 <b>CS, s.r.o., Trnava</b>	<b>PROJEKTOVÁ DOKUMENTÁCIA</b>  <b>Technická správa</b>	Strana: 1/8
		Vydanie: 1
		Revízia:
		Výtlačok:

Názov stavby:

**KOMPLEXNÝ NÁVRH DOPRAVNÉHO RIEŠENIA  
RYBNÍKOVÁ ULICA. CYKLOCHODNÍK, TRNAVA**

Miesto stavby :

**OBEC TRNAVA  
TRNAVA, RYBNÍKOVA ULICA**

Objekt :


**CYKLOCHODNÍK**

**ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT**

Ing. Hana Fraňová  
CS, s.r.o., Strojárska 5487, 917 02 Trnava  
Tel/Fax: 033/2933290, 033/2933291  
MT: 0917 344 200  
e-mail: [franova@cstt.sk](mailto:franova@cstt.sk)

.....

Číslo zákazky: <b>P1530</b>	Dátum: <b>09/2015</b>	Revízia: <b>00</b>	Stupeň: <b>PD k štúdia</b>	Vyhotovenie:
--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------------------	--------------

 CS, s.r.o., Trnava	<b>PROJEKTOVÁ DOKUMENTÁCIA</b>  <b>Technická správa</b>	Strana: 2/8
		Vydanie: 1
		Revízia:
		Výtlačok:

## 1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Názov stavby:	KOMPLEXNÝ NÁVRH DOPRAVNÉHO RIEŠENIA RYBNÍKOVÁ ULICA, CYKLOCHODNÍK, TRNAVA
Stavebný objekt:	Cyklochodník
Miesto stavby:	Obec TRNAVA, Rybníková ulica
Investor:	Obec Trnava
Zhotoviteľ:	CS, s.r.o., Strojárska 5487, 917 02 Trnava
Stupeň PD:	Štúdia
Druh stavby:	novostavba
Dátum:	september 2015

## 2. ZDŔOVODNENIE A UMIESTNENIE STAVBY

Pre vypracovanie dokumentácie bolo použité:

- obhliadka na mieste,
- výškopis a polohopis,
- katastrálna mapa,
- prerokovanie rozsahu dokumentácie s objednávatelom.

### Existujúci stav a návrh riešenia

Dopravno-inžinierska štúdia bola spracovaná pre potreby overenia možnosti skapacitnenia úseku Rybníkovej ulice. Ako potvrdili merania a výpočty pri spracovaní Generálneho dopravného plánu (GDP) mesta Trnava (2008), kapacita komunikácie bola už v roku 2008 naplnená a prekročená. Podľa GDP prešlo Rybníkovou ulicu v čase dopravného prieskumu v roku 2007 29 468 vozidiel za 24 hodín v profile v oboch smeroch. Týmto sa Rybníková ulica radí na prvé miesto v tabuľke najviac zaťažených ciest mesta. Otvorením časti novopostaveného Severného obchvatu mesta 20. júna 2012 a odklonom tranzitnej dopravy sa očakával pokles intenzít. K výraznému zníženiu však neprišlo. Tranzitnú dopravu nahradila intravilánová doprava, ktorá dovtedy i keď menej pohodlne využívala paralelné možnosti Cukrovej a Kollárovej.

Štúdia bola spracovaná pre nasledovné účely:

- analýza súčasného stavu,
- prognóza dopravy do roku 2030,
- zohľadnenie všetkých druhov dopravy (mestskej a prímestskej autobusovej MAD a PAD, pešej, cyklistickej a automobilovej),
- preferencia hromadných druhov dopravy MAD a PAD,
- preferencia vozidiel s právom prednosti v jazde,
- overenie možnosti rozšírenia komunikácie – jej skapacitnenia,
- návrh dopravného riešenia komunikácie a príľahých križovatiek

Číslo zákazky: P1530	Dátum: 09/2015	Revízia: 00	Stupeň: PD k štúdia	Vyhotovenie:
-------------------------	-------------------	----------------	------------------------	--------------

 <b>CS, s.r.o., Trnava</b>	<b>PROJEKTOVÁ DOKUMENTÁCIA</b>	Strana: 3/8
	<b>Technická správa</b>	Vydanie: 1
		Revízia:
		Výtlačok:

### 3. POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Rybníková ulica je v návrhu riešená ako obojsmerná smerovo nerozdelená komunikácia kategórie miestnej zbernej komunikácie MZ 15,5/60 funkčnej triedy B2.

