

# ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

---

## Všeobecně

Vlastní organizace výstavby a postup prací je plně v kompetenci provádějící odborné stavební firmy včetně zajištění bezpečnosti práce. Při výstavbě musí být důsledně respektovány veškeré bezpečnostní předpisy, zejména pak vyhl. ČÚBP č. 48/1992 Sb., zákon 309/2006 Sb. a vyhl. 601/2006 Sb., a to v jejich platném znění. Odborný dodavatel stavby musí též průběžně udržovat pořádek na staveništi i mimo něj tak, aby nedocházelo ke znečišťování přilehlých komunikací. Z citovaných bezpečnostních předpisů je nutno dbát zejména těchto opatření:

- Možné zdroje ohrožení života a zdraví osob je povinen dodavatel stavebních prací zajistit tak, aby takové ohrožení bylo vyloučeno. Veškeré vstupy na staveniště musí být označeny bezpečnostními značkami a tabulkami se zákazem vstupu na staveniště pro neoprávněné osoby.
- Po celou dobu výstavby musí být účinným způsobem udržován bezpečný stav pracovních ploch i přístupových komunikací na staveništi (pracoviště).
- Před započatím zemních prací musí být provedeno vyznačení tras podzemních inženýrských sítí a jiných překážek.
- S druhem inženýrských sítí, jejich trasami, hloubkou uložení a s jejich ochrannými pásmy musí být seznámeni pracovníci, kteří budou zemní práce provádět. Toto platí i pro trasy inženýrských sítí v blízkosti staveniště, které by mohly být stavební činností narušeny. Nejméně 1m od vytýčených podzemních sítí se musí zahájit ruční výkop.

Ze stavebního hlediska a z hlediska organizace výstavby se jedná o běžné konstrukce s využitím současných technologií a mechanismů. Napojení na staveništní energie (voda, elektro) proběhne z určených míst investorem, a to s osazením podružného měření, jelikož náklady na energie hradí dodavatel. Postup stavby, lhůty, rozmístění ZS apod. je tedy plně v kompetenci odborného dodavatele stavby, a to po akceptaci investorem stavby a vzájemné dohodě, závislé samozřejmě též na celkové nabídce zhotovitele. Vlastní zařízení staveniště bude tvořeno mobilními buňkami (kanceláře, sklady, šatny apod.), ocelokolnami (skladování) a venkovními skládkami. Jako toalet je předpokládáno použití chemických WC – investorem nejsou žádné stávající dávány k dispozici stavbě.

Vjezd na staveniště bude realizován přímo ze silnice II/200 ve směru od okružní křižovatky se silnicí II/197, případně od obce Horšov. Možnost zřízení ohrazení staveniště provizorním oplocením se ponechává na dodavatelské firmě (u liniových staveb je možno od oplocení staveniště upustit). Doprava na staveniště se předpokládá nákladní technikou, zejména ve fázi zemních prací nutno zajistit mytí vozidel, jako opatření proti znečišťování komunikací.

Dodavatel stavby je současně povinen průběžně udržovat pořádek na staveništi a zejména zajistit technologii mytí dopravních prostředků během celé stavby (zejm. při provádění zemních prací) tak, aby nedocházelo ke znečištění stávajících komunikací v okolí stavby. Dodavatel stavby může využít též samozřejmě mobilních zdrojů energií v případě své potřeby (např. elektrocentrály), každopádně je nutno počítat s instalací hygienických

mobilních WC, dalších mobilních buněk, kontejnerů apod. Během stavby budou pravidelně probíhat kontrolní dny na stavbě s respektováním připomínek investora a budou splněny veškeré ostatní zákonné předpisy při výstavbě včetně pečlivého vedení a kontroly stavebního deníku. Upozornit je nutno při provádění jakýchkoli zemních prací (i pro inženýrské sítě) na předchozí vyhledání (vypískání) stávajících sítí v dotčených prostorech detektorem, jejich vytyčení a zajištění event. ochrany proti poškození.

Následně je tedy zařazena zmíněná schématická situace zařízení staveniště, která má však pouze doporučující charakter – je plně v kompetenci odborného dodavatele stavby. Tento dodavatel je mimo jiné povinen provést prohlídku staveniště již ve fázi nabídkového řízení.

### **Podzemní inženýrské sítě a zařízení a ochranná pásma**

V zájmovém území se nachází stávající podzemní i nadzemní vedení inženýrských sítí orientačně zakreslených do situace. Proto je nutno z výše uvedených důvodů dodržet během výstavby následující podmínky :

- před zahájením stavby nechat veškerá vedení od jejich správců vytyčit
- dodržovat pokyny správců jednotl. sítí
- při křížení a souběhu dodržovat příslušné normy a předpisy
- zemní práce v blízkosti vedení provádět s max. opatrností za dohledu správce

Pro potřeby případného budoucího uložení dalších inž. sítí jednotliví správci posoudí do doby zahájení stav. prací možnost osazení rezervních chrániček v místech křížení komunikací. Na základě jejich uvážení mohou být v prostoru trasy po dohodě uloženy rezervní chráničky z PVC potrubí, jejich případná realizace a poloha bude upřesněna při předání staveniště akce.

### **Plán kontrolních prohlídek stavby**

Přesné termíny kontrolních prohlídek nejsou v dokumentaci uvedeny. Bude je možné určit až po získání stavebního povolení a stanovení předpokládaného termínu zahájení stavebních prací.

### **Upozornění**

Investor stavby je ze zákona č. 20/1987 o památkové péči a následných platných změn obsažených v navazujících zákonech, povinen oznámit Archeologickému ústavu AV ČR nebo jím určeným oprávněným organizacím (např. Západočeské muzeum – oddělení záchranných archeologických výzkumů Plzeň), svůj záměr stavební činnosti a následně uzavřít dohodu o podmínkách, za nichž archeologické výzkumy mohou být provedeny.

# PODMÍNKY PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ

---

Pokud bude doba výstavby delší než 30 pracovních dnů, anebo budou stavební práce vykonávány současně více než 20 pracovníky po dobu delší než 1 pracovní den, bude nutné pro realizaci stavby jmenovat odborně způsobilého koordinátora, který zpracuje Plán BOZP.

Plán BOZP je dokument vypracovaný ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb. určující pravidla, která budou přiměřeně zajišťovat bezpečnost pracovníků při pracích na staveništi a pravidla platná pro rozsah, typ a velikost stavby tak, aby vyhovoval potřebám BOZP. Vztahuje se na právnické a fyzické osoby zaměstnáváné dle zákona č. 262/2006 Sb. (zákoník práce) a osoby samostatně výdělečně činné dle zákona č. 455/1991 Sb., které jsou ve smluvním vztahu se zadavatelem, případně hlavním zhotovitelem stavby, ale nezbavuje tyto osoby povinnosti znát a dodržovat všechny platné předpisy, zákony, normy a nařízení potřebné k jejich činnosti pokud nejsou obsaženy v plánu BOZP. Plán je vypracován na základě projektové dokumentace, podle níž bude zpracováno zhodnocení rizik při činnostech, které vystavují fyzické osoby zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Plnění úkolů v BOZP při realizaci stavby zabezpečuje jmenovaný koordinátor BOZP ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb. Zhotovitel určený k realizaci je povinen před nástupem na stavbu bez zbytečného odkladu vyzvat koordinátora a během výstavby zohledňovat jeho pokyny a úzce s ním spolupracovat. Povinností zhotovitele je bez prodlení upozornit koordinátora na jakékoliv změny technologií, pracovních postupů, časového plánu, harmonogramu prací. Dále pak na změny vzniklé po závažném pracovním úrazu, které by poukazovaly na další možná rizika při provádění pracovních činností na pracovišti.

Plán BOZP je neoddělitelnou součástí stavební dokumentace a jakákoliv změna musí být odsouhlasena koordinátorem BOZP.

## **Základní údaje stavby:**

**Situační plán** (nákres) staveniště s rozkreslením buňkovišť, skladů, cest k dopravě materiálů, zaznamenání rozvodů elektrické energie s vymezením rizikového prostoru pro pohyb mechanizace a zaměstnanců v takovýchto prostorách (voda, svahy, elektrická energie, skladování chemických látek s ohledem na vodní toky a jejich možnou kontaminaci v případě provozní havárie) bude vypracován a dodán zhotovitelem spolu s časovým plánem a seznamem budoucích podzhotovitelů, případně dodavatelů technologií.

**Identifikovaná rizika** na staveništi s údaji o povaze těchto rizik. Rizika vyhledaná podle ustanovení § 102 zákona č. 262/2006 Sb. zákoník práce, jsou pro tuto stavbu zpracována jako příloha tohoto Plánu BOZP jako „Hodnocení pracovních rizik možného ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců“ pro všechny předpokládané úseky, pracovní postupy jak pro možná rizika a nebezpečí, tak pro nutná bezpečnostní opatření. Na uvedené stavbě se nepředpokládají zvláštní bezpečnostní opatření.

**Časový plán a harmonogram** pro celou stavbu bude zpracován před vlastním zahájením stavby podle ustanovení § 300 zákon č. 262/2006 Sb. S časovým plánem budou seznámeni všichni dodavatelé, subdodavatelé a zhotovitelé. Časový plán bude zpracováván tak, aby nemohlo docházet k tlaku na pracovní tempo a zatížení zaměstnanců, vzniku stresových situací a aby jednotlivé fáze pracovních operací plynule navazovaly na technologické postupy pro jednotlivé pracoviště a pracovní postupy.

**Předpokládaný počet zaměstnanců.** Potřebné stavy zaměstnanců budou stanoveny před zahájením prací na základě zpracovaného časového plánu a stanovených termínů dokončení stavby.

**Údaje o prostorech pro dopravu.** Všechna doprava na staveništi bude probíhat po staveništních komunikacích. Navážení těžké stavební techniky a její skládání pokud bude vyžadovat krátkodobé zastavení dopravy, bude prováděno s ohledem k situaci na staveništi a po přijetí takových technických a organizačních opatřeních, které eliminují jakákoliv rizika at' již pro provoz sám, nebo pro zaměstnance.

