

## Obsah

1	Identifikační údaje.....	- 2 -
1.1	Označení stavby .....	- 2 -
1.2	Stavebník/objednatel stavby.....	- 2 -
1.3	Projektant/zhotovitel projektové dokumentace.....	- 2 -
1.4	Majetkový správce .....	- 2 -
2	Úvod.....	- 3 -
2.1	Všeobecně.....	- 3 -
2.2	Vstupní podklady.....	- 3 -
2.3	Legislativní a normové podklady.....	- 3 -
3	Zásady DIO .....	- 4 -
3.1	Obecné zásady .....	- 4 -
3.2	Dočasná svodidla.....	- 5 -
3.3	Období zimní údržby .....	- 5 -
4	Etapizace a technické řešení .....	- 5 -
5	Ochranná pásma .....	- 7 -
6	Související stavební objekty .....	- 7 -
7	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništích .....	- 8 -
8	Závěr .....	- 8 -
9	Přílohy .....	- 8 -

## TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 180

### 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

#### 1.1 Označení stavby

Název stavby:	II/101 Jirny, most ev. č. 101-075a přes D11 v obci Jirny - PD
Objekt:	SO 180 Dopravní opatření v průběhu výstavby
Místo stavby:	Středočeský kraj
Katastrální území:	Jirny
Druh stavby:	liniová, přestavba

#### 1.2 Stavebník/objednatel stavby

Název investora:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o. Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČ:	00066001
DIČ:	CZ00066001

#### 1.3 Projektant/zhotovitel projektové dokumentace

Název projektanta:	PRAGOPROJEKT, a.s. K Ryšánce 1668, 147 54 Praha 4 IČO 452 72 387
Zpracovatelský útvar:	Ateliér Praha II, Středisko mosty
Ředitel ateliéru:	Ing. Filip Řehoř, Ph.D.
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Filip Řehoř, Ph.D.
Zpracovatel objektu:	Ing. Michal Ipser (Ateliér Praha I)
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

#### 1.4 Majetkový správce

Název správce:	dočasný objekt – bez následného správce
----------------	---

## 2 ÚVOD

### 2.1 Všeobecně

Stávající most slouží k mimoúrovňovému převedení silnice II/101 přes dálnici D11 v km 7,62. Jedná se o vzpěradlový rám postavený v 80. letech. Most je ve špatném stavu (při poslední hlavní prohlídce mostu hodnocena sp. stavba stupněm V, nosná konstrukce stupněm V). Vzhledem k typu stávající konstrukce (spínané prefabrikované dílce), jejímu stavebnímu stavu a dispozičnímu omezení podjezdné komunikace bylo rozhodnuto o její demolici a náhradě mostem novým.

Vzhledem k požadavku ŘSD ČR na ponechání přejezdu středního dělicího pásu dálnice (SDP), který znemožňuje umístění pilíře, se jako nejvhodnější řešení jeví překlenutí celé dálnice jedním polem integrovaného mostu. Vzhledem k délce přemostění a nutnosti výstavby za provozu je prakticky jediným možným řešením použití spřažené ocelobetonové konstrukce. Jedná se o moderní řešení, kdy je konstrukce mostu provedena bez mostních ložisek a závěrů, nosná konstrukce je vetknuta do opěr, což zajistí příznivé statické působení. Na dálnici musí být zajištěna standardní podjezdná výška 4,80+0,15 m pod podhledem nosné konstrukce. Přes most je po levé straně převeden veřejný chodník s volnou šířkou 1,0 m a po pravé straně cyklostezka, která bude výhledově zbudována podél celého úseku silnice II/101 mezi Jirny a Mstěticemi.

Obsahem SO 180 *Dopravní opatření v průběhu výstavby* je návrh dopravních opatření při realizaci mostu přes dálnici D11. Součástí tohoto stavebního objektu je značení objízdných tras, které budou využívány během přestavby mostu. Dále jsou součástí dopravní opatření na komunikaci II/101 na které dojde v souvislosti s přestavbou mostu k uzavření provozu.

### 2.2 Vstupní podklady

- Průzkum inženýrských sítí (PRAGOPROJEKT, 12/2019)
- Geodetické zaměření území (PRAGOPROJEKT, 10/2019)
- Katastrální mapa území (PRAGOPROJEKT, 10/2019)
- Hlavní mostní prohlídka (Míčka, 11/2018)
- II/101 Jirny, most ev. č. 101-075a přes D11 v obci Jirny - PD – DUSP (PRAGOPROJEKT, 11/2020)
- D11 1101 Praha – Jirny, modernizace, km 0,00-7,80 – DÚR (PRAGOPROJEKT, 05/2019)
- D11 Jirny - Poděbrady, zkapacitnění, územně-technická studie (PRAGOPROJEKT, 2020)
- Rozpracovaná DÚR vysokorychlostní tratě: Pilotní úsek Praha-Běchovice – Poříčany (Správa železnic, 03/2020)
- Rekognoskace terénu
- Katastrální mapy
- Závěry ze vstupních jednání

### 2.3 Legislativní a normové podklady

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN EN 1436+A1 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení, Část 1: Stálé dopravní značky, včetně platné

národní přílohy

- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na PK
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací: VL 3 – Křižovatky, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značky, část 6.2 Vodorovné dopravní značky, část 6.3 Dopravní zařízení
- Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP)
- ZTKP kap. 14, Požadavky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR, Výkresy opakovaných řešení, tzv. R-plány (<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/PPK-a-dopravni-znaceni>)
- Provozní směrnice ŘSD ČR dle příkazu GŘ 23/2014 (<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/PPK-a-dopravni-znaceni>, část Přechodné značení, provoz a údržba, BOZP)

### 3 ZÁSADY DIO

#### 3.1 Obecné zásady

Dopravně inženýrská opatření musí být zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) s přihlédnutím k typovým úpravám a požadavkům ŘSD (tj. R-plánům, příručky pro označování pracovních míst na dálnicích, standardům PPK, Provozním směrnicím), ZTKP kap. 14 a na platnost vyhlášky č. 294/2015 Ministerstva dopravy, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

Veškeré užití dopravní značení pro označení pracovního místa musí odpovídat zásadám TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami, vyhlášky č. 294/2015 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2 a VL 6.3. Při realizaci musí být rovněž respektovány „Požadavky na provedení a kvalitu přechodného dopravního značení na dálnicích a silnicích ve správě Ředitelství silnic a dálnic“ (PPK – PRE) a další příslušné PPK, Výkresy opakovaných řešení (tzv. R-plány) a Provozní směrnice ŘSD (<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/PPK-a-dopravni-znaceni>).

Všechny svislé značky a dopravní zařízení k označení pracovních míst budou provedeny na dálnici ve zvětšené velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. R2 dle ČSN EN 12899-1. Dopravní značky osazené na silnicích I. třídy budou provedeny v základní velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. RA2 dle ČSN EN 12899-1. Na silnicích II. tříd, III. tříd a místních komunikacích budou v základní velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. RA1. Značky budou umístěny na červeno-bíle pruhovaných sloupcích, přičemž pruhy šířky 100-200 mm budou tvořeny polepem z retroreflexní folie třídy 1, kolority min. RA1 dle ČSN EN 12899-1.

Přechodné vodorovné dopravní značení bude provedeno fólií s textilní mřížkou nebo barvou. Materiál bude určen před stanovením přechodné úpravy provozu na PK. Přechodné VZD musí být provedeno plynule s plynulými přechody bez vizuálních „lomů“ čar.

V průběhu zpracování dopravních opatření v podrobnosti realizační dokumentace je zhotovitel povinen svolávat v dostatečném předstihu před realizací uzavírkové komise (viz „Provozní směrnice 11 Plánování a provádění pracovních míst na dálnicích 07/21).

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umísťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Značky, jejichž platnost je v rámci dopravních opatření zrušena, budou demontovány/zakryty/otočeny tak aby tyto DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a

stavem stávajícího dopravního značení v době realizace.

Pokud se osvětluje staveniště pro noční práci v blízkosti provozu, musí být osvětlení provedeno tak, aby neoslňovalo řidiče ani v jednom směru. Za vhodný typ osvětlení se považují například osvětlovací balony na stojanech.

Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. Přechodné dopravní značení musí být alespoň 1x denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací.

### 3.2 Dočasná svodidla

Dočasná svodidla budou osazena během etapy 3 a 5, kdy budou oddělovat veřejný provoz od prostoru staveniště na dálnici D11. Pro ochranu výkopových prací u opěr mostu (etapa 3 a 5) a montážní podpěry v SDP (etapa 5a) bude užito betonové svodidlo s úrovní zadržení min. H2 a bude dodržena min. výška a délka dle TP 139 a výkresů opakovaných řešení R 66 a R 116.

Dočasná svodidla pro oddělení provozu od staveniště budou osazena v celé délce pracovního místa s povinným přesahem na obou stranách (viz Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích). Přerušení svodidel je přípustné pouze v místech staveništních vjezdů, tj. max. 1 vjezd/700 m.

V případě, že zhotovitel v rámci optimalizace postupu prací navrhne etapu, kde bude použito vedení protisměrných jízdních pruhů na jednom jízdním pásu, budou osazena dočasná svodidla vždy v celém rozsahu obousměrného provozu bez jakéhokoliv přerušení, tj. v celé délce úseku, ve kterém je provoz veden v režimu 2 + 2 nebo 1 + 1 jízdní pruhy v jednom jízdním pásu, s povinným přesahem na obou stranách a se zachováním prostoru pro průjezd vozidel IZS (viz Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích).

V případě změny harmonogramu je součástí dodávky zajištění dočasných svodidel po celou dobu platnosti příslušné etapy.

### 3.3 Období zimní údržby

Pravidla pro zimní údržbu pozemních komunikací stanovuje zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb. Zimní údržbou se zmírňují závady vznikající povětrnostními vlivy a podmínkami za zimních situací ve sjízdnosti komunikací. Vyhláška stanovuje, že zimním obdobím je doba od 1. listopadu do 31. března následujícího roku. Po dobu zimního období s výjimkou období zimní technologické přestávky je zhotoviteli umožněno provádět stavební práce včetně použití dopravně inženýrských opatření při dodržení veškerých požadavků pro provoz v zimním období. V zimní technologické přestávce (tj. v období od 1. 12. do 28. 2. resp. 29. 2.) není povoleno provádět jakékoliv stavební práce, které si vyžadují dopravní opatření na dálnici, pokud jejich provádění nebude písemně odsouhlaseno majetkovým správcem dálnice (ŘSD ČR, provozní úsek) a příslušným silničním správním úřadem (Ministerstvo dopravy) při splnění jejich veškerých podmínek a požadavků, zejména z hlediska zimní údržby.

## 4 ETAPIZACE A TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Výstavba mostu ev. č. 101-075a přes dálnici D11 je rozdělena do několika etap tak, aby byl po celou dobu výstavby zachován provoz v obou směrech dálnice D11 s výjimkou snášení stávající a montáže nové nosné konstrukce mostu a některých krátkodobých opatření, která nejsou v této dokumentaci postižena (např. manipulace s dočasnými svodidly, samotná výstavba dopravních opatření, demontáž montážních podpěr atd.). Na základě projednání se zástupci PÚ ŘSD Odbor dopravního inženýrství (12 800) nebude žádné snížení rychlosti na dálnici D11 po celou dobu výstavby nadjezdu (vyjma demontáže nadjezdu, montáže nové nosné konstrukce, výstavba dopravních opatření, stavební práce s montážní podpěrrou v

SDP). Přípustné je pouze osazení např. betonových svodidel na vnější zpevněnou krajnici 0,5 m od vnějšího jízdního pruhu.

Předpokládaná lhůta výstavby je 6 měsíců v průběhu jedné stavební sezóny. Stavbu je tedy nutné zahájit v období březen – duben tak, aby byla dokončena do zimní technologické přestávky (prosinec – únor), ideálně do zahájení období zimní údržby.

Systém vedení dopravy během jednotlivých etap je zakreslen do modelových schémat v jednotlivých přílohách. Na jednotlivých schématech jsou vyznačeny objízdné trasy používané v dané etapě a šířkové uspořádání v uzavírci. Navržená etapizace je popsána níže.

Detailní výkresy dopravně inženýrských opatření budou zpracovány zhotovitelem v dostatečném předstihu před zahájením prací.

#### **Navržená etapizace je následující:**

##### **Etapa 1**

V této etapě bude provedena přeložka inženýrských sítí protlakem pod dálnicí D11 u mostu ev. č. 101-075a. Přeložky musí být provedeny před snesením nosné konstrukce mostu. Časová náročnost etapy 1 se předpokládá v délce 3 týdnů. Bez dopravních omezení na dálnici.

##### **Etapa 2a**

V etapě 2a budou probíhat přípravné práce pod mostem před jejich snesením, tj. především zřízení ochranné vrstvy pro snesení mostu. Po dobu této etapy bude provoz veden v režimu 1 + 1. Vzhledem ke krátkodobému charakteru dané etapy nejsou navržena dočasná svodidla pro oddělení provozu od staveniště. Časová náročnost této etapy se předpokládá v max. délce 6 hodin.

S několikadenním předstihem před touto etapou dojde k dlouhodobému uzavření mostu ev. č. 101-075a. Objízdná trasa je navržena obousměrně po silnici II/611 na křižovatku se silnicí III/33310, dále po této komunikaci směr Šestajovice a dále po III/0116 zpět do obce Jirny. Před samotnou uzavírkou mostu bude na základě požadavku Regionálního organizátora pražské integrované dopravy Ropid svoláno místní šetření za účelem dořešení objízdných tras pro veřejnou hromadnou dopravu.

##### **Etapa 2b**

Tato etapa je krátkodobého charakteru a její časová náročnost se předpokládá v délce max. 14 hodin. Předpoklad průběhu je v noci ze soboty na neděli. Lhůta 14 hodin je počítána od okamžiku uzavření dálnice v příslušných MÚK před nadjezdem. Během této doby dojde ke snesení mostu ev. č. 101-075a a následnému odklizení jeho zbývajících částí z dálnice včetně ochranné vrstvy vozovky a následná zpětná montáž svodidla v SDP. Po dobu této etapy bude zcela uzavřena dálnice D11 mezi exitem 1 Horní Počernice a exitem 8 Jirny. Finální projednání těchto objízdných tras a vypracování DIO zajistí zhotovitel stavby. Objízdné trasy pro tuto etapu jsou navrženy následovně:

##### **Osobní vozidla**

- Ve směru na Hradec Králové je navržena objízdná trasa z MÚK Běchovice – silnice I/12 – silnice II/113 – silnice II/330 – exit 25.
- Ve směru na Prahu je navržena objízdná trasa z exitu 8 – silnice II/101 – dálnice D10 (exit 10) – na dálnici D0.

##### **Nákladní vozidla**

- Ve směru na Hradec Králové je pro nákladní vozidla navržena objízdná trasa z MÚK Běchovice – silnice I/12 – silnice I/38 – exit 39.
- Ve směru na Prahu je pro vozidla nad 12t navržena objízdná trasa z exitu 39 – silnice I/38 – silnice I/12 – MÚK Běchovice.

V případě dokončení přeložky II/101 u obce Zápy bude objízdná trasa pro veškerou dopravu vedena obousměrně z exitu 8 po silnici II/101 na dálnici D10 (exit 10).

### **Etapu 2c**

V této etapě budou probíhat dokončovací práce na odklizení zbylých částí snášeného mostu včetně ochranné vrstvy vozovky. Z pohledu dopravních opatření je tato etapa shodná s etapou 2a, tj. doprava bude vedena v režimu 1 + 1. Časová náročnost této etapy se předpokládá v max. délce 6 hodin.

### **Etapu 3**

Během této etapy budou realizovány nové opěry mostu, otevření výkopů a provedení pažení. V místě stavebních prací na dálnici D11 bude doprava vedena bez dopravního omezení. Podélná uzávěra (oddělení veřejného provozu od prostoru staveniště) bude provedena pomocí dočasných svodidel (viz kap. 3.2) osazenými 0,5 m od vnějšího jízdního pruhu na zpevněnou krajnici. Předpokládaná doba trvání této etapy je 8 týdnů.