Návrh smerového vedenia komunikácie, spolu s dopravným značením a kótami je v priloženej situácii.

Vzhľadom na priaznivý výsledok vzájomného pomeru výhľadovej a prípustnej intenzity na návrhové obdobie 2030 a s ohľadom na požiadavky objednávateľa dokumentácie, je navrhované riešenie štvorpruhovej komunikácie vo variante s preferenčnými jazdnými pruhmi pre MAD, PAD, vozidlá taxislužby a vozidlá s právom prednosti v jazde. Takto zriadené preferenčné pruhy sú navrhované na celom mestskom okruhu, pričom ich cieľom je zabezpečiť funkčnú a kvalitnú mestskú hromadnú dopravu ako nosný dopravný systém mesta. Všetky jazdné pruhy na navrhovanej komunikácii sú šírky 3,25 m, vodiace pružky 0,5 m, miesto stredného deliaceho pásu je v zmysle STN 7361 10 pás šírky 0,5 m pre vodorovné dopravné značenie a všetky jazdné pásy vedené v oblúku boli rozšírené v zmysle STN 7361 10. Na komunikácii bolo z dôvodu častých križovaní a tým obmedzovaniu dopravného prúdu nutné zriadiť v strednom deliacom priestore samostatný pruh pre odbočenia, prípadne pripojenia sa do priebežného smeru. V tomto pruhu vo vzniknutých dopravných tieňoch boli navrhnuté dopravné ostrovčeky, ktoré zvýšia bezpečnosť na komunikácii a zabezpečia delený prechod pre chodcov.

Preferenčné jazdné pruhy sú navrhnuté v oboch smeroch komunikácie pričom prvý začína ako pokračovanie už existujúceho BUS pruhu na Zelenom križku s ukončením v križovatke ulíc Š-B-H-R. Pred križovatkou sa BUS pruh zmení na kombinovaný pruh pre vozidlá odbočujúce vpravo na Hlbokú ulicu a preferenčné vozidlá pokračujúce priamo na Bučiansku ulicu. Na Bučianskej ulici za križovatkou je pokračovanie BUS pruhu zabezpečené vytvorením samostatného pruhu až po križovatkou ulíc Oblúková – Bučianska - Tehelná. V tomto úseku tvorí preplet pre vozidlá smerujúce na Piešťanskú a Tehelnú.

V opačnom smere začína preferencia vozidiel už na Bučianskej ulici v predraďovacích pruhoch. Rozšírením komunikácie sa vytvorí samostatný pruh pre pravé odbočenie vozidiel na Špačinskú cestu a priame pokračovanie vozidiel v preferencii. Ukončenie pruhu je zabezpečené plynulým napojením na priebežný pruh, alebo odbočením na autobusovú zastávku na Šrobárovej ulici.


Týmito rozšíreniami bude potrebné vykonať stavebné úpravy časti Bučianskej ulice, križovatky Š – B – H – R, rozšíriť Rybníkovú ulicu o najširší záber cca 7,25 m, vybudovať deliace a ochranné ostrovčeky, upraviť nárožia vjazdov, zabezpečiť náhradu všetkých vzrastlých stromov, presunúť chodník a v zmysle ÚPN a GDP zriadiť samostatný cyklochodník. Nutné bude zabezpečiť prekládku a ochranu inžinierskych sietí ako aj zabezpečiť nové verejné osvetlenie.

V dopravno inžinierskej štúdii sa počíta aj s návrhom cyklochodníka.

Cyklochodník je od komunikácie oddelený pásom zelene šírky 2 m. Jeho šírka je 2,5 m a dĺžka cca 630m. Od chodníka je oddelený pásom zelene šírky 1 m. Šírka chodníka je 2 m. Priechody pre chodcov sú navrhnuté ako delené v miestach, kde bolo možné zriadiť ochranný ostrovček.

Cyklochodník bude zhotovený z asfaltového betónu červenej farby. Podrobné riešenie vid' priložená situácia a vzorový priečny rez.

