

A SÚHRNNÁ A SPRIEVODNÁ SPRÁVA

Časť 1

1.IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Názov stavby:	REKONŠTRUKCIA CESTY II/583 - CESTNÁ KOMUNIKÁCIA
Miesto stavby :	cesta II/583 , kú. Varín, Krasňany, Stráža, Belá, Terchová, Zázrivá, Parnica
Druh stavby :	Rekonštrukcia
Objednavateľ:	ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ, Komenského 48, 011 09 Žilina
Zodpovedný projektant :	Ing. Richard Urban , Ing. Peter Žák
Stupeň dokumentácie :	Dokumentácia pre stavebné povolenie v podrobnosti realizačného projektu
Zhotoviteľ :	Skupina dodávateľov II/583 R-PROJECT INVEST s.r.o. Pečnianska 27, 851 01 Bratislava ESP Consult, s.r.o. Vicenzý 2209/8A, 931 01 Šamorín

Predchádzajúce dokumentácie stavby

Rekonštrukcia cesty II/583, úsek 9,40 - 44,30, dokumentácia stavebného zámeru, vypracoval Žilinská univerzita v Žiline, Stavebná fakulta, Žilina, 04/2016.

2. ZDÔVODNENIE STAVBY A JEJ UMIESTNENIE

Zdôvodnenie stavby vzhľadom na:

Dopravno-výkonnostné požiadavky, nehodovosť, bezpečnosť premávky

V úseku je v súčasnosti osadené zvislé dopravné značenie rôzneho typu a veľkosti, doplnené v rámci snahy zvýšenia informovanosti vodiča o nehodovom úseku.

Predmetom stavby je nová infraštruktúra pre bezpečné vedenie chodcov a cyklistov cez cestu II/583.

Záverečné stanovisko z posúdenia navrhovanej činnosti

Pre predmetnú stavbu nie je potrebné spracovať povinné hodnotenie podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

Význam stavby z medzinárodných, regionálnych alebo miestnych hľadísk

Jedná sa o stavbu miestneho významu v rámci zvýšenia bezpečnosti na cestách v správe Žilinského samosprávneho kraja. Stavba nie je v rozpore s nadregionálnymi a medzinárodnými zmluvami o cestnej premávke.

Návrh prestavby vyplýva z hľadiska zvýšenia plynulej a bezpečnej dopravy, ako aj z hľadiska vplyvu výstavby a prevádzky na obyvateľstvo a prírodné prostredie. Hlavným účelom je výstavba kvalitnej a po dopravnej stránke bezpečnej komunikácie pre peších a cyklistov v existujúcej križovatke.

Rozhodnutie o stavebnej uzávere

V mieste navrhovanej stavebnej úpravy nie sú vydané rozhodnutia o stavebnej uzávere.

Stavba vo svojom vymedzenom koridore je navrhnutá tak, že neprechádza prírodnými rezerváciami a ani ich ochrannými pásmami. Výstavbou chodníkov dôjde k záberu okolitých pozemkov. Svojím stavebno-technickým riešením nezvýši negatívne dopady na životné prostredie.

Stručná charakteristika územia

Cesta II/583 prechádza 7 katastrálnymi územiami. Cesta je vedená v intraviláne ako aj extraviláne. V súčasnosti je vozovka lokálne poškodená a bezpečnostné zariadenia sú v technicky nevyhovujúcom stave alebo chýbajú. Komunikácia je vedená miestami v horskom území. V lokálnych miestach je odvodnenie vozovky do cestnej priekopy nefunkčné alebo úplne chýba.

Stručný popis stavby

Navrhované stavebné objekty riešia rekonštrukciu vozoviek, nespevnených krajníc, rekonštrukciu odvodňovacích zariadení (priepusty – priekopy), rekonštrukciu ako aj výstavbu nových bezpečnostných zariadení (zvodidlá) a doplnenie chýbajúceho dopravného značenia (vodorovného zvislého). Súčasťou projektu je návrh nových ako aj rekonštrukcia pôvodných prechodov pre peších. Vybudovanie nových chodníkov pre peších. Taktiež sa v rámci celej trasy doplnia prvky ukľudnenia na

vstupe do jednotlivých obcí, ktoré zvýšia bezpečnosť. Prvky ukludnenia sú spracované v rámci 2 typov. Prvý typ rieši vybočenie z jazdného pruhu. Tieto prvky vzhľadom na záber pozemkov sú riešené v rámci samostatnej projektovej dokumentácie v stupni DÚR. Na vstupoch do dediny v miestach kde existujúci stav nedovoľuje vybočenie z jazdného pruhu sú navrhnuté opticko-psychologické brzdy tvorené vodorovným a zvislým značením. Tieto prvky ukludnenia sú spracované v rámci predmetnej dokumentácie, nakoľko si nevyžadujú nový záber a návrh je riešený v rámci existujúcej vozovky.

