

Š T Ú D I A

MICHALOVCE – UPOKOJENIE DOPRAVY NA UL. T.J. MOUSSONA

A – SPRIEVODNÁ SPRÁVA

NÁZOV STAVBY:

ŠTÚDIA - Michalovce – Upokojenie dopravy na ul. T. J. Moussona

MIESTO STAVBY:

katastrálne územie Michalovce

INVESTOR:

Mesto Michalovce, Nám. Osloboditeľov 30, 071 01 Michalovce

ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT:

DRAHOSLAVA DANKANINOVA – PETROVCE NAD LAB. Č. 84, 07101 MICHALOVCE

DÁTUM:

12/2016

OBSAH

	Str.
1. <u>Všeobecná časť</u>	2
1.1 Identifikačné údaje	2
1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu	2
1.2.1 Druh komunikácie a ich funkcie	2
1.2.2 Zdôvodnenie potreby a účel stavby	2
1.2.3 Celkový rozsah	2
1.3 Prehľad východiskových podkladov	3
1.4 Členenie stavby	3
1.4.1 Členenie na úseky, prípadne etapy	3
1.5 Vecné a časové väzby stavby na okolitú aj plánovanú výstavbu a súvisiace investície	3
1.6 Údaje o prípadnom postupnom odovzdávaní častí stavby do užívania	3
2. <u>Technická časť</u>	3
2.1 Charakteristika územia stavby	3
2.1.1 Zhodnotenie umiestnenia komunikácie a popis staveniska, údaje o existujúcich komunikáciách, objektoch, rozvodoch a ochranných pásmach	3
2.1.2 Uskutočnenie prieskumov a z nich vyplývajúce dôsledky na návrh stavby	3
2.1.3 Použitie mapové a geodetické podklady	3
2.1.4 Príprava na výstavbu	3
2.2 Urbanistické, architektonické, dopravné a stavebno-technické riešenie stavby	3
2.2.1 Zdôvodnenie urbanistického, výtvarného a stavebno-technického riešenia stavby	4
2.2.2 Starostlivosť o životné prostredie	4
2.2.4 Riešenie ochrany podzemných kovových zariadení pred koróziou účinkami agresívnych vôd a účinkami elektrických bludných prúdov	4
2.2.5 Zariadenie civilnej obrany a protipožiarneho zabezpečenia stavby	4
2.3 Zemné práce	4
2.4 Odvodnenie	4
2.5 Zásobovanie vodou, teplom, plynom a palivom	4
2.6 Rozvod elektrickej energie	5
2.7 Osvetlenie	5
2.8 Slaboprúdové rozvody	5
2.9 Bezpečnosť a ochrana zdravia	5
2.10 Celkove náklady stavby	5
3. Doplnkové varovné a signálne pásy	5
4. Dopravné značenie	5

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ

1.1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba

- názov **Michalovce - Upokojenie dopravy na ul. Moussona**
- miesto (obec, okres) **Michalovce, ul. T.J. Moussona**
- kraj **Košický**
- katastrálne územie **Michalovce**
- charakter stavby **Stavebné úpravy**
- stupeň: **Štúdia**

Objednávateľ

- názov a adresa **Mestský úrad, nám. Osloboditeľov, Michalovce**

Projektant

- názov a adresa **Drahoslava Dankaninová, Petrovce nad Lab. č. 84, 071 01 Michalovce**

1.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU

1.2.1 Druh úprav a ich funkcie

č.1 –Zúženie jazdného pásu deliacim ostrovčekom z kameniva fr. 16-32mm, šírka 2,0m, z mobilného obrubníka bieločervenej farby, vyvýšený nad vozovku 100mm, pre zriadenie parkovacích miest s rozmerom 1 státia 2 x 5.5/ 6/ m– 21 státí. V miestach vjazdov do dvorov rodinných domov sa parkovanie nevyznačí.

č.2 – Osadenie druhého spomaľovacieho priečného prahu /retardér/ na celej šírke vozovky vzdialeného od existujúceho prahu cca 78.5m.

č. 3 – Zriadenie autobusovej zastávky na dvojpruhovej komunikácii v smere od ul. Gagarinovej /v smere od ul. Vajanského je existujúca/ vo vzd. cca 15,76m kde obidve náprotivné zastávky sú na jazdnom pruhu. Následne je vybudovanie pešieho pri aut. čakárni, zo zámkovej dlažby.