Číslo zákazky: <b>P1530</b>	Dátum: <b>09/2015</b>	Revízia: <b>00</b>	Stupeň: <b>PD k štúdia</b>	Vyhotovenie:
--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------------------	--------------

 <b>CS, s.r.o., Trnava</b>	<b>PROJEKTOVÁ DOKUMENTÁCIA</b>  <b>Technická správa</b>	Strana: 4/8
		Vydanie: 1
		Revízia:
		Výtlačok:

### Návrh konštrukčných vrstiev cyklochodníka

- Asfaltový betón jemnozrnný – červený	AC11 O, I	STN EN 13 108-1	40 mm
- Spojovací postrek 0,5 kg/m <sup>2</sup>	PS	STN 73 6129	
- Asfaltový betón	AC16 P, III	STN EN 13 108-1	50 mm
- Postrek infiltračný	PI	STN 73 6129	
- Cementom stmelená zmes	CMGM C12/15	STN 73 6124-1	100 mm
- Štrkodrva	ŠD 0/32	STN 73 6126	150 mm
- Spolu			340 mm

### Smerové a výškové vedenie

Smerové a výškové vedenie vychádza z existujúcich pomerov a konfigurácie terénu.

Spevnené plochy budú lemované betónovým obrubníkom cestným 100/25/15cm osadeným do betónového lôžka, špáry budú zaliate cementovou maltou.

### Odvodnenie

Odvodnenie cyklochodníka je zabezpečené priečnym sklonom do okolitého terénu. Odvodnenie pláne bude zrealizované vyspádovaním vrstvy štrkodrviny do okolitého terénu

## 4. POSTUP VÝSTAVBY

Pre výstavbu platia štandardné postupy výstavby:

- vytýčenie staveniska a podzemných inžinierskych sietí,
- budovanie cestného telesa,
- polozenie konštrukčných vrstiev vozovky,
- dokončovacie práce .

### Vytýčenie

Vytýčenie nie je predmetom stupňa projektovej dokumentácie. Bude podrobne riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

### Búracie práce


Všeobecne sa riadia ustanoveniam vyhlášky č.374/1990 Zb. Materiál z demolócie je možné po úprave (predrvenie na príslušnú frakciu) využiť pri ďalšej výstavbe. Jeho použitie musí pred začatím prác schváliť investor.

### Odpady vzniknuté pri stavebných prácach

Producenti odpadov budú dodávatelia stavebných prác. Spôsob nakladania s odpadmi bude riešený zmluvne. V zmluve o dielo s jednotlivými dodávateľmi stavebných prác budú stanovené podmienky nakladania s odpadmi na stavbe a spôsob ich zneškodnenia podľa zákona č.223/2001 Z.z o odpadoch a zmene a doplnení zákonov v znení neskorších predpisov.

Dodávatelia budú povinní viesť evidenciu odpadov a ku kolaudácii doložiť doklad o ich zneškodnení.

Číslo zákazky: <b>P1530</b>	Dátum: <b>09/2015</b>	Revízia: <b>00</b>	Stupeň: <b>PD k štúdiu</b>	Vyhotovenie:
--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------------------	--------------

 <b>CS, s.r.o., Trnava</b>	<b>PROJEKTOVÁ DOKUMENTÁCIA</b>  <b>Technická správa</b>	Strana: 5/8
		Vydanie: 1
		Revízia:
		Výtlačok:

Počas výstavby predpokladáme vznik nasledujúcich druhov odpadov (Príloha č.1 Vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov):

NÁZOV SKUPINY A POSKUPINY ODPADU	DRUH ODPADU	KATEGÓRIA ODPADU
Betón	17 01 01	O
Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	17 05 04	O
Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	17 05 06	O
Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	17 03 02	O
Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií	17 09 04	O
Obaly z papiera a lepenky	15 01 01	O

Množstvo takto vyprodukovaného odpadu nie je možné v štádiu projektových prác určiť. Podľa kategorizácie nie sú odpady kategórie O nebezpečné pre životné prostredie.

