

PROVOZNÍ SMĚRNICE 5/14

Přecházení směrově rozdělených komunikací při práci za provozu

Shrnutí:

Pravidla pro bezpečné přecházení vozovky při práci na dálnicích, rychlostních silnicích a ostatních směrově rozdělených silnicích I. třídy ve správě ŘSD ČR za provozu



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Obsah:

| | |
|--|---|
| 1. Úvod | 3 |
| 2. Projekt a plánování prací | 4 |
| 3. Přechodné značení | 5 |
| 4. Bezpečné přecházení | 5 |
| 5. Zdravotní požadavky na pracovníky | 7 |
| 6. Školení pracovníků | 7 |
| 7. Osobní ochranné pracovní prostředky (OOPP) | 7 |
| 8. Hlášení nehod, ohrožení pracovníků a pracovních úrazů | 8 |
| 9. Platnost a závaznost | 9 |

Zpracoval: ŘSD – provozní úsek GŘ, odbor správy dálnic 12 150, Praha
Michal Prášil, tel. 241 084 414, michal.prasil@rsd.cz

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

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

1. Úvod

Na směrově rozdělených komunikacích je vysoká průměrná rychlost dopravy. Většinou zde nejvyšší dovolená rychlost dosahuje hodnoty 130 km/h a je zde zakázán pohyb chodců. Také na směrově rozdělených silnicích I. třídy, i když nejsou rychlostními silnicemi, se chodci vyskytují jen zřídka. Řidiči na tomto typu komunikací tak nejsou na výskyt chodců příliš připraveni.

Stejně jako ostatní komunikace je i směrově dělené komunikace nutno opravovat, udržovat, prohlížet a měřit. Naprostá většina těchto prací probíhá za provozu. Buď se jedná o práce bez omezení provozu (např. běžné prohlídky) nebo s určitým omezením spočívajícím v uzavření zpevněné krajnice, jednoho či více jízdnic pruhů či dokonce celého jednoho jízdnicového pásu s převedením provozu do protisměru. Pracovní místa s nutným omezením provozu je třeba vyznačit přechodným dopravním značením.

Při práci bez omezení provozu, při zřizování, změnách, čištění či rušení přechodného značení i přímo při vlastní práci je často třeba přecházet vozovku, na níž je běžný silniční provoz. Samotná práce na komunikacích, i když probíhá v prostoru vyznačeném přechodným značením, je nebezpečná a hrozí zde především riziko zranění pracovníků vozidly uživatelů komunikace. O to nebezpečnější je však pohyb pracovníků mimo vyznačené pracovní místo.

Tato směrnice udává zásady a poskytuje rady pro zvýšení bezpečnosti v situacích, kdy pěší pracovníci přecházejí směrově dělené komunikace za provozu, tj. pohybují se mimo pracovní místo řádně vyznačené přechodným dopravním značením. V plném rozsahu se vztahuje se na všechny pracovní situace s výjimkou nouzových (dopravní nehody, živelné katastrofy...), kde platí přiměřeně.

Směrnice platí pro všechny zaměstnance ŘSD, zhotovitele, kteří mají pro práce spojené s opravou, údržbou, měřením nebo prohlídkami komunikací nebo pro označování pracovních míst smluvní vztah s ŘSD, jakož i pro všechny další pracovníky, kteří uvedené práce plánují, navrhnou a kontrolují. Platí i pro projektanty, cizí investory a správce, zhotovitele, kontrolní pracovníky a všechny další osoby, které se se souhlasem ŘSD pohybují na směrově rozdělených komunikacích v jeho správě.

Směrnice platí také pro pracovníky reklamních služeb při úpravách reklamních ploch na komunikacích a pro osádky asistenčních, servisních a odtahových vozidel, kteří při asistenci, servisu nebo odtahu porouchaných vozidel přecházejí vozovku za provozu.

Směrnice je určena pro každodenní praxi techniků a dělníků plánujících a provádějících prohlídku komunikace a pro jejich školení a kontrolu. Má být umístěna na takovém místě, aby ji pracovníci měli stále k dispozici.

Tuto směrnici je nutno chápat jako typový technologický postup. Směrnice však nemůže pamatovat na všechny situace a jejich vzájemné kombinace, které mohou při práci za provozu nastat a zvýšit riziko pracovního úrazu. Pracovníci tak především mají použít zdravý rozum, znalosti a zkušenosti.

Pamatuj!

Práce na komunikaci za provozu je vždy nebezpečná.

Riziko nárazu jiných vozidel nelze nikdy zcela vyloučit.

Dodržováním uvedených pravidel a předvídavostí však lze toto riziko výrazně snížit.

Zájem ochrany zdraví a života osob má přednost před všemi ostatními zájmy.

2. Projekt a plánování prací

Práce spojené s přecházením vozovky za provozu je třeba provádět takovým způsobem, aby bylo co nejvíce sníženo riziko ohrožení pracovníků a ostatních účastníků provozu. Pracovníci i další zúčastněné osoby jsou povinni dodržet všechny požadavky na ochranu zdraví a bezpečnosti provozu.

Pokud nepostačuje typové Hodnocení rizik ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu, má pracovník odpovědný za plánování a provádění prací zajistit, aby byla odborně způsobilou osobou provedena vhodná a dostačující hodnocení rizik souvisejících s místními podmínkami. Během procesu hodnocení rizik by mělo být zvaženo, zda nelze provést práce bez přecházení vozovky. Hodnocení by mělo také zahrnout určení stupně rizika, dobu vystavení se riziku a způsoby vylučující nebo snižující riziko.

U velkých akcí údržby a oprav, kde se pohybují cizí pracovníci, je často nutno vyhodnotit rizika v každé fázi prací. Větší rizika, pokud je to možné, je nutné odstranit nebo alespoň zmírnit a kontrolovat. Zmírnění nebo odstranění rizika může být zajištěno například uzavřením přilehlého jízdního pruhu, přesunutím prací mimo dopravní špičku, osvětlením pracovního místa v době snížené viditelnosti, zvýšením počtu prvků přechodného značení či změnou jejich druhu, informativním měřením rychlosti vozidel atd.

Investor má předat projektantům a zhotovitelům všechny potřebné informace a umožnit jim bezpečné plánování a provádění prací. Projektanti a zhotovitelé musí být odborně způsobilí pro uvedené práce. Způsobilost může být posouzena podle referencí, schopností, zkušeností a přiměřenosti systémů řízení kvality a bezpečnosti. Projektanti a zhotovitelé mají na základě vyhodnocení rizik plynoucích z jejich projektů a plánů prací vybrat takové práce a způsob jejich provádění, které budou znamenat nejnižší riziko pro pracovníky i pro uživatele komunikace v každé situaci přicházející v úvahu.

Zhotovitelé mají provádět průběžné školení pracovníků k zajištění jejich schopnosti provést zadané práce a poskytnout jim potřebné vybavení.

Osoby odpovědné za projektování a plánování prací na komunikaci a prací na přechodném dopravním značení mají:

- zajistit, aby vlastní pracovní místo i jeho označení začínalo na bezpečných místech a vyvarovat se nebezpečných umístění (např. blízko za málo přehlednými směrovými oblouky, v křižovatkách, pod nebo za nadjezdy nebo za vrcholy stoupání),
- zajistit alespoň minimální šířku 1,5 m mezi okrajem jízdního pruhu a svodidly v těch místech v SDP, kde by měli pracovníci umisťovat dopravní značky nebo vykonávat jinou práci (dodržení bezpečného odstupu při práci nejméně 1,0 m od okraje jízdního pruhu); pokud není tento prostor k dispozici, je nutno provádět práce na protisměrném jízdním pásu nebo uzavřít přilehlý jízdní pruh,
- zvážit použití proměnných dálkově ovládaných značek ve vysoce rizikových situacích, jako je např. protisměrný provoz na jednom pásu,
- zvážit instalaci permanentních držáků či stojanů přenosných značek nebo přímo dálkově ovládaných proměnných značek v místech, kde se předpokládají časté práce nebo časté změny značení,
- při projektování dokumentace pro stavební povolení nebo ohlášení stavby uskutečnit jednání – předběžnou uzavírkovou komisi – se silničním správním úřadem, policií (MV) a správcem komunikace k rozhodnutí o vhodných fázích stavby a uvést předpokládané práce, při nichž bude nutno častěji přecházet vozovku,
- před začátkem prací (tj. při projektování realizační dokumentace stavby) uskutečnit jednání – uzavírkovou komisi – se zhotovitelem přechodného značení, hlavním zhotovitelem, silničním správním úřadem, policií (MV) a správcem komunikace

k rozhodnutí o vhodných pracovních postupech (viz výše uvedené prvky pro zmírnění nebo odstranění rizika).

