

## OBSAH

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ .....	2
1.1 Identifikačné údaje: .....	2
2. CHARAKTER ZÁUJMOVÉHO ÚZEMIA .....	2
3. ZDÔVODNENIE POTREBY STAVBY .....	3
4. ÚČEL A CIEĽ STAVBY .....	3
5. ROZSAH RIEŠENÉHO ODVODNENIA .....	3
6. PODKLADY PRE VYPRACOVANIE PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE .....	3
7. TECHNICKÉ RIEŠENIE ODVODNENIA .....	3
7.1 Charakter existujúceho odvodnenia .....	3
7.2 Návrh doplnenia odvodnenia .....	4
7.2.1 Pozdĺžne odvodnenie .....	4
7.2.2 Pričné odvodnenie .....	5
8. POSTUP REALIZÁCIE .....	6
8.1 Postup a technológia doplnenia odvodnenia .....	6
8.2 Vzťah k územiu .....	6
9. ODPADY .....	7

## 1. VŠEOBECNÁ ČASŤ

### 1.1 Identifikačné údaje:

Názov stavby :	<b>Doplnenie odvodnenia vozovky diaľnice D1 na úseku Važec-Mengusovce dodatočným priečnym a pozdĺžnym odvodnením</b>
Objekt:	<b>SO 500-01 Dodatočné odvodnenie</b>
Druh projektovej dokumentácie:	<b>Dokumentácie na realizáciu stavby (DRS)</b>
Miesto: kraj, okres :	Žilinský kraj, Liptovský Mikuláš
Katastrálne územie :	Važec
Druh stavby :	doplnenie odvodnenia diaľnice D1
Stavebník :	NDS a.s. Mlynské nivy 45 821 09 Bratislava
Projektant:	Ing. Ľuboš Mašlej PRODOSING spol. s.r.o. Bardejovská 13, 080 06 Ľubotice
IČO:	36 465 992
Zodpovedný projektant:	Ing. Ľuboš Mašlej

## 2. CHARAKTER ZÁUJMOVÉHO ÚZEMIA

Diaľnica D1 v úseku Važec - Štrba - Mengusovce je navrhnutá v celom úseku ako štvorpruhová, smerovo rozdelená komunikácia kategórie D 26,5/100. Priečny sklon komunikácie v priamej je jednostranný 2,5 %.

Šírkové usporiadanie je nasledovné :

- |                                    |                         |
|------------------------------------|-------------------------|
| - šírka jazdných pruhov :          | 4 x 3,75 m              |
| - šírka spevnených krajníc :       | 2 x 2,50 m              |
| - vodiace pružky :                 | 2 x 0,25 m a 2 x 0,50 m |
| - šírka stredného deliaceho pásu : | 4,00 m                  |
| - šírka pruhu pre pomalé vozidlá : | 3,50 m                  |

Riešenie diaľnice D1 v úseku Važec - Mengusovce vychádzalo zo spracovanej dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie a v plnej miere rešpektuje územie vymedzené stavebnou uzáverou a vypracovaný územný plán zóny medzi Štrbou a Tatranskou Štrbou a záverečné stanovisko MŽP.

Smerové a výškové vedenie diaľnice je takmer v celom úseku ovplyvnené pomerne náročným horským terénom s členitým reliéfom a miestami aj zložitými geologickými pomermi vyžadujúcimi aj patričné sanačné opatrenia ako odvodňovacie a stabilizačné rebrá - priečnu drenáž. Parametre smerového a výškového vedenia sú navrhnuté na návrhovú rýchlosť  $v_n = 100$  km/h. Na trase je navrhnutých 9 smerových oblúkov o polomeroch  $R = 1000$  až  $3000$  m s prechodnicami o dĺžkach  $L = 210$  až  $350$  m. Začiatok úseku je v pracovnom staničení km 0,000 t.j. v km 10,663 staničenia stavby Hybe - Važec a koniec úseku je v pracovnom staničení 12,225 t.j. v km 0,000 staničenia výhľadového pokračovania diaľnice v úseku Mengusovce - Jánovce. V prevažnej miere diaľnica prechádza poľnohospodárskymi pozemkami, je vedená extravilánom obcí Važec, Štrba, Lučivná a Mengusovce.