**Údaje o bezpečnostních opatřeních.** Za pořádek na staveništi odpovídá hlavní stavbyvedoucí, který pověří odpovědností na dílčích pracovištích odpovědné pracovníky podle rozsahu jejich funkcí. Bude provedeno seznámení s Plánem BOZP ostatní podzhotovitele v rámci seznámení s pracovištěm při příchodu na stavbu a on, nebo pověřená osoba provádí kontrolu zda zaměstnanci podzhotovitelů a dodavatelů ustanovení této směrnice dodržují a pořádek a úklid na pracovištích odpovídá požadovanému standartu.

**Zhotovitel určený po výběrovém řízení k realizaci, je povinen před nástupem na stavbu bez zbytečného odkladu vyzvat jmenovaného koordinátora ke spolupráci.**



PŘEHLEDNÁ SITUACE STAVBY  
1 : 10 000





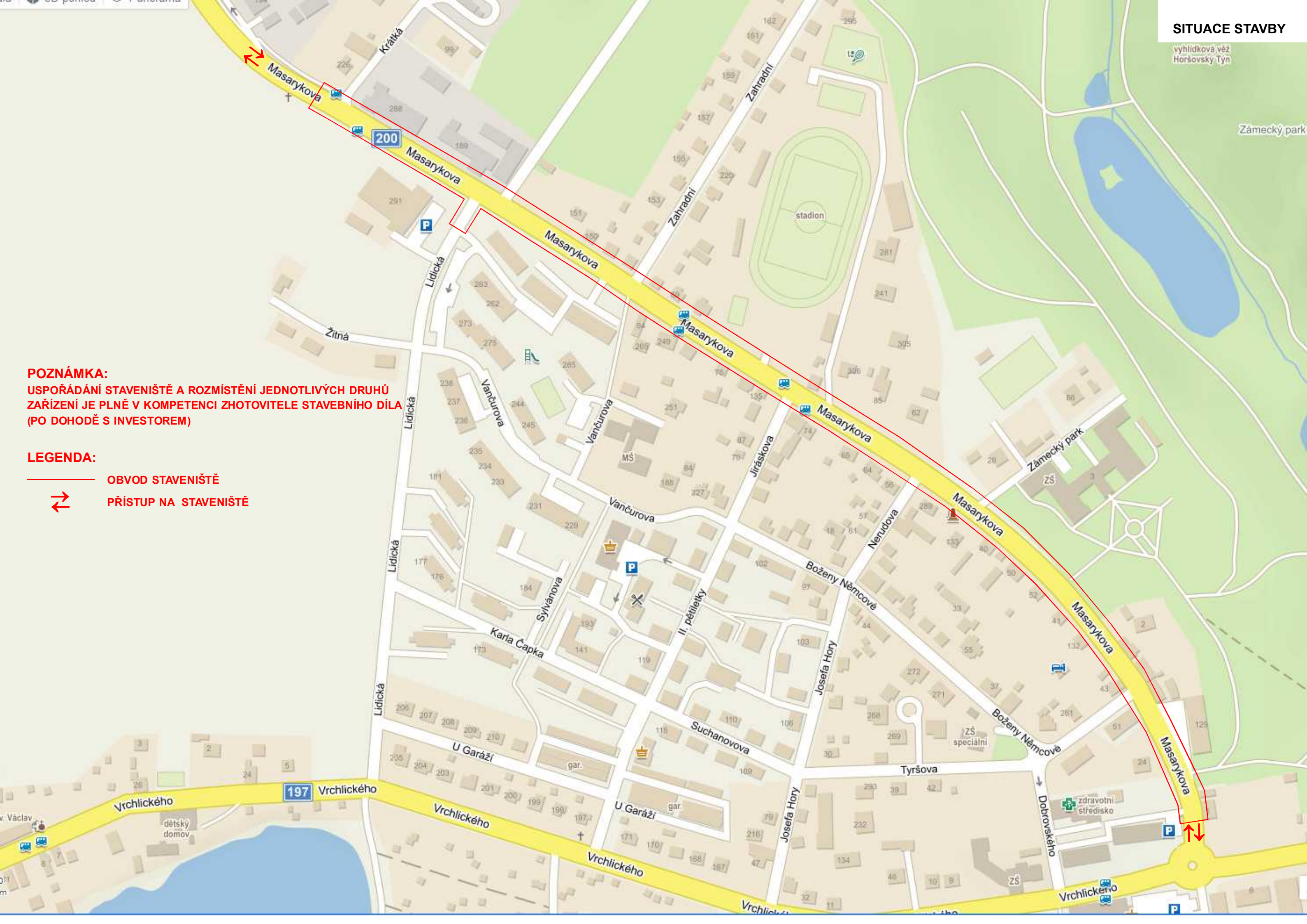
**POZNÁMKA:**  
USPOŘÁDÁNÍ STAVENIŠTĚ A ROZMÍSTĚNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ  
ZAŘÍZENÍ JE PLNĚ V KOMPETENCI ZHOTOVITELE STAVEBNÍHO DÍLA  
(PO DOHODĚ S INVESTOREM)

**LEGENDA:**

— OBVOD STAVENIŠTĚ



PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ



# DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ

---

## A – Identifikační údaje :

Název stavby :	<b>Rekonstrukce Masarykovy ulice v Horšovském Týně</b>
Místo stavby :	<b>Horšovský Týn</b>
Okres :	<b>Domažlice</b>
Katastrální území :	<b>Horšovský Týn</b>
Investor :	<b>SÚS Plzeňského kraje, p.o., Město Horšovský Týn</b>
Projektant :	<b>Projekční kancelář Rojt</b>
Stupeň PD :	<b>Dokumentace pro provádění stavby</b>
Datum zpracování PD :	<b>I/2018</b>

## B – Úvodem

Návrh přechodného dopravního značení pro provádění výše uvedené akce byl zpracován jako součást projektové dokumentace pro stavební povolení, a to s požadavkem investora zpracovat jednoduchý návrh opatření pro provádění stavebních prací souvisejících s rekonstrukcí silnice II/200 (Masarykovy ulice) v Horšovském Týně. Součástí stavby je i výstavba nové stezky pro pěší a cyklisty a rekonstrukce všech pochozích ploch v zájmovém území.

## C – Současný stav

Silnice II/200 je v předmětném úseku vedena nejprve v přímé, dále ve směrovém oblouku a následně opět v přímé. Komunikace je situována v zastavěné části na okraji města ve stávající smíšené zástavbě a zajišťuje dopravní obslužnost uvedené části města. Trasa je přehledná, podélný profil komunikace je bez výškových zakružovacích oblouků. Silnice II/200 vykazuje v předmětném úseku střední až vysokou intenzitu provozu osobních i nákladních automobilů.

## D – Použité výchozí podklady

Hlavním výchozím podkladem pro zpracování dočasného dopravního značení po dobu výstavby pro výše uvedenou akci byly TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, II. vydání“ a TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, II. vydání“. Dále zákon č. 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Dále vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhláška č. 30/2001Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. Dále bylo použito souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy

- ČSN EN 12899-1 „Stále svislé dopravní značení. Část 1: stálé dopravní značky“
- ČSN EN 12352 „Řízení dopravy na pozemních komunikacích – zařízení a příslušenství – varovná bezpečnostní světla“
- ČSN EN 12368 „Řízení dopravy na pozemních komunikacích – zařízení a příslušenství – návěstidla“
- ČSN 73 6021 „Světelné signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel“



- ČSN EN 12767 „Pasivní bezpečnost podpěrných konstrukcí zařízení na pozemních komunikacích. Požadavky a zkušební metody“
- ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení – požadavky na dopravní značení“
- ČSN EN 1790 „Vodorovné dopravní značení – Materiály pro dopravní značení – Předem připravené vodorovné dopravní značení“
- ČSN EN 1463-1 „Vodorovné dopravní značení. Dopravní knoflíky. Část 1: Základní požadavky na funkční charakteristiky v novém stavu. Část 2: Zkoušení na zkušebním úseku“

## **E – Návrh dopravních opatření**

Předpokládá se, že stavební práce na rekonstrukci silnice II/200 budou prováděny ve dvou fázích výstavby. I. fáze výstavby bude prováděna za provozu na silnici II. třídy při dopravním omezení. II. fáze výstavby bude prováděna za úplné uzavírky silnice II. třídy. Schéma jednotlivých fází výstavby je patrné z výkresových příloh.

**I. fáze výstavby** - bude realizován úsek silnice II/200 od konce úpravy až po křižovatku se stáv. účelovou komunikací vedoucí do areálu firmy Gerresheimer. Stavební práce budou, s ohledem na zajištění přístupu do okolních výrobních areálů, prováděny za provozu na silnici II/200 při dopravním omezení. Řízení provozu bude prováděno světelným signalizačním zařízením, případně odpovědnými osobami.

**II. fáze výstavby** - bude uzavřena silnice II/200 v úseku od okružní křižovatky (začátek úpravy) až po křižovatku se stáv. účelovou komunikací vedoucí do areálu firmy Gerresheimer.

Objízdna trasa bude vedena po silnici II/197 (Vrchlického ulice) a dále po stáv. místní komunikaci (ulice Lidická).

Během celé doby uzavírky bude povolen průjezd hasičské a lékařské záchranné služby a policie ČR. Předpokládaná doba uzavírky silnice II/200 ve zmíněném úseku bude cca 90 dní.

## **F – Provádění stavebních prací za úplné uzavírky komunikace**

Pro označení uzavírky bude použita zábrana (č. Z 2). K označení zákazu vjezdu do prostoru staveniště se na zábranu umístí svislá dopravní značka „Zákaz vjezdu všech vozidel“ (č. B 1). Pro umožnění vjezdu vozidel stavby do prostoru staveniště bude osazena dodatková tabulka „Mimo vozidel stavby“ (č. E 12).

Značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být po celou dobu prací udržovány ve funkčním stavu a v čistotě a správně umístěny.

