


Z1	zpracování připomínek	04/2023	Ing. Jiras	<i>Jiras</i>
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor:	Inženýrská činnost:
 Středočeský kraj KRAJSKÝ ÚŘAD	METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Jana Křivánková		II/116 NOVÁ VES POD PLEŠÍ A
296 154 215	<i>Křivánková</i>	III/11628 VOZNICE, PD
tel.: PDPS		

Zpracovatelský útvar:	Název částí díla:	
S60 - dopravních staveb	II/116 NOVÁ VES POD PLEŠÍ	
tel.: 296 154 247	STAVEBNÍ ČÁST	
Vedoucí útvaru:	SO 101 KOMUNIKACE II/116, SO 103 PROPUSTKY NA II/116	C.
Ing. Petr Zobal		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
Ing. Jaroslav Vala	<i>Vala</i>	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Z1
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
Ing. Jaroslav Vala	<i>Vala</i>		001
Skart. znak: V20/2044	Datum: 04/2023	IČD:	
Počet formátů: -	Měřítko: -	20	7484
		001	01
		03	02

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY.....	2
1.1	Údaje o stavbě.....	2
1.2	Údaje o žadateli.....	2
1.3	Investorsko-inženýrská činnost.....	2
1.4	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	2
2.	PŘEDMĚTEM PROJEKTU.....	3
3.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	3
	SO 101.2 Obnova komunikace II/116 v rámci běžných oprav KSUS.....	3
3.1	Konstrukce vozovek.....	3
	3.1.1 Úsek č. 1 – km 0,000- km 0,733.....	3
	3.1.2 Úsek č. 2 – km 0,733 - km 2,921 (kromě již opraveného úseku v Nové Vsi pod Pleší) 4	
3.2	SO 103 Propustky na II/116.....	7
	3.2.1 Propustek v km 1,794.....	7
3.3	Zemní práce.....	7
3.4	Odvodnění.....	8
3.5	Bezpečnostní zařízení.....	8
	3.5.1 V návrhu svodidel v km 1+640.000 – 1+867.500, byly zvažovány varianty:.....	8
3.6	SO 105 Dopravní značení na II/116.....	9
	3.6.1 Zásady dopravního značení.....	10
4.	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI (BOZP).....	10
5.	PROTIPOŽÁRNÍ ZABEZPEČENÍ STAVBY.....	12
6.	OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	12

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby: **II/116 Nová Ves pod Pleší a III/11628 Voznice, PD**
Část č. 1 **II/116 Nová Ves pod Pleší**
Charakter stavby: oprava stávající komunikace, trvalá stavba
Místo stavby: město Nová Ves pod Pleší, Středočeský kraj
Katastrální území: Dobříš (627968), Malá Hraštice (690074), Mníšek pod Brdy(705811), Mokrovraty (698202), Nová Ves pod Pleší (705811), Voznice (785059)
Předmět dokumentace: **Dokumentace skutečného provedení stavby (PDPS)**

1.2 Údaje o žadateli

Žadatel: **Středočeský kraj**
se sídlem Zborovská 81/11, Praha 5, Smíchov 150 00
IČO: 70891095

1.3 Investorsko-inženýrská činnost

Inženýring: **METROPROJEKT Praha a.s.**
se sídlem Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
IČ: 45271895

1.4 Údaje o zpracovateli dokumentace

Projektant: **METROPROJEKT Praha a.s.**
se sídlem Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
IČ: 45271895
Zpracovávaný objekt: SO 101 Komunikace II/116
Zpracovatel objektu: Ing. Jaroslav Vala
Ing. Tomáš Jiras