3.ČLENENIE STAVBY

Členenie stavby na stavebné objekty

Stavebné objekty sú číslované v závislosti od katastrálneho územia v ktorom sa nachádzajú. Každému katastrálnemu územiu je pridelené samostatné prvé trojčíslenie.

Cestné stavebné objekty

SO-101 k.ú. VARÍN

SO-102 k.ú. KRASŇANY

SO-104 k.ú. BELÁ

Verejné osvetlenie

SO-601 k.ú. VARÍN

SO-602 k.ú. KRASŇANY

SO-604 k.ú. BELÁ

Časť 1 Rekonštrukcia cesty II/583 – k. ú. Varín, Krasňany, Belá – komunikácia

Predmet časti 1 je spracovaný v projektovej dokumentácii s názvom jednotlivých stavebných objektov:

- SO-101.1 Zástavkový pruh vľavo „Varín, Šošínsky potok“ v km 9,90
- SO-101.2 Zástavkový pruh vpravo „Varín, Šošínsky potok“ v km 9,90
- SO-101.3 Prechod pre peších v km 9,90
- SO-102.2 Rekonštrukcia vozovky - výmena asfaltových vrstiev v km 11,77 - 12,340
- SO-104.22 Prechod pre peších v km 16,97
- SO-104.23 Prechod pre peších v km 17,11
- SO-104.24 Prechod pre peších v km 17,32
- SO-104.25 Chodníky a spevnené plochy v km 17,32
- SO-104.26 Rekonštrukcia vozovky - výmena asfaltových vrstiev v km 17,29-17,44
- SO-104.27 Prechod pre peších v km 17,50
- SO-104.28 Prechod pre peších v km 17,52
- SO-601.1 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 9,90
- SO-602.1 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 11,98
- SO-602.2 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 12,73
- SO-604.2 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 16,97
- SO-604.3 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 17,11
- SO-604.4 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 17,32
- SO-604.5 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 17,50
- SO-604.6 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 17,52

Samostatne prevádzkovateľné časti

Samostatne prevádzkovateľné časti sú:

- všetky objekty inžinierskych sietí, ktoré sú samostatnými časťami stavby,
- výstavba chodníka pre peších tak, ako bude v súlade s harmonogramom prác zhotoviteľa stavby zrealizovaná.

Ochranné pásma

Diaľnica

od osi vozovky priľahlého jazdného pásu)

100 m

Cesty (od osi vozovky)

- I. triedy	50 m
- II. triedy	25 m
- III. triedy	20 m
Železničná trať	
od osi krajnej koľaje	60 m
od hranice obvodu dráhy	30 m
vlečky (od osi krajnej koľaje)	30 m
Elektrické vedenia vzdušné (podľa zákona 656/2004 Z.Z.) – od krajného vodiča	
pri napätí od 1 KV do 35 KV (vrátane)	10 m
pri napätí od 35 KV do 110 KV (vrátane pri napätí od)	15 m
pri napätí od 110 KV do 220 KV (vrátane)	20 m
pri napätí od 220 KV do 400 KV (vrátane)	25 m
pri napätí nad 400 KV	35 m
Elektrické vedenia podzemné (podľa zákona 656/2004 Z.Z.) – od osi kábla	
pri napätí do 110 KV (vrátane)	1 m
pri napätí nad 110 KV	3 m
transformovne z vysokého napätia na nízke napätie	10 m
slaboprúdové káble od osi kábla	1 m
Vodovodné a kanalizačné potrubia (podľa zákona 442/2002 Z.Z.) – od okraja potrubia	
do DN 500 mm	1.5 m
nad DN 500 mm	2.5 m
Plynovody a ich prípojky (podľa zákona 656/2004 Z.Z.) – od osi plynovodu	
DN do 200 mm	4 m
DN do 500 mm	8 m
DN do 700 mm	12 m
DN nad 700 mm	50 m
Nízkotlakové a stredotlakové plynovody v zastavanom území obce	1 m
Ropovody a produktovody (podľa zákona 405/2002, 455/1991, 656/2004 Z.Z.)	
zákaz zriaďovať objekty osobitnej dôležitosti	300 m
zákaz zriaďovať na vodnom toku mosty a vodné diela	200 m
zákaz vykonávať súvislé zastavanie miest a sídlisk a zriaďovať ďalšie dôležité objekty a železničné trate pozdĺž potrubia	150 m
zákaz zriaďovať akékoľvek stavby	100 m
zákaz vykonávať stavby menšieho významu a kanalizačnej siete	50 m
zákaz zriaďovať potrubie pre iné látky ako horľavé kvapaliny I. a II. triedy	20 m
zákaz vykonávať činnosti, ktoré by mohli ohroziť potrubie a plynulosť a bezpečnosť jeho prevádzky (napr. výkopy, odpratávanie zemín, atď.)	10 m
Bezpečnostné pásma – od osi plynovodu	
strednotlaký plynovod vo voľnom priestranstve	10 m
vysokotlaký plynovod DN do 350 mm	20 m
vysokotlaký plynovod DN nad 350 mm	50 m
prevádzkový vysoký tlak nad 4 MPa a DN do 150 mm	50 m
prevádzkový vysoký tlak nad 4 MPa a DN do 300 mm	100 m
prevádzkový vysoký tlak nad 4 MPa a DN do 500 mm	150 m
prevádzkový vysoký tlak nad 4 MPa a DN nad 500 mm	200 m