Stávající svislé dopravní značky v zájmovém území, které ztrácejí platnost se zakryjí. Dočasná neplatnost se vyjadřuje škrtnutím nebo překrytím páskou s oranžovo-černým pruhem, která musí být v šířce min. 50 mm a provedena z takového materiálu, aby při odstraňování nedošlo k poškození činné plochy značky. Doporučuje se užít pásky z retroreflexního materiálu třídy R1 dle ČSN EN 12899-1.

## **G – Provádění stavebních prací za omezeného provozu**

Při návrhu dočasného dopravního značení na silnici II/200 bude použito typových schémat **B/3, B5/2 a B/6** uvedených v TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, upravených pro danou konkrétní situaci.

Při realizaci přechodného dopravního značení je nutno vycházet z TP 66 „Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Při umísťování dopravních značek a dopravních zařízení postupovat dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Provedení použitých dopravních značek včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat příslušným ČSN. V rámci pracovního místa není dovoleno užívat značek zmenšené velikosti, ani značek vzájemně odlišných velikostí.



Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy. Dopravní značky budou osazovány na jednotlivé nosné prvky dle příslušných norem a předpisů. Při osazování mohou být zčásti využity i stávající nosné prvky.

Trvalé dopravní značky v zájmovém území, které ztrácejí svůj smysl a význam po dobu stavby, se zakryjí. Značky budou osazeny dle schématu při dodržení předepsaných vzdáleností.

## **H – Zásady označování pracovního místa**

1. Označování pracovních míst se provádí podle vzorových schémat uvedených v TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“. Tato schémata je nutno přizpůsobit konkrétní situaci. To je možné provést při zachování funkčnosti řešení daného příslušným schématem.
2. Vedení provozu v oblasti pracovního místa má být pro účastníky provozu snadno a jednoznačně rozeznatelné a pochopitelné.
3. Dbá se, aby byla zaváděna jen taková opatření, která se pro označení pracovních míst považují za bezpečná a potřebná.
4. Značky, světelné signály a dopravní zařízení související s pracovním místem se umísťují až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím nebo jiným vhodným způsobem tak, aby značky, světelné signály a dopravní zařízení nebyly viditelné z žádného jízdního směru.
5. Značky, které mají význam jen v časově omezené době (např. jen v pracovní době), musí být mimo tuto dobu (např. mimopracovní době) zrušeny škrtnutím, zakrytím nebo odstraněním.
6. Dopravní značení musí být odpovídajícím způsobem aktualizováno v souladu s postupem prací a po jejich ukončení neprodleně odstraněno.
7. Pokud je to možné, provádějí se práce spojené s označováním pracovního místa v době nízkých intenzit provozu, tj. mimo dopravní špičky.
8. Při umísťování jednotlivých značek, světelných signálů a dopravních zařízení se postupuje ve směru pohybu dopravního proudu. Při odstraňování pracovního místa je lze odstraňovat ve směru pohybu dopravního proudu, a to až poté, kdy jsou všechny jízdní pruhy v tomto směru volně průjezdné.
9. S pracemi, pro něž je pracovní místo zřizováno, smí být započato teprve tehdy, až jsou instalovány všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení.
10. Značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být po celou dobu prací udržovány ve funkčním stavu a v čistotě a správně umístěny.
11. Stávající svislé dopravní značky v zájmovém území, které ztrácejí platnost se zakryjí. Dočasná neplatnost se vyjadřuje škrtnutím nebo překrytím páskou s oranžovo-černým pruhem, která musí být v šířce min. 50 mm a provedena z takového materiálu, aby při odstraňování nedošlo k poškození činné plochy značky. Doporučuje se užít pásky z retroreflexního materiálu třídy R1 dle ČSN EN 12899-1. Tímto způsobem nelze zrušit platnost značky upravující přednost.

## **CH – Svislé dopravní značky**

Pro označení pracovních míst se užívají dle konkrétních podmínek stálé nebo přenosné svislé značky. Při jejich umísťování se postupuje podle TP 65. V rámci pracovního místa se smí užívat značek jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost provozu. Dopravní značení musí vystihovat skutečnou situaci v oblasti pracovního místa a poskytovat jednoduché, včasné a jednoznačné informace.

Provádí se podle „Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“ se zřetelem na intenzitu provozu, stavební a dopravně-technický stav pozemní komunikace.

Značky užívané pro označení pracovního místa musí odpovídat vyhlášce č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2 a Zásadám pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Svislé značky mohou být doplněny, resp. zvýrazněny výstražným světlem nebo zvýrazněny umístěním na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu a v odůvodněných případech i osvětleny. Technické provedení značek musí odpovídat příslušným technickým předpisům (ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 12899-1 a ČSN EN 1993-1-1).

Značky užívané k označení pracovních míst musí být provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál svislých značek užitých na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a místních komunikacích I. třídy musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R2, na ostatních pozemních komunikacích minimálně třídy R1 dle ČSN EN 12899-1.

Rozměry svislých značek stanoví VL 6.1 a VL 6.2. Není dovoleno užívat svislých značek zmenšené velikosti. Svislé značky zvětšené velikosti se užívají na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla a případně na dalších dopravně významných (zejména směrově rozdělených) pozemních komunikacích. Svislé značky základní velikosti se užívají na ostatních komunikacích. V rámci jednoho pracovního místa se smí užívat svislých značek pouze jedné velikosti.

### ***Zákaz vjezdu všech vozidel (č. B 1)***

Značky č. B 1 se užívá ke stanovení zákazu vjezdu pro všechny druhy vozidel z obou směrů jízdy. K označení zákazu vjezdu do prostoru staveniště se značka č. B 1 zpravidla umísťuje na zábranu pro označení uzavírky č. Z 2. Případné výjimky ze zákazu vjezdu, a to i např. pro vozidla stavby, se uvádějí pouze na dodatkové tabulce „Text“ (č. E 12) umístěné pod značkou č. B 1 (např. „Mimo vozidel stavby“).

V případě, že zákaz vjezdu nezačíná bezprostředně za křižovatkou, musí být na tuto skutečnost upozorněno za nejbližší křižovatkou umístěním značky č. IP 10a „Slepá pozemní komunikace“ nebo před nejbližší křižovatkou značkou č. IP 10b „Návěst před slepou pozemní komunikací“.

## **I – Dopravní zařízení**

### ***Zábrana pro označení uzavírky (č. Z 2)***

Zábrany pro označení uzavírky se užívá zejména k vyznačení uzavírky vozovky nebo k vyznačení (ohrazení) pracoviště. Zábranou se provádí příčná uzávěra na pozemních komunikacích menšího dopravního významu v obci a také příčná uzávěra na konci pracovního místa na jednosměrných pozemních komunikacích v obci, výjimečně mimo obec.

Zábrana musí být za snížené viditelnosti doplněna výstražnými světly typu 1. Jedná-li se o příčnou uzávěru celé šířky vozovky, pracují výstražná světla v režimu součas. blikání všech světél.

Zábrana je tvořena hladkou deskou z plastické hmoty, pozink. plechu nebo hliníku. Na čelní straně jsou střídavě červené a bílé pruhy šířky 0,25 m, provedené z retroreflexní fólie min. třídy R1 dle ČSN EN 12899-1. Obě krajní pole jsou červená o šířce 0,075 – 0,25 m. Zadní strana zábrany je matná a barvy šedé, bílé nebo hliníkové. Kolorita musí odpovídat třídě R2 dle ČSN EN 12899-1.

Standardní délky zábrany: 1,0; 1,5; 2,0; 2,5 a 3,0 m. Šířka zábrany: 0,1; 0,2; 0,25 m.

Na pozemních komunikacích s motorovou dopravou se užívají zábrany šířky 0,2 m, popř. 0,25 m. Na chodnících a stezkách pro cyklisty je možné užívat zábran šířky 0,1 m. Na zábraně nesmějí být umísťovány značky ani dopravní zařízení tak, aby zakrývaly podstatnou část činné plochy zábrany.

Zábrana musí být upevněna na podpěrných sloupcích tak, aby její horní hrana byla ve výšce cca 1,0 m nad vozovkou. Podpěrné sloupky se osazují do podkladních desek. Za dostatečnou stabilitu postavení se považuje odolnost proti zatížení větrem 0,25 kN/m<sup>2</sup>.



### ***Podkladní deska***

Podkladní desky se užívá k upevnění podpěrných sloupků nesoucích přenosné značky a dopravní zařízení, např. zábranu, směrovací desku, vodící desku, zábradlí, plot apod.

Podkladní deska leží volně na pozemní komunikaci, chodníku nebo stezky pro cyklisty a musí být zvolena tak, aby zajistila požadovanou stabilitu značky nebo dopravního zařízení. Je povoleno užívání pouze schválených typů podkladních desek.

Celková výška podkladní desky nesmí být vyšší než 0,12 m. Podkladní desky určené k upevnění zařízení tvořících příčné, ale i podélné uzávěry pracovních míst (zejména směrovacích desek a zábran) mají hmotnost cca 28-30 kg a půdorysné rozměry cca 0,90 x 0,45 m.

Je-li podkladní deska určena k užití na chodníku nebo stezce pro cyklisty, je možné zvolit desku jiného tvaru, např. kruhového (o průměru cca 0,50 m), při dodržení všech požadavků na stabilitu. Barva podkladní desky je obvykle černá, šedá, červená nebo žlutá. Hrany podkladní desky musí být zaobleny.

V rámci pracovního místa v obci je možné užít malou podkladní desku. Její užití je možné ale jen v případech, kdy jsou zachovány všechny požadavky na stabilitu postavení neseného zařízení.

### ***Podpěrný sloupek***

Podpěrný sloupek se užívá k upevnění přenosné značky nebo dopravního zařízení (např. zábrana, vodící tabule apod.), které nejsou pevně zabudované do terénu. Sloupek může být osazen v podkladní desce.

Podpěrný sloupek má zpravidla čtvercový průřez (40 x 40 mm) nebo kruhový a tloušťka stěny se volí podle použitého materiálu. Podpěrný sloupek musí být konstruován tak, aby při nárazu vozidla rychlostí 80 km/h nedošlo k poškození vozidla takovou měrou, aby nad ním řidič ztratil kontrolu nebo aby byla přímo ohrožena bezpečnost jeho posádky nebo jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích. Podpěrný sloupek se při nárazu nesmí roztříštit ani uvolnit z podkladní desky.

