


D
103-00

 spol. s r. o. Inžinierske stavby Slovenská 86, 080 01 Prešov tel.: 051/74 636 95, 74 636 99	ZODP.PROJEKTANT: ING.M.DUBRAVSKÝ	HL. PROJEKTANT: ING.M.DUBRAVSKÝ
	VYPRACOVAL: ING.B.LONGAUER	KONTROLOVAL: ING.Š.KRISTOF
OBJEDNÁVATEL: SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST BRATISLAVA, IVaSC KOŠICE		
OKRES: STROPKOV	KRAJ: PREŠOVSKÝ	
KAT.ÚZEMIE: STROPKOV, BOKŠA		DÁTUM: 03/2021
STAVBA: I/15 Stropkov, preložka cesty		STUPEŇ: DSP
		Č.ZÁKAZKY: 3016/2019
		MIERKA:
OBJEKT:	Č. PRÍLOHY: Č. SÚPRAVY:	
PRÍLOHA :	1.	
TECHNICKÁ SPRÁVA		

TECHNICKÁ SPRÁVA

Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) pre objekt :

103-00 Úprava miestnej komunikácie

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ

1.1 Identifikačné údaje :

Názov stavby	:	I/15 Stropkov, preložka cesty
Katastrálne územie	:	Bokša, Stropkov
Miesto stavby	:	Stropkov
Stavebník	:	Slovenská správa ciest, Miletičová 19, 826 19 Bratislava Investičná výstavba a správa ciest Košice, Kasárenské námestie č.4, 040 01 Košice
Spracovateľ dokumentácie	:	ISPO spol. s r.o. inžinierske stavby Slovenská 86, 080 01 Prešov
Uvažovaný správca objektu	:	mesto Stropkov

1.2 Podklady pre vypracovanie projektovej dokumentácie.

Dokumentácia na stavebné povolenie predmetného objektu bola vypracovaná na základe týchto podkladov :

- Požiadavky objednávateľa na spracovanie dokumentácie na stavebné povolenie definované v súťažných podkladoch
- Rozhodnutie o umiestnení stavby č. OVRRaŽP-S 2018/0368 zo dňa 5.6.2018
- Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP) predmetnej stavby vypracovaná firmou ISPO, spol. s r.o. Prešov 10/2009
- Polohopisné a výškopisné zameranie územia stavby, vykazujúce stav k septembru 2020. Súčasťou tohto zamerania je aj zameranie polohy podzemných a nadzemných vedení v priestore stavby, potvrdené ich správcami,
- Dopravno-inžinierske podklady
- Výsledky a závery z pracovných rokovaní

2. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Výstavbou navrhovanej preložky cesty I/15 dôjde ku križovaniu s existujúcou miestnou komunikáciou –ulica Bokšanská, čím vznikne priesečná križovatka.

Objekt rieši toto dopravne napojenie miestnej komunikácie - ulice Bokšanskej–úsek „B“ a úsek „C“ na preložku cesty I/15 v km 1,183 42.

2.1 Smerové, sklonové a šírkové usporiadanie.

Úsek „B“: zabezpečuje napojenie na ulicu Bokšanskú v smere do mesta Stropkov a na preložku cesty I/15.

Kategória: C 8,5/50, funkčnej triedy B3-dvojpruhová komunikácia

Dĺžka trasy: 200,00 m,

z toho cca 61m pozostáva z výstavby nového mostného objektu, čo rieši objekt 206-00 a cca 12m z výmeny krytu.

Smerové oblúky: $R=1000m$,

Výškové oblúky: $R_{min,udolnicový}= 500m$, $R_{min,vypuklý}= 1000m$

Pozdĺžny sklon: $s_{min}=0,80\%$, $s_{max}=4,10\%$.

Niveleta komunikácie zohľadňuje napojenie do križovatky na preložku cesty I/15, napojenie na KÚ na existujúci stav a potrebné nadvýšenie pre výstavbu inundačného mosta 206-00 na prietok Q_{100} .