č.4 – Návrh nového priechodu pre chodcov šírky 3,0m za AZ a retarderom v smere na ul. Gagarinovu, s prepojením sp. plochou šír. 3,0m s chodníkom mesta.

Navrhované úpravy budú vyznačené príslušným dopravným značením (zvislým aj vodorovným).

1.2.2 Zdôvodnenie potreby a účel stavby

Mesto Michalovce prišlo k vylepšeniu technickej úrovne majetku mesta s cieľom zlepšiť bezpečnostnú situáciu na miestnych komunikáciách. Účelom stavby je zlepšenie statickej dopravy pre obyvateľov RD na ul. Moussona a návštevníkov základnej školy.

Na základe požiadaviek mesta na miestnej komunikácii, ul. T.J. Moussona a prehodnotenia dopravnej situácie zo strany mesta a OR PZ v Michalovciach, za účelom zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky, obmedzením rýchlosti pre nedisciplinovanosť vodičov prekračujúcich značne povolenú rýchlosť, bol projektantom spracovaný predložený projekt. Táto ulica ako miestna komunikácia slúži pre dopravnú obsluhu danej lokality. Vzhľadom na rýchly prejazd touto komunikáciou, kolíziou medzi motorovými vozidlami a chodcami, navrhuje sa osadenie druhého spomaľovacieho priečného prahu /retardér/ na celej šírke vozovky. Na riešenom úseku sa v súčasnosti nachádza príľahlá zástavba komplexnej bytovej výstavby, ako aj zastávky autobusov SAD, takže je predpoklad zvýšeného pohybu chodcov. Na tejto ulici je zvýšený pohyb aj detí vzhľadom na umiestnenie základnej školy č. I. Miestne úpravy sa prevedú podľa STN 736110 na zabezpečenie min. širok jazdných pruhov.

Návrh upokojenia dopravy si vyžaduje komplexný prístup nie len z hľadiska riešenia priestorového usporiadania dopravného priestoru ul. Moussona, ale aj celého uličného koridoru. Vzhľadom na nehodovosť na ulici podľa štatistiky OR PZ v Michalovciach bola táto lokalita vybraná ako prioritná realizáciou stavebno – technických úprav s cieľom eliminovať dopravné nehody, pre zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

1.2.3 Celkový rozsah

Súčasný stav technickej a estetickej úrovne koridoru cesty ul. Moussona si vyžaduje zásadný zásah formou výstavby ostrovčekov pre zriadenie parkovacích miest a návrhom autobusovej zastávky, druhého spomaľovacieho prahu a nového priechodu pre chodcov v kritickom priestore možných kolízií chodcov s motorovou dopravou.

1.3 PREHLAD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV

- polohopisné a výškopisné zameranie,
- obhliadka stavby,
- súvisiace platné normy a predpisy
- vstupné údaje zadávateľa

1.4 ČLENENIE STAVBY

1.4.1 Členenie na úseky, prípadne etapy

Z pracovných rokovaní, ktoré sa uskutočnili v priebehu spracovania štúdie na predmetnú stavbu, nevyplývali požiadavky na delenia stavby.

1.5 VECNÉ A ČASOVÉ VÄZBY STAVBY NA OKOLITÚ AJ PLÁNOVANÚ VÝSTAVBU A SÚVISIACE INVESTÍCIE

Realizácia stavby nemá priamy vplyv na okolitú jestvujúcu aj plánovanú výstavbu na ul. Moussona. Sťaží však krátkodobý prístup na priľahlé pozemky exist. zástavby. Rušenie verejnej cestnej premávky bude v krátkodobom rozsahu a to po jednotlivých úsekoch realizovaných s vylúčením polovice vozovky vedením dopravy v jednom jazdnom pruhu s upravenou prednosťou, ktoré je riešené dočasným dopravným značením.

1.6 ÚDAJE O PRÍPADNOM POSTUPNOM ODOVZDÁVANÍ ČASTÍ STAVBY DO UŽÍVANIA

Nie sú žiadne požiadavky na postupné uvádzanie stavby do prevádzky.

