

1 OBSAH

1	OBSAH	1
2	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE O STAVBE.....	3
3	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STAVBE	3
3.1	ŠIRŠIE VZŤAHY	4
3.2	ZÁKLADNÝ VARIANT TRASOVANIA	4
3.3	POPIS FUNKCIE A ÚČELU STAVBY	5
4	ČLENENIE STAVBY NA STAVEBNÉ OBJEKTY	6
5	SÚPIS POZEMKOV – DOTKNUTÝCH VÝSTAVBOU STAVEBNÝCH OBJEKTOV	7
6	VECNÉ A ČASOVÉ VAZBY	7
7	PREDPOKLADANÉ NÁKLADY STAVBY	7
8	CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA.....	8
9	VHODNOSŤ POZEMKU	8
10	ZÁVÄZNÉ PODKLADY PRE PROJEKČNÉ PRÁCE	8
11	SÚČASNÝ STAV	9
12	OCHRANNÉ PÁSMA	9
13	INŽINIERSKO-GEOLOGICKÝ PRIESKUM	9
14	KONCEPCIA RIEŠENIA JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÝCH OBJEKTOV	9
14.1	VŠEOBECNE	9
14.1.1	ZEMNÉ PRÁCE.....	11
14.1.2	POZDÍŽNY SKLON	11
14.1.3	PRIEČNY SKLON	12
14.1.4	SMEROVÉ OBLÚKY.....	12
14.1.5	NÁVRHOVÁ RÝCHLOSŤ	12
14.1.6	ODVODNENIE CYKLOTRASY	12
14.1.7	KONŠTRUKCIA VOZOVKY	12
14.1.8	DOPRAVNÉ ZNAČENIE TRVALÉ	13
14.1.9	DOPRAVNÉ ZNAČENIE DOČASNÉ.....	13
14.1.10	INŽINIERSKÉ SIETE	13
14.2	SO 01.1 - CYKLOTRASA.....	13
14.3	SO 01.2 – CYKLOTRASA	13
14.4	SO 01.3 – CYKLOTRASA	14
14.5	SO 01.4 – CYKLOTRASA	14
14.6	SO 01.5 – CYKLOTRASA	15
14.7	SO 01.6 – CYKLOTRASA	15
14.8	SO 01.7 – CYKLOTRASA	15
14.9	SO 01.8 – CYKLOTRASA	16

14.10	SO 01.9 – CYKLOTRASA	16
14.11	SO 01.10 – CYKLOTRASA	16
14.12	SO 01.11 – CYKLOTRASA	17
14.13	SO 01.12 – CYKLOTRASA	17
14.14	SO 01.13 – CYKLOTRASA	17
14.15	SO 01.14 – CYKLOTRASA	18
14.16	SO 01.15 – CYKLOTRASA	18
14.17	SO 01.16 – CYKLOTRASA	19
14.18	SO 01.17 – CYKLOTRASA	19
14.19	SO 01.18 – CYKLOTRASA	19
14.20	SO 01.19 – CYKLOTRASA	20
14.21	SO 01.20 – CYKLOTRASA	20
14.22	SO 01.21 – CYKLOTRASA	20
14.23	SO 01.22 – CYKLOTRASA	21
14.25	SO 02.6, 02.8, 02.10, 02.13, 02.16, 02.18, 02.20 - DROBNÁ ARCHITEKTÚRA.....	21
14.26	SO 03.21 CYKLISTICKÉ ODPOČÍVADLO	22
14.13.1	UMIESTNENIE ODPOČÍVADLA.....	22
15	PRÍPRAVA ÚZEMIA.....	22
16	POŽIADAVKY Z HĽADISKA CIVILNEJ OCHRANY	22
17	POŽIADAVKY Z HĽADISKA IBP	23
18	VYHODNOTENIE NEODSTRÁNITEĽNÝCH NEBEZPEČENSTIEV	23
19	STAROSTLIVOSŤ O BEZPEČNOSŤ PRÁCE	25
20	STAROSTLIVOSŤ O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	27
21	ODPADOVÉ HOSPODÁRSTVO	28
22	ZDÔVODNENIE STAVBY A JEJ UMIESTNENIE	29
23	PODMIEŇUJÚCE PREDPOKLADY.....	30
23.1	OBMEDZENIE CESTNEJ PREMÁVKY	30
23.2	PRELOŽKY INŽINIERSKÝCH SIETÍ.....	30
23.3	ĎALŠIE OPATRENIA NA UVOĽNENIE STAVENISKA	30
23.4	KOORDINÁCIA SO ZÁMERMÍ INÝCH STAVEBNÍKOV NA PREDMETNOM ÚZEMÍ	30
24	HLAVNÉ ZÁSADY NÁVRHU ORGANIZÁCIE VÝSTAVBY	31
25	PRÍLOHY.....	31

