

Mesto Šaľa

stavba

**Cyklotrasa za zamestnaním do
priemyselného areálu**

Technická správa



Marec 2017

Zodpovedný projektant:

Projektant:

Ing. Andrej Vachaja

Ing. Stanislava Hajdony

Ing. Eva Ricotti

Obsah

1.	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE STAVBY A INVESTORA	3
2.	PODKLADY	3
3.	CHARAKTERISTIKA PROJEKTU	3
4.	ŠIRŠIE DOPRAVNÉ VZŤAHY	3
5.	OBJEKTOVÁ SKLADBA	3
6.	NÁVRHOVÉ PARAMETRE CYKLOTRASY	4
7.	DOPRAVNÉ RIEŠENIE CYKLOTRASY	4
7.1.	ZAČIATOK CYKLOTRASY V MESTE ŠALA	4
7.1.1.	Technické riešenie	4
7.1.2.	Smerové vedenie	5
7.1.3.	Výškové vedenie	5
7.1.4.	Odvodnenie	5
7.2.	KRÍŽOVATKA CIEST I/75 A III/1368	5
7.2.1.	Technické riešenie	5
7.2.2.	Smerové vedenie	5
7.2.3.	Výškové vedenie	5
7.2.4.	Odvodnenie	5
7.3.	INTRAVILÁNOVÁ CYKLOTRASA OD KRÍŽOVATKY PO KONIEC MESTA	6
7.3.1.	Technické riešenie	6
7.3.2.	Smerové vedenie	6
7.3.3.	Výškové vedenie	6
7.3.4.	Odvodnenie	6
7.4.	EXTRAVILÁNOVÁ ČASŤ PO NAVRHOVANÚ OKRUŽNÚ KRÍŽOVATKU	7
7.4.1.	Technické riešenie	7
7.4.2.	Smerové vedenie	7
7.4.3.	Výškové vedenie	7
7.4.4.	Odvodnenie	7
7.5.	KRÍŽOVANIE CYKLOTRASY S NAVRHOVANÝM OBCHVATOM I/75	7
7.6.	CYKLOTRASA SMERUJÚCA DO AREÁLU DUSLO ŠALA	7
7.6.1.	Technické riešenie	7
7.6.2.	Smerové vedenie	8
7.6.3.	Výškové vedenie	8
7.6.4.	Odvodnenie	8
7.6.5.	Posun oplotenia	8
7.6.1.	Prekládka existujúceho stĺpa	8
7.7.	VJAZDY NA POLIA	8
7.8.	LÁVKY CEZ ODVODŇOVACIE KANÁLY	8
7.9.	OSVETLENIE CYKLOTRASY	8
7.10.	MOBILIÁR	9
8.	CYKLOTURISTICKÉ ORIENTAČNÉ ZNAČENIE	9
9.	ODVODNENIE CYKLOTRASY	9
10.	TECHNICKÉ RIEŠENIE	9
10.1.	CYKLOTRASA V ZELENÍ	9
10.2.	VJAZDY NA POLIA	9
10.3.	DLAŽBA PRI OBRUBNÍKU	10
10.4.	PRIPOJENIE NA JESTVUJÚCU VOZOVKU	10
11.	DOPRAVNÉ ZNAČENIE	10
12.	BÚRACIE PRÁCE	10
13.	ZEMNÉ PRÁCE	11
14.	VPLYV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	11
15.	PODMIENKY REALIZÁCIE	11
15.1.	VYTÝČENIE	11
15.2.	HĽAVNÉ ZÁSADY POSTUPU VÝSTAVBY	11

1. Identifikačné údaje stavby a investora

Názov stavby:	Cyklotrasa za zamestnaním do priemyselného areálu
Miesto stavby:	Šaľa
Investor:	Mesto Šaľa, Mestský úrad Šaľa Námestie Sv. Trojice 7, 92715 Šaľa
Objednávateľ:	Mesto Šaľa, Mestský úrad Šaľa Námestie Sv. Trojice 7, 92715 Šaľa
Generálny projektant:	DIC Bratislava s.r.o., Kocel'ova 15, Bratislava
Stupeň:	Dokumentácia pre územné rozhodnutie

2. Podklady

- situácia súčasného stavu,
- výsledky terénnej obhliadky,
- príslušné normy a predpisy,
- katastrálna mapa mesta,
- geodetické podklady, zameranie polohopisu a výškopisu daného územia,
- požiadavky objednávateľa,
- projekt okružnej križovatky na obchvate mesta
- obhliadka územia.