2. TECHNICKÁ ČASŤ

2.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY

2.1.1 Zhodnotenie umiestnenia komunikácie a popis staveniska, údaje o existujúcich komunikáciách, objektoch, rozvodoch, ochranných pásmach a zeleni

Ulica Moskovská v meste Michalovce je na základe urbanisticko-dopravnej funkcie vo funkčnej skupine C - obslužná, s funkciou obslužnou. Podľa dopravného významu funkčnej triedy C2.

Projekt rieši návrh upokojenia dopravy na miestnej komunikácii, ul. Moskovskej, ktorá je dvojpruhová obojsmerná, smerovo nerozdelená. Vzhľadom na nehodovosť na tejto ulici podľa štatistiky OR PZ v Michalovciach bola táto lokalita vybraná ako prioritná realizáciou stavebno – technických úprav s cieľom eliminovať dopravné nehody, pre zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

Stavbou sa zlepši bezpečnostná situácia v meste na ul. Moskovskej.

V dotknutom území je potrebné rešpektovať nasledovné ochranné pásma :

- elektrické vedenie vzdušné (od krajného vodiča)
 - pri napätí od 1 kV do 35 kV vrátane 10 m
- elektrické vedenie vzdušné káblové (od krajného vodiča)
 - pri napätí od 1 kV do 110 kV vrátane 2 m
 - transformovňa (od konštrukcie) 10 m
- elektrické vedenie podzemné - všetky druhy 1 m
- diaľkové oznamovacie vedenia podzemné 2 m
- plynovody (od osi potrubia alebo od pôdorysu zariadenia)
 - pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou do 200 mm 4 m
 - pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou do 500 mm 8 m
 - pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou do 700 mm 12 m
 - pre plynovody a plynovodné prípojky s menovitou svetlosťou nad 700 mm 50 m
 - pre strednotlakové a nízkonapäťové plynovody a prípojky, ktorými sa rozvádzajú plyny v zastavanom území mesta 1 m

2.1.2 Uskutočnenie prieskumov a z nich vyplývajúce dôsledky na návrh stavby

Pre predmetnú stavbu nebolo potrebné vykonať inžiniersko-geologický prieskum. Pred zahájením stavby je potrebné zabezpečiť vytýčenie jestvujúcich inžinierskych sietí, aby nedošlo k ich porušeniu.

2.1.3 Použitie mapové a geodetické podklady

Pri spracovaní štúdie boli použité nasledovné mapové podklady :

- polohopisné a výškopisné zameranie terénu M=1:500 (súradnicový systém JTSK, výškový systém B.p.v.),

2.1.4 Príprava na výstavbu

- vykonanie odstránenia ZDZ. ,
- materiály z výkopov, ktoré nie sú vhodné do násypov nie sú odpadmi, preto sa použijú na vyrovnanie nerovností.
- počas výstavby predmetnej stavby je dodržať ochranné pásma tak, ako sú uvedené v časti 2.1.1
- pred zahájením stavebných prác je dodávateľ stavby povinný overiť existujúce inžinierske siete.

2.2 URBANISTICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ, DOPRAVNÉ A STAVEBNO-TECHNICKÉ RIEŠENIE STAVBY

2.2.1 Zdôvodnenie urbanistického, výtvarného a stavebno-technického riešenia stavby

V súčasnosti je na tejto ulici veľká nehodovosť podľa štatistiky OR PZ v Michalovciach, preto bola táto lokalita vybraná ako prioritná realizáciou stavebno – technických úprav s cieľom eliminovať dopravné nehody, pre zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Na tejto ulici je zvýšený pohyb detí vzhľadom na umiestnenie základnej školy.

č.1- Ostrovček je na kraji jazdného pásu šír. 2,0m pre zriadenie parkovacích miest s rozmerom 1 státi 2 x 5.5/ 6/ m– 21 státí. V miestach vjazdov do dvorov rodinných domov sa parkovanie nevyznačí. Je z mobilného obrubníka bielo-červenej farby, vyvýšený nad vozovku 100mm. Výplň ostrovčeka je z kameniva fr. 16-32mm.

č.2 – Osadenie druhého spomaľovacieho priečného prahu /retardér/ na celej šírke vozovky vzdialeného od existujúceho prahu cca 78.5m.