Šírkové usporiadanie:

Komunikácia je riešená v kategórii C 8,5/50 s pravostranným chodníkom, ako dvojpruhová: jazdné pruhy $2 \times 3,25\text{m}$, vodiaci prúžok $2 \times 0,50\text{m}$, spevnená krajnica $2 \times 0,25\text{m}$, $2 \times 0,50\text{m}$ bezpečnostný odstup za obrubníkom resp. spevnenou krajinou. Nespevnená krajnica šírky $1,0\text{m}$ po ľavej strane pri chodníku pre peších. Predkrižovateľový priestor s deliacim ostrovčekom - $1 \times$ jazdný pruh na vstupe a $1 \times$ jazdný pruh na výstupe z križovatky. Šírka jazdného pruhu je $3,25\text{m} + \Delta\text{š}$. Šírka chodníka je $1,75\text{m}$ a šírka nespevnenej krajnice za chodníkom je $0,50\text{m}$ pre osadenie zábradlia.

Základný priečny sklon vozovky je strechovitý $2,5\%$. Priečny sklon chodníka je 2% smerom na svah. V priestore križovatky sú jazdné pruhy oddelené deliacim ostrovčekom.

Na úsek „B“ budú zjazdmi v km $0,135$ vpravo a vľavo (v mieste existujúcich) napojené okolité pozemky.

Odvodnenie:

Odvodnenie úseku „B“ bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom na svah.

Úsek „C“: zabezpečuje napojenie na ulicu Bokšansku v smere do mestskej časti Bokša a na preložku cesty I/15.

Kategória: C 8,5/50, funkčnej triedy B3-dvojpruhová komunikácia

Dĺžka trasy: $163,12\text{ m}$,

z toho cca 101m pozostáva z výstavby novej konštrukcie vozovky a cca 62m z výmeny krytu.

Smerové oblúky: $R=250\text{m}$,

Výškové oblúky: $R_{\text{min,udolnicový}}=1500\text{m}$

Pozdĺžny sklon: $s_{\text{min}}=0,60\%$, $s_{\text{max}}=2,50\%$.

Niveleta komunikácie zohľadňuje napojenie do križovatky na preložku cesty I/15 a napojenie na KÚ na existujúci stav.

Šírkové usporiadanie:

Komunikácia je riešená v kategórii C 8,5/50 s ľavostranným chodníkom, ako dvojpruhová: jazdné pruhy $2 \times 3,25\text{m}$, vodiaci prúžok $2 \times 0,50\text{m}$, spevnená krajnica $2 \times 0,25\text{m}$, $2 \times 0,50\text{m}$ bezpečnostný odstup za obrubníkom resp. spevnenou krajinou. Nespevnená krajnica šírky $1,0\text{m}$ po ľavej strane pri chodníku pre peších. Predkrižovateľový priestor s deliacim ostrovčekom - $1 \times$ jazdný pruh na vstupe a $1 \times$ jazdný pruh na výstupe z križovatky. Šírka jazdného pruhu je $3,25\text{m} + \Delta\text{š}$. Šírka chodníka je $1,75\text{m}$ a $2,00\text{m}$, šírka nespevnenej krajnice za chodníkom je $0,50\text{m}$ pre osadenie zábradlia.

V km cca $0,1311$ je navrhnutý priechod pre chodcov šírky $3,0\text{m}$. Priechod pre peších je navrhnutý s bezbariérovou úpravou. V mieste priechodu pre chodcov sa obrubníky znížia na 20mm nad vozovkou a vytvorí sa tzv. bezbariérová úprava. Na chodníku pred priechodom pre chodcov je uložená reliéfná dlažba - s drážkami a polguľovitými výstupkami pre orientáciu nevidiacich. Priechod bude nasvetlený, rieši objekt 620-00.

Základný priečny sklon vozovky je strechovitý $2,5\%$. V priestore križovatky sú jazdné pruhy oddelené deliacim ostrovčekom.

Na úsek „C“ bude napojený ľavostranný zjazd v km $0,070$ (v mieste existujúceho) cez chodník, ktorý bude znížený na 2cm nad úroveň vozovky.

Odvodnenie:

Odvodnenie úseku „C“ bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom na svah.

