

**INVESTOR****KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC  
KARLOVARSKÉHO KRAJE**

Chebská 282, 356 04 Sokolov

**STAVBA****MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 213 23-1  
KRAPICE**

S.A.W. CONSULTING s.r.o.

Prašná 2324, 407 47 Varnsdorf

středisko UL: Masarykova 633/318, 400 01 Ústí n. L.

web: www.sawconsulting.cz

e-mail: info@sawconsulting.cz

**VYPRACOVAL****ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT****TECHNICKÁ KONTROLA**

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

ING. EVA DRAGOUNOVÁ

JAROSLAV ZAVADIL, DiS.

**INVESTOR****KSÚS KK****ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO****2017-056****DATUM****01/2018****STUPEŇ****DSP/PDPS****MĚŘÍTKO****PŘÍLOHA****ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY****Č. PŘÍLOHY****E****PARÉ**

# **Zásady organizace výstavby**

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

### **Stavba**

<b>Název stavby:</b>	<b>Modernizace mostu ev. č. 213 23-1 Krapice</b>
<b>Místo stavby:</b>	komunikace III/213 23 vesnice Krapice, obec Františkovy Lázně
<b>Kraj:</b>	CZ041 Karlovarský
<b>Obec:</b>	554529 Františkovy Lázně (okres Cheb)
<b>Katastrální území:</b>	634662 Krapice (okres Cheb)
<b>Druh stavby:</b>	Modernizace mostního objektu
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby – DSP/PDPS

### **Objednatel dokumentace DSP/PDPS**

<b>Zadavatel:</b>	<b>Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace</b>
	Chebská 282
	356 04 Sokolov

### **Zhotovitel DSP/PDPS**

<b>Projektant:</b>	<b>S.A.W. Consulting s. r. o.</b>
	Středisko Ústí nad Labem
	Masarykova 633/318
	400 01 Ústí nad Labem
	tel. 607 930 191
	IČO: 287 188 36, DIČ: CZ28718836

### **Stavební objekty:**

SO 151	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	Ing. Jan Vtelenský
SO 201	MODERNIZACE MOSTU EV. Č. 213 23-1	Ing. Eva Dragounová

### **Související dokumentace:**

Prověření inž. sítí – I. Sochorová  
Průvodní zpráva – Jaroslav Zavadil, DiS.  
Plán kontrolních prohlídek – Ing. Eva Dragounová

## **2. STRUČNÝ POPIS STAVBY A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

Stávající stavba je situována v intravilánu vesnice Krapice, obce Františkovy Lázně. Jedná se o modernizaci stávajícího mostu na komunikaci III. třídy č. 213 23 v km 2,237.

Jedná se o jednopólový kolmý most světlosti 6,8 m, spodní stavba je betonová včetně krátkých kolmých křídel. Založení spodní stavby je pravděpodobně plošné. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová prostá deska ztužená čtveřicí trámů s nefunkční hydroizolací a asfaltovými vozovkovými vrstvami. V železobetonových trámech jsou patrné trhliny, místy odpadlý beton vlivem koroze výztuže. Na nosné konstrukci z boční strany je patná silná degradace betonu. Římsy jsou železobetonové s osazeným svodidlovým zábradlím. Betonové plochy říms i spodní stavby jsou hloubkově degradované a lokálně je odpadlý beton. Stavební stav mostu IV – uspokojivý.

V blízkosti mostu se nachází Nadzemní vedení ve správě ČEZ Distribuce. Dno vodoteče pod mostem je přírodní s mírnými nánosy sedimentu.

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o kompletním odstranění stávající mostní konstrukce a navržení nové mostní konstrukce s normovou zatížitelností včetně nového založení mostní konstrukce.

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta na mostě je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu. V každém předpolí mostu je podélný sklon jiný.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednopólová kolmá rámová železobetonová mostní konstrukce se zabetonovanými ocelovými nosníky rozpětí 7,7 m založená plošně na základových pasech. Kolmá světlost mostu je navržena 7 m.