Pretože každý spomaľovací prah znižuje rýchlosť vozidiel len na určitú vzdialenosť, je potrebné po určitých vzdialenostiach spomaľovací prah zopakovať, čo je dôležité nielen z hľadiska zachovania čo najstálejších nízkych rýchlostí pre bezpečnosť, ale i z hľadiska životného prostredia lebo veľké vzdialenosti medzi jednotlivými prahmi sú príčinou častých akcelerácií a brzdení, čo vedie k nárastu emisií a hluku.

– Prvý prah je existujúci. Nový druhý prah je vzd. cca 78,5m od prvého za vjazdom k rod. domom sup. č. 2488. Odporúčaná vzdialenosť medzi spomaľovacími prahmi v závislosti od požadovanej jazdnej rýchlosti na príslušnom úseku podľa STN 736110:

50km/h – 200 – 250m;

40km/h – 120 – 200m;

30km/h – 50 – 120m.

Z daného vyplýva, že vzdialenosť navrhovaných prahov cca 78,50m zodpovedá návrh. rýchlosti 30km/hod.

Tomu je potrebné prispôbiť výber priečného prahu a jeho stavebnú výšku. Pri osadzovaní spomaľovacích prahov - retardérov doporučujem, s maximálnym prevýšením 50 mm nad vozovku, vzhľadom na to že 30mm výška prahu sa nevyrába na prejazd. rýchlosť 40km/h – 50km/h, nakoľko by neplnil žiadny účel v obci. **Výška 50 mm zodpovedá rýchlosti 20km/hod.** Zároveň je potrebné dohliadnuť na inžinierske siete.

Aby spomaľovací prah netvoril pre neinformovaných vodičov neočakávanú zmenu v podmienkach jazdy, je potrebné na neho včas upozorniť. Označí sa informatívnou prevádzkovou značkou IP8 - Spomaľovací prah spolu v mieste jeho osadenia. Pretože spomaľovací priečny prah, cez ktorý sa prechádza vyššou rýchlosťou môže poškodiť vozidlo, alebo spôsobiť stratu kontroly nad vozidlom, dopĺňujem dopravné značenie o informatívnu prevádzkovú značku IP10 – Odporúčaná rýchlosť 30 km/hod, ktorá sa osadí min. 10m pred priečnym prahom v oboch smeroch.

Spomaľovacie prahy je potrebné farebne označiť čiernožltou kombináciou úpravy povrchu, čo prefabrikáty spĺňajú svojou farebnosťou.

č. 3 – Zriadenie autobusovej zastávky na dvojpruhovej komunikácii v smere od ul. Gagarinovej /v smere od ul. Vajanského je existujúca/ vo vzd. cca 15,76m kde obidve naprotivé zastávky sú na jazdnom pruhu. Následne je vybudovanie pešieho pri aut. čakármi, zo zámkovej dlažby 22,90m².

č.4 – Návrh nového priechodu pre chodcov šírky 3,0m za AZ v smere na ul. Gagarinovu, s prepojením sp. plochou šír. 3,0m s chodníkom mesta. Osvetlenie priechodu je exist. VO.

Konštrukcia chodníka a sp. plochy - A:

- zámková dlažba+ šparovací piesok ZD hr. 60mm
- štrkodrva fr. 4 - 8 ŠD hr.40mm
- podkladný beton tr. C 16/20 PB..... hr. 100mm
- štrkodrva fr. 0-32 ŠP hr. 100mm STN 73 6125/Z1
- zhutnená pláň (100% PS resp. I_D=0,70)

Spolu: hr. 300mm

Plocha dláždená 32,0 m²

Olemovanie konštrukcie spevnenej plochy od zelene je záhonovými obrubníkmi, osadených bez prevýšenia.

2.2.2 Starostlivosť o životné prostredie

Stavba je charakterom novostavba a druhom svojej prevádzky a funkciou patrí medzi nevýrobné stavby. Plní funkciu dopravnú, nie je zdrojom znečistenia ovzdušia, podzemných vôd, ani ohrozením živočíchov. Pešie plochy svojou bezprašnou úpravou krytu nespôsobia znečistenie okolia.

Stavba svojim vplyvom nezhorší životné prostredie v danom území. Okrem vlastných prác počas výstavby sa nenaruší charakter územia, v ktorom sa bude výstavba prevádzať. Pri prevádzke chodníkov nebudú vznikať žiadne odpadové látky mimo zimných posypov komunikácií. Pri realizácii stavby budú dodržiavané všetky požiadavky na ochranu prírody.

Výstavbou a realizáciou stavby nevznikajú žiadne mimoriadne požiadavky resp. zvláštne opatrenia súvisiace s ochrannou životného prostredia. Všetky požiadavky na ochranu život. prostredia budú v súlade s platnými predpismi. Pri prevádzke mechanizmov sa bude dbať o zamedzenie úniku ropných látok z mechanizmov. Štandardné požiadavky na ochranu životného prostredia budú v súlade s platnými predpismi.

- stručný prehľad vplyvov stavby na životné prostredie :

Navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v dotknutom území, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov rôznej závažnosti.

Navrhujeme nasledovné opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu účinkov stavby na životné prostredie v priebehu výstavby :

- *doprava :*

- produkty demolačných a výkopových prác odvieť na riadenú skládku,
- zabezpečiť čistotu vozovky a mechanizmov pri výjazde zo staveniska,

- *obraz krajiny :*

- navrhnuté sú vhodné dláždené úpravy s cieľom eliminovať vizuálny dopad stavby,

- *odpady :*

- odpady vznikajúce počas výstavby zhodnocovať, alebo zneškodňovať v súlade so zákonom o odpadoch,
- zabezpečiť nakladanie s odpadmi oprávnenou osobou na nakladanie s príslušným druhom odpadu,

- *d'alšie opatrenia počas výstavby :*

- vytýčenie inžinierskych sietí pred zahájením stavebných prác a ich zabezpečenie pred poškodením stavebnou činnosťou,

- *d'alšie opatrenia počas prevádzky :*

- z hľadiska znečistenia ovzdušia podľa Vyhl. 248/1991 Zb. FMD všetky automobily vyrábané po roku 1993 musia zodpovedať predpisom EHK. Počíta sa s vývojom kvalitnejších pohonných hmôt a využívaním katalyzátorov. Za týchto podmienok sa odhaduje zníženie množstva emisií do roku 2035 o cca 60 %,
- minimalizovať zásah do zelene, ochrániť stromy ktoré by mohli byť pri výstavbe mechanicky poškodené,
- výrub stromov sa neuvažuje.

2.3 ZEMNÉ PRÁCE

Zemné práce sa budú vykonávať v súlade s STN 386413 a STN 733050. Pred začatím zemných prác musia byť v teréne vytýčené všetky podzemné inžinierske siete ich správcami. Pri práci v ich blízkosti je nutné rešpektovať ich ochranné pásma a vyjadrenia správcov týchto vedení. Pri križovaní podzemných vedení s jestvujúcimi musia byť dodržané minimálne vzdialenosti vedení podľa STN 73 6005.

2.4 ODVODNENIE

Povrchové vody z navrhovanej plochy budú odvedené priečnym a pozdĺžnym sklonom konštrukcie smerom k exist. vpustiam.

2.5 ZÁSOBOVANIE VODOU, TEPLOM, PLYNOM A PALIVOM

Realizáciou predmetnej stavby nevznikne zvýšený nárok na potrebu pitnej a požiarnej vody.

Realizáciou predmetnej stavby nevznikne zvýšený nárok na potrebu plynu, nie je nutné vytvárať nové odberné miesta pre napojenie na plyn a iné palivá.

2.6 ROZVOD ELEKTRICKEJ ENERGIE

Charakter stavebných objektov, navrhnutých v rámci predmetnej stavby, nie je potrebné ich napájať na elektrickú energiu.

2.7 OSVETLENIE

Stavebné objekty, navrhnuté v rámci predmetnej stavby, nie je nutné osvetľovať.

2.8 SLABOPRÚDOVÉ ROZVODY

Pred začatím zemných prác je nutné zabezpečiť presné vytýčenie existujúcich podzemných sietí a dodržať príslušné normy, musí sa zabezpečiť spoľahlivé odpojenie napájania jednotlivých káblov a vedení.

2.9 Bezpečnosť a ochrana zdravia :

Pri prevádzaní všetkých prác v rámci predmetnej stavby je nutné dodržať predpisy o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci.

Pred zahájením zemných prác investor zabezpečí vytýčenie jestvujúcich podzemných sietí, aby nedošlo k ich porušeniu.

V blízkosti jestvujúcich inžinierskych sietí výkopové práce realizovať so zvýšenou opatrnosťou a ručným spôsobom.

Upozorňujeme dodávateľov stavebných a montážnych prác na rešpektovanie Ustanovení Vyhlášky SÚBP a SBÚ č.374/1990 Zb. a zabezpečenie jej aplikácie na podmienky výstavby a dodržať všetky platné bezpečnostné predpisy a nariadenia týkajúce sa ochrany zdravia pri práci. Bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci sú povinní zaistiť dodávateľa stavby preškolením a poučením pracovníkov stavby.

Mimoriadnu pozornosť je potrebné venovať všetkým prácam v blízkosti podzemných i nadzemných vedení, aby sa predišlo ich poškodeniu a ublíženiu na zdraví. Všetky prekážky je potrebné označiť, v noci a za zníženej viditeľnosti osvetliť.

2.10 CELKOVÉ NÁKLADY STAVBY

Vid. samostatný rozpočet diel D.

3. Detailný popis riešenia - Doplnkové varovné a signálne pásy

V tomto objekte sa rieši osadenie prvkov pre zlepšenie orientácie osôb nevidomých a osôb so zhoršeným videním na sp. ploche AZ a na priechode pre chodcov. V konkrétnom prípade sú riešené varovné a signalizačné prvky z dlažby.

Popis jednotlivých prvkov :

1.Varovný pás.

Je navrhovaný v miestach autobusových zastávok, prechodov pre chodcov, v miestach prechodov cez vozidlóvú komunikáciu bez značenia prechodu pre chodcov. Varovný pás má v týchto miestach šírku min. 400 mm.

V MIESTACH PRECHODU CEZ CESTU BUDE OBRUBNÍK ZNÍŽENÝ NA MAX 20 MM

2.Signálny pás

Je navrhovaný v miestach pred autobusovými zastávkami, pred prechodmi pre chodcov, v miestach pred prechodmi cez vozidlóvú komunikáciu bez značenia prechodu pre chodcov. Signálny pás má v týchto miestach šírku min. 800 mm.

Dodatočné prvky sa používajú na orientáciu ľudí s oslabeným zrakom a poskytujú im včasné varovanie, že sa približujú k nebezpečenstvu. Jedným z najdôležitejších cieľov pôsobenia človeka je zaistenie jeho bezpečnosti v širšom poňatí. Použitie **varovných signálnych vodiacich pásov** nariaďuje vyhláška 523/2002 Z.z. a 9/2009 Z.z.

Dodatočný pomocným lokalizačným prvkom pre nevidiacich je výrazný a charakteristický zvuk, ktorý vzniká počas presúvania palice pre nevidiacich po povrchu dosky. Farba našich platní je ľubovoľná,

Na komunikáciách v exteriéri sa tradične používa červená farba pásov na sivom alebo čiernom okolitom povrchu. Z hľadiska jednotnosti opatrení na celom území Slovenskej Republiky odporúčame dodržiavať túto farebnosť pretože je najlepšie rozoznávaná vodičmi osobami.

4. Dopravné značenie

Navrhované vodorovné aj zvislé dopravné značenie je navrhnuté v súlade s Vyhláškou MV SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona NR SR č. 8/2009 Z.z. O premávke na pozemných komunikáciách, podľa STN 018 020 a technických podmienok MDVaRR SR - TP 6/2013 na označovanie pracovných miest.

Doporučený materiál pre zvislé DZ je navrhované v prevedení laminát, pozinkovaný nosič, fólia 3, reflexné prevedenie - retroreflexná fólia minimálnej triedy 2-250 cd/lux/m². Zvislé značky sa osadia na stĺpiky dĺžky 3000 mm min. 2,50m nad úroveň vozovky. Kotvenie nosičov (stĺpikov) sa navrhuje do A1 – pätiiek. Formát navrhovaného DZ je základný.

Vodorovné dopravné značenie je navrhované v prevedení dvojzložkovým reflexným náterom. Dopr. značenie na jestv. mestských komunikáciách sa prispôsobí novej dopravnej situácii.

Osadzovanie dopravného značenia je potrebné vykonávať za prítomnosti zástupcu dopravnej polície.

Dopravné značenie v záujmovej oblasti sa upraví do navrhovanej zostavy. Jestvujúce dopravné značky sa odstránia (ak nie sú v súlade s návrhom a nahradia sa novými dopravnými značkami).