Délka podpěrného sloupku se volí podle typu neseného zařízení, musí vyhovovat hodnotám zpravidla v rozmezí 1,00 – 2,50 m. Materiálem je hliník, plast, nebo ocel. Červené a bílé pruhy na sloupku jsou provedeny z retroreflexní fólie nejméně třídy R1 o šířce 0,10 – 0,20 m. Celková délka barevné úpravy je nejméně 0,45 m.

## **J – Bezpečnost provozu**

Při provádění stavebních prací je nutné respektovat směrnice pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích při provádění prací za provozu. Dále je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy a výnosy při provádění vlastních stavebních prací.

## **K – Upozornění**

Po celou dobu stavby je nutno zachovat příjezd vozidel při mimořádné události, tj. zejména umožnit vjezd záchranným a hasičským vozidlům na stavbu. Z tohoto důvodu je na dodavatelské firmě zajistit a dodržet odpovídající organizaci stavebních prací.

Postup prací se ponechává po dohodě s investorem na dodavateli, je nutno jej volit s ohledem na minimální dobu uzavírky silnice II/200.

## **L – Závěr**

Dopravní opatření během výstavby vychází z TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“, II. vydání.

Schéma objížděné trasy včetně použitých svislých dopravních značek na jednotlivých křižovatkách je uvedeno dále.

## **VÝKRESOVÁ ČÁST**

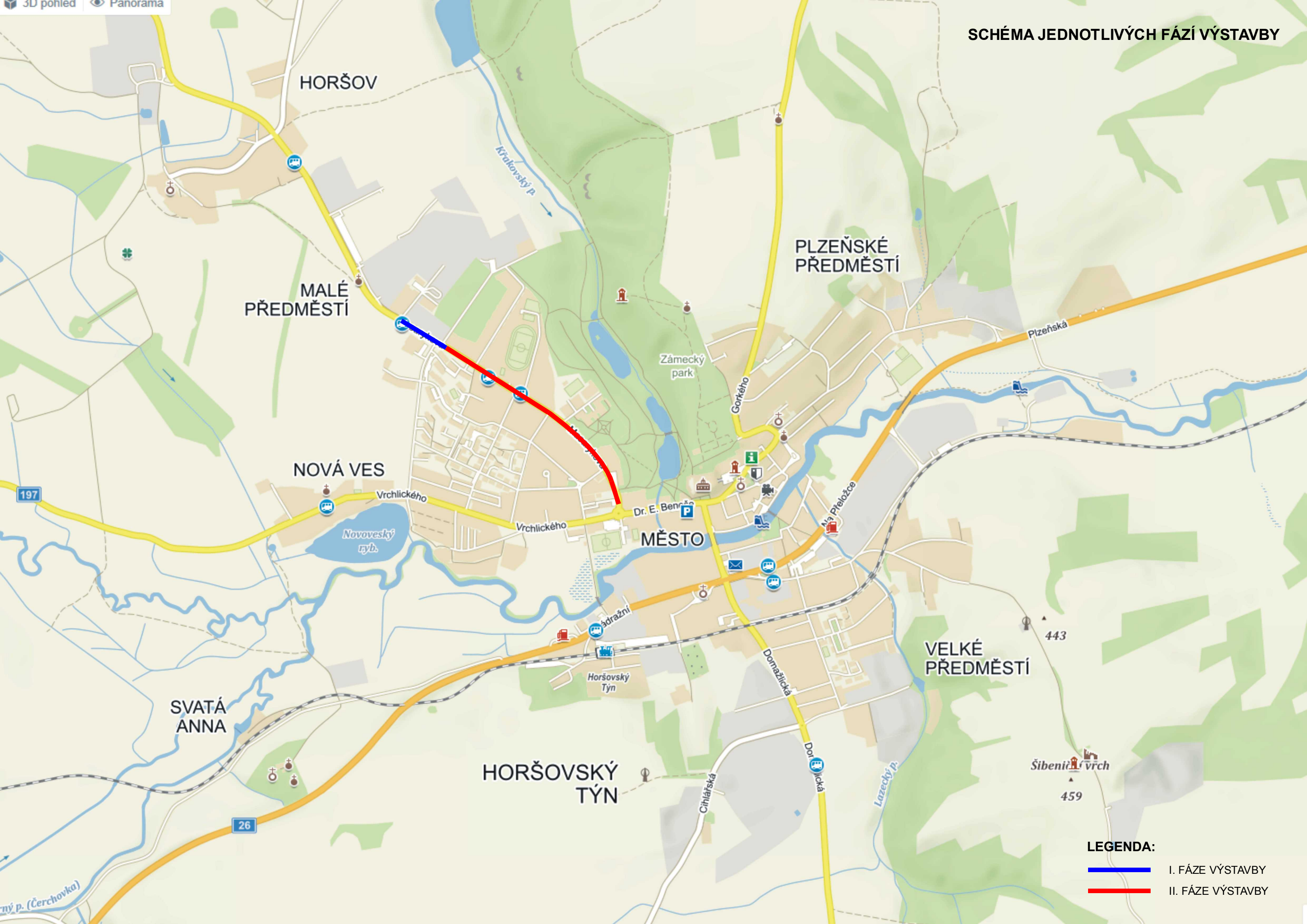
- *Schéma jednotlivých fází výstavby*
- *I. fáze výstavby*

