebných finančních prostředků.

Na základě zaslaných podkladů od majetkových správců dálnice ODI zpracovává souhrnnou tabulku plánu oprav dálnic za celé ŘSD, kterou každý měsíc předkládá řediteli provozního úseku generálního ředitelství ŘSD.

Vybrané informace z plánu oprav se zveřejňují na webových stránkách ŘSD.

## 7 Platnost a závaznost

Tato směrnice platí od 1. července 2021.

Směrnice je závazná pro všechny organizační složky ŘSD a všechny fyzické a právnické osoby, které se podílejí na přípravě, výstavbě, správě, opravách, rekonstrukcích, modernizacích a údržbě dálnic včetně jejich součástí a příslušenství.

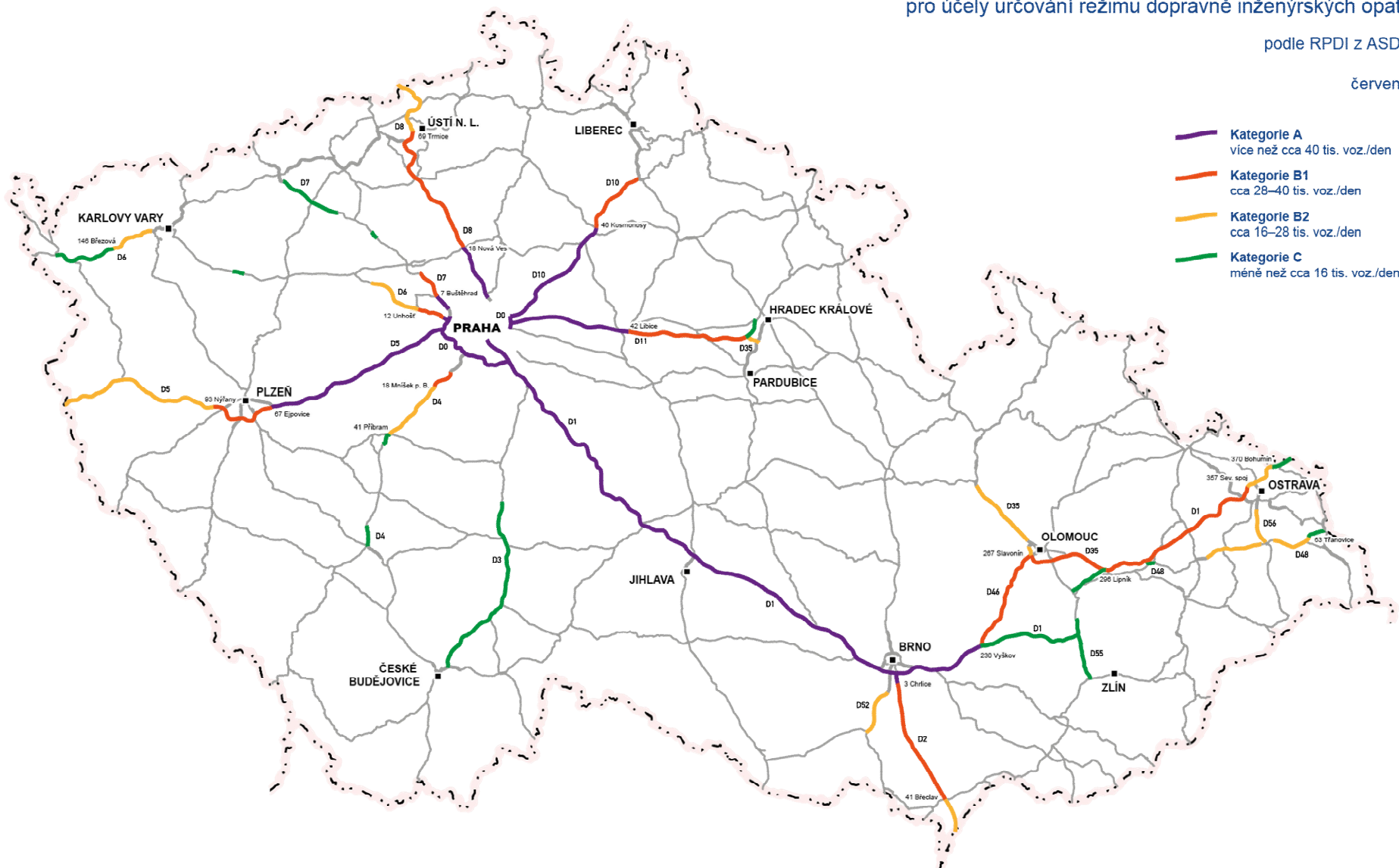
Od požadavků této směrnice se lze se souhlasem ODI odchýlit jen v případě akcí, jejichž příprava byla zahájena před nabytím platnosti této směrnice.

# Kategorizace dálničních úseků dle intenzit dopravy

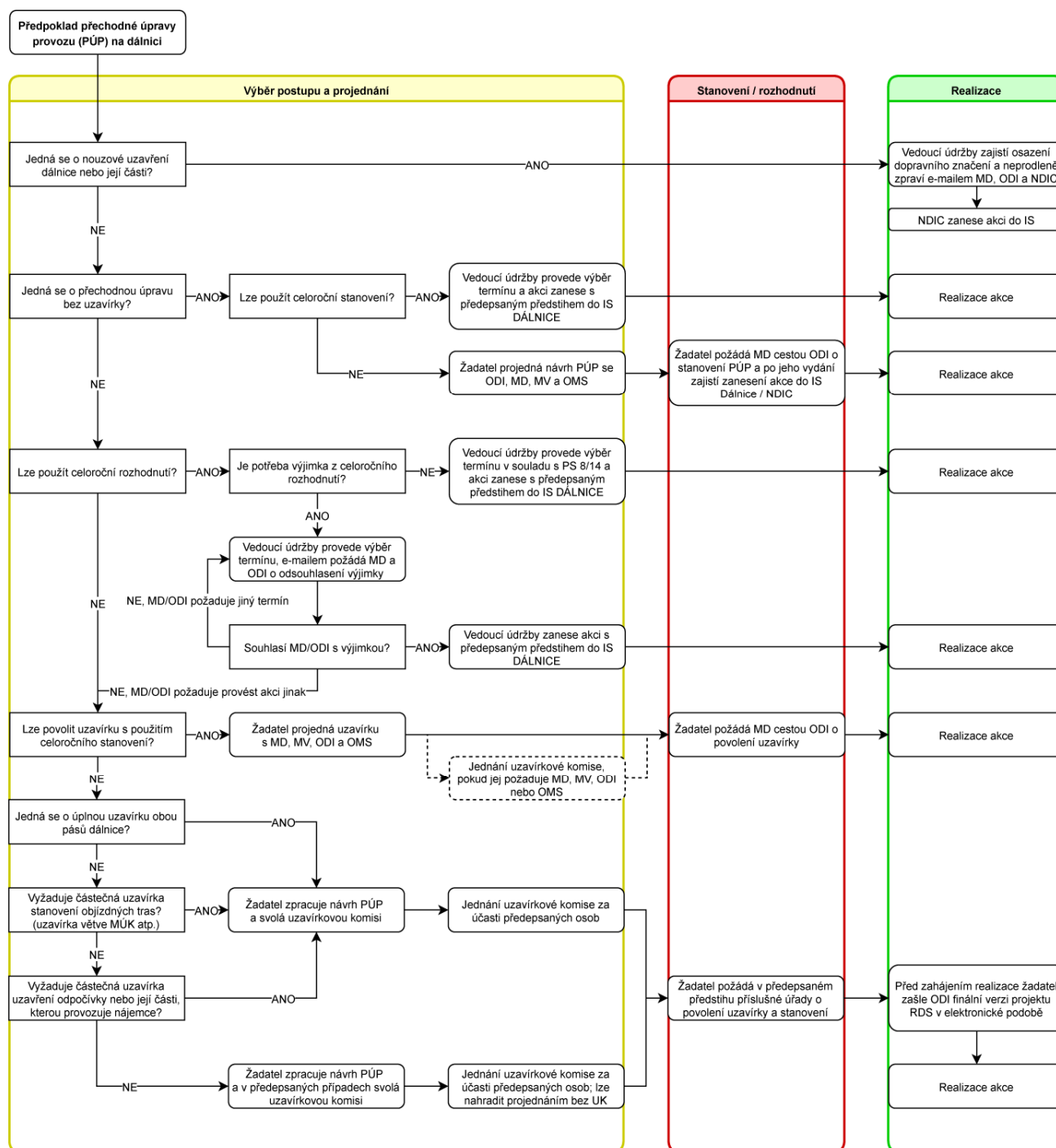
pro účely určování režimu dopravně inženýrských opatření

podle RPD1 z ASD 2019

červen 2020



## Příloha č. 2: Zjednodušené schéma postupu administrativního zajištění prac. míst



### Použité zkratky:

<b>MD</b>	Ministerstvo dopravy
<b>MV</b>	Ministerstvo vnitra
<b>NDIC</b>	Národní dopravní informační centrum
<b>ODI</b>	odbor dopravního inženýrství GŘ ŘSD
<b>OMS</b>	příslušné oddělení majetkové správy ŘSD
<b>PS</b>	provozní směrnice
<b>PÚP</b>	přechodná úprava provozu
<b>RDS</b>	realizační dokumentace stavby

### Kontaktní e-maily:

<b>MD</b>	<a href="mailto:uzavirky@mcdcr.cz">uzavirky@mcdcr.cz</a>
<b>ODI</b>	<a href="mailto:dio@rsd.cz">dio@rsd.cz</a>
<b>NDIC</b>	<a href="mailto:ndic@rsd.cz">ndic@rsd.cz</a>

### Příloha č. 3: Příklady režimů vedení dopravy a uspořádání jízdních pruhů

#### Uzavírky bez převedení dopravy na protisměrný pás

režim vedení dopravy	uspořádání jízdních pruhů (zleva dle staničení)	popis vedení jízdních pruhů
2/2	2/2	provoz ve 2 pruzích vlevo a ve 2 pruzích vpravo
2/1	2/1 1/2	provoz ve 2 pruzích vlevo a v 1 pruhu vpravo provoz v 1 pruhu vlevo a ve 2 pruzích vpravo
1/1	1/1	provoz v 1 pruhu vpravo i vlevo

#### Uzavírky s převedením dopravy na protisměrný pás

režim vedení dopravy	uspořádání jízdních pruhů (zleva dle staničení)	popis vedení jízdních pruhů
2+2	2+2/0 0/2+2	provoz ve 4 pruzích na levém pásu provoz ve 4 pruzích na pravém pásu
2+1/1	2+1/1 1/1+2	provoz ve 3 pruzích vlevo a v 1 pruhu vpravo provoz v 1 pruhu vlevo a ve 3 pruzích vpravo
2+1p 2+1v	2+1/0 1+2/0 0/2+1 0/1+2	provoz ve 3 pruzích na levém pásu, 2 pruhy směr vlevo provoz ve 3 pruzích na levém pásu, 2 pruhy směr vpravo provoz ve 3 pruzích na pravém pásu, 2 pruhy směr vlevo provoz ve 3 pruzích na pravém pásu, 2 pruhy směr vpravo
2+1	2+1/0 0/1+2	provoz ve 3 pruzích na levém pásu, 2 pruhy směr vlevo provoz ve 3 pruzích na pravém pásu, 2 pruhy směr vpravo
1+2	1+2/0 0/2+1	provoz ve 3 pruzích na levém pásu, 2 pruhy směr vpravo provoz ve 3 pruzích na pravém pásu, 2 pruhy směr vlevo
1+1	1+1/0 0/1+1	provoz ve 2 pruzích na levém pásu provoz ve 2 pruzích na pravém pásu

- znak „+“ v druhém sloupci označuje protisměrné pruhy na jednom pásu
- znak „/“ označuje střední dělicí pás

**Příloha č. 4: Vzor oznámení o přenesení výkonu vybraných činností vedoucího údržby**

**Oznámení o přenesení výkonu vybraných činností vedoucího údržby**

Jméno a příjmení vedoucího údržby: .....

Funkce: .....

Telefon a e-mail: .....

Podpis a datum .....

Jméno a příjmení pověřené osoby: .....

Funkce: .....

Telefon a e-mail: .....

Podpis a datum .....

Doba přenesení výkonu od .....

(den/měsíc/rok) do .....

Označení dálničních úseků, .....

jichž se přenesení výkonu dotýká .....

(číslo dálnice a staničení): .....

Rozsah přenesených činností (nehodící se škrtněte):

☐ zveřejňování informací v IS Dálnice ANO / NE

☐ vydávání souhlasu vedoucího údržby ANO / NE

☐ jiná činnost (stručně popište slovy): .....

.....

.....

.....

Poznámka:

Zadáváním informací do IS Dálnice může být pověřena pouze osoba, která je na tuto činnost proškolená a má do systému přístup!

**Příloha č. 5: Vzor souhlasu vedoucího údržby**

**Souhlas vedoucího údržby s omezením provozu / uzavírkou**

Označení akce: .....

Číslo dálnice a staničení: .....

Termín konání akce: .....

Použité typové schéma: .....

Název žadatele: .....

Adresa: .....

Jméno a příjmení odpovědné osoby: .....

Telefon a e-mail: .....

Intenzita dopravy na úseku dle CSD: .....

Byl proveden odhad kolon dle PS 8? ANO / NE

Pokud ano, s jakým výsledkem? .....

**SOUHLASÍM / NESOUHLASÍM s realizací akce**

Datum a čas: .....

Jméno a příjmení vedoucího údržby: .....

Funkce: .....

Telefon: .....

## Příloha č. 6: Vzor oznámení o uzavření části dálnice

V ... dne ...

Naše zn.: ...

Vyřizuje: ...

Tel.: ...

E-mail: ...

### Ministerstvo dopravy ČR

Odbor liniových staveb a silničního  
správního úřadu

nábř. L. Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

### Oznámení o uzavření části dálnice

Vážení,

[popis události].

V souladu s § 24 odst. 8 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, uzavřelo [název příslušného útvaru ŘSD] z důvodu ohrožení provozu vlivem poškozených součástí dálnice část dálnice [číslo] v km [staničení], v rozsahu [popis rozsahu uzavření – úplná / částečná uzavírka, uzavřená krajnice atd.].

Z důvodu zajištění bylo v místě osazeno následující dopravní značení:

- [výčet značek, např.: 2× B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ – v km 23,150 vpravo; popř. odkaz na příslušné typové schéma a jeho lokalizaci pomocí staničení]

[popis dalších opatření v daném místě: např.: V úseku poškození svodidel v km 23,600 – 23,720 je uzavřena krajnice pomocí směrovacích desek Z4 (příčná uzávěra bez světel), v prostoru před mostem jsou osazena železobetonová svodidla]

Výše uvedené značení bude na tomto místě osazeno do doby opravy poškozených součástí dálnice. Provedení opravy se předpokládá během cca [časový odhad trvání nouzového uzavření ve dnech či měsících], tj. do [orientační termín uvedení do stavu umožňujícího bezpečný provoz].

S pozdravem

[titul jméno příjmení]

vedoucí [název příslušného útvaru]

### Přílohy:

[výčet příloh / nejsou]

## Příloha č. 7: Vzor žádosti o stanovení

V ... dne ...

Naše zn.: ...

Vyřizuje: ...

Tel.: ...

E-mail: ...

### Ministerstvo dopravy ČR

Odbor liniových staveb a silničního  
správního úřadu

nábř. L. Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

### Žádost o stanovení přechodné úpravy provozu na dálnici

Vážení,

v souladu s ustanovením § 77 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu,  
Vás žádáme o stanovení přechodné úpravy provozu na dálnici [číslo].

*[popis umísťovaného či rušeného značení, jeho umístění, technické provedení, kvalita a  
odůvodnění]*

Termín: *[datum od (osazení značení) do (odstranění značení) ve dnech popř. i hodinách;  
v případě, že bude vydáno související rozhodnutí o uzavírcce, uvést „dle rozhodnutí  
o uzavírcce“]*

Odpovědná osoba: *[jméno a příjmení, e-mail, mobilní telefon, název společnosti/podnikatele]*

S pozdravem

*[titul jméno příjmení]*

vedoucí *[název příslušného útvaru]*

Přílohy:

*[výčet příloh / nejsou]*



## Příloha č. 8: Vzor žádosti o povolení uzavírky

V ... dne ...

Naše zn.: ...

Vyřizuje: ...

Tel.: ...

E-mail: ...

### Ministerstvo dopravy ČR

Odbor liniových staveb a silničního  
správního úřadu

nábř. L. Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

### Žádost o povolení uzavírky

Vážený,

v souladu s ustanovením § 24 odst. 9 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,  
Vás žádáme o povolení uzavírky na dálnici [číslo].

[přesné určení uzavírky podle staničení v km a m]

[doba trvání uzavírky]

[důvod uzavírky]

[u stavebních prací jejich rozsah, způsob provádění a označení toho, kdo má tyto práce  
provádět]

[návrh trasy objížd'ky s odkazem na grafickou přílohu]

[jméno a příjmení pracovníka odpovědného za organizování a zabezpečení akce, jeho  
adresa a mobilní telefon]

[pokud je požadovaná doba trvání uzavírky a objížd'ky delší než tři dny a týká-li se  
stavebních prací, musí být v textu nebo v příloze uveden harmonogram prací obsahující  
množství a časový průběh jednotlivých druhů prací]

[do přílohy souhlas dotčeného dopravního úřadu, pokud si uzavírka vyžádá dočasné  
přemístění zastávek linkové osobní dopravy]

S pozdravem

[titul jméno příjmení]

vedoucí [název příslušného útvaru]

### Přílohy:

[výčet příloh / nejsou]

## Příloha č. 9: Vzor protokolu o technické prohlídce přechodného značení a DIO

### Protokol z technické prohlídky přechodného značení a DIO

Označení akce (název stavby): .....

Termín konání prohlídky: .....

Zhotovitel: .....

Osoba odpovědná za dopravní značení: .....

Telefon a e-mail: .....

Během prohlídky byly shledány závady: ANO / NE

Popis závad a způsob a termín jejich odstranění:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Za zhotovitele: Jméno a podpis .....

Za dopravní značení: Jméno a podpis .....

Vedoucí údržby: Jméno a podpis .....

Policie ČR: Jméno a podpis .....

Uzavírkový inspektor: Jméno a podpis .....