2 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE O STAVBE

Názov stavby:	"Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK" - časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park"
Parcela/y:	viď text nižšie
Kraj:	Trenčiansky
Okres:	Ilava, Trenčín
Obec:	Trenčín, Trenčianske Teplice, Nemšová
Katastrálne územie:	Trenčianske Biskupice, Trenčín, Kubra, Opatová, Dobrá, Trenčianska Teplá, Nemšová,
Stupeň dokumentácie:	Dokumentácia pre územné rozhodnutie
Charakteristika stavby:	novostavba
Investor (stavebník):	Trenčiansky samosprávny kraj K dolnej stanici 7282/20A 911 01 Trenčín, Slovenská Republika
Generálny projektant:	emPulse, s.r.o. Revolučná 10 010 01 ŽILINA
Hlavný inžinier projektu (HIP):	Ing. Miloš Martinka, Ing. Michal Štoder
Zodpovedný projektant:	Ing. Pavol Matys (autorizačné osvedčenie 1598*A2)
Vypracoval:	Ing. Michal Löffler
Číslo zákazky:	538/DUR/R00

3 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STAVBE

Dokumentácia je spracovaná podľa zákona č. 50/1976 Z (stavebný zákon) a následných noviel a vykonávacích predpisov. Dokumentácia je spracovaná v rozsahu pre územné rozhodnutie.

Navrhovaná cyklotrasa je súčasťou projektu „Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK“, ktorého hlavným cieľom je vytvoriť kostru cyklodopravy na Považí v rámci TSK, na ktorú sa budú pripájať ďalšie cyklotrasy aj cezhraničného charakteru. Spájať bude významné body v rámci kraja, ako sú priemyselné parky, centrá sídiel a dopravné uzly.

Cieľom projektu „Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK“ po dobudovaní je spojiť Hornú Stredú v okrese Nové Mesto nad Váhom až po Plevník – Drieňové v Považskobystrickom okrese. Celková dĺžka trasy bude cca 100km.

Predmetná dokumentácia rieši časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park.

Cyklistická doprava je jedným zo spôsobov ako ponúknuť obyvateľom jednotlivých obcí v blízkosti navrhovanej cyklotrasy alternatívu voči individuálnej automobilovej doprave pri preprave za prácou alebo za oddychom. Zároveň je to aj forma zdravého životného štýlu nakoľko cestovanie bicyklom je lacnejšie a zdravšie. Na základe meraní je bicykel vo všeobecnosti najrýchlejší dopravný prostriedok na krátke vzdialenosti a má oveľa menšie priestorové nároky v porovnaní s inými druhmi dopravy a zároveň pomáha riešiť problém s parkovaním. Bicykel ako dopravný prostriedok je finančne dostupný širokým vrstvám spoločnosti.

Pre pripravované investičné zámery v podobe výstavby cyklotrasy je vypracovaná projektová dokumentácia vážskej cyklomagistrály ako aj jej vybavenosti (lavičky, smetné koše, informačné tabule a prístrešky).