práce z omezeného provozu na silnici II/200

- *II. fáze výstavby*

práce za úplné uzavírky silnice II/200



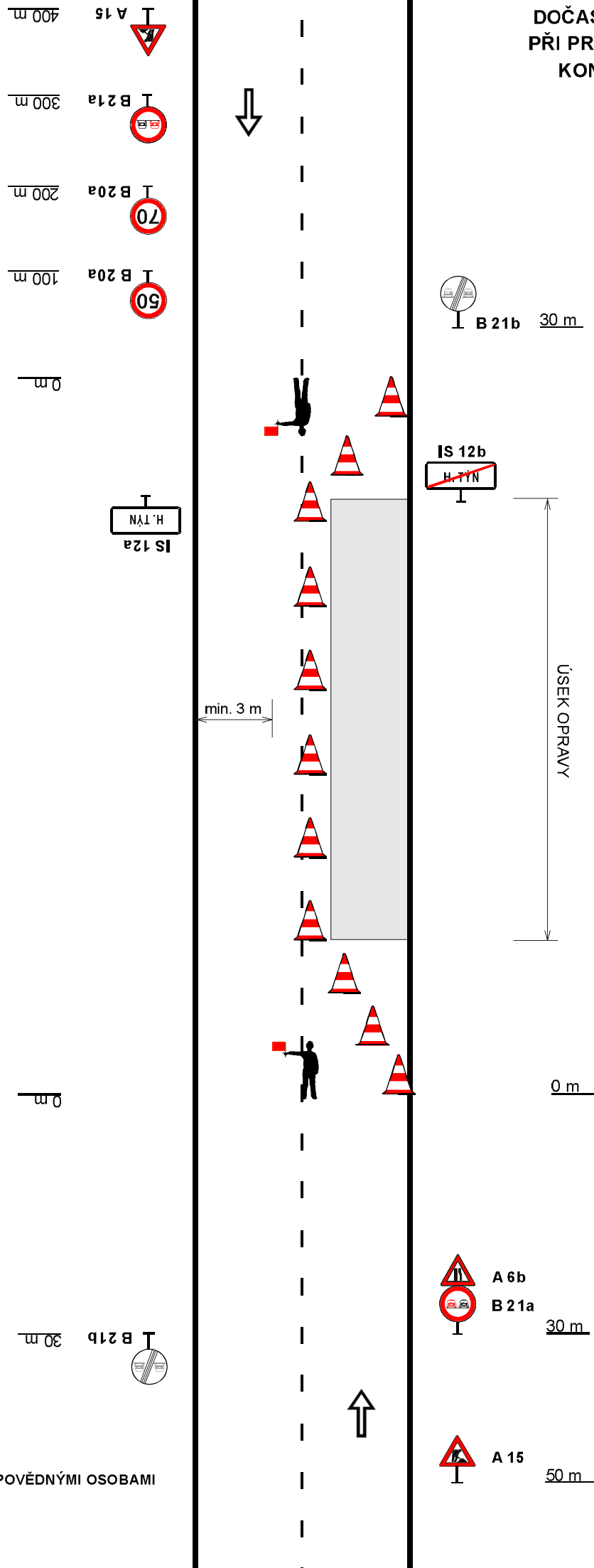


**I. FÁZE VÝSTAVBY**  
**PRÁCE ZA OMEZENÉHO PROVOZU**





DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ  
PŘI PROVÁDĚNÍ PRACÍ V MÍSTĚ  
KONCE (ZAČÁTKU) OBCE

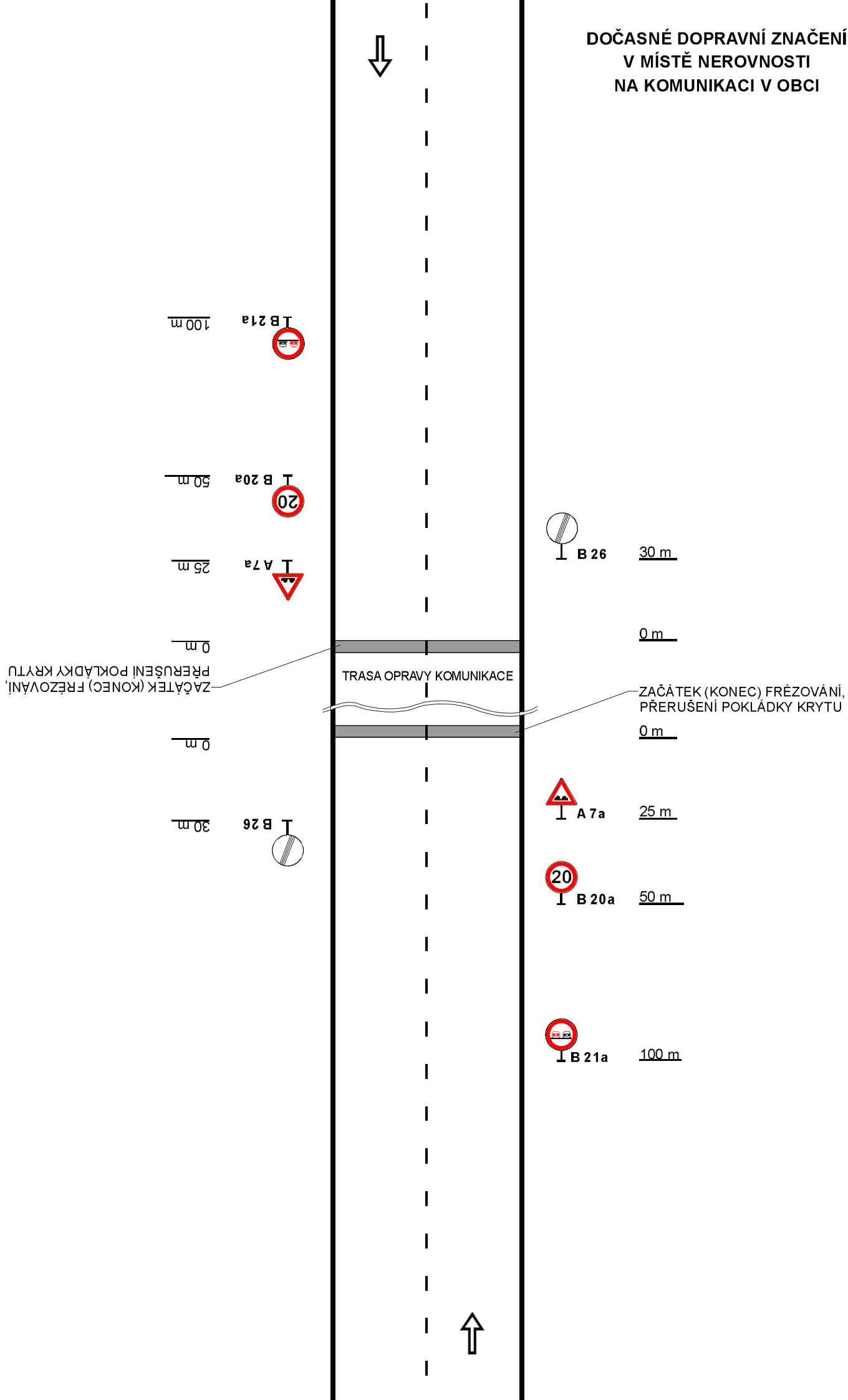


LEGENDA:



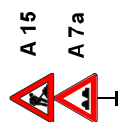
ŘÍZENÍ PROVOZU ODPOVĚDNÝMI OSOBAMI

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ  
V MÍSTĚ NEROVNOSTI  
NA KOMUNIKACI V OBCI





DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ  
V MÍSTĚ KŘIŽOVATKY  
S MÍSTNÍ KOMUNIKACÍ



MÍSTNÍ KOMUNIKACE



DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ  
V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ VODOROVNÉHO  
DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ  
(POHYBLIVÉ PRACOVNÍ MÍSTO)



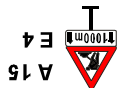
PRACOVNÍ VOZIDLO  
S POJÍZDNOU UZAVÍRKOVOU  
TABULÍ TYPU II



OBLAST POHYBLIVÉHO PRACOVNÍHO MÍSTA (max. 800m)

0 m

~200 m



~200 m

0 m

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ  
V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ VODOROVNÉHO  
DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ  
(POHYBLIVÉ PRACOVNÍ MÍSTO)



B 21b

30 m

PRACOVNÍ VOZIDLO  
SE SVĚTELNÝMI ŠÍPKAMI  
TYPU B

min. 2.5 m

0 m

OBLAST POHYBLIVÉHO PRACOVNÍHO MÍSTA (max. 800m)