4. VYMEDZENIE RIEŠENÉHO ÚZEMIA

Riešené územie lokality sa nachádza na ceste II/583 a prechádza katastrami kú. Varín, Krasňany, Stráža, Belá

. Zahŕňa pozemky, ktoré sú v súčasnosti tvorené asfaltovou komunikáciou.

Cieľom rekonštrukcie predmetných zástavkových pruhov sa zabezpečí lepší technický stav existujúcich zástavkových pruhov a bezpečnejšia premávka motorových vozidiel v extraviláne aj intraviláne.

5. VÄZBY NA VYŠŠIU ÚZEMNOPLÁNOVACIU DOKUMENTÁCIU

V zmysle platného Územného plánu jednotlivých obcí patrí riešené územie v rámci všetkých katastrov v súčasnosti medzi zastavané plochy určené pre pozemné komunikácie.

6. LIMITY VYUŽITELNOSTI ÚZEMIA

Z hľadiska limitov využitia územia je nutné v danej lokalite rešpektovať hlavne skutočnosť, že oblasť predstavuje v intraviláne obytnú zónu.

7. KOMPLEXNÉ URBANISTICKÉ RIEŠENIE, VYUŽITIE ÚZEMIA

Základom koncepcie urbanistického riešenia je využitie vymedzeného územia v súlade s požiadavkami Územného plánu pre funkciu so zástavbou pozemných komunikácií.

Návrh riešenia zasahuje celú plochu, uličného koridoru. Vymedzené územie je rozdelené miestnymi komunikáciami a chodníkmi pre peších.

Pri návrhu urbanistického riešenia sme vychádzali z analýzy súčasného stavu, limitov využiteľnosti územia a uplatnili sme túto hlavnú zásadu:

- vytvoriť harmonické obytné prostredie, ktoré bude plynulo nadväzovať na charakter zástavby v kontaktných plochách a rešpektovať všetky limity využiteľnosti územia.
- Návrh organizácie a využitia riešeného územia rešpektuje požiadavky urbanisticko-architektonické na funkčno-priestorovú organizáciu a kompozíciu územia.

8. REGULATÍVY FUNKČNÉHO A PRIESTOROVÉHO USPORIADANIA

Požiadavky na reguláciu funkčného a priestorového usporiadania nášho riešeného územia vychádzajú zo záväznej časti územných plánov.

Základnou charakteristikou je, že slúži prevažne pre bývanie v rodinných domoch, ktorá nemá negatívny dopad na životné prostredie, doplnené nevyhnutnou občianskou, dopravnou a technickou vybavenosťou.

Funkčná regulácia obsahuje tieto prevládajúce a prípustné funkcie: bývanie s vyhradeným súkromným zázemím, nerušiacie bývanie.

9. KVALITA ŽP ÚZEMIA, OPATRENIA NA JEHO ROZVOJ

Zabezpečiť v nových rozvojových plochách zabrániť znečisteniu podzemných vôd.

Zabezpečiť separovaný zber v odpadovom hospodárstve a následne využiť, alebo zneškodniť problémové látky. Zabezpečiť pravidelný odvoz tuhého komunálneho odpadu.

Z hľadiska odpadov nedôjde pri výstavbe inžinierskych sietí ku produkovaniu nežiaducich odpadov.

Z hľadiska ovzdušia taktiež nedôjde k jeho nadmernému znečisteniu.

10. KONCEPCIA ZELENÉ V ÚZEMÍ

Koncepcia zelene v danom území vychádza zo zásad a regulatívov tvorby zelene v územnom pláne.

Treba rešpektovať prvky miestneho územného systému ekologickej stability a odvodzovať ich do zastavaného územia.

Taktiež je potrebné dodržať a uplatňovať metodicky odporúčané štandardy plôch zelene podľa príručky MŽP SR.

V riešenom území nedôjde k výrubom vyššej zelene nakoľko sa tam stromy nenachádzajú.

11. NAVRHOVANÉ STAVEBNÉ OBJEKTY

Stavebné objekty v rámci komunikácie

SO-101.1 Zastávkový pruh vľavo „Varín,Šošínsky potok“ v km 9,90

SO-101.2 Zastávkový pruh vpravo „Varín,Šošínsky potok“ v km 9,90

V rámci predmetného objektu sú navrhnuté zástavkové pruhy navrhnuté mimo jazdného pruhu. Autobusové niky ostávajú v pôvodnej polohe. V priestore zástavkových pruhov sa zriadi prechod pre chodcov ktorý bude nasvietený a riešený v rámci samostatného stavebného objektu. Vozovka podľa situácie sa odrézuje v hrúbke 0-50 mm a položí sa 1 nová asfaltobetónová vrstva v hrúbke 50 mm . Existujúca križovatka sa vyznačí novým vodorovným značením. **Vzhľadom na rozsah rekonštrukcie sa všetky dotknuté existujúce siete ochrania chráničkami . Projektant predpokladá že sú v predpísanej hĺbke a nie je potrebná ich preložka.**

Konštrukcia asfaltobetónovej vozovky v mieste frézovania je nasledovná :

Konštrukcia navrhovanej vozovky vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie má nasledovné zloženie:			
- asfaltový betón strednozrnný - obrusný	ACO 11-I PMB	50 mm	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS, A	0,50 kg/m ²	STN 73 6129
- frézovanie existujúcej obrusnej vrstvy		0-50 mm	
Spolu		50 mm	

SO-101.3 Prechod pre peších v km 9,90

V rámci predmetného stavebného objektu sa vyznačí vodorovným dopravným ako aj zvislým dopravným značením prechod pre chodcov v šírke 3,0 m. V rámci prechodu sa do vozovky zabudujú dopravné gombíky s retroreflexnou funkciou. Prechod bude nasvietený aj verejným osvetlením ktoré je spracované v rámci samostatného stavebného objektu.

SO 102.2 Rekonštrukcia vozovky - výmena asfaltových vrstiev v km 11,77 - 12,340

Predmetom rekonštrukcie komunikácie je zabezpečenie vyhovujúcej vozovky, ako aj správne odvodnenie a priečny sklon vozovky. Z toho dôvodu je navrhnutá rekonštrukcia, ktorá spočíva v odréžovaní 0-50 mm existujúcej obrusnej vrstvy, čím sa zabezpečí normou stanovený priečny sklon 2,5% ako aj vyrovnanie deformácie vozovky. Následne sa položí nová asfaltobetónová vrstva v hrúbke 50 mm. Na novú vozovku sa nastrieka nové vodorovné dopravné značenie. V predmetnom úseku sa doplní aj zvislé dopravné značenie. Smerové ako aj výškové vedenie tesne kopíruje pôvodný stav. V rámci predmetného stavebného objektu sa dobuduje príprava pre chodník ako aj na protiľahlej strane sa existujúci štrková plocha vydláždi zatrávňovacou betónovou dlažbou. Od km0,080-0,300 sa v subehu s chodníkom osadí betónový dláždený rigol, ktorý odvodní komunikáciu. Od km 0,300 je navrhnutý štrkový drén medzi chodníkom a dlažbou. Autobusové zastávky ostávajú v pôvodnej polohe nakoľko nieje možný ich posun. Celková dĺžka predmetného objektu je 571,68 m

V miestach prechodov pre peších je obrubník taktiež znížený na úrovni komunikácie, aby sa zabezpečil pohodlný prechod pre imobilných. Súčasťou tejto úpravy sú chodníky vybavené varovným a signálnym pásom čo zabezpečí bezpečný prechod pre nevidiacich. Bezbariérové úpravy na chodníkoch sú navrhnuté v max. sklone 1:15 a rešpektujú vyhlášku č.532/2002 MŽP SR, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. V bezbariérovej úprave je pásom šírky 0,40 m (varovný pás) a priečne cez chodník pásom šírky 0,80 m (signálny pás) z betónovej dlažby pre nevidiacich zvýraznený prechod z chodníka na vozovku. Dlažby pre nevidiacich budú riešené v kontrastnom farebnom vyhotovení.

Konštrukcia asfaltobetónovej vozovky v mieste frézovania je nasledovná :

Konštrukcia navrhovanej vozovky vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie má nasledovné zloženie:			
- asfaltový betón strednozrnný - obrusný	ACO 11-I PMB PMB	50 mm	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS, A	0,50 kg/m ²	STN 73 6129
- frézovanie existujúcej obrusnej vrstvy		0-50 mm	
Spolu		50 mm	

Konštrukcia vozovky na chodníkoch je nasledovná :

Konštrukcia navrhovanej vozovky vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie má nasledovné zloženie:			
- betónová dlažba	STN 73 6131-1	DL	60 mm
- podsyp z drveného kameniva fr. 4 - 8	STN 73 6126	ŠP	40 mm
- podkladový betón	STN 73 6124	B II	100 mm
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	STN 73 6126	UM ŠD 0/32 Gc	min 100 mm
- spolu			min 300 mm

Konštrukcia vozovky na pozdĺžnom dláždenom páse je nasledovná :

Konštrukcia navrhovanej vozovky vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie má nasledovné zloženie:

- betónová dlažba zatravnovacia	STN 73 6131-1	DL	80 mm
- podsyp z drveného kameniva fr. 4 - 8	STN 73 6126	ŠP	40 mm
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	STN 73 6126	UM ŠD 0/16 Gc	min 180 mm
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	STN 73 6126	UM ŠD 0/32 Gc	min 200 mm
- spolu			min 500 mm

SO-104.22 Prechod pre peších v km 16,97

SO-104.23 Prechod pre peších v km 17,11

SO-104.24 Prechod pre peších v km 17,32

V rámci predmetného stavebného objektu sa vyznačí vodorovným dopravným ako aj zvislým dopravným značením prechod pre chodcov v šírke 3,0 m. V rámci prechodu sa do vozovky zabudujú dopravné gombíky s retroreflexnou funkciou prípadne výstražnou signalizáciou. Prechod bude nasvietený aj verejným osvetlením ktoré je spracované v rámci samostatného stavebného objektu.

V miestach prechodov pre peších je obrubník taktiež znížený na úrovni komunikácie, aby sa zabezpečil pohodlný prechod pre imobilných. Súčasťou tejto úpravy sú chodníky vybavené varovným a signálnym pásom čo zabezpečí bezpečný prechod pre nevidiacich. Bezbariérové úpravy na chodníkoch sú navrhnuté v max. sklone 1:15 a rešpektujú vyhlášku č.532/2002 MŽP SR, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. V bezbariérovej úprave je pásom šírky 0,40 m (varovný pás) a priečne cez chodník pásom šírky 0,80 m (signálny pás) z betónovej dlažby pre nevidiacich zvýraznený prechod z chodníka na vozovku. Dlažby pre nevidiacich budú riešené v kontrastnom farebnom vyhotovení.

Konštrukcia vozovky na chodníkoch je nasledovná :

Konštrukcia navrhovanej vozovky vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie má nasledovné zloženie:

- betónová dlažba	STN 73 6131-1	DL	60 mm
- podsyp z drveného kameniva fr. 4 - 8	STN 73 6126	ŠP	40 mm
- podkladový betón	STN 73 6124	B II	100 mm
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	STN 73 6126	UM ŠD 0/32 Gc	min 100 mm
- spolu			min 300 mm

SO-104.25 Chodníky a spevnené plochy v km 17,32

V rámci predmetného stavebného objektu sa pripraví chodníky pred potravinami jednota a vyznačia sa kolmé parkovacie stojiská na existujúcej asfaltobetónovej ploche.

Konštrukcia vozovky na chodníkoch je nasledovná :

Konštrukcia navrhovanej vozovky vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie má nasledovné zloženie:

- betónová dlažba	STN 73 6131-1	DL	60 mm
- podsyp z drveného kameniva fr. 4 - 8	STN 73 6126	ŠP	40 mm
- podkladový betón	STN 73 6124	B II	100 mm
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	STN 73 6126	UM ŠD 0/32 Gc	min 100 mm
- spolu			min 300 mm

Celková plocha dláždenej vozovky je 106 m²

SO-104.26 Rekonštrukcia vozovky - výmena asfaltových vrstiev v km 17,29-17,44

Predmetom rekonštrukcie komunikácie je zabezpečenie vyhovujúcej vozovky, ako aj správne odvodnenie a priečny sklon vozovky. Z toho dôvodu je navrhnutá rekonštrukcia, ktorá spočíva v odfrézovaní 0-50 mm existujúcej obrusnej vrstvy, čím sa zabezpečí normou stanovený priečny sklon 2,5% ako aj vyrovnanie deformácie vozovky. Následne sa položí nová asfaltobetónová vrstva v hrúbke 50 mm. Na novú vozovku sa nastrieka nové vodorovné dopravné značenie. V predmetnom úseku sa doplní aj zvislé dopravné značenie. Smerové ako aj výškové vedenie tesne kopíruje pôvodný stav. Celková dĺžka predmetného objektu je 149,80 m

Konštrukcia asfaltobetónovej vozovky v mieste frézovania je nasledovná :

Konštrukcia navrhovanej vozovky vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie má nasledovné zloženie:

- asfaltový betón strednozrnný - obrušný	ACO 11-I PMB	50 mm	STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS, A	0,50 kg/m ²	STN 73 6129
- frézovanie existujúcej obrušnej vrstvy		0-50 mm	
Spolu		50 mm	

Celková plocha obrušnej vrstvy je 1 285 m²

SO-104.27 Prechod pre peších v km 17,50

SO-104.28 Prechod pre peších v km 17,52

V rámci predmetného stavebného objektu sa vyznačí vodorovným dopravným ako aj zvislým dopravným značením prechod pre chodcov v šírke 3,0 m. V rámci prechodu sa do vozovky zabudujú dopravné gombíky s retroreflexnou funkciou prípadne výstražnou signalizáciou. Prechod bude nasvietený aj verejným osvetlením ktoré je spracované v rámci samostatného stavebného objektu.