#### Starostlivosť o životné prostredie

Navrhnutá dopravná plocha nebude mať po dostavbe zásadný negatívny vplyv na životné prostredie. Nepredpokladá sa zásadné zvýšenie intenzít dopravy v danom území. Krátky negatívny vplyv na okolie možno očakávať iba počas výstavby stavebnými prácami.

#### Zemné práce

Zemné práce pozostávajú z výkopu a nasypiania zemného telesa až po zhotovenie a zhutnenie pláne pod vozovkou. Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 Zemné práce.

Zemné práce je nutné vykopávať vo vhodných klimatických podmienkach. Vlhkosť rozprestretej zeminy sa pred začatím prác nesmie odlišovať od hodnoty optimálnej vlhkosti stanovenej skúškou PS o viac ako 3% (pri zeminách s  $I_p$  17 o viac ako 5%). V prípade väčšej odchýlky odsúhlasí zástupca investora spôsob úpravy pre vlhčenie zeminy.


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 a 0,3 m vrstve zárezu môžu byť použité len zeminy veľmi vhodné (STN 72 1002 Klasifikácia zemín pre spodné stavby), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako  $1560 \text{ kg/m}^3$ . Upravené podložie musí zhutniť hladkým valcom. Miera zhutnenia pre súdržné a nesúdržné zeminy je stanovená v STN 73 6133 Teleso pozemných komunikácií (tabuľka 4 a 5). 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.

Deformačný modul na pláni  $E_{def2}$  by nemal klesnúť pod 45 MPa.

Zemnú pláň je nutné zhutniť na 102% Proctor standard, hodnota ekvivalentného modulu pružnosti zemnej pláne min.  $E_{def2}=45 \text{ MPa}$ , relatívna hutnosť štrkopiesku min.  $ID = 0,80$ .

Číslo zákazky: <b>P1530</b>	Dátum: <b>09/2015</b>	Revízia: <b>00</b>	Stupeň: <b>PD k štúdia</b>	Vyhotovenie:
--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------------------	--------------

 <b>CS, s.r.o., Trnava</b>	<b>PROJEKTOVÁ DOKUMENTÁCIA</b>  <b>Technická správa</b>	Strana: 6/8
		Vydanie: 1
		Revízia:
		Výtlačok:

Nízku únosnosť podložia je možné eliminovať niekoľkými spôsobmi. Najčastejšie používané metódy zvýšenia únosnosti podložia sú:

- úpravou podložia vápnom, resp. cementom,
- výmenou časti zemín podložia za kvalitnejšiu zeminu,
- vystužením podložia geotextíliou resp. geomrežou.

Výber najvhodnejšej metódy je možné po realizácii zaťažovacích skúšok na pláni, resp. skúškami CBR v zeminách podložia preto odporúčam dorobiť skúšky CBR pred realizáciou.

### Vozovka

Vozovka sa skladá z podkladových vrstiev a krytu. Ako podkladová vrstva sa použije štrkodrvina. Podkladové vrstvy sú definované v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií. Zhotovujú sa podľa STN 73 6124 Stavba vozoviek – kamenivo stmelené hydraulickým spojivom, STN 73 6125 Stavba vozoviek – stabilizované podklady a podľa STN 73 6126 Stavba vozoviek – nestmelené podklady.


Podkladové vrstvy sa nemajú zhotovovať, ak hrozí nebezpečenstvo, že teplota pri kladení klesne pod 5° C. Kladenie sa nesmie vykonávať ani pri silnom, alebo dlhotrvajúcom daždi. Po rozprestretí sa hneď začne so zhutňovaním, postupne, každá vrstva samostatne. Postupuje sa od okrajov ku stredu. Zhutňovanie sa opakuje až po dosiahnutie požadovanej miery zhutnenia. Nestmelená vrstva zo štrkodrviny musí byť v technologicky najkratšom čase prekrytá nadväzujúcou vrstvou. Pred položením ďalšej vrstvy sa kontroluje modul pretvárnosti z druhého zaťažovacieho cyklu  $E_{def2}$  statickou zaťažovacou skúškou.  $E_{def2}$  musí byť najmenej 120 MPa (pre ochrannú vrstvu) a 180 MPa (pre podkladovú vrstvu). Pomer  $E_{def2} / E_{def1}$  musí byť menší ako 2,5.

Jednotlivé vrstvy z kameniva stmeleného hydraulickým spojivom sa používajú vo vozovkách ako horná alebo spodná podkladová vrstva. Stavebné zmesi pre jednotlivé druhy sa skladajú zo stavebných materiálov podľa tab.5, STN 73 6124. Pri kladení vrstvy podklad musí vyhovovať podmienkam tej normy, ktorej bol zhotovený. Pred začatím stavebných prác sa vykoná kontrola rovnosti povrchu úpravy, na ktorú má byť čerstvý betón alebo zmes KSC položená. Pred kladením jednotlivých vrstiev sa podklad navlhčí tak, aby nevznikli kaluže a zároveň, aby nedochádzalo k odoberaniu vlhkosti zmesi. Ak teplota pri kladení klesne pod 5°C a pri ošetrovaní pod 0°C alebo prekročí 30°C, je potrebné vykonať príslušné opatrenia (prikrytie, kropenie, atď.) V prípade pri dlhotrvajúcom daždi alebo iného ohrozenia priebehu technologického procesu pristúpiť k zastaveniu prác.

Kontrola únosnosti vrstvy KSC sa vykonáva rázovou zaťažovacou skúškou podľa STN 73 6192, kde najmenšia hodnota ekvivalentného modulu pružnosti  $E_{ekv}$  musí byť 400 MPa.

Pre zhotovenie a skúšanie zhutnených asfaltových vrstiev zo stavebných zmesí platí STN EN 13108-1 (STN 73 6121). Asfaltová zmes sa kladie na zhutnenú podkladovú vrstvu alebo na povrch starej vozovky (nerovnosti nesmú byť väčšie ako 20 mm, väčšie nerovnosti sa musia vyrovnáť frézovaním alebo zhotovením vyrovnávacej vrstvy), podklad musí byť suchý, nezamrznutý, čistý s opravenými výtlkmi, trhlinami alebo škárami. Na zabezpečenie spolupôsobenia asfaltových vrstiev navzájom a spolupôsobenia asfaltových vrstiev s hydraulicky stmelenými podkladovými vrstvami sa vykoná vždy spojovací postrek podľa STN 73 6129. Asfaltové zmesi na zhotovenie asfaltových vrstiev sa nesmú klásť za dažďa a ani keď je na podkladovej vrstve súvislý vodný film, sneh alebo zvyšky ľadu. Horná podkladová vrstva, ložná vrstva môžu byť rozprestierané na mierne zavlhnutý povrch pri teplote +3°C. Obrusná vrstva sa môže položiť len na suchý povrch ložnej vrstvy, pričom teplota vzduchu nesmie byť nižšia ako +10°C. Pozdĺžne a priečne pracovné spoje na jednotlivých vrstvách sa vystriedajú s presahom najmenej 200 mm. Postup zhutňovania je nutné prispôbiť rozsahu stavebných prác, druhu pozemnej komunikácie, počasiu, ročnému obdobiu a miestnym pomerom. Požadovanú mieru zhutnenia stanovuje STN EN 13108-1 (tab.16, STN 76 6121).

Číslo zákazky: <b>P1530</b>	Dátum: <b>09/2015</b>	Revízia: <b>00</b>	Stupeň: <b>PD k štúdiu</b>	Vyhotovenie:
--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------------------	--------------

 <b>CS, s.r.o., Trnava</b>	<b>PROJEKTOVÁ DOKUMENTÁCIA</b>	Strana: 7/8
	<b>Technická správa</b>	Vydanie: 1
		Revízia:
		Výtlačok:

Na zhotovenie a skúšanie dláždených krytov platí STN 73 6131-1 časť 1. Táto norma sa zoberá aj problematikou osadenia obrubníkov. Obrubníky, krajníky a prípadné i obrubové kocky ( prídlažba ) sa kladú spravidla do zavlnutého betónového lôžka min. hrúbky 70 mm. Škára medzi čelami obrubníkov a krajníkov nesmú byť väčšie ako 10 mm.