Výškové vedenie diaľnice zohľadňuje konfiguráciu terénu a umelé prekážky, ktoré križuje. Maximálny pozdĺžny sklon je 3,4 % a minimálny pozdĺžny sklon je 0,67 %. Lomy výškového vedenia sú zaoblené výškovými oblúkmi o polomeroch  $R = 8\,000$  až  $45\,000$  m. Pri výškovom vedení diaľnice, v jej krížení s biokoridorom nadregionálneho významu bola rešpektovaná požiadavka orgánov

**Doplnenie odvodnenia vozovky diaľnice D1 na úseku Važec-Mengusovce dodatočným priečnym a pozdĺžnym odvodnením**

životného prostredia na minimálnu šírku migračnej cesty pre zver. Migračné cesty tvoria spolu s podjazdom aj dva mostné objekty o celkovej dĺžke 452 m.

V trase diaľnice sú navrhnuté len dva úseky s pruhom pre pomalé vozidlá v zmysle zásad stanovených STN 73 6101 t.j. v úsekoch, v ktorých poklesne rýchlosť idealizovaného návrhového pomalého vozidla pod 50 km/h.

### 3. ZDÔVODNENIE POTREBY STAVBY

Potreba doplnenia odvodnenia diaľnice D1 na úseku Važec- Mengusovce je vyvolaná nedostatočným odtokom povrchovej vody, ktorá vznikla kombináciou extrémnej hodnoty priečnej a pozdĺžnej nerovnosti s minimálnymi hodnotami výsledného sklonu. Na základe týchto skutočností dochádza k zvýšenému počtu dopravných nehôd.

### 4. ÚČEL A CIEĽ STAVBY

Predmetná projektová dokumentácia na realizáciu stavby (DRS) : „Doplnenie odvodnenia vozovky diaľnice D1 na úseku Važec- Mengusovce dodatočným priečnym a pozdĺžnym odvodnením“ je vypracovaná na základe objednávky investora, ktorým je NDS a.s..

Účelom výstavby je zväčšenie jestvujúcej kapacity odvodnenia v kritických miestach a zabezpečenie dostatočnej bezpečnosti cestnej premávky počas dažďa.

### 5. ROZSAH RIEŠENÉHO ODVODNENIA

Úsek č.1: pravý a ľavý jazdný pás, km 483,660-484,262

Úsek č.2: pravý a ľavý jazdný pás, km 484,983 (začiatok mosta D1-252 zo smeru PP)

### 6. PODKLADY PRE VYPRACOVANIE PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE

- polohopisné a výškopisné zameranie územia geodetom 10/2010 Geoplán s.r.o.
- požiadavky investora
- obhliadka staveniska
- PD skutočného vyhotovenia
- Expertízny posudok vypracovaný 11/2012 Katedrou cestného stavebníctva Stavebnej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline
- Diagnostika mostnej konštrukcie z dňa 27.4.2014

### 7. TECHNICKÉ RIEŠENIE ODVODNENIA

#### 7.1 Charakter existujúceho odvodnenia

Celkové riešenie odvodnenia zahŕňa odvedenie vôd z cestných svahov, prilahlých pozemkov (privrátené svahy), odvedenie vôd z podložia a zachytenie zrážkových vôd z vozovky diaľnice.

Voda z vozovky je diaľničnou kanalizáciou cez odlučovače ropných látok zbavená nečistôt a vypúšťaná do recipientov, ktorými sú blízke vodné toky (rieši objekt 501-00).

K projektovaným odlučovačom ropných látok - objekt 501-00, ktorých celkový počet je 9 ks sú vybudované prístupové cesty nasledovne :

ORL 1 v km 0,509 vľavo pri mostnom objekte 203 o dĺžke 70,49 m

**Doplnenie odvodnenia vozovky diaľnice D1 na úseku Važec-  
Mengusovce dodatočným priečnym a pozdĺžnym odvodnením**

ORL 2 v km 0,850 vpravo pri mostnom objekte 203 o dĺžke 55,01 m  
 ORL 3 v km 2,425 vpravo pri mostnom objekte 204 o dĺžke 67,07 m  
 ORL 4 v km 3,900 vpravo pri mostnom objekte 206 o dĺžke 65,56 m  
 ORL 5 v km 6,700 vľavo pri mostnom objekte 210 o dĺžke 56,26 m  
 ORL 6 v km 0,125 vetvy „Štrba 3“ pri mostnom objekte 212 o dĺžke 47,38 m  
 ORL 7 v km 8,440 vpravo pri mostnom objekte 213 o dĺžke 54,63 m  
 ORL 8 v km 9,865 vpravo pri mostnom objekte 215 o dĺžke 69,05 m  
 ORL 9 v km 12,115 vľavo pri mostnom objekte 214 o dĺžke 65,37 m

Prístup k odlučovačom ropných látok je riešený priamo z diaľnice cúvaním. Prístupové cesty sú navrhnuté pre kategóriu P 4/30.