2. PŘEDMĚTEM PROJEKTU

Jedná se o opravu silnice II/116 v úseku od konce obce Mníšek pod Brdy ke křižovatce silnic II/116 a III/11628 v obci Nová Ves pod pleší. Jejichž technický stav je nevyhovující a nachází se zde několik bezpečnostních závad. V rámci projektu bude navržena její optimální oprava, jejíž návrh je navržen na základě získaných podkladů. Hlavním podkladem pro zpracování projektu je Diagnostický průzkum vozovky a návrh technologie opravy, zpracován Centrem dopravního výzkumu z 12/2018, který je doložen v Dokladové části dokumentace. Jednotlivé etapy výstavby jsou součástí ZOV včetně příslušných dopravních opatření během výstavby tak, aby byla zajištěna dopravní obslužnost v dotčeném území.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Počátek úpravy komunikace je situován u dopravní značky konce obce Mníšek pod Brdy. Trasa je rozdělena na dva úseky dle návrhu opravy stávající komunikace. Návrh opravy je rozdělen do dvou úseků. **Úsek č. 1 – km 0,000 - km 0,773**, kde je šířkové uspořádání navrženo jako kategorie S 6,5 tak, aby minimální šířka jízdního pruhu byla alespoň 3 m (ve stávajícím stavu je šířka jízdního pruhu 2,75 m) a **úsek č. 2 – km 0,733 - km 2,921**, kromě SO 101.2 (km 1,375 – km 1,927) a již opraveného úseku v Nové Vsi pod Pleší. V tomto úseku se niveleta zvyšuje o 1 cm, kde není komunikace vymezena stávajícími obrubami dojde k sanacím krajů vozovky. Autobusové zastávky zůstávají v původních polohách.

SO 101.2 Obnova komunikace II/116 v rámci běžných oprav KSUS

Rozsah úpravy je v rozmezí km 1,375 – km 1,927. Je to druhý úseku dle diagnostického průzkumu. Dojde zde k navýšení nivelety o 1 cm a sanaci krajů vozovky.

3.1 Konstrukce vozovek

3.1.1 Úsek č. 1 – km 0,000- km 0,733

Provedení celé konstrukce vozovky, dojde k úpravě šířkových parametrů, niveleta se nezvyšuje. Celková tloušťka nové vozovky je 450 mm.

Odstranit frézováním asfaltové vrstvy krytu vozovky v tloušťce 100 mm tzn. v některých místech až na úroveň podkladní vrstvy z PM.

Pozn.: Takto znovuzískaná asfaltová směs se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje

Do třídy ZAS-T1 a za předpokladu dalšího využití podle §4 vyhlášky se nestává odpadem

a je vedlejším produktem.

Odstranit frézováním, v rozmezí 100 až 320mm, dalších maximálně 220mm asfaltových vrstev až na úroveň ŠD. Pozn.: Takto znovuzískaná asfaltová směs se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T4, stává se odpadem a je nutný její odvoz na skládku nebezpečného odpadu.

- vybourání stáv. konstrukce vozovky v tl. cca 450 mm,
- položení nové konstrukce vozovky dle TP 170 (konstr. D1-N-2) ve složení:

• asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
• spojovací postřík emulzní	PS-C-0,5 kg/m ²	
• asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
• spojovací postřík emulzní	PS-C-0,5 kg/m ²	
• recyklace RS 0/32 CA (na místě), TP 208		250mm
• infiltrační postřík emulzní	PI-C-0,8 kg/m ²	
• šterkodrt'	ŠDA	150 mm
• celkem		500 mm

Recyklace RS 0/32 CA (na místě); 250 mm; TP 208. - Takto znovuzískaná asfaltová směs (recyklací na místě) se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do tř. ZAS-T3 (event. ZAS-T4). Podle §5 se nestává odpadem, je vedlejším produktem.

- Předpokládané dávkování asfaltové emulze min. 3,5 % v množství zbytkového asfaltu, dávkování cementu min. 5 %. Dávkování přísad je kvalifikovaným odhadem zpracovatele návrhu opravy, který vychází z doporučeného (obvyklého) dávkování uvedeného v PŘÍLOZE B - Zkoušky stmelěných směsí, čl. B.2.1, TP 208, a bude upřesněno na místě podle výsledků průkazní zkoušky.

- Část šterkodrtě doplněné pro obnovu podkladních vrstev v místě sanace okrajů je též recyklována. Byla zvolena maximální povolená tloušťka recyklace 250 mm, aby účinek zesílení podkladních vrstev pronikl do co největší hloubky a zastihl šterkové vrstvy.

3.1.2 Úsek č. 2 – km 0,733 - km 2,921 (kromě již opraveného úseku v Nové Vsi pod Pleší)

Odfrézování asfaltových vrstev v tl. 100 mm. Celková tloušťka nově pokládaných asfaltových vrstev je 110 mm. Dojde k navýšení nivelety o 1cm.

Odfrézovat ve dvou na sebe navazujících krocích:

1. Vrstvy v hloubce 0–50 mm – takto znovuzískaná asfaltová směs se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T3 a podle § 6 vyhlášky se využije při výrobě asfaltových směsí na obalovně, která je zařízením provozovaným na základě souhlasu podle § 14 odst. 1 zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění.
2. Vrstvy v hloubce větší jak 50 mm – v km 0,733 - 1,650 se takto znovuzískaná asfaltová směs podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T2 a za předpokladu dalšího využití podle §4 vyhlášky se nestává odpadem a je vedlejším produktem a v km 1,650 - 2,897 se takto znovuzískaná asfaltová směs, která se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T4 stává se odpadem a je nutný její odvoz na skládku nebezpečného odpadu.

