

D.1.1.1 SO.01 - Technická zpráva

Podnikatelský park Milevsko - Komunikace úsek 5

Bc. Jakub Jeništa, DiS.

1.3.2024

Obsah

a) Identifikační údaje.....	3
b) Popis stavby a jejího řešení	3
b) Výchozí podklady.....	4
c) Technické řešení stavby	4
d) Odvodnění stavby.....	8
e) Veřejné osvětlení.....	9
f) Dopravní značení	9
g) Požadavky pro výstavbu a zemní práce	9
h) Vazba na technologické vybavení	10
i) Dopravní opatření.....	10

a) Identifikační údaje

Název stavby:	Podnikatelský park Milevsko - Komunikace úsek 5
Obec:	Milevsko [549576]
Katastrální území:	Milevsko [694673]
Stupeň projektu:	Projekt pro stavební povolení
Charakter stavby:	pozemní komunikace včetně chodníku
Způsob provedení:	dodavatelsky
Investor:	Město Milevsko, nám. E. Beneše 420/12, 399 01 Milevsko
Zhotovitel dokumentace:	BUILDING-INVESTMENT, s.r.o. Doubravice 40, 387 35 Doubravice IČ: 65415680
Hlavní projektant:	Bc. Jakub Jeništa, DiS., ČKAIT: 0101827
Základní parametry:	šířka komunikace 2x3,5m=7m, šířka chodníku 2,25 m
Délka:	úsek 5 – 151,8m úsek v křižovatce 11,5 m Celková délka – 163,3 bm
Předpokládaná cena:	8 mil. Kč

b) Popis stavby a jejího řešení

Jedná se nový úsek komunikace navazující na nově zbudovanou komunikaci Průmyslového parku Milevsko zpřístupňující další rozvojové plochy určených pro podnikatelskou výstavbu. Tato nová stavba byla navržena již v přípravě předchozí etapy výstavby, proto není nutné na stávající dokončené stavbě provádět žádné stavební úpravy a jak šířkou i niveletou na sobě obě etapy plynule navazují. Jediný zásah do dokončené stavby bude zafrézování obrusné vrstvy a provedení nového povrchu v místě napojení konstrukčních vrstev vozovky. Navržený úsek 5 je tedy napojen do ulice Dukelská na východním okraji města Milevsko, která je navržena taktéž s obousměrným provozem s šířkou 7m + chodník. Nový chodník bude taktéž navazovat na chodník předchozí etapy, je řešen jednostranně a zakončen v nové stykové křižovatce na konci úseku 5, která tvoří rezervu pro rozšíření podnikatelských ploch dále na sever. Tato křižovatka je doplněna o plochu, která bude umožňovat do doby rozšíření areálu otáčení nákladních automobilů. V trase komunikace jsou navrženy 2 nové sjezdy jako dopravní napojení nově oddělených pozemků s plánovanou výstavbou.

V ploše stavby se nachází nové inženýrské sítě vybudované během stavby předchozí etapy za účelem napojení pozemků přilehlých i této nové komunikace. Jedná se o plynovod, vodovod a oddílnou dešťovou a splaškovou kanalizaci. Tyto hlavní řady jsou trasovány mimo nově navrženou komunikaci, pouze přípojky kanalizace nová komunikace křížuje. Při realizaci dešťové kanalizace bylo počítáno i budoucím připojením uličních vpustí, proto jsou na hlavním dešťovém řadu odbočky pro nově navržené vpusti již zhotoveny a opatřeny zátkou. Podél stavby je také trasováno vzdušené elektrické vedení vysokého napětí, které nebude stavbou nijak dotčeno. (stávající výška vodiče nad terénem 8,85 m, budoucí po navýšení terénu v ploše křižovatky 7,75 m).

Jedná se o stavbu trvalou. Do projektové dokumentace byly zapracovány veškeré požadavky dotčených orgánů státní správy i správců technické a dopravní infrastruktury, tyto vyjádření jsou přiloženy v dokladové části dokumentace.

b) Výchozí podklady

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací Města Milevsko.

Pro zpracování projektové dokumentace bylo použito polohopisného a výškopisného zaměření v systému JTSK a B.p.v. Dále bylo použito zákresů do digitálních map poskytnutých jednotlivými správci technické infrastruktury. Upozorňujeme, že digitální podklad od správce vodohospodářských sítí ČEVAK je velmi nepřesný, aktuální podklad se oproti staršímu liší o několik metrů a zároveň jsou oba dva v rozporu i s geometrickým zaměřením provedeným pro projektovou přípravu stavby.

V rámci přípravy místa realizace pro výstavbu bude provedeno geodetické vytyčení všech hranic dotčených pozemků v celém zájmovém území plánované stavby. Bude provedeno geodetické vytyčení trasy navrženého chodníku a sítí. Dále v celém zájmovém území bude provedeno vytyčení všech stávajících a existujících podzemních vedení, prověřeno výškové uložení nadzemních vedení. Ve všech předpokládaných místech křížení navržené komunikace s některými se stávajícími podzemními vedení dotčených inženýrských sítí bude provedena ručně kopaná sonda, která určí přesnou polohu jejich stávajícího vedení a hloubkové uložení.

c) Technické řešení stavby

Komunikace je navržena s živičným povrchem z ACO 11 a ložnou vrstvou ACP 16. Tyto vrstvy budou pokládány na asfaltový spojovací postřik. Podkladní vrstva bude provedena z kameniva zpevněného cementem KSC položeného na ochrannou vrstvu štěrkodrti s předepsaným hutněním. Vzhledem k tomu, že se s ohledem na geologické podmínky lokality očekává v celé ploše špatná únosnost pláň, je rovnou navržena výměna horniny v aktivní zóně komunikace za únosnou (ŠD). Příčný sklon vozovky bude oboustranný 2,5% a podélný v rozsahu od 2,5% do 6,0%. Vozovka bude podél obruby opatřena přídlažbovou betonovou deskou (možno nahradit kamennou kostkou). Obruba bude oboustranná silniční ABO 2-15, v místě kde bude vozovka zakončena do zeleně bude užitá silniční obruba zapuštěná a provedena s masivnější betonovou opěrou. Povrch chodníku se sklonem 2,0% bude dlážděn betonovou dlažbou a zakončen chodníkovou obrubou. Plocha pro otáčení je navržena s dlažbou z kamenné kostky. Součástí stavby bude také vybudování veřejného osvětlení. To bude napojeno na stávající kabel v předchozí etapě výstavby a bude čítat 4 nové osvětlovací body (dokumentace součástí samostatného objektu PD). Odvodnění bude řešeno uličními vpustmi s napojením svodného potrubí do připravených odboček na dešťovém řádu.

Příprava staveniště

Před započítím stavebních prací je nutné vytyčení veškerých sítí správci a případně kontrola jejich hloubkového uložení.

Plocha staveniště je dána obrysem stavby. Předpokládá se, že na stavbě bude zapotřebí skladovat po omezenou dobu pouze vytěženou zeminu, prefabrikáty jako

kanalizační roury, obruby odvodňovací tvárnice, dlažby atd. K tomuto účelu a také jako dočasná deponie bude sloužit dostatečně dimenzované plochy samotné stavby, tj. především pozemek 389. Jelikož se ale nachází v ochranném pásmu vzdušného vedení, je nutné pro práce při nakládce materiálu dbát zásad správce. Nevhodné vytěžené hmoty do tělesa komunikace budou ihned nakládány a odvázeny na určená sběrná místa případně deponovány a užity na vyrovnaní ploch okolo komunikace. Materiály pro stavbu budou přiváženy až těsně před zabudováním, takže nebude po celou dobu stavby nutné veškerý materiál na staveništi skladovat. Přístup na staveniště bude po stávajících komunikacích, tj. Dukelská ulice a dále silniční síť vyšší třídy, žádné provizorní trasy a dočasné zábory není třeba zřizovat. Práce prováděné v průběhu stavby nebudou vyžadovat přepravu nadměrných nákladů, Dodavatel bude každodenně průběžně čistit veškeré případné nečistoty, které způsobil mimo svůj pracovní prostor.

Komunikace

Provádění rýhy, jejího zásypu a položení krytu komunikací musí být provedeno podle TP 146 „Povolování a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě ve vozovkách pozemních komunikací“ schválené MD ČR OPK č.j. 20056/01-123 ze dne 30.3.2001.

Je počítáno se skrytím ornice a odstraněním terénu až do úrovně až na úroveň pláně - 0,470 m standardní navržené skladby komunikace, navíc dalších -0,500 m jako výměna nevhodného podloží, tj. praplán na úrovni -0,970 mm. Výměna podloží bude provedena z kameniva 0-125, aby bylo dosaženo předepsaného hutnění v úrovni pláně $E_{def2}=45$ MPa. Pokud by došlo ke vzniku průsaků do úrovně prapláně nebo docházelo ke vtékání dešťových vod do výkopu, bude nutné provést drenáže vyústěné na konci úseku plochy zeleně. Pod úrovní pláně bude pak oboustranně provedena drenáž DN100 ve štěrkovém obsypu v geotextilii (dle situačního výkresu a vzorového řezu), která bude zaústěna do uličních vpustí.

Veškeré zemní práce musí být provedeny v souladu s běžnými pracovními postupy dle příslušně platných předpisů a ČSN. Zhutnění pláně bude kontrolováno zátěžovou zkouškou pomocí kruhové statické desky.

Komunikace je navržena s obrusnou vrstvou vozovky z asfaltobetonu ACO 11 (40 mm) a ložná vrstva z ACL 16 (80 mm) obě položené s asfaltovým postřikem 0,35kg/m². Podkladní vrstva bude tvořena kamenivem zpevněným cementem ve vrstvě 150 mm a ochrannou vrstvou 200mm ŠDa frakce 0-63. Je třeba první vrstvu asfaltobetonu na podkladní vrstvu KSC položit co nejdříve, aby nedošlo k degradaci povrchu KSC a došlo k následnému spojení konstrukčních vrstev se spojovacím postřikem. Z tohoto důvodu je přejezd mechanizace přes položený povrch KSC zakázán.

Vozovky bude v linii obrub zakončena betonovou přídlažbou ABK 50-25-8 s uložením do betonu (případně lze nahradit kamennou kostkou 15/17 do betonu) a déle opatřena silničními obrubníky ABO 2-15 (materiál obrub vždy beton XF4) s horní hranou 120 mm s betonovou opěrou, v místech u snížených obrub vždy s navazující přechodovou obrubou 20-120 mm. Oblouky o poloměrech 1 m budou tvořeny výlučně z betonových systémových obloukových prvků obrub. Oblouky o poloměrech nad 2 m budou řešeny skládáním z běžných obrub. Uloženy budou do betonového lože s opěrou z betonu třídy XF3. Spáry mezi jednotlivými obrubami budou v případě řezání obrub v obloucích a spáry větší než 10 mm zatřeny

cementovou maltou. Napojení na stávající komunikaci bude provedeno odfrézováním obrusné vrstvy v délce 1m a následným položením nové obrusné vrstvy asfaltobetonu přes konstrukční spáru podkladních vrstev. Je doporučeno po jednom roce užívání stavby rovinatost tohoto napojení překontrolovat a případně v rozsahu min 4 metrů obrusnou vrstvu opět odfrézovat a provést nový povrch bez vad. Veškeré pracovní spáry na asfaltobetonu musí být zality asfaltovou emulzí.

Chodník je navržen ve standardní šíři 2,25 m s betonovými silničními obrubami ve směru ke komunikaci a parkovou obrubou ve směru do zeleně. Povrch chodníku je navržen z betonové dlažby přírodní barvy 200x100x60 na běhounovou vazbu, příčný sklon chodníku bude v celé délce 2% (mimo snížení na konci chodníku) a podélný sklon kopíruje komunikaci, tj. 2,5-6,0 %. Ve sníženém místě na konci chodníku bude proveden varovný pruh šířky 400 mm v červené reliéfní barvě a u přechodových obrub budou tyto varovné pruhy provedeny minimálně do poloviny délky této obruby. Obruba ve směru k zeleni bude provedena betonovou obrubou ABO 16-10 v betonovém loži s opěrou standardně s nášlapem 60 mm.

Plocha obratiště bude provedena z dlažby z kamenné kostky 12 do šterkového lože 40 mm se zásypem křemičitým pískem a podkladními vrstvami 150 a 200 mm ŠDa. Užití odolnějšího kamenného materiálu umožní po rozšíření komunikací spolu s dalším rozvojem podnikatelského parku, kdy už nebude plocha pro otáčení v tomto místě nutná, tuto dlažbu rozebrat a materiál použít na jiné stavbě, případně již pro stavbu užít starší materiál. Plocha je navržena se schopností částečného vsakování dešťových vod a dále s odtokem přes sníženou obrubou v místě nájezdu z louky.

Vhodná zhutnitelná zemina vytěžená při provádění kanalizačních přípojek bude použita v místě stavby na zásyp či zásyp rýh potrubí. Nevhodné zeminy do násypů komunikací a přebytečná zemina budou odváženy na skládku. Vybourané a vyfrézované asfalty, betony a obrubníky musí být vytříděny a přednostně odvezeny k recyklaci, až poté odváženy na skládku.

Veškerý vzniklý odpad na stavbě musí být zneškodněn v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a s vyhláškou č. 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady. Samotný provoz navrhovaných komunikací nebude zdrojem žádných odpadů.

Dodavatel musí brát při hutnění zřetel na vibrace s ohledem na v předchozí etapě již vybudované inženýrské sítě.

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1.12.2004 a jeho dodatku z 1. 9. 2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Konstrukce povrchů

Návrh konstrukce vychází z katalogu vozovek pozemních komunikací při používání komunikací hlavně chodci ovšem s přihlédnutím k pojezdu nízkou rychlostí osobních aut,

D.1.1.1 SO.01 - Technická zpráva – Podnikatelský park Milevsko - Komunikace úsek 5

tedy v hodnotách porušení 1 a třídou dopravního zatížení IV a chodníku. V případě výskytu nevhodných zemin v podloží a na úrovni zemní pláň nebude dosaženo předepsané min. hodnoty modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def2} = 45,0 \text{ MPa}$, musí dojít k odebrání nevhodné zeminy pod pláň a nahrazení vhodnými zeminami do aktivní zóny. Toto je navrženo s ohledem na znalost geologických poměrů dle geologického posudku v celém rozsahu komunikace, případné změny v rozsahu lze provést pouze na základě rozhodnutí investora a konzultace projektanta.

<u>Konstrukce asfaltové komunikace</u>	D1-N-6 TDZ IV PIII NÚP D1	
Asfaltový beton	ACO11	40 mm
Asfaltový postřik	0,35kg/m ²	
Obalované kamenivo	ACP16+	70 mm
Asfaltový postřik	0,35kg/m ²	
Kamenivo zpevněné cementem	KSAC I / SC C8/10	150 mm
Zhutnění	Edef2	min. 80MPa
Štěrkodrt' 0-63	ŠDa	200 mm
Zhutněná pláň	Edef2	min. 45MPa
Výměna ŠD 0-125 v aktivní zóně	ŠDb	500 mm
<u>Zhutněná zemní prapláň</u>	<u>Edef2</u>	<u>min. 30MPa</u>
Celkem		970 mm

<u>Konstrukce chodníku</u>	D2-D-1 TDZ CH PIII	
Betonová dlažba	DL I	60 mm
Lože, štěrkodrt'	L	30 mm
Zhutněná zemní pláň	Edef2	min. 50MPa
Štěrkodrt' 0/63	ŠD	250 mm
<u>Zhutněná zemní pláň</u>	<u>Edef2</u>	<u>min. 30MPa</u>
Celkem		340 mm

<u>Konstrukce obratiště</u>	D2-D-1 TDZ V PIII	
Kamenná kostka	DL I	120 mm
Lože, štěrkodrt'	L	40 mm
Zhutnění	Edef2	min. 90MPa
Štěrkodrt' 0/32	ŠDa	150 mm
Zhutnění	Edef2	min. 60MPa
Štěrkodrt' 0/63	ŠDa	200mm
Zhutnění	Edef2	min. 30MPa
<u>(Násyp štěrkodrt' 0-125 (PS 98%))</u>	<u>ŠDb</u>	<u>cca 750 mm)</u>
Celkem		510 (1260) mm

Spáry v napojení musí být řádně ošetřeny a zality asfaltovou emulzí.

Zámková dlažba je navržena velikosti 200x100 mm a bude položena na běhounovou vazbu.

V plochách sjezdů a chodníku bude s povrchem standardním a barvou přírodní. Reliéfní dlažba varovných pruhů musí být provedena v jiném odstínu než standardní dlažba (červená).

Specifikace betonových prvků:

- Impregnace dlažeb (ve všech barevných provedeních proti jejich znečištění oleji, organickými látkami, prachovými částicemi, kapalinami obsahujícími vodu a jinými nečistotami)
- Materiál silničních obrub – beton třídy XF4
- Zkoušky na pevnost dlažby (pevnost v tlaku musí dosáhnout průměrně 60MPa, u žádné nesmí být pevnost nižší než 50MPa)
- Dlažba musí být odolná proti přímému působení vody a rozmrazovacím chemickým látkám (při zkoušce automatickou metodou podle normy ČSN 73 1326 nesmí odpad po 100 cyklech překročit hodnotu 1000 g/m²)

Zemní pláň i prapláň je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodňování. K tomu bude případně provedena drenáž pláně z potrubí min. DN 100. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a z toho důvodu první stmelenou vrstvu položit co nejdříve. Případná ponechávaná stávající vzrostlá zeleň bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN DIN 18920.

Dokumentace byla zpracována a její technické stavební řešení je v souladu s platnou vyhláškou č.398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu.

d) Odvodnění stavby

Pro odvodnění ploch jsou navrženy uliční vpusti napojeny přes svodné potrubí KG DN160 SN8 před již připravenou odbočku dešťového kanalizačního řadu do stávající kanalizace. Nové vpusti budou složeny z typových betonových dílců dle DIN 4052 s litinovou mříží 500x500 mm D400 a kalovým košem. Napojení vpustí bude provedeno plastovým kanalizačním potrubím KG DN160 SN8. V místě posledního páru uličních vpustí bude navíc do svodného potrubí také napojena v údolnici terénu navržená horská vpust. Bude se jednat o prefabrikovanou horskou vpust 900x900x1200 s výtokem 150 mm nad dnem s krycí litinovou mříží. V úrovni terénu bude horská vpust obsypána v poloměru 2 m kamenivem 32-63 ve vrstvě cca 150 mm.

Při realizaci výkopových prací dojde v některých navržených trasách ke křížení či souběhu se stávajícím podzemním vedením inženýrských sítí. Před vlastním zahájením zemních prací je nutno zajistit u správců vytyčení všech existujících podzemních vedení včetně jejich řádného označení přímo na místě realizace. Ve zmíněném souběhu a křížení je nutno na místě realizace dodržet podmínky prostorového uspořádání dle ČSN 736005. Výkopové práce budou prováděny v hornině předpokládání těžitelnosti v tř.1-7. Stěny výkopu jsou navrženy svislé, v případě nesoudržné zeminy a hloubce výkopu nad 1,2 m nutno použít pažení nebo stěny výkopu rozevřít. V místě křížení s existujícím podzemním vedením bude vždy provedena ruční dokopávka. Obnažené podzemní vedení ve výkopu musí být vždy řádně zabezpečeno proti poškození dřevěnými vynášecími lávkami. Před vlastním záhozem místa křížení je nutno přizvat ke kontrole příslušného správce sítí.

Při výstavbě musí být dbáno na dodržování všech platných předpisů a norem, týkajících se bezpečnosti práce ve stavebnictví a ochrany zdraví při práci.

e) Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení bude napojeno na stávající rozvod V.O. a dále vedeno kabelem AYKY 4x35 v zemi, kabel bude uložen v chodníku v hloubce nejméně 35cm a ve vozovce nejméně 100cm dle ČSN 33 2000-5-52. Svítidla veřejného osvětlení v úzkém profilu budou rozmístěna po max. 38m, umístění bude jednostranné viz. výkresová část. Budou osazena svítidla LED 40W (5894 lm), která budou umístěna ve výšce 8m. Typy svítidel budou konzultovány s architektem a s investorem a v případě změny budou provedeny nové výpočty a následně upraveno rozmístění svítidel. Veřejné osvětlení bude uzemněno zemnicem uloženým do společného výkopu na dno výkopu (dokumentace součástí samostatného objektu PD).

f) Dopravní značení

Nové neobsahuje, stávající P04 v křižovatce bude zachováno.

g) Požadavky pro výstavbu a zemní práce

Plocha staveniště je dána obrysem stavby. Předpokládá se, že na stavbě bude zapotřebí skladovat po omezenou dobu pouze vytěženou zeminu, prefabrikáty jako kanalizační roury, obruby odvodňovací tvárnice, dlažby atd. K tomuto účelu a také jako dočasná deponie bude sloužit dostatečně dimenzované plochy samotné stavby, tj. především pozemek 389. Jelikož se ale nachází v ochranném pásmu vzdušného vedení, je nutné pro práce při nakládce materiálu dbát zásad správce. Nevhodné vytěžené hmoty do tělesa komunikace budou ihned nakládány a odvázeny na určená sběrná místa případně deponovány a užity na vyrovnaní ploch okolo komunikace. Materiály pro stavbu budou přiváženy až těsně před zabudováním, takže nebude po celou dobu stavby nutné veškerý materiál na staveništi skladovat. Přístup na staveniště bude po stávajících komunikacích, tj. Dukelská ulice a dále silniční síť vyšší třídy, žádné provizorní trasy a dočasné zábory není třeba zřizovat. Práce prováděné v průběhu stavby nebudou vyžadovat přepravu nadměrných nákladů, Dodavatel bude každodenně průběžně čistit veškeré případné nečistoty, které způsobil mimo svůj pracovní prostor.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat předpisy pro bourací a stavební práce, zejména ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Dodavatel musí brát při hutnění zřetel na vibrace, s ohledem na okolní zástavbu a inženýrské sítě.

V místě nevhodného podloží pod komunikace bude provedena výměna podloží v aktivní zóně v tl. 0,5m následujícím způsobem:

- Shrnout ornici
- Přejet válcem bez vibrace, v případě že válec zapadne, místo nevhodné zeminy vybrat, nahradit vhodným kamenivem či štěrkodrtí
- Hutnění praplaň $E_{def2} = \min 30 \text{ MPa}$
- Aktivní zóna z vhodného nenamrzavého materiálu zhutněna na 98-100% Proctor Standard

Provádění rýhy, jejího zásypu a položení krytu komunikací musí být provedeno podle TP 146 „Povolování a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě ve vozovkách pozemních komunikací“ schválené MD ČR OPK č.j. 20056/01-123 ze dne 30.3.2001.

h) Vazba na technologické vybavení

V ploše staveniště se nenachází žádné technologické vybavení.

Upozornění:

Před zahájením zemních prací je nutné, aby zhotovitel stavby nechal vytýčit veškeré podzemní sítě příslušnými správci. Veškeré úpravy na inženýrských sítích musí být průběžně konzultovány se svými správci. Rovněž převzetí dokončených úprav musí být převzato za jejich účasti.

i) Dopravní opatření

K omezení dopravy během výstavby nedojde, jelikož nová stavba úseku 5 začíná ve vzdálenosti 13 m od linie jízdního pruhu komunikace. Na vjezdu do stavby tedy bude pouze umístěna 2x dočasná značka Z2 Staveništní zábrana, a to v každém jízdním pruhu jedna, umístěna v ose.

Umístění dopravních značek bude provedeno v souladu s platnými normami, musí odpovídat „Zásadám pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a vyhlášce 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích. Přesné rozmístění značení musí být provedeno dle schématu, který je součástí projektové dokumentace a s ohledem na konkrétní podmínky v místě. Budou použity dopravní značky v provedení Zn plech, retroreflexní materiál svislých dopravních značek třídy R1 dle ČSN EN 1463 umístěné na provizorních sloupcích.

Návrh pro navrhování dopravního omezení byl vypracován dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích a TP 65 – Zásady pro navrhování dopravního značení na pozemních komunikacích a navazujících Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích schválené Ministerstvem dopravy a spojů ČR pod č.j. 52/203-160-LEG/1 dne 12.12.2003. Po dokončení stavby budou všechny dočasně umístěné dopravní značky odstraněny a dopravní značení bude uvedeno zpět do původního stavu. Před prováděním prací na místních komunikacích je nutné vypracovat detailní dopravně inženýrské opatření se schválením Policie ČR a požádat povolení částečné uzavírky na odboru dopravy Městského úřadu Písek.