**Konštrukcie vozoviek** prístupových ciest k ORL sú navrhnuté vzhľadom na predpokladané využitie pre dopravné zaťaženie triedy VI.(veľmi ľahké) v zmysle STN 73 6114 v zložení :

asfaltový betón strednozrnný	ABS III	40 mm
obaľované kamenivo strednozrnné	OKS II	60 mm
štrkodrvina	ŠD	300 mm
<b>Spolu</b>		<b>400 mm</b>

Zrážkové vody z príslušného terénu sú zachytávané dláždenými priekopami a odvedené do blízkych recipientov resp. v úsekoch, kde to miestne podmienky nedovoľujú sú zachytené do vpustov a zaústené do kanalizácie diaľnice. Na prevedenie vôd z priekop pod diaľnicou resp. vetvami križovatiek sú navrhnuté rúrové priepusty zo železobetónových rúr DN 600 až DN 1200.

V miestach prejazdov SDP sú kôli zabráneniu pretekania vôd z jedného diaľničného pásu na druhý navrhnuté odvodňovacie žľaby v týchto dĺžkach

- odvodňovací žľab č.1 – dl. 176,5 m
- odvodňovací žľab č.2 – dl. 178,5 m
- odvodňovací žľab č.3 – dl. 158,0 m
- odvodňovací žľab č.4 – dl. 167,5 m
- odvodňovací žľab č.5 – dl. 173,0 m
- odvodňovací žľab č.6 – dl. 140,0 m
- odvodňovací žľab č.7 – dl. 154,0 m
- odvodňovací žľab č.8 – dl. 31,5 m v úseku stavby D1 Važec-Mengusovce

## 7.2 Návrh doplnenia odvodnenia

### 7.2.1 Pozdĺžne odvodnenie

Pozdĺžne odvodnenie vozovky navrhujeme použiť v úseku č.1 pravý a ľavý jazdný pás, km 483,660-484,262, kde príčinou nedostatočného odtoku povrchovej vody je kombinácia extrémnej hodnoty priečnej a pozdĺžnej nerovnosti s minimálnymi hodnotami výsledného sklonu. Jedná sa o úsek diaľnice v prechodnici. Diaľnica prechádza z ľavotočivého oblúku s polomerom R=1500m do pravotočivého oblúku s polomerom R=1800m. Pozdĺžny sklon v riešenom území je 0,80%. Priečny sklon prechádza z dostredného sklonu 3,00% do opačného dostredného sklonu 2,50%. Najväčší problém s odvodnením vzniká v časti, kde priečny sklon sa blíži k 0,00%. V týchto miestach navrhujeme doplniť pozdĺžne odvodnenie, ktoré by sa umiestnilo hneď za vodorovné dopravné značenie (za vodiacu čiaru), aby sa voda čo najskôr dostala do odvodňovača a nevytvárali sa mláky na vozovke. V miestach, kde sa hneď za vodiacou čiarou nachádza odvodňovacia žľabovka (pri strednom deliacom páse), navrhujeme jej posunutie až za pozdĺžny odvodňovací žľab. Je potrebné ju demontovať, osadiť pozdĺžny žľab a následne položiť nanovo žľabovku do betónového lôžka. Pri posune žľabovky bude nutné posunúť aj vtokové vpuste, do ktorých sú žľabovky zaústené.

**Doplnenie odvodnenia vozovky diaľnice D1 na úseku Važec-Mengusovce dodatočným priečnym a pozdĺžnym odvodnením**

### Umiestnenie odvodňovačov: (pracovné staničenie podľa DSRS km 0,000=482,666)

- Ľavý jazdný pás: -km 1,100-1,400 odvodňovací žľab vľavo dĺ.300,00m  
-km 1,250-1,600 odvodňovací žľab pri strednom deliacom páse vľavo dĺ.350,00m
- Pravý jazdný pás: -km 1,100-1,400 odvodňovací žľab pri strednom deliacom páse vpravo dĺ.300,00m  
-km 1,250-1,600 odvodňovací žľab pravo dĺ.350,00m

### Technický popis pozdĺžneho odvodňovača:

Líniové žľaby na pozdĺžne odvodnenie komunikácie sú navrhnuté s nominálnou svetlou šírkou 200mm, s celkovou stavebnou výškou 150mm bez vnútorného spádu dna napojené do jestvujúcich vpustov cez otvor v dne žľabu s vertikálnym PVC nátrubkom DN200. Prietokový profil navrhnutého typu odvodňovacieho žľabu je 139cm<sup>2</sup>. Odvodňovacie žľaby sú vyrobené z faserbetónu, a sú opatrené na styčných plochách tesniacou poldrážkou, ktorá umožňuje v prípade potreby vytmelenie spojov žľabov. Ochranu stien žľabov zaisťujú rámy z pozinkovanej ocele po celej dĺžke žľabu, ktoré sú pevne ukotvené do tela žľabu pomocou 4 oceľových kotiev šírky 3,5 cm na celú výšku žľabu. V ochranných rámoch je zabudovaný bezskrútkový rýchlouzatvárací systém s ôsmymi fixačnými bodmi na jeden meter žľabu. Na celú líniu sa pomocou rýchlouzáverov a dodatočnej aretácie upevnia kryty z tvárnej liatiny triedy GGG50. Výška liatinových krytov v mieste uloženia je 40mm. Vyhodenie liatinového krytu je v tvare štrbinového krytu s veľkosťou otvorov 170x20mm a triedou zaťaženia F900kN.

### **7.2.2 Priechne odvodnenie**

V úseku č.1 kde sú použité pozdĺžne odvodňovacie žľaby navrhujem použiť taktiež priečne odvodňovacie žľaby na zvýšenie odtoku povrchovej vody. Odvodňovače navrhujeme umiestniť do km 1,250; 1,325 a km 1,400 na úseku č.1. Na úseku č.2 v km 2,310 navrhujem taktiež použiť tento priečny odvodňovač, nakoľko v týchto miestach dochádza k zahlcovaniu vpustov, ktoré nestačia kapacitne odvádzať dažďovú vodu.

Na priečne odvodnenie komunikácie sú navrhnuté líniové vysokokapacitné štrbinové žľaby so svetlou vnútornou šírkou 200mm a s celkovou stavebnou výškou 664mm. Navrhnutý typ odvodňovacieho žľabu je bez vnútorného spádu dna. Žľaby sú zložené z dvoch častí - hornú časť tvoria nátokové hrdlá výšky 300mm z tvárnej liatiny triedy GGG50 a s veľkosťou štrbín (ŠxD) 17x233mm. Spodná akumulčná časť vyrobená z vysokopevnostného polypropylénu a slúži na zachytenie a odvod dažďových vôd. Svetlá vnútorná výška žľabu je 304mm a prietokový profil žľabu 584cm<sup>2</sup>. Líniové žľaby ako celok sú navrhnuté na triedu zaťaženia F900kN. Údržbu a čistenie odvodňovacích žľabov od sedimentov je možné prevádzať cez revízny diel. Revízny diel vyrobený z polypropylénu je opatrený ochranným rámom z pozinkovanej ocele hrúbky 5mm, v ktorom je pomocou rýchlouzáveru a dodatočných skrútiok upevnený štrbinový kryt z tvárnej liatiny triedy GGG50 pre triedu zaťaženia F900kN. Na koncoch a v strede každej línie odvodnenia je revízny diel s predpripraveným vodorovným nátrubkom potrebnej dimenzie na pripojenie do kanalizácie resp. do výustného objektu. Tieto priečne odvodňovače sú zaustené v strede do centrálnej kanalizácie a na krajoch na svah cestného telesa do výustného objektu.

Tento odvodňovací žľab je obetónovaný zo železobetónu C30/37 –XC4, XF2, XD1(SK)-Cl0,4-Dmax 16. Aby bol zabezpečený plynulý prechod z vozovky na odvodňovač a nevyjazdila sa v týchto miestach jama, sú navrhnuté z oboch strán odvodňovača prechodové dosky dĺžky 2,00m, ktoré sú kĺbovo pripojené na obetonávku. Prechodové dosky sú hrúbky 250 mm zo železobetónu C30/37 –XC4, XF2, XD1(SK)-Cl0,4-Dmax 16. Šírka týchto krídel je 10,00 m pre oba jazdné pruhy. V miestach mimo vozovky je obetónovanie navrhnuté 0,60x0,60m bez prechodových dosiek.