3.1 ŠIRŠIE VZŤAHY

Tento zámer je v plnej súčinnosti s víziou uvedenou v Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike na zrovnoprávnenie cyklistickej dopravy s ostatnými druhmi dopravy tak, aby sa stala plnohodnotnou súčasťou dopravných systémov mestskej a regionálnej dopravy. Takisto je potrebné zlepšiť všeobecné povedomie obyvateľstva o výhodách cyklo dopravy a cykloturistiky ako ekologicky, ekonomicky a zdravotne výhodnejšej forme dopravy do školy, zamestnania a za rekreáciou.

V Strategickom dokumente Regionálna integrovaná územná stratégia Trenčianskeho kraja pre implementáciu finančných prostriedkov z EŠIF v rámci IROP na regionálnej úrovni s dopadom na miestnu úroveň.- koncept 2014 časť cyklistická doprava sa uvádza:

Špecifický cieľ č. 1.2.2:

Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb.

Hlavným cieľom v oblasti podpory nemotorovej dopravy je zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy prostredníctvom budovania siete bezpečných cyklotrás a nadväzujúcej infraštruktúry (parkovanie a úschovne bicyklov, potrebné hygienické zabezpečenie pre zamestnancov po príchode do práce, a pod.), realizáciou opatrení na upokojovanie dopravy, a pod. Aplikáciou oprávnených aktivít sa prispeje k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce v SR v súlade so základnou víziou Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR do r.2020 a k zníženiu celkového znečistenia.

Trasa má prioritnú úlohu :

- Najväčšiu možnú mieru segregácie dopravy v prospech bezpečnosti cyklistickej dopravy

Úseky na ktorých je navrhnutá cyklistická trasa sú v súlade s projektom „Trendy Travel“ podporovanej Európskou komisiou. Hlavným cieľom projektu Trendy Travel je dosiahnuť posun od automobilovej k zdravším a ekologickejším spôsobom dopravy prostredníctvom zatraktívnenia trvalo udržateľných spôsobov dopravy pomocou rôznych stratégií.

3.2 ZÁKLADNÝ VARIANT TRASOVANIA

Základnou premisou trasovania je využitie údolia rieky Váh. Tento priestor je svojim usporiadaním a pozdĺžnym vedením predurčený na využitie cyklistickou dopravou. O atraktívnosti územia svedčí i narastajúci záujem verejnosti a postupné zvyšovanie využívania dostupných možností na

cyklodopravu v tomto území. Pre tento účel sú využívané koruny hrádzí, obslužné komunikácie SVP ako aj komunikácie v inundačnom území koryta rieky Váh.

Navrhovaná cyklotrasa je naviazaná na rovnaké aktivity v susedných VUC. Na južnej strane bude napojená na cyklotrasu Trnavského VUC v katastri obce Horná Streda. Na severnom okraji bude pokračovať do Žilinského VUC v katastri obce Plevník-Drienové.

Navrhovaná cyklotrasa bude rozdelená na jednotlivé úseky na základe stavebného riešenia ako aj majetkových (katastrálnych) pomerov.

Predmetná dokumentácia rieši časť 3: úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“.

3.3 POPIS FUNKCIE A ÚČELU STAVBY

Predmetom dokumentácie je:

- Vybudovanie cyklotrasy v rámci projektu „Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK“ - časť 3: Trenčín – Dubnica nad Váhom, priemyselný park“.

Nakoľko v riešenom území (navrhovanej cyklotrasy) nie je možné úplne stavebne a dopravné oddeliť cyklistov od ostatnej dopravy (komunikácia bude pojazdná vozidlami správy a údržby SVP), bude navrhovaná trasa na základe TP 07/2014 definovaná ako cyklokoridor. Cyklokoridor bude vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením (V8c).