2.2 Konštrukcia vozovky a chodníka.

Na základe dopravného zaťaženia bola navrhnutá a posúdená vozovka v tomto zložení:

Konštrukcia č.1:

⇒ asfaltový betón	AC 11 O; PMB I	40 mm	STN EN 13108-5
⇒ spojovací postrek v množstve 0,50 kg/m ²			STN 73 6129:2009
⇒ asfaltový betón	AC 16 L; PMB I	50 mm	STN EN 13108-5
⇒ spojovací postrek v množstve 0,50 kg/m ²			STN 73 6129:2009
⇒ asfaltový betón	AC 22 P; PMB I	70 mm	STN EN 13108-5
⇒ spojovací postrek v množstve 0,70 kg/m ²			STN 73 6129:2009
⇒ cementom stmelená zmes	CBGM C _{8/10}	170 mm	STN 736124-1
⇒ nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 Gc;	250 mm	STN 736126
Spolu :		580 mm	

Konštrukcia č.2: v mieste rekonštrukcie krytu

⇒ asfaltový betón	AC 11 O; PMB I	40 mm	STN EN 13108-5
⇒ spojovací postrek v množstve 0,50 kg/m ²			STN 73 6129:2009
⇒ asfaltový betón	AC 16 L; PMB I	50 mm	STN EN 13108-5
⇒ frézovanie hr.90mm, očistenie asfaltového povrchu			
Spolu :		90 mm	

Konštrukcia č.8: v mieste zjazdov na poľné cesty

⇒ asfaltový betón	AC 11 O;	50 mm	STN EN 13108-1
⇒ spojovací postrek v množstve 0,50 kg/m ²			STN 73 6129:2009
⇒ asfaltový betón	AC 22 L;	100 mm	STN EN 13108-1
⇒ spojovací postrek v množstve 0,70 kg/m ²			STN 73 6129:2009
⇒ nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 0/63 Gc;	250 mm	STN 736126
Spolu :		400 mm	

Pri výstavbe úseku „B“ a „C“ sa existujúca vozovka v miestach novej konštrukcie vyfrézuje v hr.300mm.

Na ostatných úsekoch sa iba zfrézuje kryt hr.90mm a vybuduje sa nový kryt hr.90mm. Mimo navrhovaných úsekov vozovky sa existujúca vozovka vyfrézuje v hr.300mm a doplní zeminou.

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni s $E_{def,2}=60\text{Mpa}$ a pomer $E_{def2}/E_{def1}<2.5$. V miestach s neúnosným podložíom bude navrhnutá výmena podložia vhodným a kvalitným materiálom. Hrúbka výmeny podložia sa stanoví podľa nameraných hodnôt únosnosti na danom úseku.

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky na hospodárskych zjazdoch možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min. $E_{def2}=50\text{MPa}$ a pomer $E_{def2}/E_{def1}<2.5$.

Dôležitou podmienkou zabezpečenia kvality a životnosti vozovky je dosiahnutie požadovaných návrhových hodnôt pevnostných a deformačných charakteristík konštrukčných vrstiev vozovky v zmysle platných technických noriem, technických predpisov a katalógových listov.

Pri kladení jednotlivých konštrukčných vrstiev vozovky musia byť dodržané príslušné STN.

Konštrukcia chodníka pre chodcov a ostrovčeky sú navrhnuté v skladbe :

Konštrukcia vozovky č.4: chodník pre chodcov

Zámková dlažba	DL	60 mm;	STN 73 6131-1
Lôžko zo štrdrviny fr.4-8	L fr.4/8	40 mm;	STN 73 6126
Štrkodrvina	ŠD; 0/31,5 Gp;	150 mm;	STN 73 6126
s vyklinovaným fr. 0-16mm			
Spolu :		250 mm;	

Konštrukcia vozovky č.5: chodník pre chodcov v mieste vjazdu

Zámková dlažba	DL	80 mm;	STN 73 6131-1
Lôžko zo štrdrviny fr.4-8	L fr.4/8	40 mm;	STN 73 6126
Štrkodrvina	ŠD; 0/31,5 Gp;	300 mm;	STN 73 6126
s vyklinovaným fr. 0-16mm			
Spolu :		420 mm;	

Konštrukcia vozovky č.6: chodník pre chodcov v mieste zjazdu na poľnú cestu

Zámková dlažba	DL	80 mm;	STN 73 6131-1
Lôžko zo štrdrviny fr.4-8	L fr.4/8	40 mm;	STN 73 6126
Podkladný betón C25/30	PB	200 mm;	STN EN 206-1
Štrkodrvina	ŠD; 0/31,5 Gp;	200 mm;	STN 73 6126
s vyklinovaným fr. 0-16mm			
Spolu :		520 mm;	

Bočnú oporu chodníkov zo strany vozovky tvorí betónový obrubník 1000x150x260mm uložený do betónového lôžka. Chodník od nespevnenej krajnice oddeľuje záhonový obrubník 1000x50x200mm uložený do betónového lôžka.