Odfrézování asfaltových vrstev v tl. 100 mm + sanace krajů vozovky.

Celková tloušťka nově pokládaných asfaltových vrstev je 110 mm. Dojde o navýšení nivelety o 1cm. Sanace krajů vozovky – celá konstrukce dle TP 170 (konstr. D1-N-2)

asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
spojovací postřik emulzní	PS-C-0,5 kg/m ²	
asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	70 mm
spojovací postřik emulzní	PS-C-0,5 kg/m ²	

sanace kraje vozovky š. 1m se přidá konstrukce:

šterkodrt'	ŠDA	min 150 mm
šterkodrt'	ŠDA	min 150 mm
<u>sypanina se zemin vhodných do aktivní zóny</u>		<u>400mm</u>
celkem		min 700 mm

recyklace v celé šířce vozovky (viz. vzorové řezy):

recyklace RS 0/32 CA (na místě), TP 208	250mm
---	-------

Recyklace RS 0/32 CA (na místě); 200 mm; TP 208.

- Takto znovuzískaná asfaltová směs (recyklací na místě) se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T4 a podle §5 vyhlášky se nestává odpadem a je vedlejším produktem.
- Předpokládané dávkování asfaltové emulze min. 3,5 % v množství zbytkového asfaltu, dávkování cementu min. 5 %. Dávkování přísad je kvalifikovaným odhadem zpracovatele návrhu opravy, který vychází z doporučeného (obvyklého) dávkování uvedeného v PŘÍLOZE B -

Zkoušky stmelných směsí, čl. B.2.1, TP 208, a bude upřesněno na místě podle výsledků průkazní zkoušky.

- Část šterkodrtě doplněné pro obnovu podkladních vrstev v místě sanace okrajů je též recyklována.

Sanace okrajů vozovky

Provést sanaci okrajů vozovky v šířce 0,75 – 1,0 m v místech výrazných konstrukčních poruch následujícím způsobem:

- Odstranit všechny porušené asfaltové vrstvy (včetně PM) v tloušťce dalších 150 mm (resp. 250 mm od původního nezfrézovaného povrchu), tedy až na úroveň podkladní vrstvy ŠD.

Pozn.: Takto znovuzískaná asfaltová směs, která se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T4 se následně použije podle §5 vyhlášky použitím technologie recyklace na místě podle TP 208 (viz další postup).

- Dosažená podkladní vrstva ŠD musí splňovat požadavek na parametr $E_{def,2} = 80$ MPa.
- Případně je nutná výměna podkladní vrstvy za únosný a nenamrzaný materiál splňující požadované parametry, např. ŠDA v tloušťce min. 250 mm (požadavek na dosažení parametru $E_{def,2} = 45$ MPa pro podloží vozovky).
- Při nedosažení parametru podložní zeminy $E_{def,2} = 45$ MPa je nutná výměna/úprava nevhodné zeminy za únosný a nenamrzavý materiál splňující požadované parametry v tloušťce min. 300mm dle ČSN 73 6133.

- Rozfrézování (přidání doplňkového kameniva podle výsledků průkazní zkoušky), reprofilace do požadovaných sklonových poměrů.
- Recyklace za studena na místě s použitím cementu a asfaltového pojiva podle TP 208 – vrstva RS CA (na místě) tloušťky 150 mm.
- Provést spojovací postřik modifikovanou kationaktivní asfaltovou emulzí PS-CP v množství 0,50 kg/m² po vyštěpení dle ČSN 73 6129.
- Provést pokládku ložní vrstvy krytu v tloušťce 70 mm z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACL 16+ dle ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1.
- Provést spojovací postřik modifikovanou kationaktivní asfaltovou emulzí PS-CP v množství 0,30 kg/m² po vyštěpení dle ČSN 73 6129.
- Provést pokládku obrusné vrstvy krytu v tloušťce 40 mm z asfaltové směsi typu asfaltový beton ACO 11 dle ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1.

3.2 SO 103 Propustky na II/116

3.2.1 Propustek v km 1,794

Stávající stav:

Propustek převádí vodu ze silničních příkopů z pravé strany komunikace na levou. Na pravé straně je součástí vtoku betonová odvodňovací jímka. Levá strana výtoku je umístěna do betonové opěrné zídky. Propustek tvoří přesýpaná betonová trouby o průměru DN 500. Nebylo možné provést prohlídku celého vnitřku propustku vzhledem k jeho výšce a zanesení. Betonové plochy jsou značně degradované.

Navrhované opravy:

Vzhledem k špatnému stavu propustku a betonových částí je navržena kompletní přestavba propustku. Konstrukce stávajícího propustku bude ubourána, včetně opěrné zídky, viz výkresová dokumentace. Materiál z demolic bude částečně využit pro zásyp stávajícího propustku. Kamenná suť z demolic musí být rozdrčena na menší kamenivo a promíchána s dovezenou štěrkodrtí, tak aby šla využít do zásypů a řádně ztuhnout.

Nový propustek bude z ocelových žebrových trub tlamovitého profilu o vnitřních rozměrech ~910x660 mm (šířka x výška) se seříznutými krajními troubami vzhledem k ukončení betonové konstrukci. Kolem nich bude provedeno odlážděním lomovým kamenem do betonu okolo vtoku a výtoku. Polohově bude propustek umístěn v místě stávajícího propustku, výškově bude osazen níž, zhruba 1,49 m pod niveletou v ose komunikace. Propustek kříží komunikaci pod úhlem 81°. Podélný sklon dna propustku je 8%. Celková délka propustku je 10m. Odvodňovací vtoková jímka bude provedena z monolitického železobetonu o rozměrech 1,5x1,3m s tloušťkou stěny 250mm. Na výtoku bude provedena opěrná monolitická stěna o výšce 3,2m a celkové šířce 9m. Veškeré zasypané betonové části budou opatřeny izolačním systémem proti zemní vlhkosti nátěrem ALP + 2xALN a vrstvou geotextílie. Na stěnu bude umístěna žb římsa osazená silničním zábradelním svodidlem s úrovní zadržení NH4.

3.3 Zemní práce

Zemní práce se vzhledem ke způsobu opravy omezí pouze na prohloubení a úpravu příkopů v úsecích mimo obce a dosvahování jejich dna na stávající terén, popřípadě dosypání zeminy v úsecích v násypu v případě rozšíření jízdního pásu.

Konstrukce zpevněných ploch je navržena v souladu s „Katalogem vozovek pozemních komunikací – TP 170“ schválených MD ČR č. j.517/04-120-RS/1 za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky, zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim atd. je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami. Při provádění je potřeba dodržet kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev.

Rozhodující pro posouzení pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$ pro jemnozrnné a 120 MPa pro hrubozrnné zeminy. Na základě změření hodnot modulů na pláni v rámci provádění komunikací v případě

nedodržení minimálních předepsaných hodnot musí dodavatel s investorem v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace pláně. Způsob úpravy pláně určí geolog v součinnosti s dodavatelem na základě příslušných laboratorních zkoušek zemin v podloží po odkrytí pláně. V případě nemožnosti provedení sanace pláně bude provedena výměna zeminy za zeminu vhodnou do podloží pro silniční komunikace. Úpravy je nutné uvažovat tak, aby byly dosaženy požadované vlastnosti v podloží komunikací a ploch v rozsahu aktivní zóny vozovky, kde se negativně projevují účinky promrzání a tím i následných poškození a deformací, tedy cca 50cm pod niveletu pláně. Pokud nebudou vlastnosti materiálů podloží vhodné k úpravám, je nutno je v tomto rozsahu aktivní zóny odtěžit a nahradit zeminou vhodnou. Tyto úpravy s sebou samozřejmě přinášejí i nároky na prodloužení lhůt výstavby a dopad i na zvýšení finančních nákladů stavby.

3.4 Odvodnění

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným sklonem do podélných příkopů, event. přilehlého terénu. Příkopy jsou navrženy hloubky 40cm se sklony 1:2 a 1:1,5 ve vazbě na okolní terén. V místě propustků bude úprava hloubky příkopu na úroveň dna čištěného propustku.

3.5 Bezpečnostní zařízení

Typ nového svodidla - jednostranné svodidlo N2, výškový náběh krátký 4m.