0 m

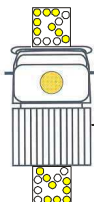
~200 m



A 15

E 4

B 21a



B 21a

E 4

A 15

~200 m

0 m

0 m

30 m

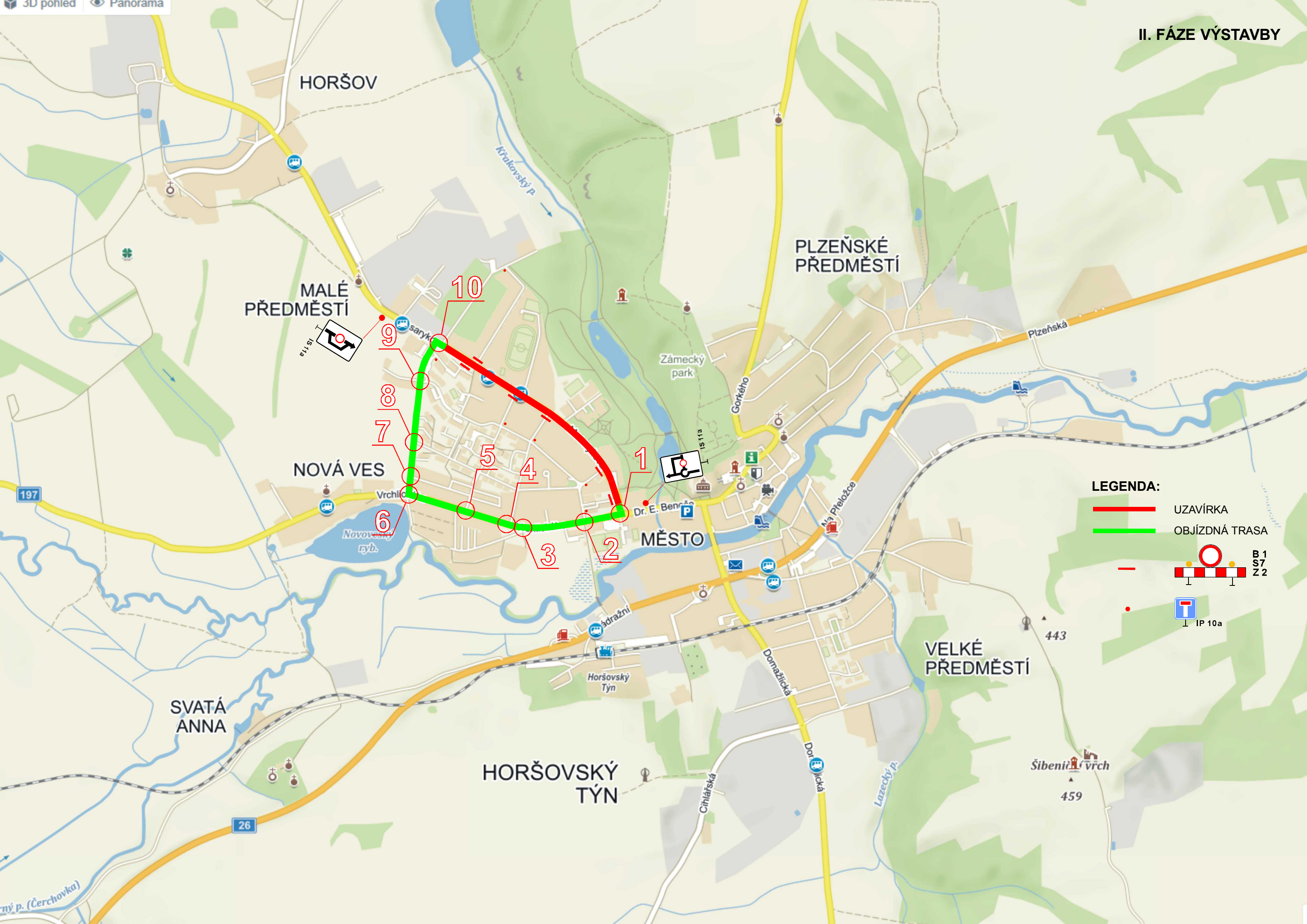


B 21b

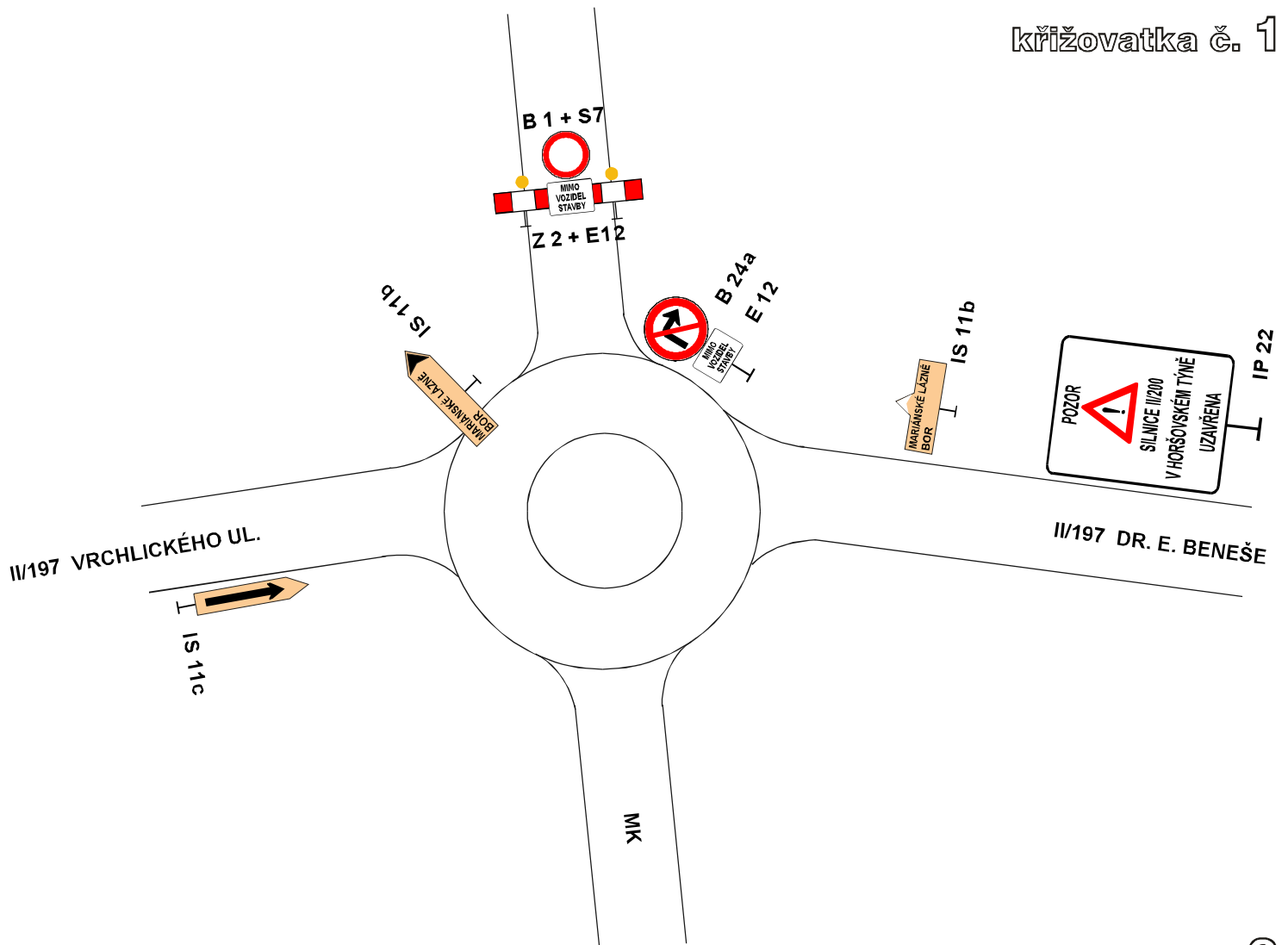


## **II. FÁZE VÝSTAVBY**

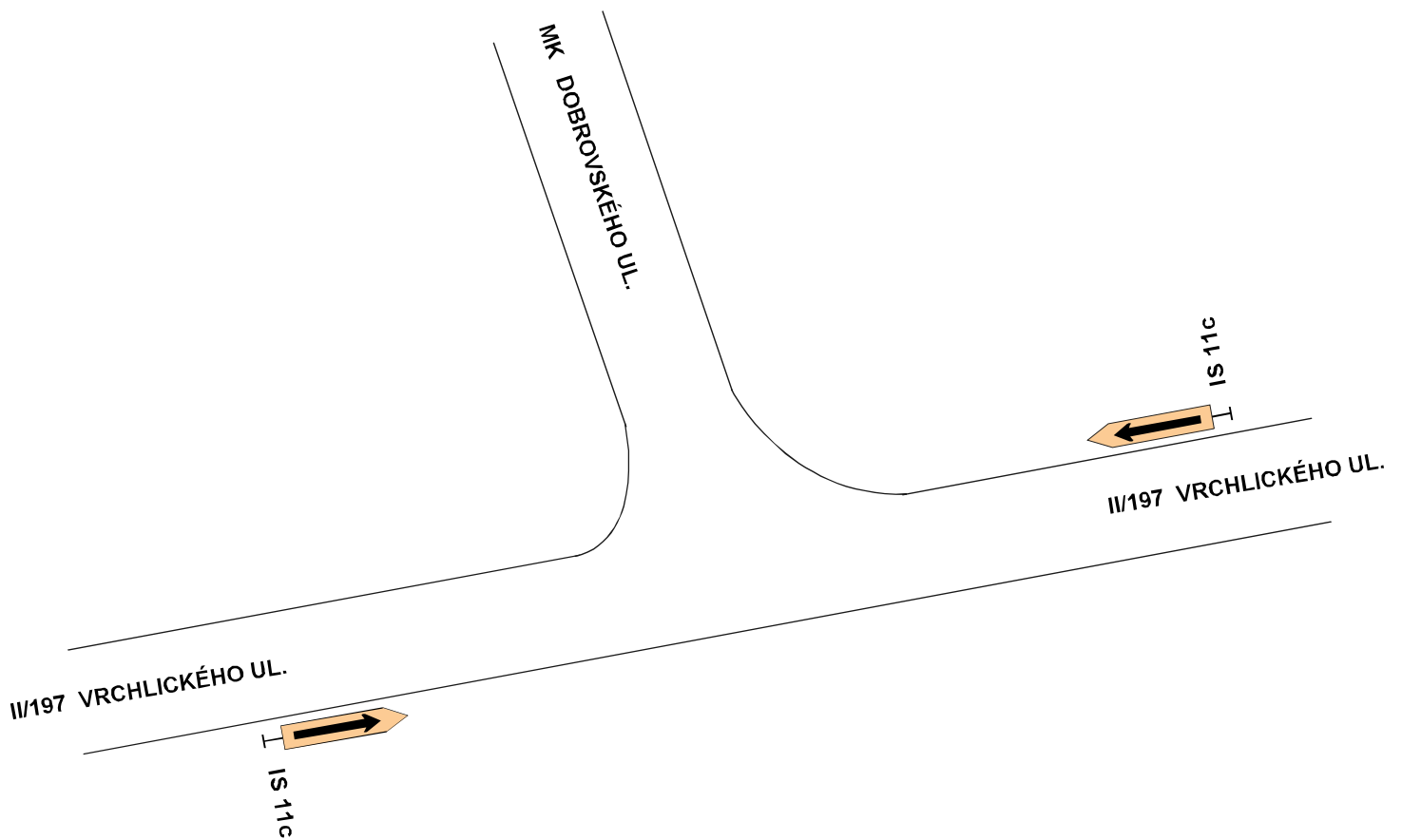