### **Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci**

Ochranu zdravia a bezpečnosť práce pri výstavbe budú zabezpečovať zástupcovia dodávateľskej organizácie v súlade s vyhláškou SÚBP a SBÚ č 59/1982 Zb., vyhláškou č. 508/2009 Zz. a vyhláškou č. 374/1990 Zb. Počas výstavby budú presne definované a označené zdroje ohrozenia zdravia a bezpečnosti práce, spôsob obmedzenia rizikových vplyvov, ako aj ostatné pásma a únikové cesty, ochrana a školenie pracovníkov zo znalosti bezpečnostných predpisov, ako aj ostatné činnosti v súlade s uvedenými vyhláškami.

Zhotoviteľ stavebných prác musí v rámci dodávateľskej dokumentácie vytvoriť podmienky na zaistenie bezpečnosti práce. Súčasťou dodávateľskej dokumentácie je technologický alebo pracovný postup, ktorý musí byť k dispozícii na stavbe.

Zvýšenú pozornosť je potrebné venovať prácam vo výkopoch, a v blízkosti podzemných a nadzemných inžinierskych sietí. Všetci pracovníci sú povinní dodržiavať bezpečnostné predpisy v zmysle Zákonníka práce a vyhlášky č. 718/2002 na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a bezpečnosti technických zariadení.

Zemné práce sa nesmú začať bez predchádzajúceho vytýčenia podzemných vedení!

Ochranu zdravia a bezpečnosť práce pri prevádzke bude zabezpečovať jeho prevádzkovateľ.

### **Protipožiarna ochrana**

Za prístupovú komunikáciu pre vedenie hasičského zásahu možno považovať cestnú komunikáciu šírky min. 3,0 m, ktorá v plnej miere spĺňa požiadavky § 82 vyhl. MV SR č.94/2004 Z.z., t.j. je široká min. 3,0m, bude sa nachádzať v bezprostrednej blízkosti uvažovaných resp. existujúcich stavebných objektov (tj. minimálne 30 metrov od vchodov do každej stavby) a je dimenzovaná na tiaž min. 80 kN, reprezentujúcu pôsobenie zaťaženej nápravy požiarného vozidla. Riešená stavba týmto požiadavkám vyhovuje.

### **Zvláštne upozornenie**

Pred zahájením stavebných prác bolo nutné dať vytýčiť všetky podzemné inžinierske siete ich správcami a v prípade kolízie s objektom ochrániť resp. dať preložiť. V mieste inžinierskych sietí bolo potrebné výkopové práce prevádzkať ručne.

### **Dopravné značenie**

Osadenie dopravných značiek je potrebné previesť v zmysle Vyhl. 9/2009 Z.z. vo vzťahu k STN 01 8020 Dopravné značky na pozemných komunikáciách.

Zvislá dopravná značka nesmie zasahovať do ochranného pásma vozovky, ktoré je 0,5 m od obrubníka a musí byť umiestnená min. 2 m nad upravenou plochou.

Trvalé dopravné značenie nie je predmetom riešenia projektovej dokumentácie.


### **Doprava počas výstavby**

Doprava počas výstavby nie je predmetom riešenia projektovej dokumentácie.

### **Ochrana podzemných vôd počas výstavby**

Pri realizácii stavebných prác bolo nutné zabezpečiť dobrý technický stav vozového parku ako aj disciplínu aby nedošlo k úniku ropných látok do terénu.

Číslo zákazky:	Dátum:	Revízia:	Stupeň:	Vyhotovenie:
P1530	09/2015	00	PD k štúdiu	

 <b>CS, s.r.o., Trnava</b>	<b>PROJEKTOVÁ DOKUMENTÁCIA</b>  <b>Technická správa</b>	Strana: 8/8
		Vydanie: 1
		Revízia:
		Výtlačok:

### Požiadavky na údržbu a bezpečnosť cestnej premávky

Po dokončení stavby projektovaného objektu bola správa a údržba odovzdaná správcovi. Bezpečnosť cestnej premávky je zaručená samotným technickým návrhom. Údržba bude pozostávať z kontroly udržiavania prevádzkyschopnosti vozovky a odvodňovacích zariadení.

Trnava, September 2015

Ing. Hana Fraňová

Číslo zákazky: P1530	Dátum: 09/2015	Revízia: 00	Stupeň: PD k štúdiu	Vyhotovenie:
-------------------------	-------------------	----------------	------------------------	--------------