### **Etapu 4**

V etapě 4 proběhne osazení nosníků mostu, ztraceného bednění, mostních odvodňovačů a výstavba montážních podpěr za úplné uzavírky dálnice D11 mezi exity 1 a 8. Časová náročnost se předpokládá v délce max. 12 hodin. Předpoklad průběhu je v noci ze soboty na neděli. Lhůta 12 hodin je počítána od okamžiku uzavření dálnice v příslušných MÚK před nadjezdem. Objízdne trasy jsou navrženy shodné jako v etapě 2b během samotného snášení mostu.

V případě dokončení přeložky II/101 u obce Zápy souhlasí zástupci PÚ ŘSD s celkovou uzavírkou. V případě, že do této etapy nebude přeložka v provozu, bude preferovat montáž nosníků s několika krátkodobými zastaveními provozu na dálnici D11 v obou směrech. Ztracené bednění a vybavení mostu by se montovalo v režimu 1+1 při střídavé uzavírcce pruhů. Konkrétní varianta bude dořešena na uzavírkové komisi v rámci realizace, při znalostech technologických možností vybraného zhotovitele a aktuální dopravní situace.

Před samotným osazením ocelových nosníků bude na uzavřených krajnicích provedena jejich předmontáž (svaření, smontování).

### **Etapu 5a**

V této etapě bude provedena betonáž křídel pro pracovní spáru, provedení zásypů základů a zmonolitnění rámových rohů. V místě nadjezdu na dálnici D11 bude z důvodu umístění montážní podpěry v SDP zúžen levý jízdní pruh a osazeno betonové svodidlo podél stávajícího přejezdu SDP. Krajnice v místě nadjezdu zůstane nadále uzavřena. Předpokládaná doba trvání této etapy jsou 3 týdny.

### **Etapu 5b**

V etapě 5b bude dokončen most, tj. betonáž spřažené desky, výstavba samostatných křídel, provedení izolace a říms, pokládka vozovky, osazení zábradlí a svodidel atd. V místě nadjezdu bude doprava vedena ve stejném režimu jako v etapě 3. Předpokládaná doba trvání této etapy je 9 týdnů.

## **5 OCHRANNÁ PÁSMA**

Stavba se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a komunikací. Přeložky sítí obdobně jako komunikační úpravy budou definovat nová ochranná pásma. Přehled ochranných pásem viz příloha B. Souhrnná technická zpráva.

## **6 SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**

### **100 – Objekty pozemních komunikací**

- SO 180 - Dopravní opatření v průběhu výstavby

### **200 – Mostní objekty a zdi**

- SO 201 - Most ev. č. 101-075a přes D11 a přilehlá silnice



#### **400 – Elektro a sdělovací objekty**

- SO 430 - Přeložka vedení NN ČEZ Distribuce – *nezpracovává se PDPS*
- SO 431 - Úprava vedení VO na mostě
- SO 461 - Přeložka sdělovacích kabelů CETIN – *nezpracovává se PDPS*

#### **500 – Objekty trubních vedení**

- SO 501 - Přeložka STL plynovodu

## **7 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTÍCH**

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

**Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci** (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu nebo na provozované železniční dopravní cestě je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou. Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

Podrobně je tato problematika řešena v Plánu BOZP.

## **8 ZÁVĚR**

Zhotovitel je povinen před osazením dopravně inženýrských opatření zajistit jejich projednání, např. rozhodnutí o uzavírci a stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, u příslušných silničních správních úřadů.

## **9 PŘÍLOHY**

- Modelové schéma – Etapa 1
- Modelové schéma – Etapa 2a
- Modelové schéma – Etapa 2b
- Modelové schéma – Etapa 2c
- Modelové schéma – Etapa 3
- Modelové schéma – Etapa 4
- Modelové schéma – Etapa 5a
- Modelové schéma – Etapa 5b

**TUTO DOKUMENTACI NELZE POUŽÍT JAKO DOKUMENTACI RDS!!!**