Stávající svodidla budou zachována případně po dohodě se správcem vyměněna za nová. Na svodidlech budou osazeny směrové nástavce zvěře na směrové sloupky dle TP 130. Osově vzdálenosti nástavců na svodidlech jsou, v závislosti na poloměru, následující:

- přímá a $R \geq 1250$ m	50 m
$1250 > R \geq 850$ m	40 m
$850 > R \geq 450$ m	30 m
$450 > R \geq 250$ m	20 m
$250 > R \geq 50$ m	10 m
$R < 50$ m	5 m

3.5.1 V návrhu svodidel v km 1+640.000 – 1+867.500, byly zvažovány varianty:

Z hlediska provádění, zásahů do pozemků a finanční náročnosti byla zvolena **varianta s běžným svodidlem (Varianta 4)**.

1) Varianta na jednotlivé piloty

Sloupky svodidel kotvené pomocí patní desky do jednotlivých pilot. Pilota Ø 800 mm, délka 4 m á 2 m (rozteč sloupků).

2) Varianta na průběžný práh

Sloupky svodidel kotvené pomocí patní desky do průběžného železobetonového prahu podporovaného pilotami. Pilota Ø 600 mm, délka 4 m á 9 m.

3) Varianta s betonovým svodidlem

Zpevnění krajnice a osazení betonového posuvného svodidla. Zpevnění bude ještě min. 200 mm za svodidlem. (TP 139 kapitulu 5.1.1)

4) Varianta s běžným svodidlem

odkaz na TP 114 kapitulu 2.9.1 a provést běžná svodidla.

2.9 Osazování svodidel na stávající silnice a mosty, na kterých není svodidlo

*2.9.1 Pro dodatečné osazování svodidel na stávající silnice a mosty platí požadavky na úroveň zadržení uvedené v článku 2.2 a 2.3 těchto TP, tedy jako by šlo o novostavbu. Při výběru silničního svodidla na krajnici se postupuje tak, že se vybere svodidlo, **které je dovoleno osadit na krajnici šířky 1 m za lícem svodidla a to bez ohledu na skutečnou šířku této krajnice.***

Skutečná šířka stávající krajnice se nezohledňuje (doporučuje se však provést takové řešení, aby sloupky nebyly beraněny za hranou násypu). Pro rychlostní a směrově rozdělené silnice (kategorie D, R, MR) se však doporučuje do těchto míst osazovat svodidla, jejichž dynamický průhyb pro úroveň zadržení je menší, nebo roven 1,00 m (tato hodnota je uvedena v každých TPV). 34 TP 114 – 06/2015 Při osazování silničního svodidla do středního dělicího pásu platí tyto TP, tedy jako by šlo o novostavbu. Při dodatečném osazování svodidla na mosty, kde doposud bylo jen mostní zábradlí, se postupuje dle těchto TP. Musí být splněny rovněž požadavky na osazení konkrétního svodidla dle příslušných TPV. 2.9.2 Pro vzdálenost svodidla od pevné překážky, nebo místa nebezpečí nejsou žádné úlevy a musí být splněny vzdálenosti, které pro příslušnou úroveň uvádí TPV konkrétního svodidla, jako by se jednalo o novostavbu. Pouze u silnic I. II. a III. třídy, kde lze dle řádku 2 tab. 6 těchto TP použít úroveň zadržení N1, je dovoleno hodnotu vzdálenosti svodidla od pevné překážky (kterou uvádí TPV svodidla pro úroveň zadržení N2) snížit až o 40 %. To se netýká betonových svodidel, kde se mezera mezi svodidlem a pevnou překážkou nevyžaduje (viz poznámka 16). Má-li se svodidlo prodloužit (např. proto, že nesplňuje požadavek na vzdálenost před překážkou), šířka krajnice se pro výběr svodidla nezohledňuje. Minimální délka svodidla – viz odst. e) čl. 1.1.6 těchto TP.

3.6 SO 105 Dopravní značení na II/116

Rekonstrukce II/116 bude prováděna po jednotlivých úsecích a vždy po dokončení etapy se provede příslušné dopravní značení a obnoví stávající na místech, kde dochází k napojení na stávající komunikace.(viz situace)

3.6.1 Zásady dopravního značení

Vodorovné dopravní značení bude provedeno bílou trvanlivou vícesložkovou barvou, jak na rekonstruovaných úsecích, tak i na stávajících komunikacích, kde bylo poničeno stavbou.

Svislé stávající dopravní značení bude zkontrolováno, a pokud bude špatné ukotvení nebo opotřebované, bude vyměněno a osazeno do původního umístění. Pokud během stavby došlo k jejich odstranění či poničení, bude osazeno novým dopravním značením ve stávající poloze.

Všechny standardní značky budou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Poloměr zaoblení rohů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z AL slitin. Sloupky se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm a tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Konce budou opatřeny umělohmotnými víčky. Osazené budou do základových patek z prostého betonu (tř. C 16/20-XF 2). V případě použití dvousloupcové konstrukce je vzájemná rozteč sloupků v rozmezí 30-45 cm, čemuž je přizpůsobena šířka základu 90x50x70 cm.

Veškeré osazované svislé značení musí odpovídat normě ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy NA a Vzorových listů staveb pozemních komunikací, část 6.1 - Svislé dopravní značky. Technické parametry vodorovného dopravního značení musí odpovídat ČSN EN 1436 a Vzorovým listům staveb pozemních komunikací, část 6.2 - Vodorovné dopravní značky. Dopravní značení musí být rozmísťováno dle zásad uvedených v TP 65 (Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích), TP 133 (Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích).

V případě, že bude nové vodorovné značení aplikováno na nový asfaltový povrch, bude realizováno ve 2 etapách. Nejdříve v kompletní podobě pouze jednosložkovou barvou a po stabilizaci vlastností povrchu (či po zimním období) pak z materiálů s dlouhodobou životností.

4. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI (BOZP)

Návrh vyhlášky o technických požadavcích na stavby stanoví povinnost dodržovat požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi v souladu s následujícími předpisy:

- zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- nařízení vlády č.201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- nařízení vlády č. 272/2011 O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb
- vyhláška č. 268/2009 o technických požadavcích na stavby

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví. Ve znění pozdějších předpisů.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č. 309/2006). Ve znění pozdějších předpisů.

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán ") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č. 309/2006). Ve znění pozdějších předpisů.

5. PROTIPOŽÁRNÍ ZABEZPEČENÍ STAVBY

Při výstavbě, montáži, provozu a užívání stavby nebo zařízení, musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN k zajištění požární ochrany, které se týkají projektované stavby a zařízení.

Při svařování a řezání plamenem a při dalších pracích se zvýšeným požárním nebezpečím bude ustanovena požární hlídka dle §13 Zákona o požární ochraně (č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů) a §16 vyhl. č. 21 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.

Při skladování a práci s hořlavými kapalinami, plyny nebo jinými nebezpečnými látkami, je nutné zachovávat příslušné bezpečnostní předpisy tak, aby nedošlo k jejich vznícení (popřípadě samovznícení), výbuchu nebo nežádoucímu rozšíření do jiných prostor a nebyly ohroženy na zdraví

Zvýšenou pozornost je třeba uplatnit zejména při svařování .

Požární ochrana při výstavbě, montáži

Vzhledem k charakteru stavby – stavebního objektu – není nutno stanovit konkrétní požadavky PO.

6. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Ochranu životního prostředí (někdy označovanou jako environment) lze v daných souvislostech vyložit jako vztah mezi stavbou v průběhu výstavby i užívání a vnějším (přírodním) prostředím, tj. působením výstavby a provozované stavby na přírodní okolí (např. emisemi či odpady.

V oblasti ochrany životního prostředí zadavatel a zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi postupuje s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržuje příslušné právní předpisy v platném znění, zejména:

- zákon č.17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů
- zákon č.86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, zejména z hlediska §31 Použití tzv. regulovaných látek ve znění pozdějších předpisů

- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, – zejména §7 – 8 o ochraně a kácení dřevin ve znění pozdějších předpisů
 - nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku (vymezuje mj. max. požadavky na emise hluku stavebních strojů v příloze č. 3) ve znění pozdějších předpisů
 - zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů
 - zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích
 - vyhláška o technických požadavcích na stavby; ve znění pozdějších předpisů
- minimalizuje dopady vyplývající z provádění prací na staveništi z hlediska hluku, vibrací, prašnosti (nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací)
- postupuje při likvidaci odpadu v souladu se zákonem č.185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o odpadech, (zejména musí vést evidenci o nakládání s odpady podle §39,tato evidence je součástí dokumentace předkládané k přejímacímu řízení)
- speciální pozornost věnuje vzniku nebezpečného odpadu (nutné povolení k nakládání s nebezpečnými odpady pro danou lokalitu, všechny materiály, které obsahují složky uvedené v příloze 5 zákona) a dalším jmenovitým typům odpadů jako jsou oleje, maziva, baterie, azbest apod.