3. Charakteristika projektu

Cyklotrasa za zamestnaním do priemyselného areálu je zárodok systému mestskej cyklo dopravy, na ktorú nadviažu lokálne cyklotrasy k jednotlivým atraktivitám mesta a do blízkeho i vzdialenejšieho okolia.

Predmetom projektu je stavebno-dopravný návrh cyklotrasy, ktorá zabezpečí plynulý a bezpečný presun pracovníkov do priemyselného parku DUSLO, v celkovej dĺžke 3,43 km. Cyklotrasa je doplnená o ďalšie funkcie ako je bezpečné parkovanie bicyklov a vybavenosť pre cyklistov.

4. Širšie dopravné vzťahy

Cyklotrasa je navrhnutá čiastočne v mestskom prostredí v dopravnom priestore existujúcich komunikácií a čiastočne je vedená súbežne s komunikáciou III triedy č. 1368 smerujúcej k priemyselnému parku DUSLO Šaľa.

5. Objektová skladba

- A – Sprievodná správa
- B – Súhrnná správa
- C – Koordinačná situácia

SO 01 Cyklotrasa za zamestnaním, časť: kostol Svätej rodiny km 0,000 po km 0,535

- SO 01.1 Cyklotrasa
- SO 01.2 Verejné osvetlenie
- SO 01.3 Mobilár

SO 02 Cyklotrasa za zamestnaním, časť km 0,535 po km 3,431

- SO 02.1 Cyklotrasa
- SO 02.2 Verejné osvetlenie
- SO 02.3 Lávky cez odvodňovacie kanály km 0, 860 45 a km 2,089 86
- SO 02.4 Križovanie cyklotrasy s navrhovaným obchvatom I/75

- SO 02.5 Mobiliár

SO 03 Cykloturistické orientačné značenie

6. Návrhové parametre cyklotrasy

Cyklotrasa je navrhovaná na základe požiadavky obsluhy cyklistickou dopravou priemyselný areál.

Prieskumom v priemyselnom areáli sme zistili počet cyklistou dochádzajúcich do zamestnania celkom 10 na jednu smenu. Vybudovaním cyklotrasy sa zvýši počet cyklistou dochádzajúcich do priemyselného areálu. Odhadovaný počet cyklistou je 30 na smenu a 20 do administratívy. V rannej špičkovej hodine je predpoklad 15 cyklistov obojsmerne.

Návrhové parametre šírkového usporiadania sú nasledovné:

- | | |
|--------------------------------------|------|
| • Zmiešaný pohyb min šírka | 3,0m |
| • Cyklotrasa pri chodníku pre peších | 5,0m |
| • Samostatná cyklotrasa | 2,5m |

7. Dopravné riešenie cyklotrasy

Cyklotrasa je navrhovaná per pohyb cyklistov a v obmedzenej časti ako spoločný pohyb chodcov a cyklistov.

Cyklotrasa je rozdelená na niekoľko významových úsekov.

- Začiatok cyklotrasy v meste Šaľa, mestská časť Veča po križovatku s cestou III/1368,
- Križovatka ciest I/75 a III/1368,
- Intravilánová cyklotrasa od križovatky po koniec mesta,
- Extravilánová časť po navrhovanú okružnú križovatku,
- Križovanie cyklotrasy s navrhovaným obchvatom I/75,
- Cyklotrasa smerujúca do areálu Duslo Šaľa,
- Vjazdy na polia
- Lávky cez odvodňovacie kanály
- Osvetlenie cyklotrasy
- Mobiliár

7.1. Začiatok cyklotrasy v meste Šaľa

Cyklotrasa začína pri kostole Svätej rodiny (Veča starý) km 0,000 po km 0,200.

7.1.1. Technické riešenie

Cyklotrasa v tomto úseku začína od mesta nepriamym ľavým odbočením cez cestu I/75. Nepriame ľavé odbočenie je primknuté k priechodu pre chodcov. Priechody sú navrhnuté bezbariérové s úpravou pre nevidiacich a slabozrakých v šírke 2m pre cyklistou a 3m pre chodcov. Pri kostole je navrhnutá úprava na priame napojenie cyklotrasy smerom do mesta na komunikáciu. Napojenie je navrhované zapusteným obrubníkom a s vyznačením dopravnou značkou „Daj

prednosť v jazde“, ďalej pokračuje cyklista ako riadny účastník cestnej premávky. Vo výhlade a po dobudovaní obchvatu bude cyklotrasa pokračovať ďalej smer centrum a železničná stanica.

Cyklotrasa pokračuje rozšírením existujúceho chodníka na šírku 3,0m po spevnené plochu cez ktorú sú existujúce vjazdy k prevádzkam ako spoločný pohyb chodcov a cyklistov. Nie je možné navrhnuť samostatnú cyklotrasu a chodník nakoľko nie je možné sa rozšíriť do cesty I/75. V tomto mieste je navrhnutý cyklopriechod cez spevnenú plochu vodorovným dopravným značením.

Následne je cyklotrasa je navrhovaná cez zelený ostrovček ako samostatná cyklotrasa bez prístupu peších.

7.1.2. Smerové vedenie

Smerové vedenie je prispôsobené daným limitným podmienkam existujúcej zástavby a bezpečnostných opatrení.

7.1.3. Výškové vedenie

Výškové vedenie cyklotrasy je v existujúcej nivelete chodníka a v zeleni je navrhovaná tak aby minimalizovala zásah do zelene a výkopové práce.

7.1.4. Odvodnenie

Odvodnenie cyklotrasy je priečnym sklonom na komunikáciu alebo do zelene, nie sú navrhované žiadne prvky pre odvodnenie.

7.2. Križovatka ciest I/75 a III/1368

Cyklotrasa sa nachádza v križovatke ciest I/75 a III/1368 od km 0,200 po km 0,263.

7.2.1. Technické riešenie

V križovatke ciest I/75 a III/1368 nie je existujúci priechod pre chodcov a cyklistov. Navrhnutím cyklotrasy a krížením cesty III/1368 je nutné vytvoriť priechod pre cyklistu spojený s priechodom pre chodcov.

Následne je navrhnutý združený priechod cez miestnu slepú komunikáciu na existujúci chodník. Existujúci chodník sa pri budovaní cyklotrasy rozšíri na šírku 3m. V mieste križovania cyklotrasy a slepej komunikácie je vytvorené miesto pre nepriame ľavé odbočenie pre cyklistov ktorý idú zo slepej cesty. Na slepú cestu je možné sa dostať bezpečne cyklistom, ktorý idú po ceste I/75.

7.2.2. Smerové vedenie

Smerové vedenie je prispôsobené daným limitným podmienkam existujúcej zástavby a bezpečnostným opatreniam.

7.2.3. Výškové vedenie

Výškové vedenie cyklotrasy je v existujúcej nivelete chodníka a v zeleni je navrhovaná tak aby minimalizovala zásah do zelene a výkopové práce.

7.2.4. Odvodnenie

Odvodnenie cyklotrasy je priečnym sklonom na komunikáciu a do zelene, nie sú navrhované žiadne prvky pre odvodnenie.

7.3. Intravilánová cyklotrasa od križovatky po koniec mesta

Cyklotrasa pokračuje v blízkosti ČSPHM od km 0,263 po km 0,535 ako združený pohyb chodcov a cyklistov.

7.3.1. Technické riešenie

Cyklotrasa od križovatky ciest I/75 a III/1368 je navrhovaná na mieste pôvodného chodníka pre peších v súbehu cesty III/1368 smer Duslo Šaľa. Vzhľadom na stiesnené šírkové pomery nie je možné cyklotrasu riešiť na samostatnom telese a nie je ani možné chodník pre peších preložiť na druhú stranu komunikácie pred ČSPHM, nakoľko je tu odbočovací pruh do ČSPHM. V tejto časti je potrebné zrušiť jestvujúci chodník a preložiť verejné osvetlenie.

Návrhom cyklotrasy príde k jeho rozšíreniu na 3m s posunom verejného osvetlenia. Cyklochodník je po koniec obce navrhovaný ako spoločný pohyb chodcov a cyklistov nakoľko sú tu limitné faktory existujúcich areálov a cesty. Spevnená plocha je navrhovaná k oploteniam areálov aby bolo možné v budúcnosti rozšíriť cestu III/1368. Križovanie spoločného pohybu chodcov a cyklistov s vjazdami do areálov je navrhované z bezbariérovou úpravou, znížením obrubníka a výstražným pásom pre nevidiacich a slabozrakých. Na konci intravilánu je existujúci priechod pre chodcov, ktorý ponechávame v pôvodnej polohe aj s označením.

7.3.2. Smerové vedenie

Smerové vedenie je prispôbené daným limitným podmienkam existujúcej zástavby a bezpečnostným opatreniam. V km 0,495 je zúženie cyklotrasy vzhľadom na existujúcu rozvodnú skriňu.

7.3.3. Výškové vedenie

Výškové vedenie cyklotrasy je v existujúcej nivelete chodníka a v zeleni je navrhovaná tak aby minimalizovala zásah do zelene a výkopové práce.

7.3.4. Odvodnenie

Odvodnenie cyklotrasy a priľahlej časti vozovky je priečnym sklonom do navrhovaného odvodňovacieho žľabu. Žľab je navrhnutý z betónových prefabrikovaných tvárnic uložených do betónu. Okraj vozovky sa za pílí a k tomu sa osadí prídlažba a následne odvodňovací žľab. Žľab je pozdĺžnym sklonom odvedený do uličných vpustov a následne do kanalizácie. Žľab začína v km 0,263 02 a končí v km 0,377 10.

Uličné vpuste sú navrhnuté s liatinovou mrežou a košom na nečistoty. Pripojenie je navrhované prípojkou DN 150 do kanalizácie. Spôsob pripojenia prípojok bude špecifikovaná podľa stanoviska správcu kanalizácie.

Objem pre odvodnenie vody zo spevnených plôch je nasledovný:

Plocha navrhnutá na odvodnenie	600 m ² ,
Predpokladané zrážky	150 l/(s x ha)
	0,015 l/(s x m ²)

$$Q_s = 600 \text{ m}^2 \times 0,015 \text{ l/(s x m}^2\text{)} = 9 \text{ l/s}$$

Tento prietok bude potrebné odvieť do kanalizácie.

Pri predpokadanom 15 minútovom daždi je objem odvedených vôd nasledovný:

$$Q_{15} = Q_s \times 15 \text{ min} = 9 \text{ l/s} \times 15 \times 60 \text{ s} = 8100 \text{ l} = 8,1 \text{ m}^3$$

7.4. Extravilánová časť po navrhovanú okružnú križovatku

Cyklotrasa začína na konci zastavaného územia v km 0,535 po km 1,545 na hrane budúceho obchvatu obce Šaľa.

7.4.1. Technické riešenie

Cyklotrasa v extraviláne je navrhovaná na samostatnom telese šírky 2,5m v súbehu s cestou III/1368. Cyklotrasa je navrhovaná za odvodňovacou priekopu aby bola zabezpečený odvod vody z komunikácie a cyklotrasy.

7.4.2. Smerové vedenie

Smerové vedenie cyklotrasy je navrhované tak aby boli dodržané návrhové parametre a tiež morfológia terénu. Návrhom cyklotrasy nepríde k výrubu stromov ani k nutnej prekládke iných zariadení a sietí.

7.4.3. Výškové vedenie

Výškové vedenie kopíruje rovinný terén a je prispôbené morfológii terénu tak aby neboli zvýšené náklady na zemné práce.

7.4.4. Odvodnenie

Odvodnenie cyklotrasy je priečnym sklonom do zelene.

7.5. Križovanie cyklotrasy s navrhovaným obchvatom I/75

Križovanie cyklotrasy s navrhovaným obchvatom je rozdelené na dve etapy.

- I. Etapa. Smerovanie cyklotrasy keď nie je vybudovaná okružná križovatka, v plnej miere akceptuje budúcu polohu okružnej križovatky. Poloha cyklotrasy je navrhovaná za odvodňovaciu priekopu navrhovanej okružnej križovatky.
- II. Etapa – križovanie cyklotrasy a už vybudovaného obchvatu I/75. Križovanie je navrhnuté ako úrovňové a nachádza sa v tesnej blízkosti okružnej križovatky. Poloha priechodu pre cyklistov je za ostrovčekov vo vzdialenosti 30m od hrany jazdného pásu na okružnej križovatke. Smerové a výškové vedenie je prispôbené okružnej križovatke.

7.6. Cyklotrasa smerujúca do areálu Duslo Šaľa

Cyklotrasa začína v km 1,558 po koniec km 3,341 vedená v zeleni.

7.6.1. Technické riešenie

Cyklotrasa v extraviláne je navrhovaná na samostatnom telese šírky 2,5m v súbehu s cestou III/1368. Cyklotrasa je navrhovaná za odvodňovacou priekopu aby bola zabezpečený odvod vody z komunikácie a cyklotrasy.

7.6.2. Smerové vedenie

Smerové vedenie cyklotrasy je navrhované tak aby boli dodržané návrhové parametre a tiež morfológia terénu. Návrhom cyklotrasy nepríde k výrubu stromov ani k nutnej prekládke iných zariadení a sietí. Smerovým vedením bude nutné posunúť oplotenie areálu od km 2,893 00 do km 3,040m v dĺžke 147m.

7.6.3. Výškové vedenie

Výškové vedenie kopíruje rovinný terén a je prispôbené morfológii terénu tak aby neboli zvýšené náklady na zemné práce.

7.6.4. Odvodnenie

Odvodnenie cyklotrasy je priečnym sklonom do zelene.

7.6.5. Posun oplotenia

Návrhom cyklotrasy je nutné posunúť betónové oplotenie kvôli smerovaniu cyklotrasy. Smerovým vedením bude nutné posunúť oplotenie areálu od km 2,893 00 do km 3,040m v dĺžke 147m. Plot je nutné posunúť 0,25m od budúcej cyklotrasy, smerovo je posun plotu o 1,7m.

7.6.1. Prekládka existujúceho stĺpa

Návrhom cyklotrasy je nutné posunúť existujúci drevený stĺp v km 2,892 85 o 1,5m mimo cyklotrasu. Drevený stĺp je nutné presunúť do polohy mimo cyklotrasy a podľa požiadaviek správcu vedenia.

7.7. **Vjazdy na polia**

Vjazdy na polia križujú cyklotrasu v km 0,693, km 1,084, km 1,877 a km 2,413. Vjazdy sú existujúce pre poľnohospodársku techniku. V danom mieste križovania je navrhnutá únosnejšia konštrukcia cyklotrasy.

7.8. **Lávky cez odvodňovacie kanály**

Cyklotrasa križuje dva odvodňovacie kanály v km 0,854 a km 2,084. Lávky sú založené na betónovom základe do nezámrznej hĺbky. Konštrukcia lávok je oceľová s drevenou mostovkou a rozponom 9m. Mostovka je navrhnutá z impregnovaného dreva. Šírka cyklotrasy na lávkach je nemenná 2,5m. Každá lávka je opatrená zábradlím.

V miestach lávok sú navrhnuté úpravy na odvodňovacích kanáloch. Brehy sú so sklonom 1:1,5 a na brehoch je úprava z betónovej dlažby. Vzďialenosť lávok od komunikácie je navrhnutá tak aby mohol byť čistený objekt na komunikácii.

Únosnosť lávky nie je navrhovaná na prejazd vozidiel.

7.9. **Osvetlenie cyklotrasy**

Cyklotrasa je osvetlená v meste existujúcim verejným osvetlením. V extraviláne je navrhnuté osvetlenie cyklotrasy zvýrazňujúcimi led pásmi pri obrubníku. Napojenie, typ, požadované napojenie bude špecifikované podľa vybraného typu v davšom stupni projektovej dokumentácie.

Križovanie cyklotrasy a okružnej križovatky bude realizované na svietením priechodu pre cyklistov a zvýraznením zvislým dopravným značením. Pre zvýšenie

bezpečnosti pri priechode pre cyklistov a obchvatu je v cyklotrase navrhnutá svetelná brzda z led pásu.

7.10. Mobiliár

Mobiliár je navrhovaný pre cyklistov.

V priestore zeleň km 0,280 bude umiestnený servisný modul, s možnosťou dofúkania pneumatík pre cyklistov.

V areáli Duslo Šaľa sú navrhnuté parkovacie miesta pre bicykle. Parkovacie miesta sú navrhnuté v uzamykateľných boxoch, ktorých výhodou je že umožňujú doparkovanie bicykla vrátane príslušenstva (prilba, vesta, tašky, atď.).

Počet mieste je 300.

8. Cykloturistické orientačné značenie

Cyklotrasa bude vybavená orientačným značením v zmysle STN 01 8028 Cykloturistické značenie. Návrh orientačného cyklistického značenia s podrobným popisom cieľov bude spracované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

9. Odvodnenie cyklotrasy

Úseky cyklotrás so stavebnými úpravami budú odvodnené do zelene a následne vsakom do terénu-

Na odvodnenie úsekov bez stavebných úprav umiestnených na vozovkách sa využije existujúce odvodnenie vozoviek.

10. Technické riešenie

10.1. Cyklotrasa v zelene

Cyklotrasa je navrhovaná z asfaltobetónu typ A. Únosnosť cyklotrasy je bežnú prevádzku.

- Asfaltový betón jemný, AC8;CA50/70;il STN EN 13108-1 50mm
- Cementom stmelená zmes CBGM C5/6, STN EN 14 227-1 150mm
- Štrkodrva ŠD 16 – 64, STN 736126 100 mm
- Spolu 300 mm

Chodník je obrúbený cestným obrubníkom s prevýšením +0,10m zo strany vozovky a záhonovým obrubníkom zo strany zelene s prevýšením +0,05m.

Pri znížení chodníka k spevnenej ploche < 50mm je navrhnutá bezbariérová úprava a úprava pre nevidiacich a slabozrakých

10.2. Vjazdy na polia

Vjazdy na polia sú navrhované z asfaltobetónu typ C.

- | | |
|--------------------------------------------------------|----------------------|
| Konštrukcia spevnenej plochy je nasledovná | typ C: |
| • asfaltový koberec mastixtový SMA 11-I STN EN 13108-5 | 40mm |
| • asfaltový spojovací postrek, PS, A, STN 736129 | 0,5kg/m ² |
| • asfaltový betón, STN EN 13108-1 | 80 mm |
| • asfaltový spojovací postrek, PS, A, STN 736129 | 0,5kg/m ² |
| • asfaltový betón, ACp 22-I, STN EN 13108-1 | 80 mm |
| • infiltračný postrek, PI; A, STN 736129 | 0,8kg/m ² |
| • stabilizácia cementom, SC I, STN 73 6124 | 100 mm |

- štrkodrvina, ŠD, STN 73 6126 200 mm
 - spolu 500 mm
- Chodník je obrúbený cestným obrubníkom bez prevýšenia .

10.3. Dlažba pri obrubníku

Dlažba je navrhnutá kvôli technologickému postupu pri inštalácii LED pásu. Konštrukcia je nasledovná typ B:

- zámková dlažba šedá STN 736431-173 6423, 60 mm
- Cementom stmelená zmes CBGM C5/6, STN EN 14 227-1 150mm
- Štrkodrva ŠD 16 – 64, STN 736126 100 mm
- Spolu 300 mm

Chodník je obrúbený záhonovým obrubníkom bez výškového prevýšenia.

10.4. Pripojenie na jestvujúcu vozovku.

Pripojenie novej konštrukcie vozovky po vybudovaní obrubníka bude k jestvujúcej konštrukcii vozovky riešené zarezaním jestvujúcej asfaltobetónovej vozovky a zapusteným cestným obrubníkom umiestneným naprieč vozovkou. Dotyk navrhovanej konštrukcie a jestvujúcej vozovky je riešený odfrézovaním vrchnej vrstvy hrúbky 50 mm v šírke 0,5 m a nasledovným prekrytím AB I, modif. Apolobitom 50 mm. Ostávajúca plocha pri odklonení od komunikácie sa doasfaltuje liatym asfaltom.

11. Dopravné značenie

Trvalé zvislé a vodorovné dopravné značenie bude vypracované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a prekonzultované a následne schválené Okresným dopravným inžinierom.

V prípadoch stavebných úprav na komunikáciách bude v potrebných prípadoch navrhnuté dočasné dopravné značenie na zabezpečenie priestoru stavby a reguláciu dopravy s obmedzením.

12. Búracie práce

V rámci búracích prác budú realizované práce v zmysle príslušnej prílohy a nasledovné činnosti:

- Odfrézovanie asfaltového povrchu 17 09 04
 - Výkop zeminy 17 05 06
 - Odstránenie pôvodného povrchu na chodníku 17 09 04
- podľa zatriedenia „Katalógu odpadov“.

Vybúrané materiály budú odvezené na príslušnú certifikovanú skládku, ktorá bude určená investorom.

Odstránený humus bude dočasne umiestnený na skládku určenú investorom, pričom sa predpokladá jeho opätovné použitie v rámci zahumusovania a dokončovacích prác.

Odstránený výkop bude dočasne umiestnený na skládku určenú investorom, pričom sa predpokladá jeho opätovné použitie počas výstavby navrhovaných trás.

13. Zemné práce

- Zemné práce zahŕňujú:
- odvoz skládkového materiálu na dohodnutú skládku
- úprava pláne pod vozovkou so zhutnením 100-102% PS resp. na relatívnu hutnosť 0,85 podľa druhu a objemovej hmotnosti zeminy podľa STN 721006
- úprava pláne pod chodníkom so zhutnením 98 % PS, resp. na relatívnu hutnosť 0,8 podľa druhu zeminy

14. Vplyv na životné prostredie

Vzhľadom na druh a rozsah prác je vplyv stavby na životné prostredie minimálny.

Počas výstavby môže prísť k lokálnemu a časovo obmedzenému zhoršeniu podmienok, ktoré však môže byť časovo limitované stavebným povolením.

Na stavbe budú vytvorené podmienky pre očistenie stavebných mechanizmov a vozidiel pred výjazdom na verejné komunikácie.

15. Podmienky realizácie

15.1. Vytýčenie

Vytýčenie objektov spevnených plôch bude vypracované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

15.2. Hlavné zásady postupu výstavby

V rámci stavebného dvora budú vytvorené podmienky pre očistenie všetkých vozidiel od nečistôt pred vjazdom na verejnú komunikačnú sieť.

Pred začatím prác na objekte je nutné vytýčiť všetky inžinierske siete ich správcami a v prípade ich preložiek je spôsob a miesto preloženia a zabezpečenie ich ochrany konzultovať s príslušnými správcami sietí.

Zodpovedný projektant:

Projektant:

Ing. Andrej Vachaja

Ing. Stanislava Hajdony

Ing. Eva Ricotti

Prílohy

Vzor bezbariérovej úpravy s dlažbou pre nevidiacich M 1: 100