Koridor pre cyklistov (cyklokoridor) je tá časť PK, ktorú cyklisti využívajú najčastejšie.

Koridor pre cyklistov sa navrhuje:

- v miestach nehodových úsekov,
- medzi dvoma CYK,
- v jednosmerných komunikáciách,
- v zúžených cestných priestoroch,
- na cyklotrasách stanovených v územnom pláne vedených po komunikáciách.

Zásady návrhu cyklistického koridoru:

- min. vzdialenosť stredu cyklokoridoru od obrubníka je 1,00m
- min. vzdialenosť stredu cyklokoridoru od vodorovnej čiar V4 je 0,75 m
- ak sa nachádza na komunikácii rozbitá krajnica, odvodňovacie žľaby, alebo iné prekážky ktoré nedovolia cyklistom jazdiť v danom priestore, je min. vzdialenosť 0,75 m od danej prekážky,
- v prípade pozdĺžneho parkovania v smere cyklokoridoru je vzdialenosť od čiar parkoviska po stred cyklokoridoru 1,25 m.
- vzdialenosť medzi jednotlivými značkami je:
 - v intraviláne max. 9,00 m, 3,00 m - 4,50 m pred prekážkou (priechod pre chodcov, križovatka, križovanie cyklokoridoru cez komunikáciu),
 - v extraviláne max. 18,00 m, 3,00 m - 4,50 m pred prekážkou (priechod pre chodcov, križovatka, križovanie cyklokoridoru cez komunikáciu),
- v prípade nebezpečných miest sa môže cyklokoridor podfarbiť zelenou farbou,
- v stiesnených podmienkach, kde by mohlo dôjsť k nebezpečnému predbiehaniu cyklistu vozidlami (napr. keď sa po ľavej strane nachádza zástavka MHD vo vozovke) sa môže vyznačiť koridor pre cyklistov do stredu jazdného pruhu, a tým zamedziť predbiehaniu.

Navrhovaná cyklotrasa je v celom svojom úseku zaradená podľa STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“ do funkčnej triedy D2 (cyklistické komunikácie s vylúčením alebo oddeleným motorovej dopravy) a podľa TP 07/2014 „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“ je cyklotrasa zaradená v extraviláne podľa intenzity na PK do úrovne F6 (používa sa pri menších maximálnych povolených rýchlostiach do 29,99 km/h) a súčasne pri intenzite do 7500 (vrátane) voz/24h v profile na PK. V tomto prípade sa nemusia realizovať opatrenia pre separáciu cyklistov od PK).

Smerovanie navrhovanej cyklotrasy je vedené v prevažnej miere v trase jestvujúcej spevnenej a nespevnenej komunikácie. V miestach, kde nie je možné využívať jestvujúce komunikácie (resp. v úsekoch kde nie sú vybudované), bude trasa vedená v nových samostatných úsekoch (s novou konštrukciou komunikácie).

Minimálna šírka jednosmernej cyklotrasy je v zmysle TP 07/2014 je 1,25m. Odporúčaná šírka je 1,5m. Prioritne uvažujeme o štandardných parametroch o šírke 3,0m pre obojsmerný koridor, o 1,5m v jednom smere. Bližšia špecifikácia viď konkrétny stavebný objekt.

Šírka navrhovanej cyklotrasy je v celej dĺžke limitovaná jestvujúcim šírkovým (priestorovým) usporiadaním prejazdneho profilu a je od 2,50m (Km 1,315 80–1,558 33, km 5,692 61–7,28513, km 7,338 00–9,257 21, km 10,434 30– 11,718 10) do 3,0m (v ostatných úsekoch). Pričný sklon cyklotrasy je navrhnutý ako jednostranný (základný pričný sklon je 2%) od telesa hrádze.

Návrhová rýchlosť pre cyklotrasu je 25 km/h. V mieste križovatiek je rýchlosť redukovaná na 10 km/h. V prípade ak je klesanie väčšie ako 3% je návrhová rýchlosť 40 km/h.

Na cyklotrasách sa zakazuje používať spomaľovacie prahy, nakoľko môže dôjsť k pádu (hlavne detí) pri nečakanom nabehnutí bicykla. Na spomalenie cyklistov sa môže použiť optické (zvislé a vodorovné dopravné značenie, reflexné značenie, bodové blikajúce osvetlenia a iné) a fyzické (zúženie vozovky, stúpanie, profilové zábrany) zábrany. Jednotlivé spomaľovacie prvky však musia byť označené a musia byť viditeľné pre cyklistu z dostatočnej vzdialenosti (aj v noci). Pri profilových zábranách (používané len výnimočne) je potrebné, aby umožňovali aj prejazd dlhším bicyklom (tandemy, nákladné bicykle), či bicyklom s príviesnym vozíkom.

Celková dĺžka cyklotrasy je 13 459,54 m.

Cyklotrasy sú navrhnuté podľa možnosti s vylúčením motorovej dopravy. Na základe požiadavky dotknutých orgánov (SVP) bude za presne stanovených podmienok umožnená obslužná doprava (údržba, kosenie trávy apod.). Na existujúcich komunikáciách, kde to nie je inak možné, je cyklotrasa vedená ako cyklokoridor.

4 ČLENENIE STAVBY NA STAVEBNÉ OBJEKTY

Stavba je v úseku Trenčín - Dubnica nad Váhom rozdelená na nasledujúce stavebné objekty:

- SO 01.1 – cyklotrasa
- SO 01.2 – križovanie
- SO 01.3 – cyklotrasa
- SO 01.4 – križovanie
- SO 01.5 – cyklotrasa
- SO 01.6 – cyklotrasa

- SO 01.7 – cyklotrasa
 - SO 01.8 – cyklotrasa
 - SO 01.9 – cyklotrasa
 - SO 01.10 – cyklotrasa
 - SO 01.11 – cyklotrasa
 - SO 01.12 – cyklotrasa
 - SO 01.13 – cyklotrasa
 - SO 01.14 – cyklotrasa
 - SO 01.15 – cyklotrasa
 - SO 01.16 – cyklotrasa
 - SO 01.17 – cyklotrasa
 - SO 01.18 – cyklotrasa
 - SO 01.19 – cyklotrasa
 - SO 01.20 – cyklotrasa
 - SO 01.21 – cyklotrasa
 - SO 01.22 – cyklotrasa
-
- SO 02.6 – drobná architektúra
 - SO 02.8 – drobná architektúra
 - SO 02.10 – drobná architektúra
 - SO 02.13 – drobná architektúra
 - SO 02.16 – drobná architektúra
 - SO 02.18 – drobná architektúra
 - SO 02.20 – drobná architektúra
-
- SO 03.21 – cyklistické odpočívadlo

5 SÚPIS POZEMKOV – DOTKNUTÝCH VÝSTAVBOU STAVEBNÝCH OBJEKTOV

Vid' príloha na konci správy.

6 VECNÉ A ČASOVÉ VAZBY

Napojenie na pokračovanie cyklotrasy v katastri mesta Nové Mesto nad Váhom smer Horná Streda a v katastri obce Trenčianske Biskupice smer Trenčín a Dubnica nad Váhom priemyselný park riešia samostatné projektové dokumentácie.

7 PREDPOKLADANÉ NÁKLADY STAVBY

Predpokladané náklady stavby sú 3 864 887 €

8 CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA

Z hľadiska širších dopravných vzťahov sa riešené územie nachádza v extraviláne katastrálnych území Trenčianske Biskupice, Trenčín, Kubra, Opatová, Dobrá, Trenčianska Teplá, Nemšová, Dopravne bude napojené na ďalšie samostatné úseky.

Cyklotrasa je prevažne vedená po obslužnej komunikácii SVP. Začiatok úseku je v k.ú. Trenčianske Biskupice na jestvujúcom chodníku (vedľa golfového ihriska). Celá cyklotrasa je v riešenom úseku vedená po ľavej strane vodného toku v prevažnej miere po jestvujúcich komunikáciách (spevnených a nespevnených), respektíve súbežne s jestvujúcim chodníkom (bude sa rozširovať).

Samostatný cyklistický koridor (kde to priestorové pomery umožňujú) je vedený v päte inundačnej hrádze.

Navrhovaný úsek je dopravne napojený na trasu 2 a trasu 4.

Celková dĺžka cyklotrasy je 13 459,54m.

Jestvujúce objekty na trase:

- km 2,10882 – 2,12475 jestvujúci cestný most
- km 2,51357 – 2,52801 jestvujúci železničný most
- km 2,67693 – 2,69613 most vo výstavbe
- km 2,90226 – 2,90870 most vo výstavbe
- km 3,978 01 most s križovatkou pri elektrárni Trenčín
- km 5,53242 – 5,55259 most ponad Kubranský potok
- km 7,29989 – 7,33112 most ponad Opatovský potok
- km 9,24037 – 9,25827 most ponad potok Teplička

9 VHODNOSŤ POZEMKU

Pozemok má rovinný charakter, geologické a hydrologické pomery sa predpokladajú vhodné.

10 ZÁVÄZNÉ PODKLADY PRE PROJEKČNÉ PRÁCE

Podkladom pre spracovanie dokumentácie boli:

- požiadavky investora, pracovné rokovania u investora
- normotvorná legislatíva
- obhliadka územia
- polohopisné a výškopisné zameranie územia
- vedenie niektorých inžinierskych sietí
- listy vlastníctva k pozemkom

11 SÚČASNÝ STAV

Cyklistická doprava je jedným zo spôsobov ako ponúknuť obyvateľom jednotlivých obcí v blízkosti navrhovanej cyklistickej komunikácie alternatívu voči individuálnej automobilovej doprave pri preprave za prácou alebo za oddychom. Zároveň je to aj forma zdravého životného štýlu nakoľko cestovanie bicyklom je lacnejšie a zdravšie. Na základe meraní je bicykel vo všeobecnosti najrýchlejší dopravný prostriedok na krátke vzdialenosti a má oveľa menšie priestorové nároky v porovnaní s inými druhmi dopravy a zároveň pomáha riešiť problém s parkovaním. Bicykel ako dopravný prostriedok je finančne dostupný širokým vrstvám spoločnosti.

V súčasnej dobe sú pre rekreáciu a šport využívané jestvujúce chodníky a komunikácie vedené po korune ochranné hrádze. Jestvujúce chodníky a komunikácie svojim šírkovým a stavebným riešením neumožňujú oddelenie jednotlivých druhov dopravy a dochádza tak ku kolíziám.

Jestvujúce chodníky a komunikácie sú vedené v prevažnej miere po korune ochranné hrádze.

Počas spracovania ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie bude nutné odkryť časti existujúcich spevnených plôch a preveriť ich podložie (možné využitie časti podložia a následne aj úspora nákladov).

12 OCHRANNÉ PÁSMA

Vymedzenie ochranných pásiem v riešenom území je riešené v zmysle zákona č.70/98 Z.z. z 11.12.1998 pre jednotlivé rozvody inžinierskych sietí, č. 656/2004 Z.z. a zákona č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a ďalších legislatívnych predpisov a úprav.

Zabezpečenie ochranných pásiem jestvujúcich inžinierskych sietí počas výstavby bude na základe vytyčenia všetkých IS v miestach navrhovanej výstavby.

Pamiatkovo chránené objekty sa v danej lokalite nenachádzajú.

Pásma hygienickej ochrany nie sú stanovené.

13 INŽINIERSKO-GEOLOGICKÝ PRIESKUM

Nebol vykonaný. Podľa potreby bude realizovaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

14 KONCEPCIA RIEŠENIA JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÝCH OBJEKTOV

14.1 VŠEOBECNE

Stavba je rozdelená na tri kategórie stavebných objektov, a to cyklotrasa, drobná architektúra a cyklistické odpočívadlo. Trasovanie cyklotrasy reflektuje existujúci stav pozemkov, po ktorých je cyklotrasa vedená (asfaltová cesta, štrková cesta, novovybudovaná komunikácia, most, novovybudovaná komunikácia po korune inundačnej hrádze, apod.).

Celková dĺžka cyklotrasy je 13 459,54m.

Navrhovaná cyklotrasa je v celom svojom úseku zaradená podľa STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“ do funkčnej triedy D2 a podľa TP 07/2014 „Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry“ je cyklotrasa zaradená podľa intenzity na PK do úrovne F6.

Cyklotrasy sú navrhnuté podľa možnosti s vylúčením motorovej dopravy – v našom prípade ide prevažne o pozemky (komunikácie) patriace SVP, ktoré budú následne slúžiť najmä cyklistom a prevádzke SVP (údržba kanála, kosenie apod.). Vylúčenie akejkoľvek dopravy a zrealizovanie cyklochodníka (len pre cyklistov) vzhľadom na trasovanie (okolie vodných diel a tokov vo vlastníctve a údržbe SVP) nie je možné realizovať. Na základe požiadavky dotknutých orgánov (SVP) bude za presne stanovených podmienok umožnená obslužná doprava (údržba, kosenie tráv apod.). Na existujúcich komunikáciách, kde to nie je inak možné, je cyklotrasa vedená ako cyklokoridor.

Jestvujúce objekty na trase:

- km 2,10882 – 2,12475 jestvujúci cestný most
- km 2,51357 – 2,52801 jestvujúci železničný most
- km 2,67693 – 2,69613 most vo výstavbe
- km 2,90226 – 2,90870 most vo výstavbe
- km 3,978 01 most s križovatkou pri elektrárni Trenčín
- km 5,53242 – 5,55259 most ponad Kubranský potok
- km 7,29989 – 7,33112 most ponad Opatovský potok
- km 9,24037 – 9,25827 most ponad potok Teplička

Trasa je rozdelená na 22 častí:

- SO 01.1 – cyklotrasa
- SO 01.2 – križovanie s chodníkom pre peších
- SO 01.3 – cyklotrasa
- SO 01.4 – križovanie s chodníkom pre peších
- SO 01.5 – cyklotrasa
- SO 01.6 – cyklotrasa
- SO 01.7 – cyklotrasa
- SO 01.8 – cyklotrasa
- SO 01.9 – cyklotrasa
- SO 01.10 – cyklotrasa
- SO 01.11 – cyklotrasa
- SO 01.12 – cyklotrasa
- SO 01.13 – cyklotrasa
- SO 01.14 – cyklotrasa
- SO 01.15 – cyklotrasa
- SO 01.16 – cyklotrasa
- SO 01.17 – cyklotrasa
- SO 01.18 – cyklotrasa
- SO 01.19 – cyklotrasa

- SO 01.20 – cyklotrasa
- SO 01.21 – cyklotrasa
- SO 01.22 – cyklotrasa

14.1.1 ZEMNÉ PRÁCE

V rámci zemných prác budú realizované výkopy a zhutnené násypy zo stabilizovanej zeminy v miestach navrhovaných komunikácií a chodníkov.

Do prípadných násypov, resp. prýsypov sa použije vhodná zemina v zmysle STN 733050, s prípadnou prebytočnou zeminou získanou z územia sa neuvažuje. Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 Zemné práce.

Na stavebnej pláni v podloží (komunikácii pojazdných vozidlami N1) je požadované $E_{def,2 \text{ min}} = 45 \text{ MPa}$ a na pláni nestmelenej podkladovej vrstve zo štrkodrvy $E_{def,2 \text{ min}} = 60 \text{ MPa}$ pri $E_{def,2} / E_{def1} < 2,0$, pri použití jemnozrnných zemín, resp. $< 2,5$, pri použití hrubozrnných zemín.

Pláň pod vozovkou komunikácie a spevnených plôch musí byť upravená v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie.

V prípade, že sa v podloží nachádzajú zeminy, ktoré nie sú vhodné pre podklad pod vozovku (predovšetkým plastické íly a hlbšie spraše), pre zabezpečenie únosnosti podložia je potrebné vykonať úpravu podložia. Rozsah a spôsob výmeny bude riešený podľa pokynov geotechnika. O nutnosti výmeny je nutné informovať investora.

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. Preložky či ochrany jednotlivých sietí sú riešené v samostatných objektoch.

Svahy sú navrhnuté v sklone 1:2 a budú ohumusované (hr. 150 mm) a zatrávnené.

Pri vykonávaní prác zhotoviteľ zabezpečí:

- udržiavanie poriadku a čistoty na stavenisku a v okolí stavby
- dodržanie dopravných trás pre odvoz stavebného odpadu a dovoz stavebného materiálu
- aby dopravné prostriedky opúšťali stavenisko v stave, v ktorom nebudú znečisťovať mimostaveniskové komunikácie
- organizovanie dopravy a stavebnej činnosti efektívne s minimalizáciou zaťaženia komunikácií
- zníženie prašnosti podľa potreby kropením a zakrývaním sypkého materiálu
- ukladanie stavebného odpadu separovane do príslušných kontajnerov.

14.1.2 POZDĹŽNY SKLON

Cyklotrasy sa odporúča navrhovať s pozdĺžnym sklonom do 3% v rovinnom teréne, do 6% v pahorkatinovom teréne a do 8% v horskom teréne.

V prípade navrhovania pozdĺžneho sklonu väčšieho ako 3 %, sa odporúča dodržať hodnoty max. stúpania podľa tabuľky 6 týchto TP.

Tabuľka 6 Doporučené max. dĺžky stúpania

Pozdĺžny sklon	%	4	5	6	7	8
Max. dĺžka stúpania	m	200	120	65	53	44

14.1.3 PRIEČNY SKLON

Cyklotrasy sa navrhujú s 2% priečnym sklonom. V prípade ak je cyklotrasa v hlavnom dopravnom priestore, resp. blízko neho (do 5,00 m), priečny sklon môže byť rovnaký ako na PK

14.1.4 SMEROVÉ OBLÚKY

Smerové oblúky sa navrhujú podľa tabuľky 7 týchto TP. Smerové úseky

situované v oblúku s pozdĺžnym sklonom väčším ako 3% a úseky na tento sklon nadväzujúce by mali byť navrhované veľkorysejšie. Ak je v týchto prípadoch polomer oblúku menší ako 30,00 m je vhodné zväčšiť priečny sklon komunikácie [L13].

Tabuľka 7 Najmenšie polomery vnútorného okraja oblúku pri dostrednom sklone 2,00% a rozšírení pruhu v závislosti na navrhovanej rýchlosti [L13]

Návrhová rýchlosť [km/h]	Polomer smerového oblúku [m]	Doporučené rozšírenie [m]
10	2,50	0,50
15	4,50	0,50
20	8,00	0,50
25	14,00	0,25
30	22,00	-

14.1.5 NÁVRHOVÁ RÝCHLOSŤ

Návrhová rýchlosť pre CYK je 25 km/h. V prípade oblastí križovatiek je možné túto rýchlosť redukovať na 10 km/h. V prípade ak je klesanie väčšie ako 3% je návrhová rýchlosť 40 km/h.

14.1.6 ODVODNENIE CYKLOTRASY

Povrchové vody z budú odvádzané priečnym a pozdