

## **PROVOZNÍ SMĚRNICE 3/14**

### **Práce v jízdnicích pruzích a v SDP na směrově rozdělených komunikacích za provozu**

#### **Shrnutí:**

Pravidla pro bezpečnou práci v jízdnicích pruzích 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. Definice	4
3. Všeobecně a plánování prací	4
4. Pohyblivé pracovní místo	5
5. Stabilní pracovní místo krátkodobé	7
6. Pracovní místo dlouhodobé	11
7. Přejížděcí dopravní značení	11
8. Asistence, poruchy a odtahy vozidel	11
9. Zdravotní požadavky na pracovníky	11
10. Školení pracovníků	12
11. Osobní ochranné pracovní prostředky (OOPP)	12
12. Hlášení nehod, ohrožení pracovníků a pracovních úrazů	13
13. Platnost a závaznost	13

---

Zpracoval: ŘSD – provozní úsek GŘ, odbor správy dálnic 12 150, Praha  
Michal Prášil, tel. 241 084 414, [michal.prasil@rsd.cz](mailto:michal.prasil@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](http://www.rsd.cz) v sekci Technické předpisy a na intranetu ŘSD v sekci Odborné informace.

## 1. Úvod

Vlivem provozu, klimatických vlivů, stárnutí materiálů, dopravních nehod a dalších účinků dochází na pozemních komunikacích k poškozením, poruchám a degradacím stavebního díla. Pro zamezení dalším škodám a snížení nákladů na provoz je nutno provádět pravidelnou údržbu a opravy.

Tyto činnosti mohou být konány v jízdnicích nebo na zpevněné a nezpevněné krajnici a v přilehlém prostoru. Vzhledem k četnosti prací se zpravidla provádějí za provozu na komunikaci. Směrově rozdělené komunikace jsou však svým charakterem značně nebezpečné pro takové činnosti. Uspořádáním, vzhledem i charakterem provozu na nich utvrzují běžného řidiče, že se jedná o komunikaci bez výskytu chodců a pomalých vozidel. Hrozí tak značné nebezpečí dopravních nehod s ohrožením pracovníků provádějících práce.

Obecně platí, že každá pracovní činnost prováděná na zpevněné a nezpevněné krajnici a v přilehlém prostoru na směrově rozdělených komunikacích za provozu je nebezpečná. S ohledem na místo, čas, druh prováděné práce, dobu jejího trvání, použitou techniku a další specifické vlivy je však míra rizika různá. Správný výběr pracovních postupů zohledňující toto riziko je tak velmi důležitý.

Tato směrnice stanovuje zásady a poskytuje rady pro zvýšení bezpečnosti provozu na komunikaci i bezpečnosti pracovníků při všech činnostech v jízdnicích a ve středním dělicím pásu (SDP) při běžné letní údržbě dálnic, rychlostních silnic i ostatních směrově rozdělených silnic I. třídy ve správě ŘSD ČR. Vztahuje se zejména na pohyblivá i stabilní krátkodobá pracovní místa, tj. na práce prováděné obvykle během jednoho dne. V plném rozsahu se vztahuje na všechny pracovní situace s výjimkou nouzových (živelné katastrofy, dopravní nehody atd.), 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, navrhují 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 je určena pro každodenní praxi techniků a dělníků plánujících a provádějících práce v jízdnicích a v SDP 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. Definice

Pro účely této směrnice platí následující definice:

**Užívaný pruh** – je nejbližší jízdnicí pruh, který není součástí označeného pracovního místa (tj. pracoviště, bezpečnostní zóny nebo bočního odstupu). Pokud není dopravním značením určeno jinak, nelze využít zpevněnou krajnici jako užívaný pruh.

**Boční odstup** – je vodorovná vzdálenost měřená kolmo mezi okrajem pracoviště a okrajem užívaného pruhu.

## 3. Všeobecně a plánování prací

Pracovní místa mohou být krátkodobá (obvykle po dobu jedné směny nebo jednoho kalendářního dne, výjimečně po dobu max. 48 hodin) nebo dlouhodobá (po dobu delší než jeden den).

