

PŘEDÁVACÍ PROTOKOL – VZOR

Ředitelství silnic a dálnic ČR,

se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 – Nusle

IČO: 659 93 390

(dále jen „ŘSD“),

a

jméno/název: [doplň dodavatel]

se sídlem: [doplň dodavatel]

IČO: [doplň dodavatel]

(dále jen „Dodavatel“)

tímto potvrzují, že níže uvedeného dne, měsíce a roku:

1. Dodavatel odevzdal a ŘSD od něj převzalo následující Plnění:

druh Plnění: [bude doplněno]

množství / rozsah: [bude doplněno]

specifikace Plnění : [bude doplněno]

2. Společně s Plněním Dodavatel odevzdal a ŘSD od něj převzalo následující Dokumentaci vztahující se k Plnění: [bude doplněno]

3. ŘSD uvádí, že:

a) výše uvedené Plnění bylo převzato ŘSD bez zjevných vad.

b) výše uvedené Plnění bylo převzato ŘSD s následujícími zjevnými vadami: [bude doplněno]

4. Tento předávací protokol se podepisuje ve dvou vyhotoveních s tím, že jeden stejnopis je určen pro ŘSD a jeden stejnopis je určen pro Dodavatele.

V Praze dne _____

V Praze dne _____

Ředitelství silnic a dálnic ČR

[bude doplněno]

[bude doplněno]

[název dodavatele]

[jméno zástupce dodavatele]

2. Práva a povinnosti Smluvních stran a ostatní skutečnosti výslovně neupravené v této Dílčí smlouvě se řídí Rámcovou dohodou, případně zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.
3. Dodavatel se zavazuje na základě této Dílčí smlouvy dodat ŘSD následující Plnění:
druh Plnění (dle přílohy č. 1 a 2 Rámcové dohody): [bude doplněno]
množství / rozsah Plnění: [bude doplněno]
4. ŘSD se zavazuje na základě této Dílčí smlouvy zaplatit Dodavateli Cenu Plnění stanovenou dle přílohy č. 1 této Dílčí smlouvy obsahující jednotkové ceny jednotlivých položek dodávaného Plnění, přičemž jednotková cena každé položky dodávaného Plnění bude vynásobena množstvím skutečně odebraného množství dané položky Plnění.
5. Dodavatel se zavazuje dodat Plnění ŘSD na následující místo: [bude doplněno]
6. Dodavatel se zavazuje dodat Plnění ŘSD nejpozději do [bude doplněno] kalendářních dnů ode dne uzavření této Dílčí smlouvy.
7. Pojmy (zkratky) použité v Dílčí smlouvě s velkými počátečními písmeny mají význam odpovídající jejich definicím v Rámcové dohodě.
8. Tato Dílčí smlouva se podepisuje ve čtyřech vyhotoveních s tím, že dva stejnopisy jsou určeny pro ŘSD a dva stejnopisy jsou určeny pro Dodavatele.
9. Nedílnou součástí této Dílčí smlouvy je její příloha č. 1 – Položkový rozpočet Plnění.

V Praze dne _____

V Praze dne _____

Ředitelství silnic a dálnic ČR

[bude doplněno]

[bude doplněno]

[název dodavatele]

[jméno zástupce dodavatele]

Příloha č. 6

ZÁZNAM DENNÍHO VÝKONU PRACÍ – VZOR

Číslo objednávky _____ / Reklamace objednávky č. _____

Datum _____

Dálnice D _____

Staničení od km _____ do km _____

Pás dálnice – Levý / Pravý

Jízdní pruh – pomalý / rychlý / přídatný / odbočovací / připojovací

Objem prací: _____ m²

Činnost:

Sanace hran a rohů CBK/ sanace výtluků v CBK/přetěšňování spárořezu CBK/ sanace trhlin v CBK/ sanace trhlin v AHV

Pracovní doba od _____ h do _____ h

Teplota a klimatické podmínky

Oblačnost _____

Teplota _____

Vlhkost _____

Vítr _____

Firma

Zodpovědná osoba

Převzal (ŘSD ČR)

Požadavky na DIO

- 1) Vozíky dle technické specifikace v zadávací dokumentaci
- 2) Budou použita schémata dle platné příručky
- 3) Jednotlivé uzavírky budou řešeny v souladu s Provozní směrnici 11/17 (plánování a provádění pracovních míst na dálnicích – příloha č. 7.1a)

PROVOZNÍ SMĚRNICE 11/17

Plánování a provádění pracovních míst na dálnicích

Shrnutí:

Metodika pro plánování, administrativní zajištění a principy provádění krátkodobých a dlouhodobých pracovních míst na dálnicích. Definiuje 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	8
3.1	Projekt přechodného dopravního značení a DIO	8
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	13
3.11	Stavební stav dálnice	13
3.12	Zohlednění zimní údržby	13
3.13	Úplné uzavírky a plánování objízdnych tras	13
3.14	Pracovní doba staveniště	14
3.15	Využití telematických zařízení	15
4	Administrativní zajištění pracovních míst	16
4.1	Obecně k administrativnímu zajištění pracovních míst	16
4.2	Nouzové uzavření dálnice nebo její části	16
4.3	Zjednodušený postup pro opakované činnosti	17
4.4	Přechodná úprava bez uzavírky	17
4.5	Uzavírky na celoroční rozhodnutí	18
4.6	Uzavírky na samostatné rozhodnutí a uzavírkové komise	19
5	Zřízení, průběh, kontrola a ukončení pracovního místa	21
5.1	Kontrola a sledování krátkodobých pracovních míst	21
5.2	Přerušení plánovaného krátkodobého pracovního místa	21
5.3	Postup před zahájením prací u dlouhodobého pracovního místa	21
5.4	Kontrola a sledování dlouhodobých pracovních míst	21
5.5	Technická prohlídka přechodného značení a DIO	22
5.6	Změny rozsahu a ukončení pracovního místa	22
6	Plán oprav	23
7	Platnost a závaznost	24

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, samostatné oddělení dopravního inženýrství 12 800, Praha
Mgr. Ján Skovajsa, tel. 241 084 292, jan.skovajsa@rsd.cz

Schválil: Ing. Pavol Pecha, ředitel provozního úseku GŘ ŘSD ČR

Aktualizace jsou vydávány průběžně dle potřeby a jsou umístěny na webových stránkách ŘSD na adrese www.rsd.cz v sekci Technické předpisy. 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 značení.

Tato příručka je závazná pro pracovní místa na dálnicích. Pro silnice pro motorová vozidla a jiné směrově rozdělené 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 dálnici 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, 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 jízdnic pruhů.

Délka oblasti pracovního místa je vzdálenost mezi začátkem a koncem pomocného jízdnicího 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 jízdnicí 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.

Uzavírka je částečné nebo úplné uzavření provozu na jednom či více jízdních pruzích nebo jízdních pásech, tj. zúžení šířky jízdního pruhu vyžadující omezení šířky vozidel, snížení počtu jízdních pruhů, uzavření jednoho jízdního pásu nebo uzavření obou pásů (celé dálnice).

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

Uzavírka je zpravidla vymezena délkou oblasti pracovního místa, případně středy 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 minut, při které se nezřizuje objízdná trasa.

Přechodná úprava bez uzavírky je taková přechodná úprava provozu na dálnici, která nevyžaduje uzavírku. Jedná se zejména o pracovní místa nacházející se mimo jízdní pruhy.

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 intenzity silničního provozu 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 GR 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. Ve vybraných případech může být toto rozhodnutí vydáno i pro jinou osobu než ŘSD.

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 objížďná 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, jinak odpovídá za činnosti jemu určené touto směrnicí v plném rozsahu. Vzor oznámení tvoří přílohu č. 4 této směrnice.

SODI je zkratka pro samostatné oddělení dopravního inženýrství provozního úseku generálního ředitelství ŘSD, které je zodpovědné 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 SODI 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 jízdnic pruhů a k začátku či změně vedení pomocných jízdnic 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 jízdnic pruhů. Snížení počtu jízdnic 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 tomto stupni již musí být navržena celková etapizace celé akce a režim vedení dopravy v každé etapě. Fáze zřizování, změny a ukončení dlouhodobých etap musí být alespoň slovně popsána 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 PS 1/17.

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 jízdnic pruh,

- 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:

2+2	vedení dopravy ve dvou jízdních pruzích v každém směru jízdy v jednom jízdním pásu
2+1+1	vedení dopravy ve dvou jízdních pruzích v každém směru jízdy s převedením jednoho pruhu na protisměrný jízdní pás
2+1sp	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)
2+1	vedení dopravy ve dvou jízdních pruzích v jednom směru jízdy a v jednom jízdním pruhu v druhém směru jízdy na jednom jízdním pásu bez přehazování
1+1	vedení dopravy v jednom jízdním pruhu pro oba směry jízdy na jednom jízdním pásu

Příklady dalšího členění režimů vedení dopravy a uspořádání jízdních pruhů jsou uvedeny v příloze č. 3 této směrnice.

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 vyššími 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 špičku, tj. v době, kdy lze předpokládat, že intenzita dopravy na jeden jízdní pruh 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 s PS 8/14.

V odůvodněných případech lze při provádění prací v režimu 2+1+1 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 rizika velmi dlouhých kolon lze také předem naplánovat přerušení pokládky obrusné vrstvy po dobu dopravní špičky dočasnou úpravou na režim 2+1+1 s tím, že po opadnutí špičky mohou práce na pokládce obrusné vrstvy pokračovat v režimu 2+1. Pro dokončovací práce po pokládce obrusné vrstvy (vodorovné značení, práce na okrajích vozovky) se opět využije předchozí režim 2+1+1.

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

3.5.2 Úseky kategorie B

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.

V ostatních případech se s ohledem na časy dopravní špičky volí režim 2+1sp (v případě silné víkendové špičky, je to však nevhodné u pracovních míst delších než 6 km) nebo 2+1 (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 také nezbytné úpravy na těchto trasách.

Snížení počtu jízdních pruhů v obou směrech jízdy na dobu delší než pět dní je přípustné pouze v odůvodněných případech v úsecích s roční průměrnou intenzitou dopravy do cca 28 tis. vozidel za den (kategorie B2 v příloze č. 1).

Krátkodobé práce a fáze zřizování, změny nebo odstranění přechodné úpravy provozu probíhají přednostně v časech mimo špičku (v souladu s PS 8/14).

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+1 s vystřídáním preferovaného směru v polovině úseku pro umožnění předjíždění v obou směrech jízdy (ve směru jízdy na začátku úseku 1 pruh, na konci úseku 2 pruhy). 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 křižovatkou 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). 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 dočasné nebo trvalé stavební úpravy v místě připojení, která vyznačení alespoň zkráceného provizorního připojovacího pruhu umožní.

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 nebo si to vyžadují místní podmínky (umístění křižovatky, odpočívky nebo jiného významného objektu), zřídí se nový přejezd SDP. Ten může být zřízen buď jako dočasný (nevyžaduje stavební povolení) nebo trvalý (je součástí DSP a stavebně se povoluje).

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. Výjimečně pro opatření s krátkou dobou trvání (v řádu jednotek dnů) nemusí být dočasná svodidla použita.

U úseků zahrnutých do ostatních kategorií se dočasná svodidla pro oddělení protisměrných jízdních pruhů navrhuje pouze 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 pouze v odůvodněných případech, a to zpravidla na úsecích kategorie A u etap

s velmi dlouhou dobou trvání, u z hlediska délky krátkých pracovních míst vyžadujících zvýšenou ochranu nebo jako ochrana začátku pracovního místa za příčnou uzávěrou.

- Technické parametry a další pravidla pro jejich použití určuje Provozní směrnice 10/17.

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, 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, 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 záchytných systémů.

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 již 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 nebo 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 případně 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.

Demolice nadjezdu s úplnou uzavírkou dálnice se navrhuje na co nejkratší dobu v termínech s nejnižší intenzitou dopravy (zpravidla v noci o víkendu), přičemž doba úplné uzavírky nepřesáhne 14 hodin a doba na přípravné a dokončovací práce vyžadující snížení počtu průběžných jízdních pruhů nepřesáhne 2×6 hodin (6 hodin před a 6 hodin po úplné uzavírce), tj. celkem 26 hodin.

3.13.2 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 příští křižovatce v případě uzavřeného nájezdu nebo otočením na následující křižovatce a výjezdem na druhé 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 (uzavřený výjezd) nebo v její nasávací oblasti (uzavřený nájezd).

3.14 Pracovní doba stavenišť

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 soumraku), noční (práce v noci v souladu s Provozní směrnici 9/14) 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 stavu dopravy 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). 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.

Na úsecích kategorie A se v případě dlouhodobých pracovních míst navrhuje detekční a kamerové prvky, které může doplňovat informační vozík, a to zejména tam, kde není k dispozici vhodný informační portál. V případě pracovních míst, kde lze s ohledem na místní podmínky očekávat při navrhovaném režimu vedení dopravy vznik kongesce (významné stoupání, velmi dlouhé pracovní místo, rizikové připojení křižovatky atd.), mohou být tyto prvky doplněny o systém PDZ před uzavírkou.

Na úsecích kategorie B se dočasná telematická zařízení navrhuje pouze v odůvodněných případech u dlouhodobých pracovních míst, a to zejména tam, kde dochází ke snižování počtu průběžných jízdních pruhů a lze očekávat vznik kongescí. V takovém případě se navrhnou detekční a kamerové prvky a systém PDZ před uzavírkou.

Na úsecích kategorie C se dočasná telematická zařízení zpravidla nenavrhují.

- Použití informačních vozíků se navrhuje v souladu s příručkou „Zobrazování zpráv na informačních vozících na D a R ve správě ŘSD“ (Příručka VMS – II. díl).