**Doplnenie odvodnenia vozovky diaľnice D1 na úseku Važec-Mengusovce dodatočným priečnym a pozdĺžnym odvodnením**



### Nová vozovka:

V miestach osadenia priečných odvodňovačov bude uložená aj nová vozovka.

### Zloženie:

asfaltový koberec mastixový strednozrnný	AKMS I	40 mm
asfaltový betón veľmi hrubý	ABVH I	70 mm
obaľované kamenivo hrubé	OKH I	80 mm
stabilizácia cementom	SC I	200 mm
štrkodrvina	ŠD	240 mm
Spolu		630 mm

Dimenzie jednotlivých úsekov sú navrhnuté podľa prepočtu hydraulickej kapacity na danom úseku. Žľaby musia byť uložené do betónového lôžka podľa priloženého detailu. Všetky navrhnuté odvodňovacie žľaby spĺňajú platnú technickú normu STN EN 1433.

## 8. POSTUP REALIZÁCIE

### 8.1 Postup a technológia doplnenia odvodnenia

Postup výstavby bude pozostávať z týchto prác:

- presmerovanie dopravy do jedného jazdného pásu
- realizácia jedného smeru diaľnice
- odfrézovanie vozovky pre pozdĺžne a priečne odvodnenie
- výkopové práce pre priečne odvodnenie
- demontáž existujúcich odvodňovacích žľabov (v miestach kde je to potrebné)
- posun vtokových vpustí ak to bude potrebné
- osadenie výstuže a priečných odvodňovačov
- obetónovanie odvodňovačov
- zriadenie prechodových dosiek
- osadenie revízných šácht a napojenie na centrálnu kanalizáciu
- zriadenie výustných objektov
- osadenie pozdĺžnych žľabov d obet. lôžka
- znovuosadenie odvodňovacích žľabov
- zriadenie sklzov
- pokládka vrstiev vozovky
- dokončovacie práce
- presmerovanie dopravy na zrekonštruovaný jazdný pás
- realizácia prác obdobne ako v opačnom jazdnom pruhu
- pustenie dopravy na obe jazdné pásy

### 8.2 Vzťah k územiu

Rekonštrukciou tohto úseku diaľnice dôjde k dočasnému obmedzeniu dopravy na komunikácii.

**Kedže v blízkosti cestnej komunikácie sa nachádzajú podzemné vedenia (kanalizácia, oznamovacie vedenie) je nutné pred začatím prác tieto vedenia vytýčiť ich správcami a pri výkopových prácach postupovať mimoriadne opatrne.**

Mimoriadnu pozornosť treba venovať bezpečnosti pri práci, nakoľko v tesnej blízkosti vykonávania stavebných prác je vedená verejná doprava a nachádzajú sa tu podzemné vedenia.

**Doplnenie odvodnenia vozovky diaľnice D1 na úseku Važec-Mengusovce dodatočným priečnym a pozdĺžnym odvodnením**

## 9. ODPADY

### Starostlivosť o životné prostredie

Navrhovanou rekonštrukciou nedôjde ku zhoršeniu stavu životného prostredia na danom území. Pri realizácii výstavby vznikne stavebný odpad vo forme prostého betónu, kovového odpadu, bitúmenových zmesí a zvyškov stavebných materiálov použitých na stavbe (tesniace materiály, zvyškový betón a betónová zálievka, obaly, zbytky farby a pod.).

### Odpady, ktoré môžu vzniknúť počas stavebných prác na realizácii stavby

Odpady, ktoré môžu vzniknúť počas stavebných prác na realizácii stavby, zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č.284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších noviel a predpisov a spôsob nakladania s jednotlivými skupinami odpadov:

**1. skupina:** stavebný odpad a odpady z demolácie, ktoré vzniknú odstránením poškodených častí rekonštruovaného mosta: tu sú zaradené odpady podľa Katalógu odpadov:

- 17 01 01 - betón „O“
- 17 03 02 - bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01 „O“
- 17 04 05 - železo a oceľ „O“

**2. skupina:** odpad, ktorý vznikne z použitých stavebných materiálov: tu sú zaradené odpady podľa Katalógu odpadov:

- 10 13 14 – odpadový betón a kal „O“
- 17 01 01 – betón „O“
- 17 01 06 – zmesi betónu alebo oddelené zložky betónu obsahujúce nebezpečné látky „N“
- 17 01 07 – zmesi betónu iné ako uvedené v 17 01 06 „O“
- 17 02 01 – drevo „O“
- 17 03 02 – bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01 „O“
- 17 06 04 – izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03 „O“

Pravdepodobnosť, že z použitých stavebných materiálov bude niektorý zaradený v kategórii nebezpečný odpad je minimálna, napriek tomu musia byť aj pre túto možnosť na stavenisku vytvorené vhodné podmienky.