Do nově navržených opěr jsou ze třech stran vetknuta rovnoběžná zavěšená železobetonová křídla. Před mostem vlevo je křídlo mostu rovnoběžné, vetknuté, nezavěšené, na základovém pase. Na toto křídlo navazuje plošně založená úhlová zeď délky 5 m jako prodloužení tohoto mostního křídla.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová se zabetonovanými nosníky min. tloušťky příčně 600 mm příčně ve střeovitém sklonu 2 % (líc konstrukce je vodorovný) a v podélném směru ve spádu 1,3 % k opěře O2.

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy římsy o šířce 800 mm s dodatečně kotveným zábradelním svodidlem.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem 1,3 % k opěře O2 a příčným střeovitým spádem 2 % k římsám. Na železobetonové římsy navazuje odláždění svahu lomovým kamenem s doplněné dlažďenými skluzy za opěrou O2 (směr Krapice). Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče.

V rámci modernizace je potřeba provést kácení dvou vzrostlých stromů a mýcení vegetace kolem mostu. V blízkosti mostu se nachází pouze vrchní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce.

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení a vytýčeny veškeré podzemní sítě v rozsahu staveniště. Vzhledem k blízkosti vrchního vedení souběžně s mostem je nutné při rekonstrukci mostu postupovat se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k poškození.

Pro projektovou dokumentaci bylo provedeno zaměření úseku místní komunikace v nezbytně nutném rozsahu potřebném pro návrh jak dopravního řešení rozšíření komunikace, tak mostu a jeho přilehlého okolí.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 213 23 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151.

### **SO 151 – Dopravně inženýrská opatření**

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 213 23-1 Krapice“. Modernizace mostu bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 213 23. Úplná uzavírka komunikace bude prováděna při stavebních pracích SO 201. V rámci stavebního objektu SO 151, je z důvodu úplné uzavírky, navržena objízdna trasa pro všechny druhy dopravy. Vyznačení uzavírek a objízdny trasy bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Celková předpokládaná doba realizace stavby a tedy i uzavírky je 5 měsíců (úplná uzavírka).

## **SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 213 23-1**

Jedná se o jednopólový kolmý most světlosti 6,8 m, spodní stavba je betonová včetně krátkých kolmých křídel. Založení spodní stavby je pravděpodobně plošné. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová prostá deska ztužená čtveřicí trámů s nefunkční hydroizolací a asfaltovými vozovkovými vrstvami. V železobetonových trámech jsou patrné trhliny, místy odpadlý beton vlivem koroze výztuže. Na nosné konstrukci z boční strany je patná silná degradace betonu. Římsy jsou železobetonové s osazeným svodidlovým zábradlím. Betonové plochy říms i spodní stavby jsou hloubkově degradované a lokálně je odpadlý beton. Stavební stav mostu IV – uspokojivý.

V blízkosti mostu se nachází Nadzemní vedení ve správě ČEZ Distribuce. Dno vodoteče pod mostem je přírodní s mírnými nánosy sedimentu.

Vzhledem k výše uvedeným závadám bylo rozhodnuto o kompletním odstranění stávající mostní konstrukce a navržení nové mostní konstrukce s normovou zatížitelností včetně nového založení mostní konstrukce.

V rámci modernizace mostu je v nezbytném rozsahu upravena komunikace na mostě a v přilehlém úseku z důvodu plynulé návaznosti na stávající vozovku. Niveleta na mostě je v rámci modernizace navržena jednotného podélného a příčného sklonu. V každém předpolí mostu je podélný sklon jiný.

Nová mostní konstrukce je navržena jako nová trvalá jednopólová kolmá rámová železobetonová mostní konstrukce se zabetonovanými ocelovými nosníky rozpětí 7,7 m založená plošně na základových pasech. Kolmá světlost mostu je navržena 7 m.

Do nově navržených opěr jsou ze třech stran vetknuta rovnoběžná zavěšená železobetonová křídla. Před mostem vlevo je křídlo mostu rovnoběžné, vetknuté, nezavěšené, na základovém pase. Na toto křídlo navazuje plošně založená úhlová zeď délky 5 m jako prodloužení tohoto mostního křídla.

Nosná konstrukce je navržena jako polorámová železobetonová se zabetonovanými nosníky min. tloušťky příčle 600 mm příčně ve střeovitém sklonu 2 % (líc konstrukce je vodorovný) a v podélném směru ve spádu 1,3 % k opěře O2.

Na návodní i povodní straně mostu jsou navrženy římsy o šířce 800 mm s dodatečně kotveným zábradelním svodidlem.

Vody z povrchu vozovky na mostě jsou odváděny podélným spádem 1,3 % k opěře O2 a příčným střeovitým spádem 2 % k římsám. Na železobetonové římsy navazuje odláždění svahu lomovým kamenem s doplněné dlážděnými skluzy za opěrou O2 (směr Krapice). Koryto vodoteče je přírodní a v rámci projektové dokumentace není navržena žádná úprava koryta vodoteče.

V rámci modernizace je potřeba provést kácení dvou vzrostlých stromů a mýcení vegetace kolem mostu. V blízkosti mostu se nachází pouze vrchní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce.

Provoz na komunikaci III. třídy č. 213 23 bude po dobu modernizace mostního objektu vyloučen s navrženou objízdou trasou dle SO 151.

## **3. Zařízení staveniště**

Jako vhodná místa pro zařízení staveniště budou vybrána území v blízkosti samotného objektu a zabezpečeného příjezdu z obou stran mostu. Vzhledem k lokalitě bude nutné vybavit zařízení staveniště dieslovými agregáty stejně tak jako staveniště. Konkrétní umístění a detailní technické řešení je záležitostí zhotovitele stavby. Doporučujeme využít prostor komunikace III/213 23-1 před a za mostem.

## **4. Návrh postupu a provádění stavby:**

Postup výstavby a provádění stavebních prací je odvislý od podmínky omezení veřejného provozu na komunikaci III. třídy č. 213 23-1 v intravilánu vesnice Krapice, obce Františkovy Lázně. Most bude modernizován v jedné etapě při úplné uzavírcce provozu na komunikaci III. třídy č. 213 23-1 u osady Hradecká.

Stavba bude realizována v pěti základních fázích výstavby, rozdělených dle charakteru prováděných prací.

Stavební práce budou prováděny za částečného omezení dopravy.

Stavba modernizace mostu včetně komunikace bude probíhat najednou v jedné etapě, která bude rozdělena na jednotlivé fáze, odpovídající věcné a časové návaznosti stavebních objektů.

### **1. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- PŘEDÁNÍ STAVENIŠTĚ A ZŘÍZENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ
- VYTÝČENÍ VŠECH PODZEMNÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ V OKOLÍ MOSTU
- PŘÍJEZDOVÉ A PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE
- KÁCENÍ STROMŮ A MÝCENÍ DROBNÉ VEGETACE KOLEM MOSTU

REALIZACE VÝŠE POPSANÝCH PRACÍ BUDE PROBÍHAT ZA ÚPLNÉ UZAVÍRKY KOMUNIKACE.

### **Přehled objektů, začleněných do 1. fáze:**

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 213 23-1 – Ing. E. Dragounová

### **2. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- FRÉZOVÁNÍ VOZOVKY V PŘEDPOLÍ MOSTU A ODSTRANĚNÍ PODKLADNÍCH VOZOVKOVÝCH VRSTEV
- ODSTRANĚNÍ VYBAVENÍ MOSTU, BOURÁNÍ ŘÍMS
- BOURÁNÍ NOSNÉ KONSTRUKCE MOSTU
- PŘÍPRAVA OCELOVÝCH NOSNÍKŮ PRO STAVBU
- BERANĚNÍ ŠTĚTOVNIC A BOURÁNÍ SPODNÍ STAVBY MOSTU
- ZŘÍZENÍ PROVIZORNÍ LÁVKY

REALIZACE VÝŠE POPSANÝCH PRACÍ BUDE PROBÍHAT ZA ÚPLNÉ UZAVÍRKY KOMUNIKACE.

### **Přehled objektů, začleněných do 2. fáze:**

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 213 23-1 – Ing. E. Dragounová

### **3. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- VÝKOPOVÉ PRÁCE, ZHUTNĚNÝ POLŠTÁŘ POD OPĚRAMI A TĚSNÍCÍ PODKLADNÍ BETON VE ŠTĚTOVNICOVÝCH JÍMKÁCH
- VYTÝČENÍ ZÁKLADOVÝCH PASŮ SPODNÍ STAVBY
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ZÁKLADOVÝCH PASŮ OPĚR, KŘÍDEL A ZDI
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ, BETONÁŽ DŘÍKŮ OPĚR, KŘÍDEL A ZDI
- IZOLACE SPODNÍ STAVBY PROTI ZEMNÍ VLNKOSTI
- ZÁSYPY PŘECHODOVÉ OBLASTI NAD ÚROVEŇ NORMÁLNÍ HLADINY VODY
- KAMENNÁ ROVNANINA PŘED OPĚRAMI A VYTAŽENÍ ŠTĚTOVNIC
- BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ NOSNÉ KONSTRUKCE

Realizace výše popsanych prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 3. fáze:**

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 213 23-1 – Ing. E. Dragounová

**4. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- IZOLACE, ODVODNĚNÍ ZA RUBEM KONSTRUKCÍ A ZÁSYPY PŘECHODOVÝCH OBLASTÍ
- OBSYPOVÉ KUŽELY NA POVODNÍ STRANĚ MOSTU
- KOTVENÍ, BEDNĚNÍ, VÝZTUŽ A BETONÁŽ ŘÍMS
- ÚPRAVY ZEMNÍHO TĚLESA KOMUNIKACE V PŘEDPOLÍ MOSTU A NA MOSTĚ
- ODSTRANĚNÍ PROVIZORNÍ LÁVKY
- OSAZENÍ ZÁCHYTNÉHO ZAŘÍZENÍ NA ŘÍMSÁCH A PODÉL KOMUNIKACE

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 4. fáze:**

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 213 23-1 – Ing. E. Dragounová

**5. fáze:**

Časová návaznost stavebních prací předpokládá následující postup:

- ÚPRAVY KOLEM MOSTU (ODLÁŽDĚNÍ ZA ŘÍMSAMI, SKLUZY, PŘÍKOPY, OHUMUSOVÁNÍ A OSETÍ)
- ZÁVĚREČNÉ STAVEBNÍ PRÁCE PRO ZPROVOZNĚNÍ OBJEKTU
- HLAVNÍ MOSTNÍ PROHLÍDKA
- PŘEDÁNÍ STAVEBNÍHO OBJEKTU A UVEDENÍ DO PROVOZU

Realizace výše popsaných prací bude probíhat za úplné uzavírky komunikace.

**Přehled objektů, začleněných do 5. fáze:**

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření – Ing. J. Vtelenský

SO 201 – Modernizace mostu ev. č. 213 23-1 – Ing. E. Dragounová

Objekt SO 151 řeší dopravně inženýrská opatření během stavby „Modernizace mostu ev. č. 213 23-1 Krapice“. Modernizace bude probíhat za úplné uzavírky komunikace III. třídy č. 213 23. Úplná uzavírka komunikace bude prováděna při stavebních pracích SO 201. Vyznačení uzavírky bude vyznačeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Uvolnění prostoru staveniště a vyznačení provizorního dopravního značení pro objízdnou trasu bude vyznačeno po celou dobu stavebních prací na demolici nosné konstrukce stávajícího mostu a vybudování nové nosné konstrukce mostu.

## 5. Napojení na zdroje energie

V rámci výběru zařízení staveniště budou vytipovány optimální lokality z hlediska dostupnosti napojení na inženýrské sítě a zabezpečeného příjezdu.

## 6. Nakládání s odpady z výstavby

Nakládání s odpady, vzniklými v průběhu výstavby, bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb.

## 7. Přístupy na staveniště

Jako přepravní a přístupové trasy slouží komunikace stávajícího dopravního systému, který není v předmětné oblasti příliš hustý.

*Přehled využívaných komunikací:*

Jedná se o silnici III. třídy č. 213 23 přes Slatinný potok. Most se nachází v intravilánu vesnice Krapice, obce Františkovy Lázně.

Přechod pro pěší přes potok bude zajištěn po provizorní lávce světlé šířky 1,5 m na povodní straně mostu. V těsné blízkosti nově navrženého mostu bude zřízena panelová rovinanina, na kterou bude lávka uložena. Přístupy k ní budou zřízeny v šířce komunikace pro pěší 1,5 m z hutněné štěrordti fr. 0-63 mm nebo R-Materiálu tl. 300 mm uloženého na geotextilii pro separaci a následné odklizení po dokončení stavby.

*Doba využití komunikací:*

Pouze po dobu nezbytně nutnou v průběhu budování stavby (předpoklad 5 měsíců).

*Nutné úpravy na stávajících komunikacích:*

Před zahájením stavby je třeba provést pasportizaci nejen stávajících komunikací, ale i případných dalších okolních objektů za přítomnosti zadavatele, správce a zhotovitele. Po skončení stavby budou poškozené povrchy komunikací obnoveny.

*Provizorní staveništní komunikace:*

V rámci této stavby není nutné zřizovat provizorní staveništní komunikace.

*Doporučené zemníky:*

Do doby realizace stavby může dojít k úpravám v množství nabízených zemin, příp. jiných materiálů vhodných do násypů a zásypů, v cenách i v přístupu dodavatelů k prodeji. Dodavatel si musí prověřit aktuální stav v době podání nabídky a přizpůsobit dovozové vzdálenosti a ceny za nákup od případných zdrojů.

Zhotovitel je rovněž povinen ve své nabídce zohlednit další případné opravy komunikací zničených provozem stavby nebo zřízením případných objízdných tras se zvýšenou dopravní zátěží.

## 8. Zabezpečení ochrany staveniště

Zabezpečení ochrany staveniště je povinností zhotovitele stavby. Zabezpečení staveniště bude nutné provést dle NV č. 136/2016 Sb. a dle pokynu Koordinátora BOZP.

## 9. Zvláštní podmínky pro provádění stavby

Stavba bude realizována na stávající komunikaci a trvalé užívání stavby nebude mít negativní dopad na okolí.

## 10. Podmínky pro umístění značek

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) a na platnost vyhlášky č. 30/2001 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. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2.

Všechny svislé značky k označení pracovních míst budou provedeny na silnici v základní velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. R1 dle ČSN EN 12899-1.

Provizorní vodorovné dopravní značení bude provedeno fólií. Technologii provádění vodorovného značení z fólií musí být věnována zvýšená pozornost. Po skončení dopravního opatření bude provizorní VZD odstraněno.

Příčné uzávěry pro uzavření či zúžení jízdního pruhu budou provedeny příčnou uzávěrou s vybavenými sadami výstražných světel. Podélné uzávěry budou provedeny pomocí směrovacích desek Z4 s odstupem max. 10 metrů.

Sloupky u přenosných dopravních značek budou červenobílé, délka jednotlivých barevných polí budou 10 cm. Spodní okraj nejspodnější značky bude nejméně 60 cm nad vozovkou, u zábran (Z2a) min. 90 cm nad vozovkou.

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. Nemá-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru.

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 nejméně jednou 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. Zhotovitel musí sdělit správci komunikace (Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace) kontakt na pracovníka odpovědného za kontrolu a údržbu značení. Napájení výstražných světel bude přednostně řešeno ze stabilních zdrojů.

## 11. Závěr

Omezení dopravy vyplývá z postupu výstavby a je řešeno v jedné etapě. Celá stavba je realizována v intravilánu vesnice Krapice, obce Františkovy Lázně na komunikaci III. třídy č. 213 23 přes Slatinný potok. Stavba bude realizována v jedné etapě rozdělena do 5 fází bourání stávajícího mostu a výstavby nového mostu za úplného omezení komunikace III/213 23.

Prostorově se dá umístění staveniště hodnotit jako jednoduché. Doporučujeme využít prostor stávající komunikace pro umístění zařízení staveniště a skladování materiálu. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu. Každé změně v režimu dopravy musí přecházet místní šetření za účasti DI Policie ČR ke kontrole správnosti osazení dopravních značek. Je nutné stanovit, z pracovníků dodavatele, odpovědnou osobu na dozor pro případy ztráty dopravních značek a jejich rychlého doplnění nebo řešení dalších možných situací v souvislosti s bezpečností silničního provozu.

Přístup na staveniště je možný po stávající komunikaci III/213 23.

Zhotovitel dopravního opatření je povinen nahlásit jeho zahájení a ukončení na PČR a správci komunikace.