


*Handwritten signature*

VYPRACOVAL Ing. Peter BEDNÁRIK <i>Handwritten signature</i>	ZODP.PROJEKTANT Ing. Peter BEDNÁRIK <i>Handwritten signature</i>	HL.INŽ.PROJEKTU Ing. Peter BEDNÁRIK <i>Handwritten signature</i>	 DOPRAVOPROJEKT a.s. BRATISLAVA DIVÍZIA ZVOLEN 960 01 Zvolen, M.R.Štefánika 4724	
KONTROLOVAL Ing.Miroslav NOVODOMEC <i>Handwritten signature</i>	OKRES (OBVOD) STAVBY Banská Štiavnica			
OBJEDNÁVATEĽ: Poľnohospodárske Agrodružstvo s.r.o., Podhorie 125, 969 82 Podhorie				
<b>PRÍSTUPOVÁ KOMUNIKÁCIA K AGROTURISTICKEJ USADLOSTI BANSKÁ BELÁ</b>			STUPEŇ PD	FORMÁT —
			DÁTUM 06.2015	Č.ZÁKAZKY 9005—00
<b>TECHNICKÁ SPRÁVA</b>			MIERKA —	Č.ARCH. 9005—00
			Č.VÝKRESU 1	Č.SÚPRAVY

# TECHNICKÁ SPRÁVA

## 1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE OBJEKTU

<b>Stavba</b>	: Prístupová komunikácia k agroturistickej usadlosti Banská Belá
<b>Kraj</b>	: Banskobystrický
<b>Okres</b>	: Banská Štiavnica
<b>Katastrálne územie</b>	: Banská Belá
<b>Druh stavby</b>	: Novostavba
<b>Objednávateľ</b>	: Poľnohospodárske Agrodružstvo s.r.o. Pohorie 125 PSČ: 969 82
<b>Projektant</b>	: DOPRAVOPROJEKT a.s. Kominárska 2, 4 832 03 Bratislava Divízia Zvolen
<b>Zodpovedný projektant</b>	: Ing. Miroslav Novodomec M. R. Štefánika 4724 96001 Zvolen
<b>Kategória</b>	: Prístupová cesta šírky 3m bez krajníc

## 2. VSTUPNÉ PODKLADY

Projektová dokumentácia (PD) je spracovaná na základe požiadaviek objednávateľa, ktorý definoval požadované parametre na prístupovú cestu. Ako podklad bolo použité:

- geodetické zameranie terénu
- video a fotodokumentácia z obhliadky trasy

## 3. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Predmetná prístupová cesta sa nachádza v katastrálnom území Banská Belá. Začiatok cesty je napojený na cestu Meltava v správe LESY, s.r.o. Banská Belá. Jedná sa o novobudovanú prístupovú cestu budovanú na pozemkoch patriacich objednávateľovi, pričom smerovo vychádza z vyjazdených koľají v teréne, ktoré dnes slúžia na prístup.

Celková dĺžka trasy je 368,60 m.

### Smerové vedenie trasy

Smerové vedenie pozostáva z priamych úsekov a kružnicových oblúkov s prechodnicami prípadne bez prechodníc. Celkovo je trasa zložená z 11 oblúkov s polomeri od 13,0 do 700,0 m.

### Výškové vedenie trasy

Výškové vedenie je tvorené výškovým polygónom zaobleným výškovými oblúkmi s cieľom kopírovať existujúci terén s ohľadom na čo najbezproblémovejšie odvodnenie tak lesnej cesty, ako aj príľahlých pozemkov. Lomy nivelety sú zaoblené výškovými oblúkmi  $R = 47 - 1000$  m.

Parametre smerového resp. výškového vedenia sú výrazne minimalistické, boli však odkonzultované a schválené objednávateľom a budúcim užívateľom stavby.

### Šírkové usporiadanie:

Šírkové usporiadanie tvorí spevnená vozovka šírky 3,00m bez krajníc. V smerových oblúkoch  $R < 200$  m sú navrhnuté rozšírenia vozovky.

V km 0,13420 – 0,014620 a 0,28100 – 0,29300 vpravo sú navrhnuté výhybne šírky 2,50m a dĺžky 12m pre účely vyhybania sa protismerne idúcich vozidiel.

Základný priečny sklon vozovky je 3%. V smerových oblúkoch s plomerom menším ako 30m je navrhnutý priečny sklon 6% podľa orientácie oblúka. Navrhnutá orientácia priečneho sklonu zabezpečuje odvedenie zrážkových vôd stekajúcich po teréne smerom k budovanej ceste pretečením cez vozovku. Takýmto spôsobom nedôjde ku kumulácii zrážkových vôd s následnou potrebou riešenia ich zaústenia do recipientu t.j. nedochádza k zmene odtokových pomerov v území oproti jestvujúcemu stavu.

Priečne sklony násypov a výkopov sú navrhnuté v jednotnom sklone 1:1,5.

### Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky je navrhnutá na nízke dopravné zaťaženie spevnením štrkodrvinou:

štrkodrvina fr. 0-63	STN 73 6126	ŠD 63 Gp	300 mm $E_{def,2} \geq 75 \text{ Mpa}$ ; $E_{def,2} / E_{def,1} \geq 2,5$
Spolu			300 mm

Požadovaná minimálna únosnosť zemnej pláne je  $E_{def,2} \geq 30 \text{ Mpa}$  pri zachovaní pomeru  $E_{def,2} / E_{def,1} \leq 2,5$ .

### Zemné práce

Návrhu smerového a výškového vedenia zodpovedá i rozsah zemných prác. Trasa je vedená prevažne na teréne a v druhej polovici trasy sa dostáva do mierneho zárezu. Pred položením vozovkovej vrstvy štrkodrviny je potrebné zhutnenie zemnej pláne ťažkým valcom na súčiniteľ zhutnenia 95% v súlade s STN 73 6133. Požadovaná únosnosť zemnej pláne po zhutnení zisťovaná statickou zaťažovacou skúškou je  $E_{def,2} \geq 30 \text{ MPa}$  a pomer  $E_{def,2} / E_{def,1} \leq 2,5$ .

### Odvodnenie

Odvodnenie cesty je riešené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom a zahŕňa odvedenie zrážkových vôd z vozovky, cestných svahov a príľahlých pozemkov. Funkčné odvodnenie je významným faktorom ovplyvňujúcim prevádzkyschopnosť a životnosť cesty.

Základný princíp návrhu odvodnenia spôsobom pretečenia zrážkových vôd cez vozovku je popísaný v časti „Šírkové usporiadanie“ a je zrejmý zo vzorových a podrobných priečnych rezov. Realizácia si vyžiada dôsledné dodržiavanie geometrie priečneho rezu s napojením vozovky na príľahlý terén v sklone vozovky tak, aby nedochádzalo k vytváraniu pozdĺžnych odvodňovacích priekop, resp. ak to bude nevyhnuté, tak len v minimálnom rozsahu.

V rámci stavby je navrhnutá priekopa len v km 0,260 - 0,337 vľavo, ktorá bude zaústená v km 0,260 70 do poriečneho žľabu resp. odrážky.

Z dôvodu značných pozdĺžnych sklonov a obmedzenia množstva vody tečúcej po vozovke sú navrhnuté odvodňovacie žľaby (odrážky) v pravidelných intervaloch naprieč vozovkou. Poloha odvodňovacích žľabov vychádza z miestnych podmienok. V zmysle STN 73 6108 je ich požadované umiestnenie v závislosti od pozdĺžneho sklonu cesty nasledovné:

Pozdĺžny sklon	Vzdialenosť zvodníc
[%]	[m]
6	40 - 60
8	35 - 50
10	25 - 35
12	22 - 32
14	18 - 28
16	14 - 25

### **3. POPIS NAPOJENIA NA EXISTUJÚCU CESTNÚ SIEŤ, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE**

Novostavba lesnej cesty, je na začiatku napojená na lesnú cestu Meltava v správe LESY, s.r.o. Banská Belá. Na základe geodetického zamerania nedochádza ku križovaniu žiadnych inžinierskych sietí, ktorých preložku resp. ochranu by bolo nutné riešiť.

### **4. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD A ICH OCHRANA PODĽA HYDROTECHNICKÉHO VÝPOČTU**

Jedná sa o jednoduchý stavebný objekt, ktorý pri dodržaní vyššie popísaných zásad odvodnenia neovplyvní jestvujúci systém povrchových ani podzemných vôd.

### **5. POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁC A ÚDRŽBU**

Ide o nenáročnú stavbu, ktorá si nevyžiada zvláštny postup stavebných prác. V prvej fáze sa zrealizujú zemné práce a pripraví a zhutní sa zemná pláň. Na túto sa následne rozprestrie a zhutní vozovková vrstva zo štrkodrviny hr. 0,3 m. Na záver sa osadí odvodňovacie žľaby.

### **6. CHARAKTERISTIKA POZEMNEJ KOMUNIKÁCIE**

#### **6.1. Z HĽADISKA STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE**

Prístupová cesta je jednoduchá stavba, ktorá z hľadiska zásahu do životného prostredia významnou mierou neovplyvní životné prostredie a pri dodržiavaní postupov výstavby nebude mať naň zhoršujúci vplyv.

#### **6.2. Z HĽADISKA BEZPEČNOSTI PREMÁVKY**

Stavba nebude vybavená zvislým ani vodorovným dopravným značením a ani žiadnymi bezpečnostnými zariadeniami vzhľadom na charakter premávky, ktorá sa na danej ceste bude realizovať.

#### **6.3. Z HĽADISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVIA PRI PRÁCI A PREVÁDZKY STAVEBNÝCH ZARIADENÍ POČAS VÝSTAVBY**

Pri vykonávaní stavebných prác je nutné dodržiavať všetky normy, nariadenia a predpisy platné v stavebníctve, týkajúce sa bezpečnosti práce a ochrany zdravia pri zemných a betonárskych prácach. Stavebné práce a zabudované materiály musia spĺňať technicko-kvalitatívne podmienky, čím bude zaručená bezpečnosť práce.