V miestach prechodov pre peších je obrubník taktiež znížený na úrovni komunikácie, aby sa zabezpečil pohodlný prechod pre imobilných. Súčasťou tejto úpravy sú chodníky vybavené varovným a signálnym pásom čo zabezpečí bezpečný prechod pre nevidiacich. Bezbariérové úpravy na chodníkoch sú navrhnuté v max. sklone 1:15 a rešpektujú vyhlášku č.532/2002 MŽP SR, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. V bezbariérovej úprave je pásom šírky 0,40 m (varovný pás) a priečne cez chodník pásom šírky 0,80 m (signálny pás) z betónovej dlažby pre nevidiacich zvýraznený prechod z chodníka na vozovku. Dlažby pre nevidiacich budú riešené v kontrastnom farebnom vyhotovení.

Konštrukcia vozovky na chodníkoch je nasledovná :

Konštrukcia navrhovanej vozovky vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie má nasledovné zloženie:

- betónová dlažba	STN 73 6131-1	DL	60 mm
- podsyp z drveného kameniva fr. 4 - 8	STN 73 6126	ŠP	40 mm
- podkladový betón	STN 73 6124	B II	100 mm
- nestmelená vrstva zo štrkdrviny	STN 73 6126	UM ŠD 0/32 Gc	min 100 mm
- spolu			min 300 mm

Stavbné objekty verejného osvetlenia

SO-601.1 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 9,90

SO-602.1 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 11,98

SO-602.2 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 12,73

SO-604.2 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 16,97

SO-604.3 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 17,11

SO-604.4 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 17,32

SO-604.5 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 17,50

SO-604.6 Osvetlenie prechodu pre chodcov v km 17,52

Osvetlenie prechodov pre chodcov je navrhnuté ako kombinácia osvetlenia LED svetidlami na oceľových stožiaroch vysokých 6m bez vyloženia umiestnených po oboch stranách jestvujúcej komunikácie. Predpokladaný výkon LED svetidiel je 49W. Základ pre osvetľovacie stožiare bude z monolitného betónu triedy C20/25-XC2. Káblový rozvod medzi osvetľovacími stožiarimi je navrhnutý káblom CYKY-J 4x10 mm². Uloženie káblov v chodníku bude do hĺbky 40 cm, vo voľnom teréne do hĺbky 70 cm, a trasa sa vyznačí výstražnou fóliou. Pri križovaní komunikácie sa káble uložia do chráničky z PE rúr Ø 100, ktorá bude realizovaná pretláčaním. Do spoločnej ryhy s káblom VO sa uloží pod pieskové lôžko aj uzemňovací pás FeZn 30x4mm, ku ktorému sa vodivo pripoja všetky osvetľovacie stožiare. Ukončenie káblov bude v elektrovýzbroji stožiara – poistkovej svorkovnici, ktorá je umiestnená v drieku stožiarov. Napojenie na zdroj elektrickej energie je navrhnuté z najbližšieho stožiara NN, kde sú spoločné rozvody NN a VO pozdĺž cesty II/583. Na stožiar bude navrhnutá skrinka SPP2/10A, z ktorej bude napojené osvetlenie prechodu pre chodcov. Použije sa iba jedná fáza pre napojenie osvetlenia. Nakoľko veľa stĺpov NN a s nimi aj VO sú umiestnené na súkromných pozemkoch bude potrebné spracovanie vstupu na ich pozemky a povolenie uloženia prípojného káblového vedenia do zeme. Spresnenie prípojky ako aj umiestnenie stožiarov osvetlenia bude podľa skutočných možností a jestvujúceho stavu na mieste stavby.

Typ káblového vedenia : CYKY-J 4x10mm²/1kV
Námrazová oblasť : N2
Dĺžka montáže káblového vedenia : 441m = 0,441km

Postup výstavby

Pre výstavbu platia štandardné postupy výstavby.

- vytýčenie staveniska a podzemných inžinierskych sietí
- odstránenie ornice krovín a stromov
- stavba zemného telesa – násyp a výkop, uloženie chráničiek
- polozenie konštrukčných vrstiev vozovky
- dokončovacie práce – zriadenie krajníc a zahumusovanie upravovaných plôch

Príprava územia, búracie a zemné práce

V rámci prípravy územia sa vybúrajú existujúce komunikácie a chodníky v potrebnom rozsahu. Vybúraná súť sa odvezie na riadenú skládku odpadov, ktorú si vyberie dodávateľ po dohode s investorom, alebo v prípade betónov a asfaltov sa podrví a použije sa na podsypné vrstvy vozovky či chodníka. Výkopy v ochranných pásmach podzemných vedení budú realizované ručným výkopom.

Rastlý terén, resp násyp (HTU): miera zhutnenia na vrchu vrstvy Edef2>65Mpa (pre chodníky Edef2>30Mpa) a Edef2/Edef1<2,5. Na overenie vlastností zemín podložia, miery zhutnenia a správneho návrhu prípadnej úpravy podložia je potrebné vykonať na stavbe zhutňovací pokus.

Vhodná zemina sa použije do násypu, prebytočná zemina získaná z územia sa uskladní na medzidepóniu zeminy na pozemku investora. Po dohode dodávateľa s investorom sa použije pre ďalšie účely.

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

Výkopy v ochranných pásmach podzemných vedení budú realizované ručným výkopom. **Pred začatím výstavby je nutné dať overiť a vytýčiť podzemné inž. siete príslušnými správcami. Okrem vytýčenia sietí správcami je nutné overiť polohu a hĺbku sietí overovacími ručne kopanými sondami. Dotknuté vývody inžinierskych sietí (šupátka a poklopy) sa výškovo upravujú na novú niveletu.**

Projekt predpokladá , že všetky inžinierske siete sú v dostatočnej hĺbke a nie sú v kolízii s navrhovaným stavom. Siete vedené súbežne pod vozovkou sa ochrania chráničkami podľa požiadaviek príslušných správcov sietí.

Úprava podložia v prípade potreby

V rámci úpravy podložia sú navrhnuté 2 alternatívy :

- V prípade zlej únosnosti podložia je navrhnutá alternatíva výmeny podložia za štrkodrvu 0-63 hrúbky 400 mm s použitím geotextílie

Vozovka

Vozovka sa skladá z podkladových vrstiev a krytu. Ako podkladové vrstvy sú použité štrkodrvy a cementom stmelená zmes. 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.

Podkladné 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. Zhutňuje sa každá vrstva samostatne. Vrstva sa zhutňuje 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 pokládkou ďalšej vrstvy sa kontroluje modul pretvárnosti z druhého zaťažovacieho cyklu E_{def2} statickou zaťažovacou

skúškou. Pomer E_{def2} / E_{def1} musí byť menší ako 2,5. Na zhotovenie a skúšanie dláždených krytov platí STN 73 6131-1-časť 1. Táto norma sa zaoberá aj problematikou osadzovania obrubníkov.

Dláždzená vozovka – požiadavky

Kladenie dlažby sa začína v rohu s pravým uhlom, ak je to možné, v najnižšom bode dláždenej plochy. Dlažba sa kladie vždy od okraja v smere od hotovej plochy. Položená plocha je hneď pochôdzna. Je potrebné dodržať pozdĺžny a priečny sklon dlažby. Výška musí byť taká, aby tvarovky po uložení boli o 1 cm vyššie ako požadovaná výška plochy, lôžko sa pri vibrovaní zníži o 1 cm.

Špárovanie – je potrebné použiť kamenivo s nízkym obsahom jemných a prachovitých častíc.

Vibrovanie – Celá plocha sa pozametá tak, aby špárovací materiál vypĺňal špáry. Plocha sa vibruje vibračnou platňou v pozdĺžnom aj priečnom smere. Vibruje sa zásadne len suchá dlažba so suchým špárovacím materiálom. Vibračná platňa sa používa s gumovou podložkou !

Na zhotovenie a skúšanie dláždených krytov platí STN 73 6131-1-časť 1. Táto norma sa zaoberá aj problematikou osadzovania obrubníkov.

Dokončovacie práce

Dokončovacie práce pozostávajú z dosypania a zhutnenia krajníc, zahumusovania plôch zo zeleňou v hrúbke 0,10 m. Zatravnenie je potrebné ošetrovať. Je nutné zabrániť erózii svahov. Osobitnú pozornosť je potrebné venovať údržbe odvodňovacích zariadení.

Zvláštne upozornenie

Pred zahájením stavebných prác je nutné dať vytýčiť všetky podzemné inžinierske siete ich správcami a v prípade kolízie s objektom ochrániť. Projekt uvažuje s tým že všetky existujúce siete , ktoré prechádzajú popod existujúcu cestu sú v dostatočnej hĺbke a ochránené chráničkami podľa STN. Z toho dôvodu chráničky existujúcich sietí nie sú zarátané vo výkaze výmer a zhotoviteľ by si mal vyčleniť finančnú rezervu pri tvorbe cenovej ponuky na tieto položky pri stanovení ceny za dielo, nakoľko nie je možné overiť stav chráničiek inžinierskych sietí.

Ochrana podzemných vôd počas výstavby

Zemné práce na komunikácii neovplyvnia režim podzemných vôd. Dodržanie kvality podzemných vôd je potrebné počas výstavby zabezpečiť dodržaním disciplíny stavebných prác a dobrého technického stavu mechanizmov.

Ochrana prostredia pred prašnosťou

V období prevádzky komunikácie neprichádza už faktor prašnosti prostredia do úvahy, nakoľko kryt vozovky bude bezprašný a predpokladá sa vykonávanie pravidelnej údržby a čistenie vozovky. Počas výstavby bude potrebné zo strany dodávateľa stavby udržiavať čistotu používaných verejných prístupových komunikácií, nakoľko zemné práce a pohyb stavebných mechanizmov po komunikáciách spravidla spôsobuje výrazné problémy životnému prostrediu dotknutému územiu.

12.VECNÉ A ČASOVÉ VÄZBY

Väzby na okolitú zástavbu

Rekonštrukcia nástupných hrán chodníkov pre peších pri ceste II/583 svojím navrhovaným riešením priaznivo ovplyvňuje dopravnú situáciu, ako aj prevedenie chodcov po vyhradenej komunikácii. Stavba samotná neovplyvňuje okolitú výstavbu, existujúcu ani plánovanú.

Väzby na inžinierske siete

V rámci projektových prác boli v dotknutom úseku zistené inžinierske siete, ktoré sa nedostanú do kolízie počas plánovanej prestavby. V rámci stavby budú tieto siete ochránené tak, aby výstavba nenarušila ich prevádzkovanie, resp. užívanie. To sa týka hlavne vedení slaboprúdových vedení a plynovodov.

Väzby na rozostavané a pripravované nadväzné úseky

V súčasnosti ŽSK pripravuje na trase c. II/583 v úseku od Žiliny po Zázrivú niekoľko stavebných úprav, ktoré nemajú priamy vplyv na navrhované úpravy a sú mimo riešeného úseku. Navrhované riešenie bolo vzhľadom na plánovaný zásah do okolitých pozemkov prerokované s ich právoplatnými majiteľmi, zároveň bola predstava stavebnotechnického riešenia predstavená a prerokovaná so všetkými dotknutými zástupcami verejnej správy, dopravným inšpektorátom ORPZ SR v

Žiline, ako aj zástupcami budúceho správcu a vlastníka hlavného stavebného objektu – ŽSK, ktoré dali k projektu súhlasné stanovisko.

Väzby na príslušnú cestnú sieť

Navrhovaná výstavba dopĺňa a vylepšuje existujúcu dopravnú situáciu na ceste II/583, v predmetných katastrálnych územiach. Cestná sieť sa navrhovanou úpravou nemení, upravuje sa spôsob vedenia peších a cyklistov, ktorý rešpektuje súčasný stav. Prístup na stavenisko je po existujúcich komunikáciách (cesta II/583).

Koordinácia so zámermi iných investorov

V dotknutom území nie je plánovaná výstavba iných verejných a súkromných investorov, o ktorej bola spracovateľovi projektovej dokumentácie v čase jej vyhotovenia poskytnutá informácia o časovom príp. objemovom rozsahu. Projekt rešpektuje projektové dokumentácie v obci Terchová - cyklotrasa „Zázrivá – rekonštrukcia chodníka

13. ODPADY

Búracie práce

V rámci prípravy územia sa vybúra existujúca komunikácia s chodníkmi v potrebnom rozsahu. Vybúraná suť sa odvezie na riadenú skládku odpadov, ktorú si vyberie dodávateľ po dohode s investorom. Betóny a asfalty sa spätne zabudovávať nebudú. **Výkopy v ochranných pásmach podzemných vedení budú realizované ručným výkopom.**

Zoznam odpadov

- zemina a kamenivo iné, než je uvedené v 17 05 05	č. odpadu 17 05 04 O
- výkopová zemina iná, ako uvedené v 17 05 05	č. odpadu 17 05 06 O
- vybúraný betón	č. odpadu 17 01 01 O
- vybúraný asfalt (bituménové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01)	č. odpadu 17 03 02 O

Nakladanie s odpadmi

Vybúrané materiály sa spätne nezabudovávajú a budú odvezené na skládku.

Asfalty budú odvážané na skládku investor – stredisko Belá bez poplatku.

Ostatný materiál bude odezený na riadenú skládku odpadov. Vybúraný materiál bude uložený s poplatkami.

Nakladanie s odpadmi sa musí riadiť platnou právnou úpravou na úseku odpadového hospodárstva (zákon č. 223/2001 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov), ktorá požaduje predchádzať vzniku odpadov a obmedzovať ich množstvo, ako i odpady zhodnocovať recykláciou a opätovným využitím. Zneškodňovanie odpadov spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie je možné vtedy, ak sa nedá použiť iný, vhodnejší spôsob nakladania s odpadmi. Z uvedeného vyplýva, že zneškodňovanie odpadov skládkovaním by mal byť posledný spôsob, ako sa bude s odpadmi nakladať.

Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe bude:

- predchádzanie vzniku odpadov
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov

Prosiek 11/2020

Ing. Martin Vozár