**3. skupina:** odpad, z obalových materiálov z použitých stavebných hmôt: tu sú zaradené odpady podľa Katalógu odpadov:

- 15 01 01 – obaly z papiera a lepenky „O“
- 15 01 02 – obaly z plastov „O“
- 15 01 03 – obaly z dreva „O“
- 15 01 04 – obaly z kovu „O“
- 15 01 06 – zmiešané obaly „O“
- 15 01 10 – obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami „N“

Pre odpadové obalové materiály musí byť zriadené zberné miesto. Pokiaľ je predpoklad, že niektorá komodita z obalov bude materiálovo hodnotiteľná (napr. recykláciou), je potrebné zabezpečiť pre tento druh odpadu samostatný kontajner s príslušným označením zbieraného druhu odpadu. Pokiaľ sú však obalové materiály znečistené do takej miery, že ich recyklácia je nepravdepodobná, je možné ich zbierať spoločne do určeného prekrytého kontajnera a po naplnení odviezť na skládku odpadov.

**4. skupina:** iný odpad, ktorý vznikne pri realizácii výstavby (prevádzka mechanizmov, technologické odpady, odpad podobný komunálnemu odpadu): tu sú zaradené odpady podľa Katalógu odpadov:

- 08 01 11 – odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezpečné látky „N“

- 08 01 12 – odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11 „O“
- 15 02 02 – absorbenty, filtračné materiály vrátane olejových filtrov inak nešpecifikovaných, handry na čistenie, ochranné odevy kontaminované nebezpečnými látkami „N“
- 20 03 01 – zmesový komunálny odpad „O“

Uvedené druhy odpadov vznikajú v priestore stavebného dvora. Dodávateľ stavby musí mať zriadené zhromažďovacie miesto, kde sú odpady oddelene zhromaždené až do doby ich zneškodnenia alebo zhodnotenia. Pre každý druh nebezpečného odpadu musí byť pripravená zberná nádoba označená kódom príslušného druhu odpadu, ktorý bude v nádobe zhromažďovaný, nádoba musí byť odolná voči mechanickému namáhaniu a chemickému pôsobeniu odpadu. Objekty, v ktorých budú nebezpečné odpady zhromažďované do času ich odvozu na miesto zneškodnenia resp. zhodnotenia, musí byť uzamykateľný a nesmie byť voľne prístupný nepovolánym osobám. Odpady z tejto skupiny zaradené do kategórie ostatný odpad, môžu byť spolu ukladané do veľkokapacitného kontajnera a podľa potreby odvážané na skládku odpadov určenú na skladovanie odpadu, ktorý nie je nebezpečný poprípade podľa možností ostatných odpad zhodnotiť.

Odpady počas stavebných prác na výstavbe ihriska budú zneškodňované skládkovaním alebo podľa možností zhodnocované (recyklácia).

Vysvetlivky: N- nebezpečný odpad  
O- ostatný odpad

### **Spôsob nakladania s odpadmi**

V predchádzajúcom texte sú uvedené predpokladané druhy odpadov, ktoré môžu vzniknúť počas stavebných prác na výstavbe ihriska. Nakladanie s odpadmi sa musí riadiť novoprijatou legislatívou na úseku odpadového hospodárstva, ktoré požaduje predchádzať vzniku odpadov a obmedzovať ich množstvo, ako i odpady zhodnocovať recykláciou, opätovným využitím. Zneškodňovanie odpadov spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie je možné vtedy, ak sa nedá použiť iný spôsob nakladania s odpadmi. Z uvedeného vyplýva, že zneškodňovanie odpadov skládkovaním by mal byť posledný spôsob ako sa bude s odpadmi vzniknutými v rámci stavby nakladať.

V Ľuboticiach júl 2014

Vypracoval: Ing. Ľuboš Mašlej