### **PRÁCE ZA ÚPLNÉ UZAVÍRKY**



## křižovatka č. 1

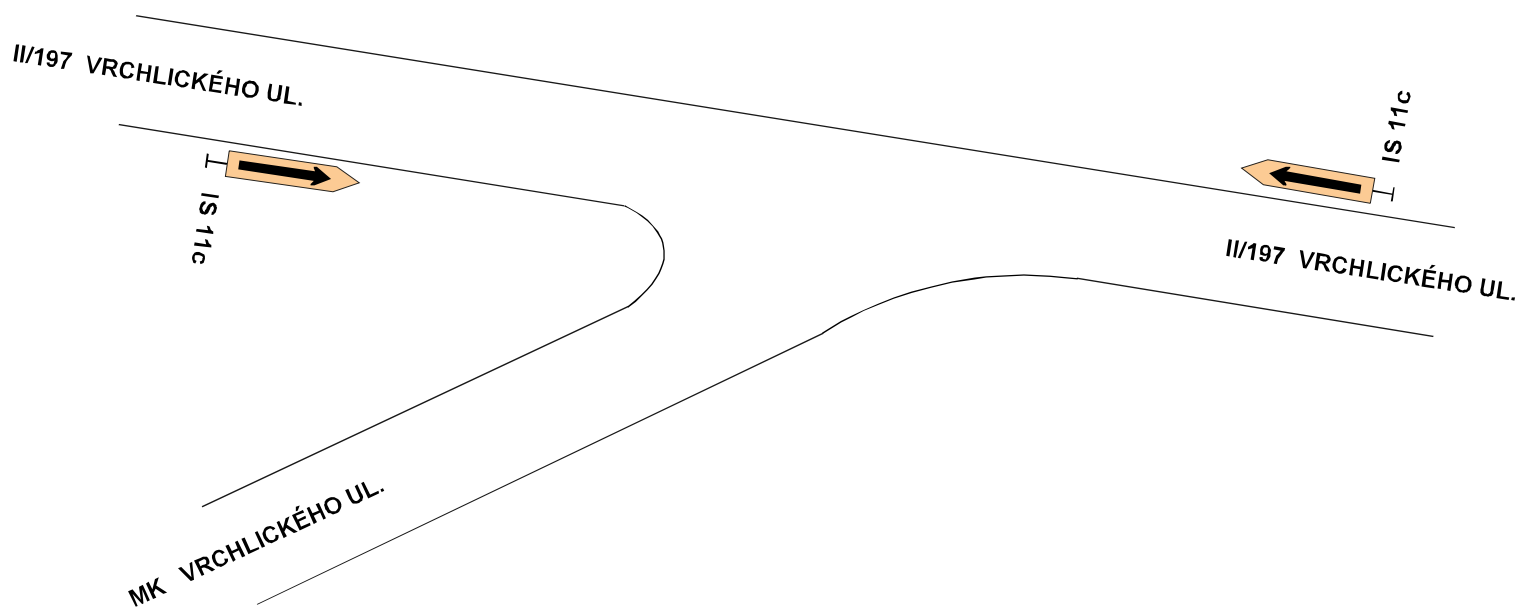


## křižovatka č. 2

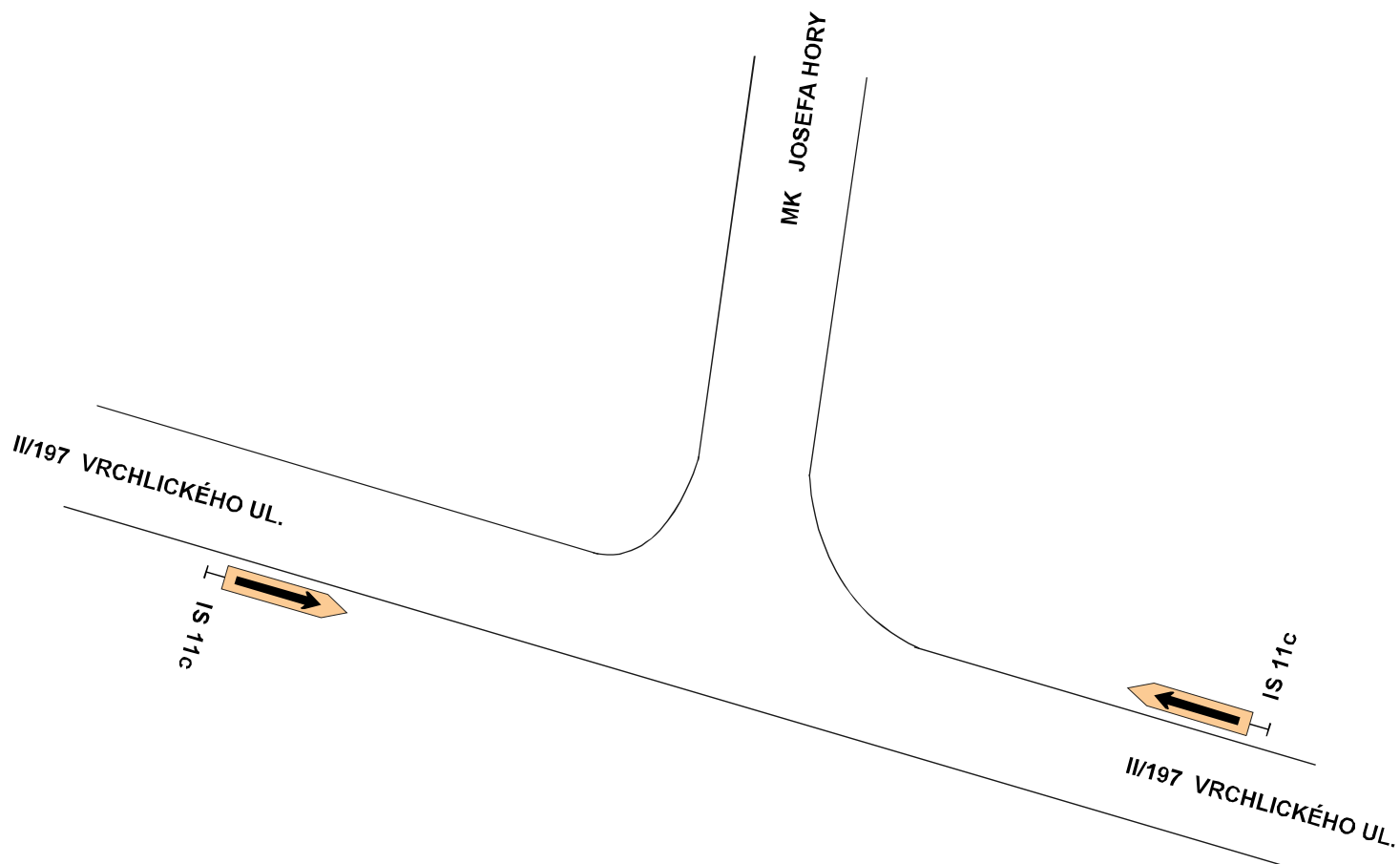




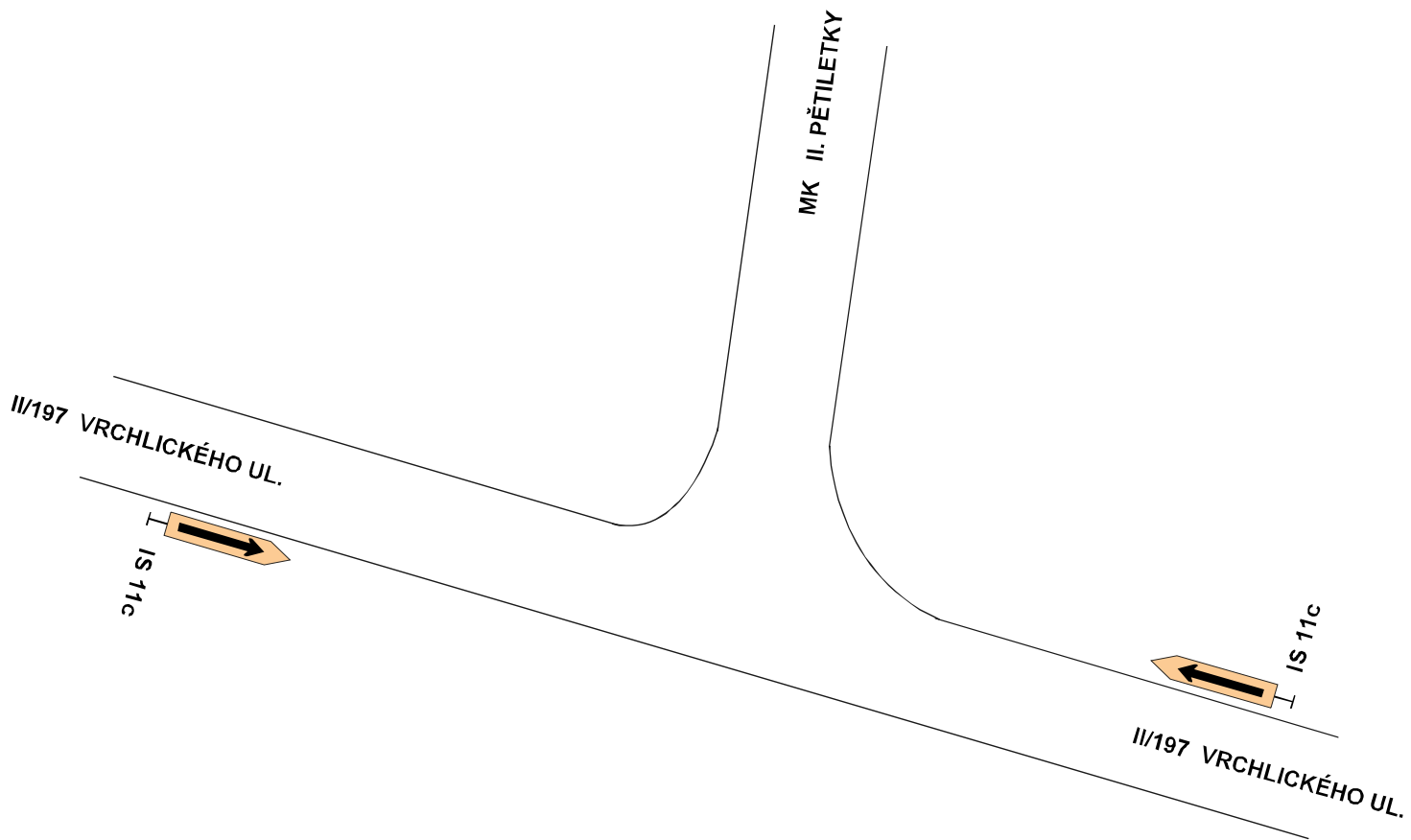
### křižovatka č. 3



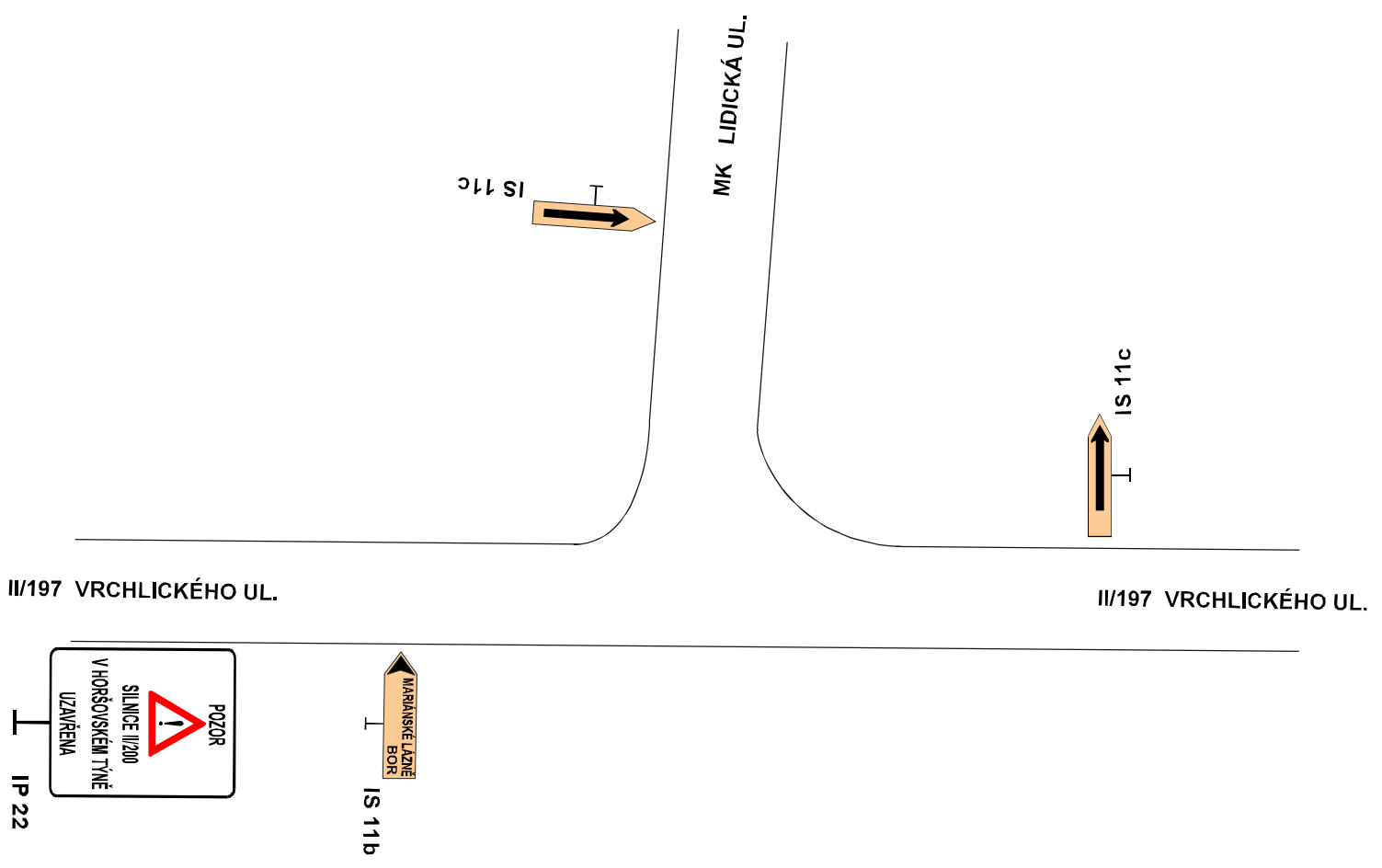
### křižovatka č. 4



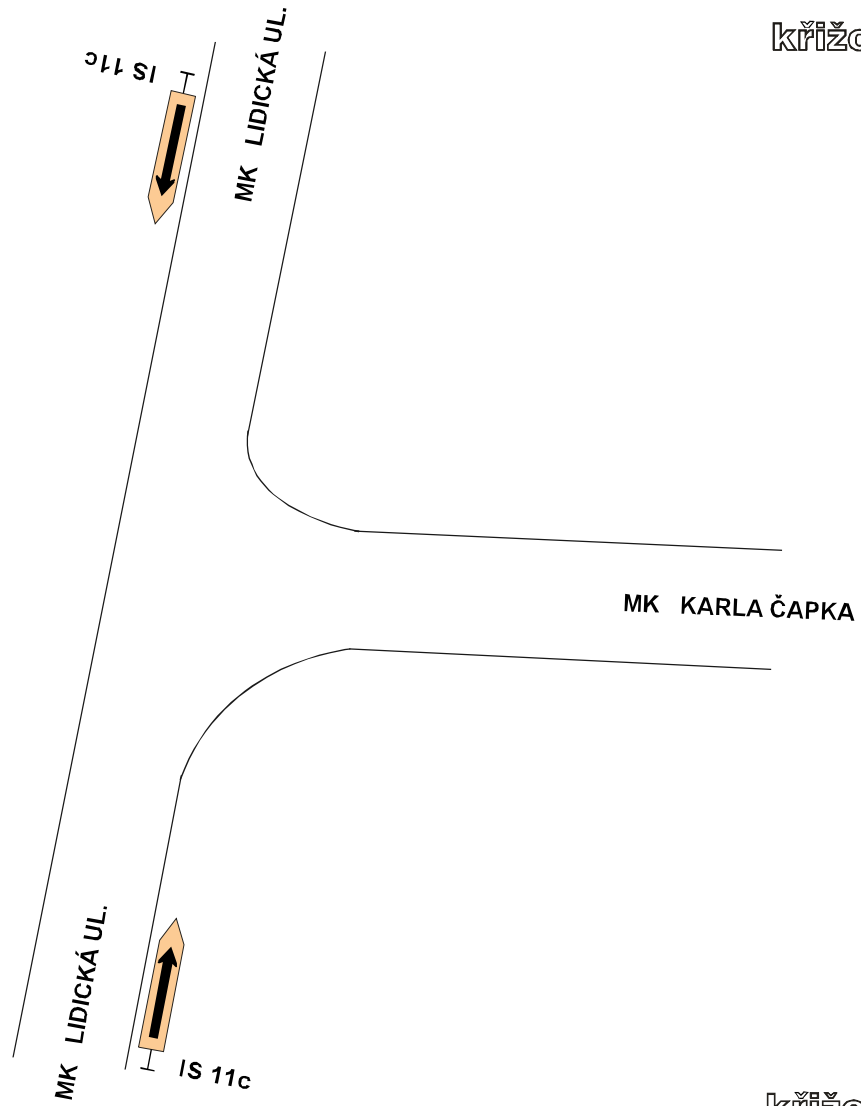
# křižovatka č. 5



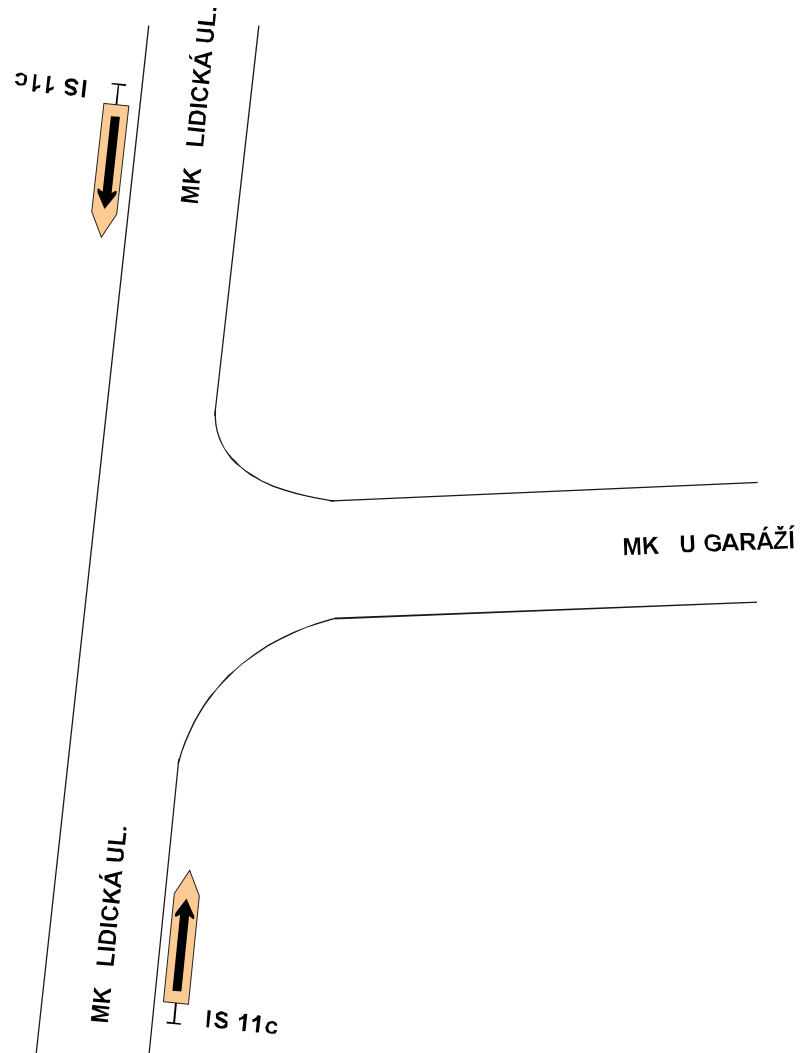
# křižovatka č. 6



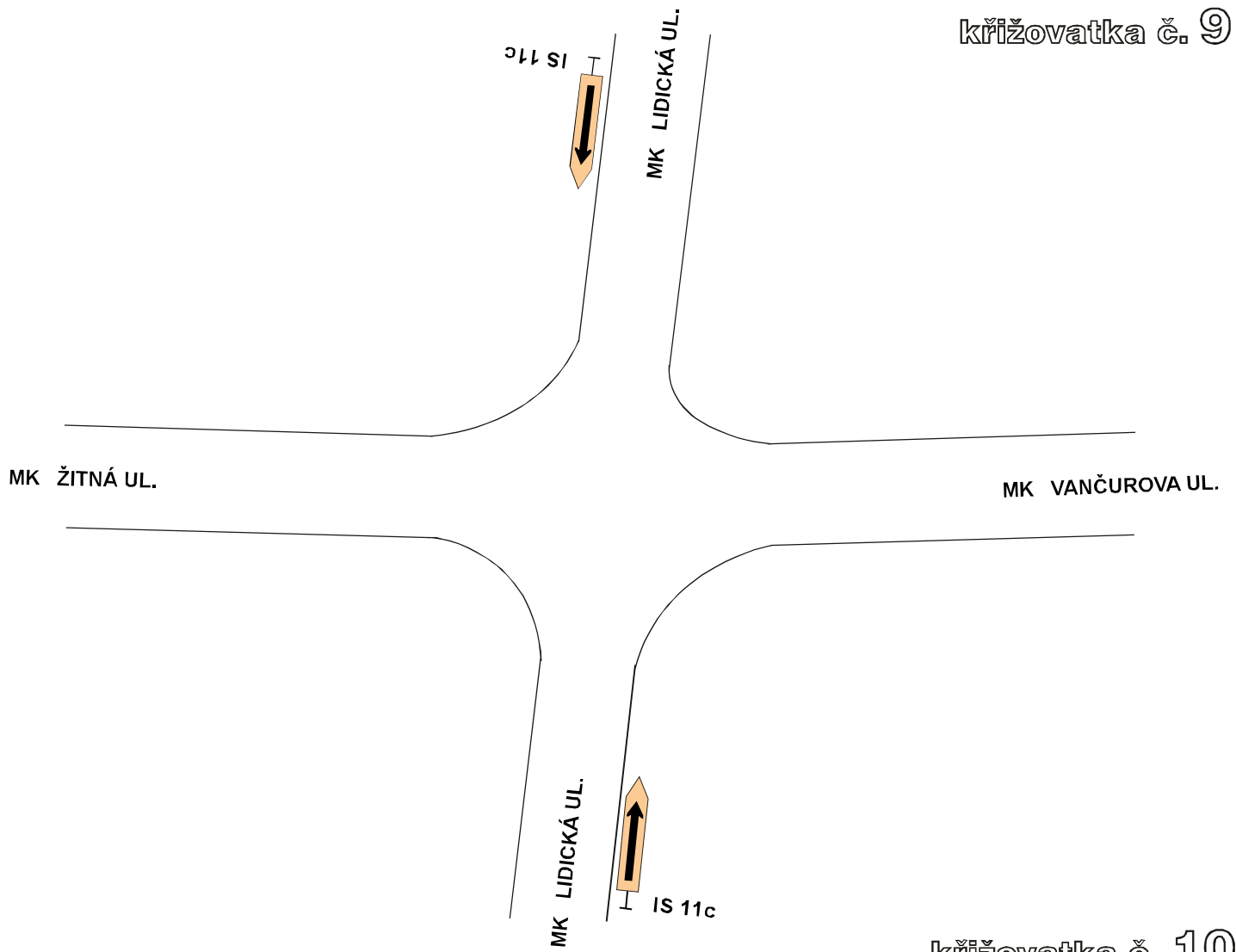
křižovatka č. 7



křižovatka č. 8



# křižovatka č. 9



# křižovatka č. 10