Deliaci ostrovček pred križovatkou je lemovaný nábehovým obrubníkom 100/150x200x1000mm.

V mieste vjazdov a priechodoch pre peších sa obrubníky znížia zo 120mm na 20mm nad vozovkou a vytvorí sa tzv. bezbariérová úprava.

Na chodníku pred priechodmi pre chodcov sú uložené reliéfne dlažby - s drážkami a polguľovitými výstupkami pre orientáciu nevidiacich. Na varovný a signálny pás je navrhnutá táto špeciálna dlažba vo farbe červenej.

Varovný pás sa vybuduje pred vstupom do vozovky pri priechode pre chodcov, má šírku 300mm a rieši sa formou pásu špeciálnej dlažby s polguľovitými výstupkami vo farbe kontrastnej s farbou okolitého povrchu.

Signálny pás sa vybuduje v miestach kde sa označuje smer chôdze pri priechodoch pre chodcov, majú šírku 800mm a riešia sa formou pásu špeciálnej dlažby, ktorá má skladbu : 200mm dlažba s polguľovitými výstupkami, 400mm dlažba s povrchovou štruktúrou pozdĺžneho charakteru (s drážkami), 200mm dlažba s polguľovitými výstupkami; vo farbe kontrastnej s farbou okolitého povrchu.

Vyznačia sa aj priechody pre chodcov a doplní sa osvetlenie (osvetlenie rieši samostatný objekt 620-00).

2.3 Zemné práce.

Zemné práce na objekte budú pozostávať z frézovania asfaltových vrstiev vozovky, odstránenia podkladných vrstiev, vybudovania pláne pod vozovku, zriadenie násypu cestného telesa, dosypávky zemných krajníc a zriadenia výkopu pre cestnú pláň. Na predmetnej stavbe je nedostatok násypu, ktorý sa dovezie z vhodných zemníkov. Do násypov sa budú používať taktiež vhodné zeminy vyťažené z trasy prípadne z iných objektov stavby. Humózný horizont sa uloží na navrhované skládky humusu.

Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Vo vlhkom období je potrebné počítať s lepivosťou. Vyfrézovaný asfaltový materiál a odstránené dopravné značky sa uložia na skládku správcu komunikácie.

Pláň pod vozovkou musí byť upravená v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie.

V hornej 0,5 m vrstve násypu môžu byť použité len zeminy veľmi vhodné (STN 72 1002 Klasifikácia zemín pre dopravné stavby), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako 1650 kg/m³. Miera zhutnenia pre súdržné zeminy (tabuľka 4) a nesúdržné zeminy (tabuľka 5) je stanovená v STN 73 6133 Teleso pozemných komunikácií.

Pláň musí byť zhotovená v priečnom sklone podľa projektovej dokumentácie, tak aby bolo vždy zabezpečené jej odvodnenie. Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel.

Cestné teleso sa bude sypať po vrstvách. Hrúbka vrstiev závisí od druhu a vlastností zemín (veľkosti najväčších zŕn d_{max}) a najmä od účinnosti zhutňovacích prostriedkov. Hrúbka vrstvy je zvyčajne od 200mm do 600mm, pričom musí byť najmenej 1,5 násobne väčšia ako veľkosť najväčšieho zrna v sypanine. Účinnosť zhutňovacích prostriedkov sa overuje terénnou skúškou zhutniteľnosti zemín. Priechy sklon povrchu vrstvy musí zaisťovať odtok vody.

Na úseku „B“ je navrhnuté opevnenie cestného svahu nad hladinu $Q_{100} + 0,50m$ s pätkou. Opevnenie svahu je navrhnuté z dlažby z lomového kameňa hr. 0,30m so zaliatím škár cementovou maltou a lôžka z vrstvy zo štrkopiesku hr.0,15m.