Krátkodobé pracovní místo může být pohyblivé (plynule se pohybující nebo s krátkými zastávkami cca do 20 minut) nebo stabilní. Krátkodobá místa se vyznačují menším počtem dopravních značek a vysokým podílem mobilních prvků přechodného značení. U dlouhodobých pracovních míst je tomu naopak.

Pro práci v jízdnicích a v SDP se používají různé typy vozidel – osobní, mikrobuse, dodávková, lehká, střední i těžká nákladní a speciální mechanismy. Provoz v jízdnicích je velmi rychlý a jezdí zde množství těžkých vozidel. Rychlé změny polohy jedoucích vozidel a rychlé zastavení jsou značně obtížné až nemožné. Proto je velmi důležité výrazné označení pracovního místa i vlastních pracovních vozidel, aby je ostatní řidiči mohli zpozorovat dostatečně včas a provést úhybný manévr.

Při činnostech souvisejících s prací v jízdnicích a v SDP za provozu je třeba dbát, aby nedošlo k ohrožení pracovníků ani ostatních účastníků provozu. Pracovníci plánující i provádějící práce jsou povinni dodržet všechny požadavky na ochranu zdraví a bezpečnosti provozu.

Při plánování práce na krátkodobém pracovním místě má být zvážen vliv zúžení pruhů nebo snížení jejich počtu na kapacitu komunikace. Pokud pracovní místo (pohyblivé i stabilní) může způsobit vznik kongesce, mají být práce dle možnosti provedeny v době mimo dopravní špičku. Pro toto plánování se použije Provozní směrnice 8/14 Odhad vzniku a vývoje kolon při pracovních místech na směrově rozdělených komunikacích.

Instalace a rušení přechodného značení se provádí podle Provozní směrnice 1/14 Projektování a provádění přechodného dopravního značení na směrově rozdělených komunikacích a podle příručky Označování pracovních míst na směrově rozdělených komunikacích.

Při práci na krajnici se postupuje podle Provozní směrnice 2/14 Práce na krajnici na směrově rozdělených komunikacích.

Při prohlídkách komunikací a denním úklidu trasy se postupuje podle Provozní směrnice 4/14 Prohlídka na směrově rozdělených komunikacích.

Při činnostech spojených s přecházením vozovky se postupuje dle Provozní směrnice 5/14 Přecházení směrově rozdělených komunikací za provozu.

Pro plánované noční práce platí doplňkové požadavky uvedené v Provozní směrnici 9/14 Noční práce na směrově rozdělených komunikacích.

Pokud nepostačuje typové Hodnocení rizik ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců provádějících práce na dálnicích a silnicích za provozu, má objednatel/zhotovitel odpovědný za plánování a provádění prací zajistit, aby byla odborně způsobilou osobou provedena vhodná

a dostatečná hodnocení rizik souvisejících s místními podmínkami. Hodnocení by mělo také zahrnout určení stupně rizika, dobu vystavení se riziku a způsoby vylučující nebo snižující riziko.

Před zahájením prací mají být pracovníkům poskytnuty informace mající vztah ke konfiguraci trasy a provozu na ní, které mohou ovlivnit bezpečnost práce. Jedná se například o následující údaje:

- šířky jízdnicích pruhů,
- dopravní data (předpokládaná intenzita provozu v době provádění prací) – viz Provozní směrnice 8/14 Odhad vzniku a vývoje kolon při pracovních místech na směrově rozdělených komunikacích,
- všechny důležité informace, vztahující se ke zpevněné a nezpevněné krajnici, k dalším hranicím a možnostem úniku při ohrožení (např. oplocení blízko krajnice, zárubní a opěrné stěny, mosty, protihlukové stěny),
- odhad specifických rizik vzhledem k použitému vybavení nebo k místním podmínkám (např. vzdušná elektrická vedení, souběžná silnice, vodní tok nebo plocha, železnice),
- přítomnost proměnného dopravního značení (informační portály, liniové řízení provozu),
- umístění hlásek SOS,
- další důležité rady, které mohou být k dispozici, pokud se týká zvláštní polohy; například se jedná o práci osamocených pracovníků nebo práce v noci.

Pracovníci se mají snažit vystupovat z vozidla a nastupovat do něj na straně odvrácené od provozu, pokud to konstrukce vozidla umožňuje.

Není bezpečné pohybovat se těsně před vozidlem a vstupovat rychle zpoza vozidla do zorného pole přijíždějících řidičů. Při pohybu pracovníků mimo vozidlo vždy platí zásada „Vidět a být viděn“.

Nakládání a skládání materiálu, nástrojů a vybavení má být prováděno na straně odvrácené od provozu.

Podle charakteru prací mají použitá vozidla odpovídat svým označením a vybavením požadavkům uvedeným v tabulce 3, 4 nebo 5 Provozní směrnice 7/14 Označení a vybavení vozidel pro práci na směrově rozdělených komunikacích.

## 4. Pohyblivé pracovní místo

Tato pracovní místa se používají zejména pro následující práce:

- zametání, sběr odpadků,
- mytí směrových sloupků a nástavců, svodidel, svislých značek,
- výměna a rovnání směrových sloupků a nástavců, výměna odrazek,
- postřiky, zalévání, strojní sekání trávy a křovin,
- strojní čištění štěrbinových žlabů a rigolů.

U pohyblivých pracovních míst je pohyb pracovníků mimo vozidlo neplánovaný nebo plánovaný. V uvedeném druhém případě je obvykle krátkodobý, nepravidelný a obvykle jen v blízkosti vozidla. Odlišné řešení může být například při sběru odpadků, viz dále.

Uvedené činnosti se provádějí obvykle s použitím vozidel a samojízdných strojů s šířkou až 2,55 m a při velmi pomalé jízdě. Při některých činnostech je třeba krátkodobě i couvat.

Většina uvedených prací s pohyblivým pracovním místem probíhá ve středním dělicím pásu nebo postranním dělicím pásu (dále jen SDP), přičemž vozidla jedou zpravidla v levém jízdnicím pruhu. V levém pruhu je nejrychlejší provoz, navíc řidič pracovního vozidla musí kromě provozu na komunikaci sledovat i pracovní činnost stroje. Pohyblivé pracovní místo představuje nejvíce rizikové pracoviště při práci na komunikaci za provozu, je tedy třeba důkladně označit a chránit vozidla i pracovníky.

Při práci v jízdnicím pruhu při letní údržbě nestačí pouhé označení pracovního vozidla světelnou rampou nebo světelnou šipkou. Vždy musí být použit výstražný vozík doplněný předzvěstnými prvky podle příslušného schématu. Výstražný vozík má být tažen vozidlem o hmotnosti min. 7,5 t. Takové vozidlo svojí hmotností výrazně snižuje následky nárazu pro pěší pracovníky nebo pracovní vozidlo, stává se tak vozidlem ochranným.

Je důležité, aby mezi přední částí ochranného vozidla a zadní částí pracovního vozidla nebo začátkem pracovního místa zůstávala při jízdě i zastavení bezpečnostní zóna s délkou nejméně 50 m. Za začátek pracovního místa se bere i pohyb pracovníků za pracovním vozidlem, materiál, nářadí a podobně.

Pokud je třeba výjimečně použít pro tažení výstražného vozíku vozidlo s menší hmotností než 7,5 t, má vždy zůstat k pracovnímu místu nebo pracovnímu vozidlu bezpečnostní zóna dlouhá nejméně 100 m. Použití lehkého vozidla ve funkci ochranného je však pro osádku tohoto vozidla velmi nebezpečné a toto řešení by mělo být používáno jen výjimečně (např. pro rychlé označení místa dopravní nehody).

Na větvích křižovatek a vjezdech na odpočívky se bezpečnostní zóna přiměřeně zkrátí. Na dlouhých přímých a polopřímých větvích s vyšší dosahovanou rychlostí obvykle postačuje bezpečnostní zóna v délce 50 m. Na krátkých přímých a polopřímých větvích s nižší dosahovanou rychlostí a na vratných větvích lze bezpečnostní zónu zkrátit na 20 až 30 m v závislosti na rozhledu a poloměru směrového oblouku. Tyto bezpečnostní zóny platí pro jakékoliv nákladní vozidlo táhnoucí výstražný vozík.

Při vystoupení se pracovníci nemají zdržovat těsně za vozidlem ani před ním, pokud je to možné. Nemají vstupovat rychle zpoza vozidla do zorného pole přijíždějících řidičů. Je důležité, aby řidiči přijíždějících vozidel byli schopni pracovníka za stojícím nebo pomalu jedoucím vozidlem rozeznat.

Při sbírání předmětů z vozovky (kusy pneumatik, částí vozidel, nákladů, větve...) má vozidlo zastavit tak, aby pracovník k předmětu šel v bezpečném odstupu před vozidlem. Je vhodné, aby tento odstup byl nejméně 10 m, neboť se tím zvětší možnost úniku pracovníka z jízdnicího pruhu mimo komunikaci v případě hrozícího nárazu jiného vozidla. Pokud je nutné vstupovat při sbírání předmětů do jiného jízdnicího pruhu, jedná se o činnost obdobnou přecházení vozovky a je nutno zohlednit ustanovení Provozní směrnice 5/14 Přecházení směrově rozdělených komunikací při práci za provozu.

Pokud pracovní činnost vyžaduje průběžnou chůzi pracovníků v SDP (například při sběru odpadků, rovnání směrových nástavců v delším úseku či výměně odrazek) a zároveň s nimi jede pracovní vozidlo, má toto vozidlo jet přibližně 20 až 30 m za pracovníky, aby tak tvořilo další ochranu před nárazem šikmo zezadu. Pracovníci mají dle možnosti stát nebo jít nejméně 1 m od okraje jízdnicího pruhu.

Je nutno mít na paměti, že při práci v SDP jsou pracovníci ohroženi i nárazem protijedoucích vozidel. Svodidla v SDP nejsou navržena tak, aby zachytila těžké nákladní vozidlo.

I když to není předepsáno, může být vhodné i při kratších zastávkách zvýraznit pracovní místo dopravními kužely.

Za minimální vzdálenost, na kterou má být vidět pracovní vozidlo nebo sestava vozidel, aby ostatní řidiči mohli bezpečně reagovat (tzv. délka rozhledu), se považují následující hodnoty:

- 400 m při nejvyšší dovolené rychlosti v daném úseku trasy 130 km/h,
- 300 m při nejvyšší dovolené rychlosti 110 km/h,
- 200 m při nejvyšší dovolené rychlosti 90 km/h a nižší.

Doporučuje se, aby délka rozhledu byla alespoň 800 m pro rychlost 130 km/h a přiměřeně méně pro nižší rychlosti.

Pokud není zajištěna ani minimální délka rozhledu (ve směrových obloucích s menším poloměrem v zářezích, v lesních úsecích, s protihlukovými stěnami, za nadjezdy, u připojení křižovatek a odpočívek, s ohledem na klimatické podmínky atd.), je nezbytné na pracovní místo upozornit doplňkovým značením. Tím může být například vozidlo s výstražným vozíkem jedoucí ve větším odstupu za pracovním místem, umístění přenosných značek na začátku úseku s pohyblivým pracovním místem atd. Obecná schémata stanovená přechodnou úpravou provozu pro opakované použití je nutno brát jako minimální bezpečný standard. Dle místních a klimatických podmínek mohou být doplněna.

Riziko přehlédnutí výstražného vozíku a jeho předzvěsti ostatními řidiči se zvyšuje při nízkém slunci proti směru jízdy. Pokud je to možné, je vhodnější v tuto dobu v daném místě pracovní místo nezřizovat.

## 5. Stabilní pracovní místo krátkodobé

Tato pracovní místa se používají zejména pro následující práce:

- údržba a opravy vozovek a zpevněných krajnic, zálivky spar,
- údržba a opravy chodníků a dopravních ostrůvků,
- seřezávání a dosypávka krajnice a SDP nebo postranního dělicího pásu,
- údržba svahů a skal,
- údržba a opravy zárubních a opěrných zdí,
- údržba zeleně (výsadby, ošetřování, kácení, štěpkování, ručním sekání trávy na svazích),
- čištění a údržba odvodnění (kanalizace, příkopů, rigolů, žlabů, šachet, vpustí, drenáží, skluzů, propustků, DUN, retenčních nádrží...),
- údržba a opravy svodidel, tlumičů nárazu a zábradlí,
- osazování, údržba a opravy svislých značek, dopravních zařízení a signálů,
- údržba a opravy elektrických zařízení (silnoproudých i slaboproudých), kabelů včetně optických, veřejného osvětlení,
- obnova vodorovného značení,
- údržba a opravy říms, závěrů, odvodnění, zábradlí a jiných částí mostů,
- údržba a opravy plotů, bran a závor,
- údržba a opravy geodetických bodů a mezníků,
- údržba a opravy PHS,
- zkoušky, technické prohlídky, přejímky, odběry vzorků a měření.

Uvedené činnosti se provádějí obvykle s použitím vozidel a samojízdnicích strojů s šířkou až 2,55 m. Pohyb pracovníků může být v SDP, postranním dělicím pásu nebo v jízdnicích pružích. Do jízdnicích pruhů patří jak průběžné pruhy, tak pruhy přídatné, tj. odbočovací, připojovací a pro pomalá vozidla. Jízdní pruhy mohou být na hlavní trase i na větvích křižovatky.

Pro práce v jízdnicích pružích na odpočívkách se následující text použije přiměřeně. Z důvodu nízké rychlosti je na odpočívkách riziko nehody výrazně sníženo.

Při práci v jízdnicím pruhu nestačí pouhé označení pracovního vozidla světelnou rampou nebo světelnou šipkou. Vždy musí být použit výstražný vozík tvořící příčnou uzávěru a doplněný předzvěstmi podle příslušného schématu. Mezi příčnou uzávěrou a pracovním místem nebo pracovním vozidlem má být dodržena bezpečnostní zóna. Ta má běžnou délku min. 100 m.

Je důležité uvědomit si, že délka bezpečnostní zóny se vždy počítá od přední části příčné uzávěry (tj. od oje samostatného vozíku nebo od předního čela ochranného vozidla s připojeným vozíkem) k začátku pracovního místa. Pokud tedy je v pracovním místě vozidlo a pracovníci si na krajnici za tímto vozidlem připravují materiál, opravují výtlupek, nakládají na vozidlo větvě atd., končí bezpečnostní zóna již před místem pohybu pracovníků či složeného materiálu, nikoliv až u vozidla.

Při připojení výstražného vozíku k ochrannému vozidlu s hmotností nejméně 7,5 t může být bezpečnostní zóna zkrácena na min. 50 m. Toto těžké vozidlo má být použito vždy, když se jedná o pracovní místo s malou délkou (lokální pracoviště), tedy když se pracovníci pohybují těsně za koncem bezpečnostní zóny. Při nárazu jiného vozidla, zvláště nákladního, totiž výstražný vozík i připojené lehké vozidlo mohou být vrženy až několik desítek metrů daleko. Použití těžkého vozidla je nutné i v případě, že pracoviště se na komunikaci posouvá (např. při zkracování délky pracoviště při pokládce mikrokoberců) a řidič tak musí být ve vozidle delší dobu nebo opakovaně. Platí zásada, že nelze zvyšovat bezpečnost jednoho pracovníka na úkor druhého. Proto má být ve vozidle pouze řidič a jen po dobu nezbytně nutnou. Pobyt pracovníků v ochranném vozidle například při čekání na materiál, při špatném počasí a podobně je zakázán.

Na větvích křižovatek a vjezdech na odpočívky se bezpečnostní zóna přiměřeně zkrátí. Na dlouhých přímých a polopřímých větvích s vyšší dosahovanou rychlostí obvykle postačuje bezpečnostní zóna v délce 50 m. Na krátkých přímých a polopřímých větvích s nižší dosahovanou rychlostí a na vratných větvích lze bezpečnostní zónu zkrátit na 20 až 30 m v závislosti na rozhledu a poloměru směrového oblouku. Tyto bezpečnostní zóny platí pro jakékoliv nákladní vozidlo táhnoucí výstražný vozík.

Nelze stanovit obecné pravidlo, kdy odpojovat výstražný vozík od tažného vozidla. Odpojování vozíku od vozidla a opětné připojování je velmi nebezpečná činnost. Pracovníci se pohybují v těsném prostoru mezi vozíkem a tažným vozidlem obvykle po obou stranách oje. Při hrozcím nárazu je z tohoto prostoru velmi obtížný únik. Navíc je nutno vozík obcházet při manipulaci s opěrami. V určitých případech však může být odpojení i přes uvedené riziko výhodné. To platí zejména při menším provozu nebo pokud je vozík tažen vozidlem lehčím než 7,5 t. Ve druhém případě bezpečnostní zóna zůstává stejně dlouhá při odpojení i připojení vozíku, tažné vozidlo může zároveň sloužit jako pokladač kuželů a při nárazu jiného vozidla je zničen pouze vozík. Tím se zároveň sníží riziko vážných zranění pro osádky ostatních vozidel – to platí zejména při technologické pauze s nepřítomností pracovníků. Při rozhodování o odpojení vozíku tak hraje roli doba trvání pracovního místa, jeho posouvání během dne, nutnost zvýšení ochrany pracovníků, hustota provozu, množství těžkých nákladních vozidel v dopravním proudu, umístění jízdnicího pruhu v příčném řezu komunikace, klimatické podmínky, viditelnost pracovního místa vzhledem ke směrovému a výškovému vedení komunikace, dostupný počet pracovních vozidel a jejich další úloha v pracovním místě.

Kromě příčné uzávěry se provádí i podélná uzávěra s co největším bočním odstupem od vozidla či pracovního místa. Podélná uzávěra má být provedena podél celého pracovního místa včetně pracovního vozidla. Uzávěra se provádí dopravními kužely, vodicími deskami



nebo směrovacími deskami a podle zvoleného bočního odstupu se tyto prvky umístí vpravo od podélné plné nebo přerušované čáry či vodicí čáry, na tuto čáru nebo vlevo od ní.

Zpravidla se přibližně 20 m za koncem pracovního místa provede koncová příčná uzávěra, tj. kužely nebo desky se umístí šikmo od podélné uzávěry k hraně zpevnění. Tím mají ostatní řidiči jasně vyznačený konec pracovního místa.

Minimální boční odstup mezi užívaným pruhem a pracovištěm je v běžných podmínkách 1 m. Boční odstup se počítá od okraje pracoviště, nikoliv pouze pracovního stroje.

Minimální šířka jízdnicího pruhu, aniž by bylo nutné omezit šířku vozidel tímto pruhem jedoucích, je 3,25 m. Tato šířka platí k podélné přerušované čáře nebo – v případě levého jízdnicího pruhu – k hraně zpevnění. Detaily uvádí Provozní směrnice 1/14 Projektování a provádění přechodného dopravního značení na směrově rozdělených komunikacích.

U běžných pracovních vozidel, která zastavila v jízdnicí pruhu, se při dostatku místa doporučuje zvětšit boční odstup o přístupový prostor vozidla v šířce 0,5 m na celkem 1,5 m. Tato šířka umožňuje poměrně bezpečný pohyb kolem vozidla při vystupování a nastupování pracovníků a manipulaci s nákladem.

Při frézování s ručním dočišťováním, pokládce asfaltových vrstev a podobných činnostech s pohybem pracovníků kolem stroje se doporučuje počítat s pracovním prostorem mezi strojem a bočním odstupem v šířce 0,8 m.

Není-li možno dodržet boční odstup alespoň 1 m ani při zúžení přilehlého pruhu k podélné přerušované čáře nebo k hraně zpevnění na 3,25 m a na pracovním místě se pohybují pracovníci, je obvykle nutné snížit nejvyšší dovolenou rychlost na 60 km/h nebo přijmout podle místních podmínek jiná opatření.

*Poznámka:*

*Pokud se například na dvoupruhovém jízdnicím pásu s širokou zpevněnou krajnicí opravuje vozovka v levém jízdnicím pruhu a intenzita provozu umožňuje snížení počtu jízdnicích pruhů, je velmi vhodné uzavřít i polovinu pravého pruhu a provoz svést v jednom pruhu částečně na krajnici. Toto řešení má dvě výhody – získá se bezpečný boční odstup a zároveň ostatní řidiči spíše sníží rychlost jízdy na rychlost uvedenou na přechodném značení.*

*Obdobně pokud se opravuje na CB vozovce podélná spára na rozhraní levého a pravého pruhu nebo betonové desky v pravém pruhu, je žádoucí zúžit levý pruh na 3,25 m od hrany zpevnění.*

Je velmi důležité ponechat mezi jednotlivými vozidly v pracovním místě dostatečné rozestupy, aby v případě nárazu na jedno vozidlo bylo sníženo riziko zranění pracovníků u druhého vozidla. Pokud je to možné, mají být mezi stojícími vozidly rozestupy nejméně 10 m, doporučuje se však větší rozestup.

Podle místa pohybu pracovníků ve vztahu k postavení vozidel mají být přední kola vozidel v pracovním místě i kola vozidla tvořícího příčnou uzávěru natočena co nejvíce vpravo, vlevo nebo přímo. Tím se sníží riziko, že při nárazu odražená vozidla zraní pracovníky. Vozidla mají být zabrzděna a dle možnosti mají mít zařazenou rychlost.

Umožňuje-li to charakter prací, lze riziko snížit oddálením vlastního pracoviště od pracovního vozidla.

Je nutno mít na paměti, že při práci v SDP jsou pracovníci ohroženi i nárazem protijedoucích vozidel. Svodidla v SDP nejsou navržena tak, aby zachytila těžké nákladní vozidlo.

Pokud to konstrukce pracovních strojů a vozidel a charakter práce umožňují, mají stroje či vozidla být čelem po směru dopravního proudu. U vozidel či strojů jedoucích proti směru dopravního proudu (např. při sekání trávy) má být mechanismus zvýrazněn alespoň světelnou rampou.

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

Pokud je to vzhledem k pracovní činnosti možné, mají pracovníci stát co nejdále od užívaného pruhu (např. při přejímkách, při technologické pauze...).

U svodidel umístěných v ose SDP je při jejich opravě obvykle jedno, na jakém jízdním pásu práce probíhají a je uzavřen vnitřní jízdni pruh. U svodidel v krajní poloze je však vhodnější provádět práce z jízdniho pruhu, který je ke svodidlu blíže. Tím se sníží riziko nárazu vozidel v opačném směru.

Při větších opravách svodidel v SDP je vhodné uzavřít vnitřní pruhy na obou jízdniích pásech.

Počet vozidel stojících v pracovním místě má vždy být co nejmenší.

Je důležité, aby pracovní místo i příčná uzávěra byly pro ostatní řidiče dostatečně včas viditelné. Ve směrových obloucích s menším poloměrem v zářezech, v lesních úsecích, s protihlukovými stěnami, za nadjezdy atd. je obvykle nutno příčnou uzávěru umístit do přehledného místa a současně s tím prodloužit podélnou uzávěru. To obdobně platí u připojení křižovatek a odpočívek.

Za minimální vzdálenost, na kterou má být vidět pracovní místo, aby ostatní řidiči mohli bezpečně reagovat (tzv. délka rozhledu), se považují následující hodnoty:

- 400 m při nejvyšší dovolené rychlosti v daném úseku trasy 130 km/h,
- 300 m při nejvyšší dovolené rychlosti 110 km/h,
- 200 m nejvyšší dovolené rychlosti 90 km/h a nižší.

Doporučuje se, aby délka rozhledu byla alespoň 800 m pro rychlost 130 km/h a přiměřeně méně pro nižší rychlosti.

Pokud nelze zajistit ani minimální délku rozhledu posunutím příčné uzávěry a prodloužením podélné uzávěry (ve směrových obloucích s menším poloměrem v zářezech, v lesních úsecích, s protihlukovými stěnami, za nadjezdy, u připojení křižovatek a odpočívek, s ohledem na klimatické podmínky atd.), je nezbytné na pracovní místo upozornit doplňkovým značením. Tím může být zvýšení počtu značek před pracovním místem, umístění značek po obou stranách vozovky, zvýraznění značek žlutozeleným fluorescenčním podkladem, doplněním předzvěstných světelných signálů a podobně. Obecná schémata stanovená přechodnou úpravou provozu pro opakované použití je nutno brát jako minimální bezpečný standard. Dle místních a klimatických podmínek mohou být doplněna.

Je nutno dbát, aby přechodné značení pracovního místa nebylo v rozporu s trvalými svíslými značkami. Zejména se jedná o snížení nejvyšší dovolené rychlosti. V případě kolize je nutno trvalé značky zneplatnit.

Riziko přehlédnutí výstražného vozíku a jeho předzvěstí ostatními řidiči se zvyšuje při nízkém slunci proti směru jízdy. Pokud je to možné, je vhodnější v tuto dobu v daném místě pracovní místo nezřizovat.

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

Samojízdne stroje a speciální vozidla mají mít při pracovní činnosti výstražné majáky a další doplňková světla a signály zapnuté. Je vhodné použít jako doplňkové zvýraznění světelnou rampu nebo světelnou šipku.

Zejména při vjíždění do pracovního místa je nutné chovat se vzhledem k ostatním řidičům předvídatelně. To znamená postupné snižování rychlosti, zapnutí výstražného majáku a pře-

devším dostatečně včas před projetím podélné nebo příčné uzávěry zapnutí směrových světel (blinkrů), aby ostatní vozidla nenásledovala pracovní vozidlo do uzávěry.

## 6. Pracovní místo dlouhodobé

Na dlouhodobých pracovních místech se výstražné a předzvěstné vozíky nepoužívají. Příčná uzávěra v průběžných jízdnicích je tvořena deseti směrovacími deskami s výstražnými světly typu 1 a je dlouhá 100 m. Proto má bezpečnostní zóna mezi koncem příčné uzávěry a začátkem pracovního místa délku 100 m. Detaily značení včetně délky příčné uzávěry na přídatných pruzích jsou uvedeny v příslušných schématech přechodného značení.

Pokud je třeba zvýšit bezpečnost pracovníků na začátku pracoviště, podél něj, nebo zvýšit bezpečnost provozu před pádem do výkopů či před nárazem do překážky, je nutno použít dočasné svodidlo podle Provozní směrnice 10/14 Dočasná svodidla na směrově rozdělených komunikacích.

Jinak platí pro dlouhodobé pracovní místo obdobné zásady jako pro místo krátkodobé.

## 7. Přechodné dopravní značení

Pro označení pracovních míst v jízdnicích a v SDP platí všeobecné podmínky uvedené v Provozní směrnici 1/14 Projektování a provádění přechodného dopravního značení na směrově rozdělených komunikacích a schémata příručky Označování pracovních míst na směrově rozdělených komunikacích.

Dopravní značky a dopravní zařízení vyjma výstražných a předzvěstných vozíků musí odpovídat standardu PPK – PRE.

Výstražné a předzvěstné vozíky (pojízdná uzavírková tabule Z 7 a zařízení předběžné výstrahy) musí odpovídat standardu PPK – VOZ.

Všechny dopravní značky a dopravní zařízení je nutno po celou dobu udržovat čisté a funkční.

## 8. Asistence, poruchy a odtahy vozidel

Pokud v užívaném jízdnicím pruhu zastaví vozidlo z důvodu poruchy neb dopravní nehody, je třeba toto místo neprodleně označit dle příslušných schémat. Zpravidla je u této události přítomna policie nebo jiná složka IZS, která usměrňuje provoz. Tato složka uděluje pokyny také osádkám asistenčních, servisních a odtahových vozidel. Doplnující údaje jsou uvedeny v Provozní směrnici 2/14.

## 9. Zdravotní požadavky na pracovníky

Na pracovníky provádějící práce v jízdnicích a v SDP jen ojediněle nejsou kladeny zvláštní zdravotní požadavky.

U pracovníků provádějících práce v jízdnicích 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 krajnici 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.

## 10. 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.

## 11. 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 komunikaci 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.

Další OOPP jako rukavice, přilbu, protipořezové kalhoty a podobně určí zaměstnavatel podle druhu vykonávané práce.

## 12. 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](http://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](mailto:michal.prasil@rsd.cz) a [vladimir.pejchal@rsd.cz](mailto:vladimir.pejchal@rsd.cz).

Menší nehody a ohrožení pracovníků na úsecích Závodů a Správ se hlásí na adresy [michal.caudr@rsd.cz](mailto:michal.caudr@rsd.cz) a [vladimir.pejchal@rsd.cz](mailto:vladimir.pejchal@rsd.cz).

Všechny pracovní úrazy a větší nehody se kromě na uvedené adresy hlásí na adresu [mimoradna.udalost@rsd.cz](mailto:mimoradna.udalost@rsd.cz).

Odesláním hlášení není dotčena povinnost daná například PGŘ 17/2003, SGŘ 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.

## 13. 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 konají práce v jízdních pruzích na směrově rozdělených komunikacích v jeho správě.