Pracovní postupy by neměly být založeny na přecházení vozovky pracovníky, pokud není k dispozici:

- vyhovující vodorovné značení pro možnost rozlišení, zda je osoba na vozovce nebo mimo vozovku,
- dopravní proud s vhodnými mezerami pro přecházení,
- nejvýše tři jízdní pruhy (včetně odbočovacích či připojovacích pruhů v křižovatkách),
- SDP poskytující bezpečné místo k práci.

Pokud není možno dodržet uvedené podmínky, je třeba přijmout jiné pracovní postupy. Těmi může být například uzavření vnitřního jízdního pruhu mobilními prostředky (výstražné vozíky a ochranná vozidla).

Přecházení vozovky má být uvažováno jako pracovní postup pouze v případě, kdy se v dopravním proudu pravidelně vyskytují vhodné mezery. Hustota dopravního proudu má být odhadnuta již v projektu a při plánování prací a před začátkem provádění prací je třeba ji ověřit. Je třeba zohlednit místní podmínky, pokud mohou mít vliv na tvorbu bezpečných mezer v dopravním proudu (např. větší podélný sklon komunikace).

3. Přechodné značení

Pokud se předpokládá častější přecházení pracovníků přes vozovku za provozu v jednom místě, má být zřízeno pracovní místo označené přechodným značením. Součástí tohoto značení jsou předzvěstné značky A 15 „Práce“ doplněné snížením nejvyšší dovolené rychlosti dle příslušného schématu. Toto značení je velmi důležité pro včasné varování řidičů před pracovníky přecházejícími vozovku. Přechodné značení se po skončení prací spojených s přecházením vozovky odstraní co nejdříve.

4. Bezpečné přecházení

Přecházení vozovky by se mělo dít pouze v době, kdy hustota provozu je natolik nízká, aby se tvořily pravidelné mezery mezi vozidly umožňující pracovníkům bezpečné přejítí. Pracovníci by neměli čekat déle než 5 minut na bezpečnou mezeru.

Při odhadování, jak dlouho budou přecházet, a při rozhodování, co je bezpečná mezera, by se měla použít následující dvě pravidla:

- je nutno počítat s časem 3 s pro přejítí jednoho jízdního pruhu, tj. s časem 9 s pro přejítí tří jízdních pruhů (počítají se i přídatné pruhy),
- při odhadu délky bezpečné mezery v metrech se počet přecházených pruhů násobí číslem 150.

Poznámka:

Konstanta 150 se použije pro rychlosti 110 až 130 km/h. Při nižších rychlostech se přiměřeně zmenší. Ujetou dráhu vozidla v metrech za sekundu při určité rychlosti uvádí tabulka 1.

Tabulka 1 – Ujetá dráha vozidla v metrech za sekundu

| | Rychlost vozidla | | | | | | | | | | |
|------|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| km/h | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 |
| m/s | 8,3 | 11,1 | 13,8 | 16,6 | 19,4 | 22,2 | 25,0 | 27,7 | 30,5 | 33,3 | 36,1 |

S delší dobou přecházení je nutno počítat při zhoršené viditelnosti a při nesení nákladu (značky, podkladní desky, materiál, náradí...) nebo při použití měřicího kolečka. Větší délka bezpečné mezery je také nutná při vysokých rychlostech vozidel a při výsledných vyšších časech pro přejítí.

Pro jednoduchý odhad, zda lze předpokládat bezpečné přejítí vozovky, aniž by pracovníci museli čekat na bezpečnou mezeru déle než 5 minut, lze použít tato pravidla:

- Pokud je celková intenzita provozu ve všech jízdnicích v daném směru menší než 20 vozidel za minutu, je pravděpodobné, že pracovníci nebudou muset čekat déle než 5 minut na příležitost k přejítí.
- Pokud je intenzita provozu mezi 20 až 40 vozidly za minutu, je zpravidla nutné místní posouzení, zda se tvoří dostatečné bezpečné mezery.
- Je-li intenzita provozu vyšší než 40 vozidel za minutu, je velmi nepravděpodobné, že lze bezpečně přejít vozovku.

Poznámka: Uvedené údaje by měly být brány jako vodítko, nikoliv jako absolutní hodnoty.

Při přecházení vozovky má být pracovník schopen odhadnout vzdálenost přijíždějících vozidel. Ta může být určena podle počtu směrových sloupků, čar a mezer vodorovného značení, stožárů veřejného osvětlení nebo jinými prostředky.

Při přecházení vozovky na směrově rozdělených komunikacích je nezbytné zajistit, aby pracovník:

- měl na sobě výstražný oděv předepsaného vzoru,
- viděl na přijíždějící vozidla a mohl být jimi viděn (tj. aby nepřecházel těsně za stojícím vozidlem nebo jinou překážkou omezující rozhled přijíždějících řidičů),
- byl schopen odhadnout bezpečnou mezeru v provozu,
- stál alespoň 1 m od okraje užívaného pruhu, než začne přecházet,
- přecházel pouze tehdy, pokud je bezpečná mezera mezi jedoucimi vozidly,
- přecházel přímo přes vozovku (napříč) a nikoliv šikmo,
- neběžel nebo nekličkoval mezi pruhy,
- vyhýbal se dopravním knoflíkům a jiným místům s možností uklouznutí nebo zakopnutí,
- přenášel značky a jiné prvky takovým způsobem, který snižuje riziko jejich pádu a který snižuje jejich odpor větru,
- neukazoval činnou plochu přenášené značky přijíždějícím řidičům,
- neměl zakrytou větší část výstražného oděvu,
- přešel vozovku do bezpečného prostoru, který bude vzdálen nejméně 1 m od užívaného pruhu nebo bude umístěn za trvalými či dočasnými svodidly nebo podélnou uzávěrou přechodného značení (kužely, vodící desky, směrovací desky),
- pokud přenáší náklad, neohrozil sám sebe nebo jiné účastníky provozu.

Prvky přenášené do SDP a zpět mají být tak malé a lehké, aby umožnily přenášení jednou osobou. Pokud je to možné, nemají být prvky zvedány dvěma osobami. Vedoucí pracovníci a kontroloři (stavební dozoři, správci stavby...) by měli rozhodnout, zda je možno provádět práce při předpovědi nepříznivého počasí. Při zhoršení počasí během práce by měl vedoucí pracovník na místě rozhodnout, zda bude práce zastavena nebo v ní bude pokračováno.

Při přenášení dlouhých a tenkých prvků (např. trubky, sloupky značek) musí pracovník počítat s délkou těchto prvků a po přejití je co nejdříve natočit tak, aby nezasahovaly do jízdního pruhu.

Pokud jsou v místě přecházení dočasná svodidla, je nutno k času potřebnému pro přejití vozovky připočíst čas nutný pro překročení či přejezení svodidel.

5. Zdravotní požadavky na pracovníky

Na pracovníky přecházející vozovku jen ojediněle nejsou kladeny zvláštní zdravotní požadavky.

U pracovníků přecházejících vozovku opakovaně je důležité, aby měli dobrou pohyblivost šíje, trupu, rukou a nohou, dobrý sluch, zrak a odpovídající tělesnou zdatnost. Pokud nosí brýle nebo kontaktní čočky, měli by být schopni číst SPZ vozidel na vzdálenost 15 až 20 m. Schopnost práce na krajině mohou omezit závratě a poruchy rovnováhy. Pracovníci také nemají být pod vlivem léků omezujících schopnost pohybu nebo orientace.

Zaměstnanci se musí podrobit lékařským prohlídkám (vstupní, periodické) v systému závodní preventivní péče. Při zařazování zaměstnance na funkci (profesi), pracoviště, při přidělování práce nebo při převedení na jinou práci musí zaměstnavatel postupovat v souladu s posudkem zdravotnického zařízení vykonávajícího závodní preventivní péči. U ŘSD platí pro závodní preventivní péči směrnice generálního ředitele 14/2014.

6. Školení pracovníků

Všichni pracovníci musí mít odpovídající školení bezpečnosti práce i odborné školení, které jim umožní bezpečně provádět požadované práce. Školení musí zohledňovat zejména bezpečné pracovní postupy a odhad rychlosti a vzdálenosti příjíždějících vozidel. Nedílnou součástí školení má být praktická příprava.

Pracovníci nově přijatí nebo nově určení na práci za provozu mají být po dobu alespoň jednoho měsíce přiděleni na zácvik ke zkušenému pracovníkovi.

7. Osobní ochranné pracovní prostředky (OOPP)

Zaměstnanci ŘSD musí nosit výstražný oděv odpovídající výkresu opakovaných řešení R 83 Vzory výstražných oděvů. Oděvy dřívějších vzorů je možno používat současně s novými vzory po dobu nejvýše tří let od vydání výkresu. Výkres R 83 stanovuje minimální požadavky.

Zaměstnanci ŘSD v dělnických profesích nosí při práci na komunikaci s ohledem na roční období výstražný oděv vzoru A, B1 nebo B2 dle R 83.

Stavební dozoři, správci staveb, pracovníci laboratoří, provozních úseků, středisek správy a údržby, úseku kontroly kvality apod., kteří jsou zaměstnanci ŘSD a pohybují se na komuni-

kaci za provozu nebo na pracovním místě více než cca 2 hodiny během jednoho dne, musí nosit výstražný oděv alespoň vzoru C nebo D dle R 83.

Pro krátkodobý pobyt na komunikaci v trvání do cca 2 hodin během jednoho dne při ojedinělém provádění prací (exkurze, prohlídky komunikace konané projektanty, vedoucí pracovníci ŘSD, pracovníci úseku výstavby při kontrolních dnech...) stačí výstražná vesta nejméně ve třídě 1 dle ČSN EN ISO 20471.

Cizí pracovníci – dělníci i technici – pohybující se na tělese komunikace za provozu mimo pracovní místo vyznačené přechodným značením nebo přecházející vozovku za provozu (včetně geodetů a pracovníků správců cizích inženýrských sítí nebo jimi nasmlouvaných firem) musí nosit jedno či vícebarevný výstražný oděv v jedné z barev dle ČSN EN ISO 20471 a splňující požadavky na třídu oděvu alespoň pro vzor B2 (dělníci při práci ve dne), vzor B1 (dělníci při plánované noční práci) nebo pro vzor D (technici) podle výkresu R 83.

Předpokládá-li se u pracovníků při práci předklánění (např. při přenášení předmětů, vytyčování na vozovce, odebírání vzorků...), musí mít na sobě výstražný oděv s retroreflexními pásy přes ramena.

Požadavky na výstražné oděvy cizích pracovníků pohybujících se pouze uvnitř vyznačeného pracovního místa zmenšeného o příčný a podélný bezpečnostní odstup určí zhotovitel na základě svého vyhodnocení rizik, jako minimální požadavek pro pohyb na tělese komunikace za provozu je však určen výstražný oděv třídy 1 dle ČSN EN ISO 20471.

Výstražné oděvy mají být udržovány stále čisté a při nošení nemají být zakryty. Před začátkem práce má být provedena kontrola funkčnosti (čistoty) výstražných oděvů.

Pracovníci mají nosit neklouzavou pevnou obuv. Pásková obuv má mít pevnou patu a špičku.

8. Hlášení nehod, ohrožení pracovníků a pracovních úrazů

Všechny dopravní nehody, pracovní úrazy a mimořádné události vzniklé při práci za provozu při letní i zimní údržbě a mající vztah k pracovnímu místu, byť došlo „pouze“ k ohrožení pracovníků nebo uražení zpětného zrcátka, je nutné hlásit. Jedině tak je možno vyhodnotit bezpečnost různých schémat přechodného značení, pracovních postupů a vybavení vozidel.

Hlásí se nehody jak pracovníků ŘSD, tak cizích firem, které pracují pro ŘSD. Hlášení se posílá průběžně v elektronické podobě ve formátu doc nebo docx zapsané v předepsaném formuláři. Platná verze formuláře je ke stažení na stránkách www.rsd.cz v sekci Technické předpisy – PPK a dopravní značení a na intranetu ŘSD.

Menší nehody a ohrožení pracovníků na úsecích ve správě SSÚD/SSÚRS se hlásí na adresy michal.prasil@rsd.cz a vladimir.pejchal@rsd.cz.

Menší nehody a ohrožení pracovníků na úsecích Závodů a Správ se hlásí na adresy michal.caudr@rsd.cz a vladimir.pejchal@rsd.cz.

Všechny pracovní úrazy a větší nehody se kromě na uvedené adresy hlásí na adresu mimoradna.udalost@rsd.cz.

Odesláním hlášení není dotčena povinnost daná například PGŘ 17/2003, SGR 12/2007 atd. Společně s vyplněným formulářem je nutno poslat vždy několik fotografií z místa nehody (celky i detaily, poškození pracovních vozidel i vozidel viníků) a kopii potvrzení o účasti na nehodě, kterou vydává policie.

9. Platnost a závaznost

Tato provozní směrnice platí od 1. ledna 2015.

Směrnice je závazná pro:

- všechny organizační složky ŘSD,
- všechny cizí osoby a organizace, které se souhlasem ŘSD přecházejí vozovku na směrově rozdělených komunikacích v jeho správě.