2.4 Vodiace a záchytné bezpečnostné zariadenia

Vodiace bezpečnostné zariadenia sú nasledovné:

-vodiace pružky, obrubníky, deliace ostrovčeky

Záchytné bezpečnostné zariadenia sú nasledovné:

- na úseku „B“ je navrhnuté cestné zvodidlo pre úroveň zachytenia H1.
- pri chodníkoch pre peších sa zo strany od svahu osadí oceľové zábradlie kvôli bezpečnosti chodcov.

2.4 Dopravné značenie

Trvalé dopravné značenie je riešené v zmysle zásad dopravného značenia na pozemných komunikáciách, vyhlášky č. 30/2020 Z.z., STN 01 8020.

Pozostáva zo zvislého a vodorovného dopravného značenia.

Trvalé dopravné značenie tvorí:

- vodorovné dopravné značenie – plast biely dvojzložkový (vrstva 2-3mm)
- zvislé dopravné značenie – základný rozmer, veľkorozmerové tabule –prízemná DZ

Zvislé dopravné značenie je navrhnuté v prevedení oceľový pozinkovaný plech, oceľový pozinkovaný nosič, fluorescenčná fólia - reflexné prevedenie.

Dopravné značky sa umiestnia tak, aby ani svojim obrysom nezasahovali do bezpečnostného odstupu. Optimálna vzdialenosť je v páse 0,5 – 2,0m od krajnice cesty. Spodný okraj najnižšie osadenej dopravnej značky, resp. dodatkového tabule musí byť min. 2,00m v zastávanej časti resp. 1,20m nad niveletou vozovky v extraviláne.

Umiestnenie dopravných značiek musí spĺňať požiadavky na pasívnu bezpečnosť, buď umiestnením DZ za zvodidlom alebo použitím podpernej konštrukcie spĺňajúcej požiadavky pasívnej bezpečnosti podľa STN EN 12767.

Nosiče DZ s pasívnou bezpečnosťou – ako nosiče veľkoplošných prízemných zvislých dopravných značiek, ktoré nie sú ochránené zvodidlom (100NE2 v extraviláne resp. 70HE2 v intraviláne).

Vodorovné dopravné značenie

Bude zriadené na očistený suchý povrch vozovky, pričom sú navrhnuté v retroreflexnej úprave v súlade s STN 01 8020 bielej farby.

Stredná deliaca čiara bude zhotovená ako štruktúrna akustická – extravilán (EX)/neakustická- intravilán (INT).

Vodiace čiary budú zhotovené ako štruktúrne akustická (EX)/neakustická (INT).

Obvodové čiary pre vodorovné dopravné značenie 610 (dopravné tieň) budú zhotovené ako štruktúrne neakustické.

Priechod pre chodcov bude zhotovený ako štruktúrne neakustický.

Značky 630, 610 budú zhotovené s použitím retroreflexného plastového materiálu – hladkého.

Technicko-kvalitatívne vlastnosti retroreflexného dvojzložkového materiálu musia spĺňať požiadavky podľa STN EN 1436:2007-11 (73 7010) Materiály na dopravné značenie pozemných komunikácií. Požiadavky na vodorovné dopravné značky.

Nátery a ostatné nanosené hmoty musia byť odolné proti pôsobeniu chemických rozmrazovacích prostriedkov a proti poveternostným vplyvom, ktoré nesmú zhoršovať kvalitu a trvanlivosť značenia.

Priechody pre chodcov:

- Osvetlenie plochy priechodu, bezbariérová úprava a DZ 325,

3. NAPOJENIE NA EXISTUJÚCE KOMUNIKÁCIE A INŽINIERSKE SIETE

Úsek „B“: zabezpečuje napojenie ulice Bokšanskej na preložku cesty I/15 od mesta Stropkov, koniec úpravy je napojený na existujúcu komunikáciu.

Úsek „C“: zabezpečuje napojenie ulice Bokšanskej na preložku cesty I/15 od mestskej časti Bokša, koniec úpravy je napojený na existujúcu komunikáciu.

Realizácia tohto objektu si vyžaduje preložky podzemných a nadzemných vedení nachádzajúcich sa na stavenisku tak, aby neboli prekážkou pri výstavbe cesty komunikácií.

Všetky podzemné vedenia (vodovody, plynovody, kanalizácia, káblové vedenia) budú pred zahájením stavby vytýčené a označené po celú dobu realizácie prác v ich ochrannom pásme. Práce v ich ochranných pásmach budú realizované podľa pokynov správcov.

Nadzemné vedenia, ktoré sú v kolízii s navrhovanou preložkou cesty budú preložené do nových vyhovujúcich koridorov, resp. budú uložené ako podzemné vedenia.

4. SÚVISIACE OBJEKTY

S výstavbou objektu 103-00 úzko súvisí aj výstavba ďalších objektov.

- 101-00 Preložka cesty I/15
- 206-00 Inundačný most na Bokšanskej ulici
- 510-00 Preložky vodovodov
- 601-00 Preložky VN 22kV vedení
- 620-00 Preložka verejného osvetlenia v km 1,190
- 650-00 Rekonštrukcia telefónnych vedení Slovak Telekom
- 670-00 Preložka miestneho rozhlasu v km 1,190
- 701-00 Preložka STL plynovodu v km 1,193

5. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁČ

Pri výstavbe tohto objektu dôjde k styku s verejnou dopravou. Na takýchto pracovných úsekoch je potrebné venovať zvýšenú pozornosť. Rekonštrukcia miestnej komunikácie ulice Bokšanskej si vyžaduje výstavbu po pracovných úsekoch s odklonom verejnej dopravy. Najprv navrhujeme realizovať objekt 102-00 s mostným objektom 207-00, 208-00 a 209-00. Následne realizovať úsek „B“ a „C“ s mostnými objektmi 206-00. Úsek miestnej komunikácie ulice Bokšanskej bude uzavretý a verejná doprava bude usmernená cez cestu III/3581 (557 14) a III/3582 (557 15).

Pri usmerňovaní verejnej dopravy počas výstavby je potrebné pri každej zmene dopravnej situácie spolupracovať s Okresným dopravným inšpektorátom PZ SR vo Svidníku.

Pred výstavbou cesty je potrebné upraviť územie. Úprava bude pozostávať z demolácie existujúceho inundačného mosta (rieši objekt 206-00). Vytýčenie objektu bude realizované z existujúcej vytyčovacej siete – pozri prílohu č.6.

Presnosť vytýčenia musí zodpovedať STN 73 0422.

6. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA POZEMNEJ KOMUNIKÁCIE

6.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie.

Odvedenie povrchovej vody z vozovky bude zabezpečené cestnou kanalizáciou. Aby nedošlo k znečisteniu podzemných vôd najmä ropnými látkami, budú odvádzané povrchové vody z vozovky prečistené v odlučovači ropných látok a až po prečistení vypúšťané do recipientu. Z hľadiska životného prostredia predpokladáme, že komunikácia nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie v záujmovom území.

6.2 Z hľadiska bezpečnosti dopravy.

Komunikácia, chodníky a priechody pre chodcov bude v celom úseku osvetlené verejným osvetlením, ktoré zabezpečí potrebnú viditeľnosť aj v noci. Premávka na komunikácií bude

riadená zvislým a vodorovným dopravným značením. Pešia doprava bude vedená mimo vozovku po navrhovanom chodníku.

Na chodníku pred priechodmi pre chodcov sú uložené reliéfne dlažby - s drážkami a polguľovitými výstupkami pre orientáciu nevidiacich.

6.3 Z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevádzky stavebných zariadení počas výstavby.

Počas realizácie stavby je potrebné dôsledne dodržiavať všetky bezpečnostné predpisy týkajúce sa ochrany zdravia pri práci. Bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci je povinný zaistiť zhotoviteľ stavby.

Mimoriadnu pozornosť je potrebné venovať všetkým prácam v blízkosti podzemných a nadzemných vedení, a tým predísť ich poškodeniu, resp. ublíženiu pracovníkov na zdraví. Všetky prekážky treba označiť a za zníženej viditeľnosti osvetliť.

Z bezpečnostných predpisov treba dodržiavať všetky platné predpisy v investičnej výstavbe, a to najmä Nariadenie vlády SR č. 396/2006 Z. z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko a Vyhlášku Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky č. 147/2013 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností.