

SPRIEVODNÁ A TECHNICKÁ SPRÁVA

1 Identifikačné a základné údaje charakterizujúce stavbu:

Názov stavby:	Lesná cesta BOROVÔ – oprava vozovky
Miesto stavby:	dolina Borovského potoka
Katastrálne územie:	Medzibrod
Charakter stavby:	oprava
Typ stavby:	inžinierska – 2111 cestná komunikácia
Trieda a kategória cesty:	1L 4,5/30
Dĺžka opravovaných úsekov:	360 m
Povrch cesty:	asfaltový kryt
Vlastník pozemkov:	podľa čl. 10
Vlastník stavby:	Lesy Slovenskej republiky, š.p.
Kultúra dotknutých pozemkov:	existujúca lesná cesta

2 Identifikačné údaje stavebníka a projektanta stavby:

Názov stavebníka:	LESY SR, š.p. Odštepny závod Poľana
Sídlo stavebníka:	962 04 Kriváň 334
Názov projektanta:	VIA OPTIMA, spol. s r.o.
Sídlo projektanta:	960 01 Zvolen, ul. Jedľová 1364/1

3 Umiestnenie stavby a popis územia:

Stavba sa nachádza v západnej časti Horehronského podolia, v podcelku Lopejská kotlina v jej západnej časti, severe od obce Medzibrod, v doline Borovského potoka. Umiestnenie cesty je znázornené v prílohe 2 „Prehľadná situácia“. Trasa cesty začína v nadmorskej výške 421 m n.m. a končí v nadmorskej výške 697 m n.m. Územie je charakteru pahorkatinatého, vegetáciu tvoria zmiešané lesné porasty s prevažným zastúpením drevín buk a smrek.

V zmysle vyhlášky MP SR č. 453/2006 Z.z. sa lesná cesta nachádza v geografickej alokácii 37A – Lopejská kotlina, zaradenej do kategórie B – lesy so stredným stupňom ohrozenia požiarom.

4 Východiskový stav a zdôvodnenie stavby:

Podkladom pre spracovanie návrhu bola prehliadka lesnej cesty v teréne so zameraním na posúdenie miery poškodenia vozovky.

Pri obhliadke sa konštatovalo, že na lesnej ceste s asfaltovým krytom vozovky sa nachádzajú súvislé priečne deformácie, pozdĺžne a sieťové trhliny. Sieťové trhliny miestami prechádzajú do mozaikových trhlín až sieťového rozpadu, následkom čoho sa na kryte vozovky vytvárajú výtlky zasahujúce do podkladovej vrstvy. Uvedené poškodenie a spôsob jeho šírenia indikuje poruchy podkladových vrstiev vozovky.

Pozdĺžne odvodňovacie priekopy sú zanesené. Odvodnenie cesty neplní svoju funkciu, na ceste sa nachádzajú úseky so zníženou únosnosťou spôsobenou práve nefunkčným odvodnením.

Rozsah poškodenia cesty znižuje jej prevádzkovú spôsobilosť a je nevyhnutné vykonať na nej súvislú opravu krytu vozovky. Stavebník zadal na navrhnutie opravy úsek cesty v dĺžke **360 m**

so začiatkom pred lesným skladosom pod lokalitou Za lopatu smerom dolu dolinou. Začiatok úseku navrhovaného na opravu a hektometre (staničenia po 100 m) na trase sú farbou vyznačené na vozovke a na príľahlých stromoch.

5 Členenie stavby:

Vzhľadom na jednoduchosť stavby nie je potrebné ju členiť na jednotlivé stavebné objekty. Dokumentácia opravy vozovky je spracovaná ako jednotný celok na úrovni pre ohlásenie a ponuku. Pri oprave vozovky sa nezmenia technické parametre smerového a výškového vedenia existujúcej cesty a jej priestorového usporiadania. V podstate pôjde o vybudovanie novej hydraulicky stmelenej hornej podkladovej vrstvy vozovky a pokládku nového asfaltového krytu.

6 Vecné a časové väzby stavby:

Oprava sa bude realizovať nezávisle od akejkoľvek inej výstavby, obmedzí prevádzku na príľahlých pozemkoch a prístup do ďalšej časti doliny. Počas opravy bude cesta dočasne neprejazdná. Z časového hľadiska stavba nebude viazaná na inú výstavbu.

7 Návrh opravy vozovky:

Pred samotnou opravou je potrebné po oboch stranách zrezať krajnice a povrch vozovky očistiť od uvoľnených zŕn kameniva, prichytenej hliny, prachu a iných nečistôt prúdom vody s následným zametáním. Jestvujúci asfaltový kryt vozovky s časťou podkladovej vrstvy sa navrhuje upraviť technológiou opätovného spracovania (recykláciou) R-materiálu na mieste za studena podľa TP 046/2017 MDV.

7.1 Reprofilizácia existujúcej vozovky (príprava R-materiálu):

Rozrušenie existujúcej vozovky je potrebné vykonávať do hĺbky podľa vzorového priečného rezu (100 – 200 mm, priemerne 150 mm) recyklérom alebo recyklačnou frézou, ktorá spĺňa nasledovné parametre:

- je schopná nabráť a rozdrviť veľké balvany ($\varnothing < 250$ mm) s možnosťou nastavenia veľkosti výstupnej frakcie kameniva (0 – 60 mm);
- je schopná odbiť – zarovnať aj väčšie kompaktné balvany vyčnievajúce z pláne a zasahujúce do frézovanej vrstvy vozovky bez potreby ich vyberania, čím sa zamedzí rozrušovaniu uľahnutého a zhutneného podložia alebo podkladovej vrstvy vozovky;
- je schopná zapracovať do pripraveného kameniva ďalší materiál (kamenivo, hydraulické spojivo a.p.);
- dosiahne frakčnú a obsahovú homogenizáciu vytvoreného kameniva alebo zmesi vhodných do konštrukčných vrstiev vozovky (rovnaké zastúpenie frakcií kameniva v celom upravovanom priereze, t.j. väčšie kamene nezostávajú naspodku a jemnejšia frakcia vo vrchnej časti).

7.2 Opätovné spracovanie R-materiálu na mieste za studena:

Opätovné spracovanie (recyklácia) R-materiálu na mieste za studena sa vykoná podľa TP 046/2017 MDV (ďalej len TP) nasledovne:

- overí sa vhodnosť R-materiálu pre použitie do zmesi NRM, v prípade že R-materiál nezodpovedá medzným čiarom podľa tab. 2 TP, doplní sa do zmesi kamenivo potrebnej frakcie alebo frakcií;
- aplikačná dávka spojiva sa stanoví skúškou typu podľa čl. 5 TP;
- overenie oboru zrnitosti, a stanovenie aplikačnej dávky spojiva sa vykoná z R-materiálu rozfrézovaných čiastkových úsekov ešte pred začatím recyklácie na celej trase;
- na povrch recyklovanej vrstvy sa rozprestrie dopĺňané prídavné kamenivo a spojivo v požadovanej aplikačnej dávke s presnosťou ± 10 %;

- zmes sa vyrobí podľa čl. 6.3 TP recyklérom alebo recyklačnou frérou za podmienok uvedených v čl. 6.2 TP;
- pripravená recyklovaná vrstva sa urovná do sklonu a zhutní podľa čl. 6.4 TP.

7.3 Ošetrovanie hotovej vrstvy NRM:

Zhutnenú vrstvu je potrebné počas zrenia chrániť pred vyparovaním vody po dobu 3 – 5 dní kropením podľa resp. inak podľa čl. 6.5 TP. Ďalšie vrstvy asfaltového krytu vozovky podľa vzorového priečného rezu č. 1 sa uložia až po tejto dobe.

Návrh a konštrukcia opravy vozovky sú zobrazené v prílohe 3 – “Vzorový priečny rez“. Priebeh šírky vozovky v opravovanom úseku cesty a výpočet výmer úpravy vozovky sú uvedené v tabuľke 1, prílohy 4 – “Výkaz výmer“.

Krajnice sa navrhujú zriadiť z kameniva šírky 0,50 m, hr. 200 mm so zhutnením po obidvoch stranách.

8 Odvodnenie cesty:

Odvodnenie cesty v opravovanom úseku rieši existujúca priekopa, ktorá je zanesená. Navrhuje sa preto vyčistiť ju v množstve 0,30 - 0,50 m³/bm. Čistenie odvodňovacej priekopy nie je zahrnuté vo výkaze výmer a rozpočte, nakoľko stavebník tieto práce vykoná vlastnými kapacitami.

9 Výhybňa:

V opravovanom úseku cesty sa navrhuje opraviť aj vozovka na ľavostrannej výhybni v úseku rkm 0,336 – 0,351 šírky 2,25 m s nábehmi 2 x 9,0 m s plochou 54,0 m². Konštrukčné vrstvy vozovky na výhybni sú započítané v tabuľke 1, prílohy 4 – “Výkaz výmer“.

10 Prehľad vlastníkov a užívateľov pozemkov:

Oprava cesty sa bude uskutočňovať v k.ú. Medzibrod na nasledovných parcelách:

Register:	Číslo parcely:	č. LV:	vlastník/správca:
KN-E	678/10, 678/12, 678/14, 678/15, 679/1, 679/2	1097	Obec Medzibrod
KN-E	685/14	668	621 vlastníkov

Prístup na stavenisko je z cesty III/2429 a po miestnej komunikácii z obce Medzibrod, na ktorú sa predmetná lesná cesta napája. Skládky materiálov sa nepredpokladajú. Opravou cesty nebudú nijako dotknuté cudzie pozemky.

11 Prevádzkovanie stavby a jej vplyvy:

Účel stavby, režim jej prevádzkovania a vplyv na okolité prostredie nebudú realizáciou navrhutej opravy nijako zmenené. Oprava cesty bude realizovaná po existujúcej ceste v území s druhým stupňom ochrany prírody v zmysle zákona 543/2002 Z.z. V zmysle vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z. a „Katalógu odpadov“ pri realizácii stavby odpad nevznikne.

Opravu cesty možno charakterizovať ako šetrnú k okolitému prostrediu. Prevádzkovaním cesty nedôjde k negatívnym vplyvom na okolie.

12 Rôzne:

Projekt bol spracovaný na stav vozovky ktorý bol v júli 2022 ako aj podľa požiadaviek stavebníka.

Zvolen, júl 2022