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 uzavírce 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 uzavírce 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 vlastníkovvi 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 postupem¹.

Oznámení o nouzovém uzavření dálnice nebo její části zašle neprodleně e-mailem na adresu uzavirky@mdcr.cz a v kopii na dio@rsd.cz a 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.

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

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

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 schémata. 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.

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 se SODI 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 SODI na adresu dio@rsd.cz. Návrh bude jako adresáta obsahovat „Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1“ a jako odpovědnou osobu zaměstnance společnosti/organizace zajišťující provedení dopravního značení.
- SODI návrh posoudí a zašle jej zpět s případnými úpravami k podpisu vedoucímu údržby.

- Vedoucí údržby podepsanou žádost naskenuje a zašle SODI na adresu dio@rsd.cz. SODI zajistí projednání žádosti na MD.

4.5 Uzavírky na celoroční 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 s PS 8/14 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) a SODI (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) a SODI (dio@rsd.cz) termín konání akce a související výjimku z celoročního rozhodnutí.

Po projednání výjimky určí vedoucí údržby na základě návrhu žadatele termíny konání uzavírky 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 nejpозději 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 nahlásí akci 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 nahlašuje 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, SODI a NDIC nemožnost zahájení akce a následně proběhne znovu volba vhodného termínu a provedení akce.

4.6 Uzavírky na samostatné rozhodnutí 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@mcdcr.cz), MV (silnice@mvcv.cz) a SODI (dio@rsd.cz) k vyjádření, a to bez ohledu na skutečnost, zda se bude v dané věci konat uzavírková komise. V případě, že se jednání komise uskuteční, musí být tento podklad rozeslán 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 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 je splněna alespoň jedna z následujících podmínek:

- jedná se o uzavírku na úseku zařazeném do kategorie A,
- dochází k převedení provozu na protisměrný jízdní pás,
- dochází k dlouhodobému snížení počtu průběžných jízdních pruhů,
- zřízení uzavírky si vyžádá vyznačení objízdné trasy.

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

Uzavírková komise se zpravidla schází v Praze pro oblast Čechy a pro modernizaci dálnice D1, a v Brně pro oblast Morava (s výjimkou modernizace dálnice D1). Místo konání 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 odbor služby dopravní policie KŘP)
- zástupce tiskového oddělení ŘSD,
- zástupce úseku provozovatele elektronického myta ŘSD.

Pokud si uzavírka vyžádá zřízení objízdné trasy, jsou přizváni:

- vlastník nebo správce pozemní komunikace, po níž je vedena objížďka,
- zástupce obce, v jejímž zastavěném území má být vedena objížďka,
- 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.

Není-li čistopis záznamu z jednání uzavírkové komise vyhotoven a odsouhlasen přímo na jednání, zašle svolavatel nebo jím určená osoba koncept záznamu z jednání v elektronické podobě všem účastníkům jednání 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, jejich kontaktní e-mail a telefon a jejich podpis.

4.6.3 Postup po jednání uzavírkové komise

Je-li to s ohledem na okolnosti možné a účelné, předá bezprostředně po jednání uzavírkové komise zhotovitel nebo jím pověřená osoba žádost o povolení uzavírky dálnice (včetně všech příloh) v termínech dohodnutých na jednání uzavírkové komise do rukou přítomného zástupce Ministerstva dopravy, který její převzetí písemně potvrdí. Tímto okamžikem je řízení o povolení uzavírky zahájeno a tato skutečnost přítomným osobám oznámena, o čemž je zástupcem Ministerstva dopravy vyhotoven písemný protokol.

Oprávněný zástupce ŘSD (a případně i jiný účastník řízení o povolení uzavírky) potvrdí do protokolu, že se seznámil s žádostí o povolení uzavírky a sdělí své vyjádření k podkladům pro vydání rozhodnutí nebo se případně může na místě vzdát práva na vyjádření se k podkladům pro vydání rozhodnutí. Není-li žádost o povolení uzavírky podána tímto způsobem, podává se až spolu se žádostí o stanovení přechodné úpravy provozu.

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 alespoň elektronicky SODI ke kontrole zpracování připomínek. Na vyžádání jej zašle také zástupcům MD a MV.

Po souhlasu SODI zašle zhotovitel projekt spolu s žádostí o stanovení přechodné úpravy provozu Ministerstvu dopravy. Žádost musí být odeslána nejpozději 20 dní 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.

5 Zřízení, průběh, kontrola a ukončení pracovního místa

5.1 Kontrola a sledování krátkodobých pracovních míst

Soulad krátkodobých pracovních míst s požadavky této směrnice kontroluje vedoucí údržby nebo jím pověřená osoba. Namátkové kontroly provádí také SODI.

5.2 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.

5.3 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 online úschovnu) na adresu SODI (dio@rsd.cz) a vedoucím údržby. SODI může určit, u kterých akcí je zhotovitel povinen dodat před zahájením prací projekt v papírové podobě, komu a v kolika paré.

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.

5.4 Kontrola a sledování dlouhodobých pracovních míst

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 10:00 hod (během ranní špičky),
- každý kalendářní den mezi 17:00 a 21:00 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 SODI 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.

5.5 Technická prohlídka přechodného značení a DIO

Technická prohlídka zřízeného nebo změněného přechodného značení a DIO probíhá zpravidla neprodleně po zřízení pracovního místa. 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 SODI (dio@rsd.cz). Vzor protokolu tvoří přílohu č. 9 této směrnice.

5.6 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 SODI. 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 SODI zpracovává souhrnnou tabulku plánu oprav dálnic za celé ŘSD, kterou každý měsíc předkládá řediteli provozního úseku generálního ředitelství ŘSD.

Základní informace z plánu oprav se zveřejňují na webu ŘSD.

7 Platnost a závaznost

Tato směrnice platí od 1. června 2017.

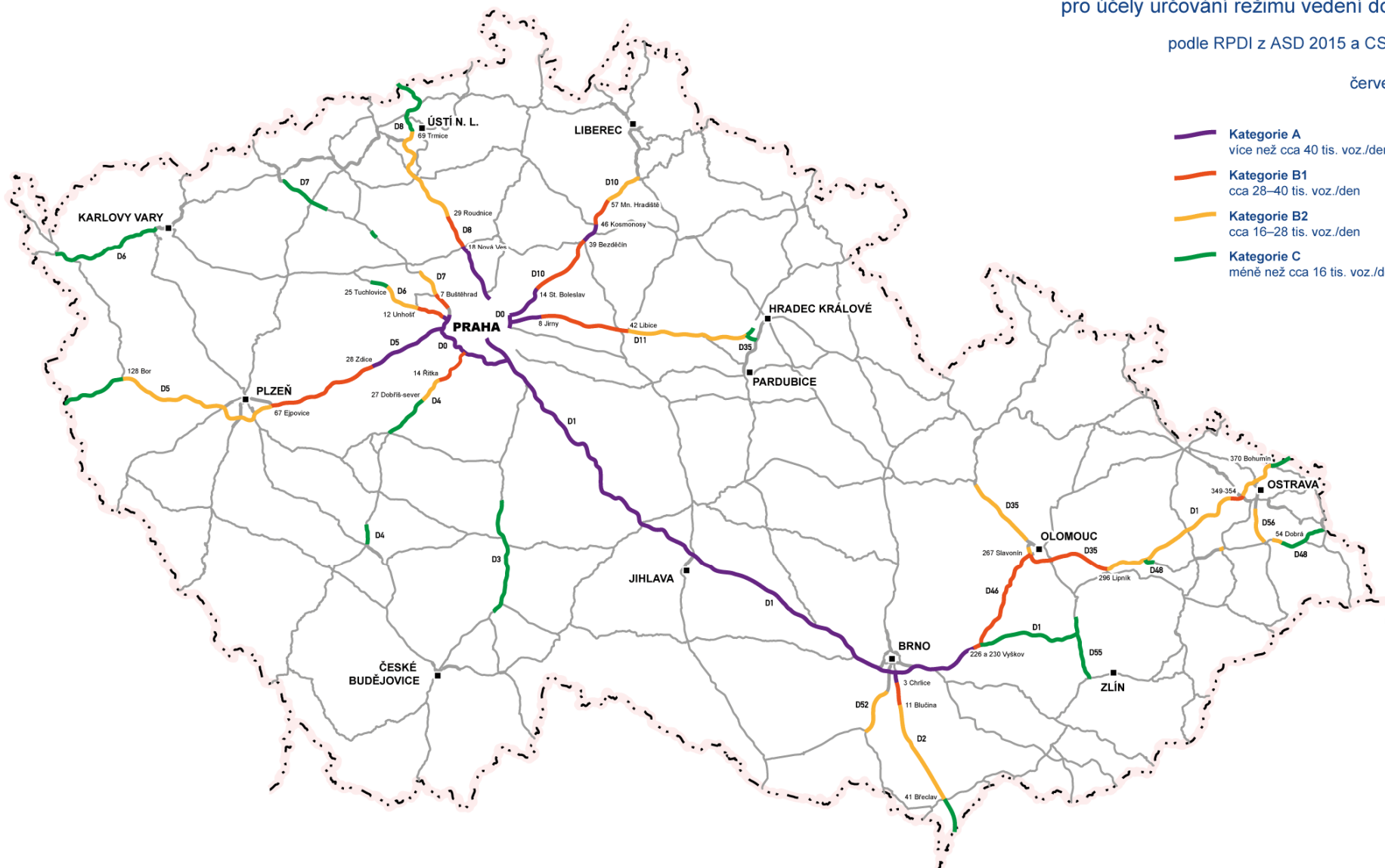
Směrnice je závazná pro všechny organizační složky ŘSD a všechny fyzické a právnické osoby, které se podílejí na přípravě, výstavbě, správě, opravách, rekonstrukcích, modernizacích a údržbě dálnic včetně jejich součástí a příslušenství.

Kategorizace dálničních úseků dle intenzit dopravy

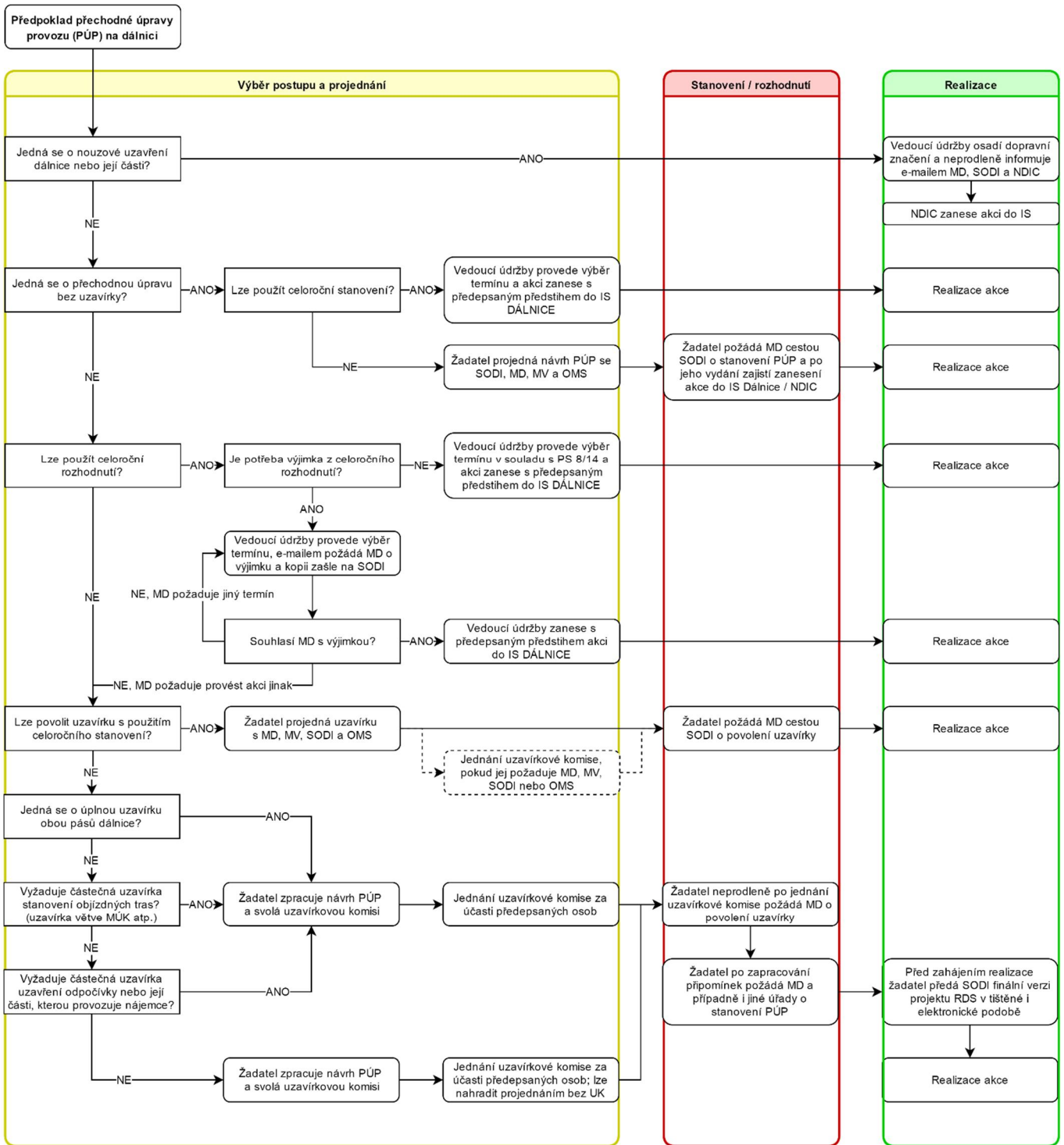
pro účely určování režimu vedení dopravy

podle RPD1 z ASD 2015 a CSD 2016

červen 2017



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



Použité zkratky:

- MD** Ministerstvo dopravy
- MV** Ministerstvo vnitra
- NDIC** Národní dopravní informační centrum
- SODI** samostatné oddělení dopravního inženýrství GŘ ŘSD
- OMS** příslušné oddělení majetkové správy ŘSD
- PS** provozní směrnice
- PÚP** přechodná úprava provozu
- RDS** realizační dokumentace stavby

Kontaktní e-maily:

- MD** uzavirky@mocr.cz
- SODI** dio@rsd.cz
- NDIC** ndic@rsd.cz

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+1sp 2+1	2+1/0 1+2/0 0/2+1 0/1+2	provoz ve 3 pruzích vlevo, 2 pruhy směr vlevo provoz ve 3 pruzích vlevo, 2 pruhy směr vpravo provoz ve 3 pruzích vpravo, 2 pruh směr vlevo provoz ve 3 pruzích vpravo, 2 pruh směr vpravo
1+1	1+1/0 0/1+1	provoz ve 2 pruzích na levém pásu provoz ve 2 pruzích na pravém pásu

- znaménko „+“ v druhém sloupci označuje protisměrné pruhy na jednom pásu
- znaménko „/“ 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 2016:

Byl proveden odhad kolon dle PS 8/14? 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 pozemních komunikací

nábř. L. Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

Věc: Oznámení o uzavření části dálnice

Vážený,

[*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 pozemních komunikací

nábř. L. Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

Věc: Žádost o stanovení přechodné úpravy provozu na dálnici

Vážený,

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 umístěvaného 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 uzavírce uvést „dle rozhodnutí o uzavírce“]

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 pozemních komunikací

nábř. L. Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

Věc: 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]

Zálivková hmota

Asfaltová, polymery modifikovaná, za horka aplikovaná zálivka v kompletně rozpustitelném obalu (žádný karton, plech) - bez odpadu – životní prostředí

Zkouška	Požadavek ČSN EN 14188-1 N2	Požadavek na hmotu
Bod měknutí (EN 1427)	Min 85	Min 85
Penetrace kuželem při 25C, v 0,1mm (13880-2)	40-100	60-90
Penetrace a resilience při 25C, v % (13880-3)	Max 60	25-60
Tepelná odolnost, změny při 70C a 168hod - penetrace kuželem - penetrace a resilience	40-100 max 60	60-90 25-60
Adheze a koheze přerušovaným protažením, 5hod při -20C (13880-13) - max.napětí v N/mm2	Max 0,75	0,50
Adheze a koheze po kontinuálním protahování a stlačování, 0,48N/mm2 (13880-10) - adheze - koheze	3 cykly při 0C <50mm ² , <3mm hloubka <20mm ² , <3mm hloubka	3 cykly při -20C <50mm ² , <3mm hloubka <20mm ² , <3mm hloubka

Technologický předpis.

Zhotovitel každého úseku předkládá Zadavateli ke schválení technologický předpis opravy (TePř), který musí obsahovat minimálně následující:

Vzor technologického předpisu pro opravu CBK (výměna desek)

Technologický předpis se musí řídit TKP 1 a TKP 6. Výměna desek může být řešena normálně tvrdnoucím betonem dle katalogového listu 14 TP 92 nebo rychle tvrdnoucím betonem dle KL 15.

1. Identifikační údaje dokumentu – titulní list:

- Pořadové číslo, Zhotovitel, Stavba, Stavební objekt, účinnost, zpracovatel, schvalující orgán Zhotovitele a Objednatele včetně jména, funkce, data a podpisu odpovědných osob

2. Obsah

3. Odpovědný personál zhotovitele a podzhotovitelů za provádění rozhodujících technologických procesů

4. Identifikační údaje investora

5. Vysvětlivky použitých termínů a zkratk a odkazy na použité předpisy:

- Alespoň TKP 1, TKP 6 a TP 92

6. Technické údaje o Stavbě:

- Ukazatele Stavby jako např. délkové či objemové charakteristiky, skladby a typy konstrukcí (výměry a objemy prací, rozměry a počty desek)

7. Používané stavební materiály a stavební směsi:

- Jejich identifikace, vlastnosti a průkazní zkoušky
- Popis materiálů použitých k úpravě podkladu a při pokládce

8. Popis technologie provádění stavebních prací včetně dopravy materiálů a směsí, výkonových charakteristik výrobních center a stanovení klimatických omezení včetně způsobu ošetřování hotových konstrukcí:

- Doprava betonu – teploty, časy
- Úprava podkladu – jeho druh a požadavky před pokládkou
- Pokládka a hutnění betonu
- Úprava povrchu
- Ošetřování
- Úprava pracovních spár
- Opatření při betonáži za extrémních klimatických podmínek
- Měření teplot v CBK

- Ochrana krytu v průběhu provádění prací
- Těsnění spár
- Obnova VDZ
- Zohlednit vedení stavebního deníku v rámci postupu prací i v návaznosti na KZP

9. Používané stavební mechanizmy

10. Kontrolu a zkoušení – KZP v členění na zkoušky průkazní, kontrolní stavebních materiálů a směsí a hotových konstrukcí a případně přijímací zkoušky:

- Kontrolní a zkušební plán nebo odkaz na něj, je-li samostatným dokumentem
- Odběr vzorků, uvedení rozsahu a četnosti kontrolních zkoušek při výrobě a pokládce, údaj o zajištění nezávislé kontroly

11. Zásady BOZP a příp. PO

12. Zajištění ochrany životního prostředí

13. Tabulka seznámení pracovníků s dokumentem

14. Seznam příloh

15. Přílohy:

- Certifikát o způsobilosti zhotovitele; veškeré doklady k použitým materiálům a směsím

SCHÉMA PODÉLNÉ SPÁRY

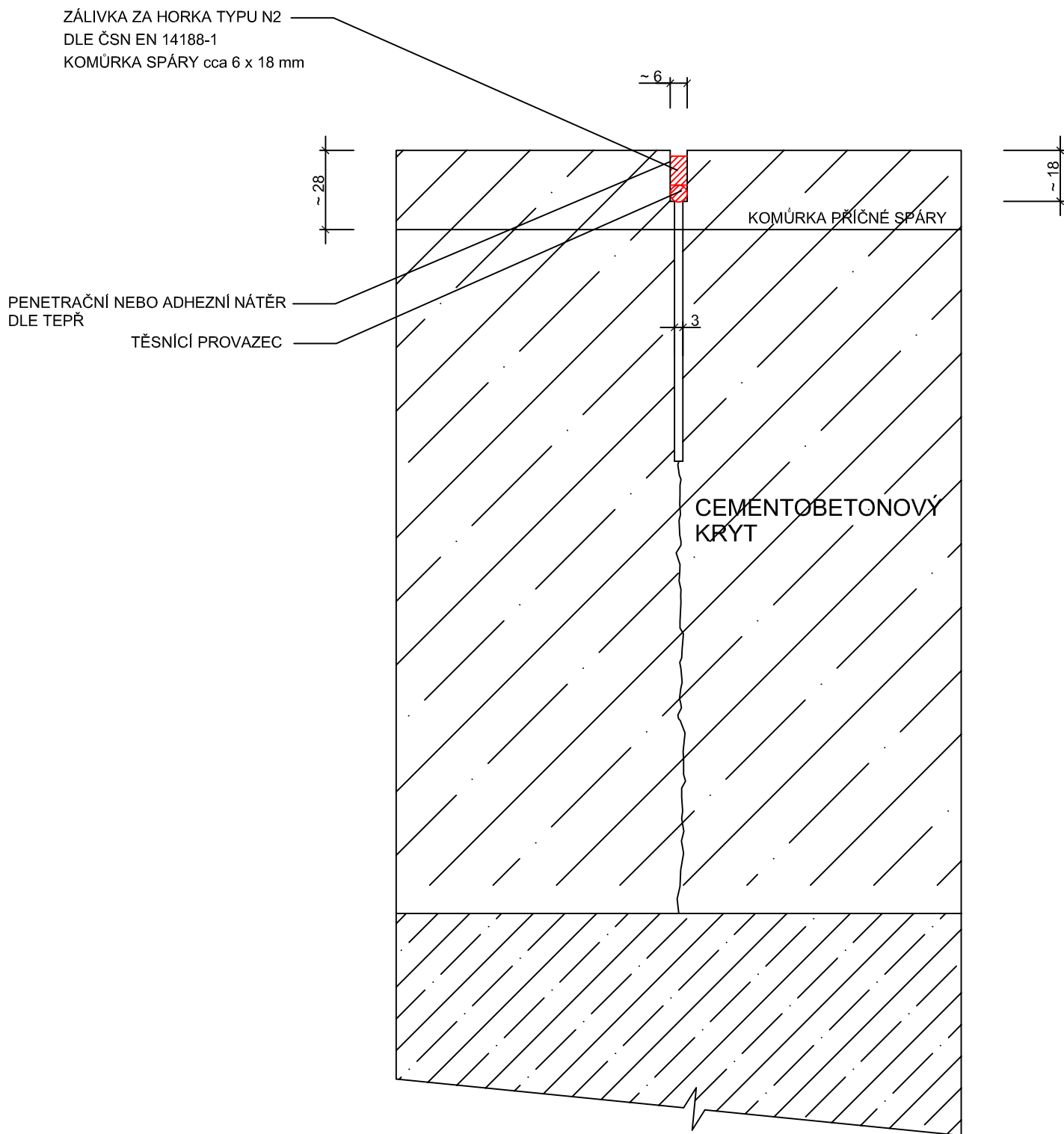


SCHÉMA PŘÍČNÉ SPÁRY

ZÁLIVKA ZA HORKA TYPU N2
DLE ČSN EN 14188-1
KOMŮRKA SPÁRY cca 8 x 28 mm

PENETRAČNÍ NEBO ADHEZNÍ NÁTĚR
DLE TEPŘ

TĚSNÍCÍ PROVAZEC

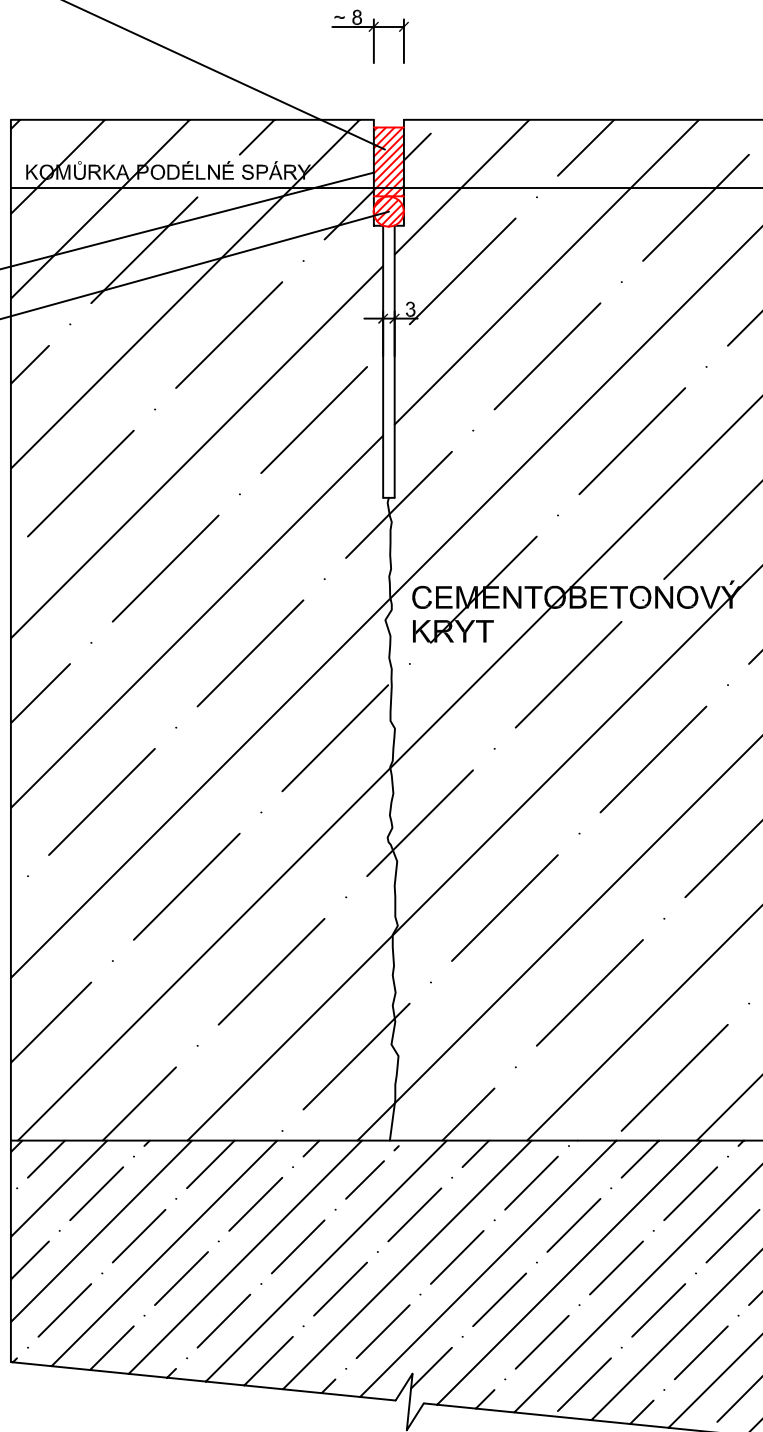


SCHÉMA STYKU BETON / ASFALT

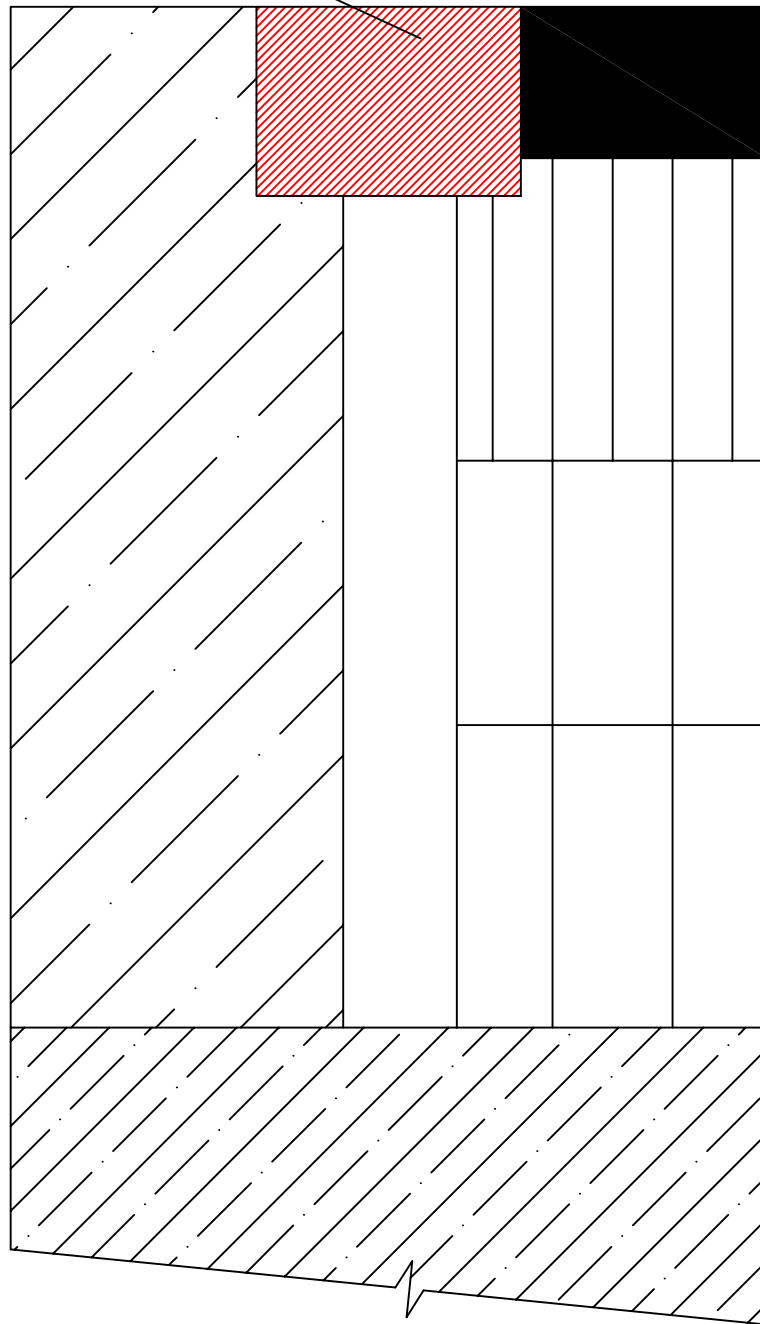
MATERIÁL PRO EMZ
DLE TP 80
PRACOVNÍ SPÁRA cca 70 x 50 mm

~ 70

~ 50

CEMENTOBETONOVÝ
KRYT

ASFALTOVÝ
KRYT



V [bude doplněno] dne: [bude doplněno]

Naše zn.: [bude doplněno]

Číslo Rámcové dohody: [bude doplněno číslo Symbasis]

Číslo Písemné výzvy v rámci Rámcové smlouvy: [bude doplněno]

Vyřizuje: [bude doplněn referent zakázky]

Věc: Písemná výzva číslo [bude doplněno číslo výzvy] k podání nabídky na plnění Dílčí veřejné zakázky v rámci Rámcové dohody „Opravy CBK na dálnicích 2018 – 2021, část [bude doplněno“, ev. č. [bude doplněno evidenční číslo Rámcové dohody]

V souladu s ustanovením § 135 odst. 1, zákona. č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění (dále jen „zákon“) a s uzavřenou Rámcovou dohodou „Opravy CBK na dálnicích 2018 - 2021“, ev. č. [bude doplněno evidenční číslo Rámcové dohody] (dále jen „Rámcová dohoda“) Vás tímto Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4, IČ 659 93 390 (dále jen „zadavatel“) vyzývá k podání nabídky na plnění Dílčí veřejné zakázky v rámci Rámcové dohody s názvem „Opravy CBK na dálnicích 2018 – 2021, část ...“ (dále jen „Dílčí veřejná zakázka“).

Zadavatel tímto odkazuje na podmínky vymezené v Rámcové dohodě podává následující doplňující informace:

1. Vymezení a popis požadovaného plnění v rámci Dílčí veřejné zakázky, soupis prací

[bude doplněno]

Místo plnění: [bude doplněno]

Doba plnění: [bude doplněno]

Bližší podmínky plnění jsou obsaženy v závazném vzoru Prováděcí smlouvy na plnění Dílčí veřejné zakázky a jeho přílohách, který tvoří přílohu této výzvy.

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky činí [bude doplněno] Kč bez DPH.

Prohlídka místa plnění Dílčí veřejné zakázky se nekoná.

2. Identifikační údaje zadavatele a oprávněných osob

název: Ředitelství silnic a dálnic ČR
sídllo: Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4
tel: +420241084111
datová schránka: zjq4rhz
fax: +420 241 084 575
IČO: 659 93 390
DIČ: CZ65993390
osoba jednající jménem zadavatele: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
osoba oprávněná jednat ve věci této zakázky: bude doplněno

Kontaktní údaje pro dodatečné informace k zadávacím podmínkám:

Poštovní adresa: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 2023/12, 14000 Praha 4
E-mail: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Datová schránka: zjq4rhz
k rukám: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

3. Obsah nabídky, způsob podání nabídky

Obsah nabídky

- a) Krcí list nabídky, obsahující identifikaci uchazeče (každého člena sdružení uchazeče), identifikaci Rámcové dohody, číslo této písemné výzvy, identifikaci zadavatele.
- b) Podepsaný návrh Dílčí smlouvy na plnění Dílčí veřejné zakázky, včetně všech příloh
Uchazeč je povinen ve své nabídce předložit podepsaný návrh Prováděcí smlouvy na plnění Dílčí veřejné zakázky, včetně všech příloh (tj. včetně mj. řádně vyplněného soupisu prací), který bude odpovídat závaznému vzoru, který tvoří přílohu této výzvy. Uchazeč je oprávněn doplnit do vzoru Prováděcí smlouvy na plnění Dílčí veřejné zakázky pouze údaje, které jsou ve vzoru označeny symbolem [•] jako nedoplněné. Pokud nabídku podává více osob společně (sdružení), příslušným způsobem tuto skutečnost zohlední v úvodu (identifikace smluvních stran) a v závěru (podpisy smluvních stran) návrhu Prováděcí smlouvy.

Návrh Prováděcí smlouvy na plnění Dílčí veřejné zakázky předloží uchazeč jak v listinné podobě, a to ve 4 vyhotoveních včetně příloh, tak i v elektronické podobě na CD/DVD. Jednotlivé přílohy návrhu Prováděcí smlouvy na plnění Dílčí veřejné zakázky je uchazeč povinen zpracovat v členění, které je stanoveno ve vzoru, přičemž tyto přílohy musí plně respektovat veškeré podmínky této výzvy.
- c) Seznam subdodavatelů pro plnění Dílčí veřejné zakázky, věcný popis plnění každého subdodavatele a procentní vyjádření plnění každého subdodavatele k celkovému objemu Dílčí veřejné zakázky.

- d) CD/DVD obsahující elektronickou kopii celé nabídky. Tento nosič musí být označen identifikačními údaji uchazeče a názvem Rámcové smlouvy a Dílčí veřejné zakázky. Tento nosič bude do nabídky vložen odnímatelným způsobem, zároveň však bude zajištěn tak, aby bylo zabráněno neoprávněné manipulaci (tj. bude znemožněno jeho vynětí z nabídky bez poškození ochranných prvků).

Uchazeč podá nabídku v jednom vyhotovení (originále). Jednotlivé listy nabídky budou očíslovány vzestupnou číselnou řadou. Všechny listy nabídky musí být pevně spojeny.

Způsob podání nabídky

Uchazeč podá nabídku v listinné podobě v řádně uzavřené obálce označené nápisem

Rámcová dohoda
„Opravy CBK na dálnicích 2018 – 2021, část **bude
doplněno**“

Písemná výzva č. **[bude doplněno]**

Dílčí veřejná zakázka
„Opravy CBK km **bude doplněno**“
-
NEOTEVÍRAT

a na uzavření obálky opatřené razítkem, případně podpisem uchazeče. Obálka musí být viditelně označena též adresou, na kterou je možné případně zaslat oznámení o podání nabídky po uplynutí lhůty pro podávání nabídek. Nabídku je též možné zaslat doporučenou zásilkou. Nabídka musí být doručena nejpozději do konce lhůty pro podání nabídky. Podání nabídky elektronickými prostředky zadavatel nepřipouští.

4. Lhůta a místo pro podání nabídek, otevírání obálek s nabídkami

Lhůta a místo pro podání nabídek

Nabídky lze podat nejpozději do **[bude doplněno]**, **[bude doplněno]** hodin, na adresu **[bude doplněno]**.

Čas a místo otevírání obálek

Otevírání obálek s nabídkami se uskuteční dne **[bude doplněno]** v **[bude doplněno]** hod. na adrese **[bude doplněno]**.

Uchazeči, jejichž nabídky byly podány ve lhůtě pro podání nabídek, jsou oprávněni účastnit se otevírání obálek s nabídkami (max. 1 zástupce za každého uchazeče). Zadavatel požaduje, aby zástupce uchazeče přítomný na otevírání obálek prokázal svou totožnost a oprávnění jednat jménem/za uchazeče při otevírání obálek s nabídkami a aby svou účast stvrdil podpisem v listině přítomných uchazečů.

5. Údaje o hodnotících kritériích

Základním hodnotícím kritériem pro zadání této Dílčí veřejné zakázky je nejnižší nabídková cena. Předmětem hodnocení bude celková nabídková cena bez DPH uvedená v části **bude doplněno** soupisu prací, tvořícího přílohu návrhu Prováděcí smlouvy na plnění Dílčí veřejné zakázky.

Při stanovení nabídkových cen na plnění Dílčí veřejné zakázky jsou uchazeči povinni respektovat příslušná ustanovení Rámcové smlouvy.

6. Jazyk nabídky, cizí měna

Nabídka a veškerá korespondence a dokumenty vztahující se k nabídce, vyměňované mezi dodavatelem, resp. uchazečem, a zadavatelem budou psány v českém jazyce.

Doklady vydané v cizím jazyce musí být předloženy v původním originálním znění (či v úředně ověřené kopii) s úředně ověřeným překladem do českého jazyka.

Veškeré údaje o peněžních částkách v cizích měnách musí být přepočítány na koruny české, a to podle oficiálního kurzu vyhlášeného Českou národní bankou k prvnímu dni kalendářního měsíce, který předchází kalendářnímu měsíci, v němž je podávána nabídka (tj. např. pokud je nabídka podávána v listopadu, pak je rozhodující oficiální kurz vyhlášený Českou národní bankou k 1. říjnu daného roku).

7. Vázanost nabídkou

Lhůta, po kterou jsou uchazeči vázáni svými nabídkami, činí 60 kalendářních dnů od posledního dne lhůty pro podání nabídek.

8. Zrušení řízení na uzavření Dílčí veřejné zakázky

Zadavatel je v souladu s § 84 odst. 4 zákona oprávněn zrušit řízení na základě Rámcové smlouvy do doby uzavření Prováděcí smlouvy na plnění Dílčí veřejné zakázky.

9. Střet zájmů

V případě, že je některý z uchazečů ve střetu zájmů, není v rámci minutendru oprávněn nabídku podat. Zadavatel uchazeče upozorňuje, že v případě podání nabídky některým z uchazečů, který je ve střetu zájmů, nebude tato nabídka hodnocena a z hodnocení nabídek bude vyřazena.

Za střet zájmů se považuje:

- a. Vypracování zadávacích podmínek minitendru

podpis oprávněné osoby

[Příloha: Prováděcí smlouva na plnění Dílčí veřejné zakázky, včetně příloh
Případně další zadávací podmínky Dílčí veřejné zakázky]

KRYCÍ LIST NABÍDKY

[VZOR]

Sdružení [bude doplněno],

/

Společnost [bude doplněno],

se sídlem: [bude doplněno],

IČ: [bude doplněno],

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném [bude doplněno], oddíl [bude doplněno], vložka [bude doplněno],

[pozn.: identifikace uchazečů shora budou upraveny podle toho, zda nabídka je podávána samostatně či více subjekty ve sdružení a podle potřeby bude i namnožena text počtu společností/subjektů - členů sdružení]

jakožto uchazeč v zadávacím řízení na veřejnou zakázku na stavební práce/služby [bude doplněn název Dílčí veřejné zakázky a bude vybrán charakter zakázky], (dále jen „uchazeč“)

- identifikace Rámcové smlouvy, na základě níže tato nabídka na Dílčí veřejnou zakázku podávána: [bude doplněn název, evidenční č. a datum uzavření rámcové smlouvy]
- číslo písemné výzvy: [bude doplněno]
- identifikace zadavatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4
IČ: 659 93 390

V [bude doplněno] dne [bude doplněno]

[obchodní firma uchazeče,
podpis oprávněné osoby (osob)
s uvedením funkce]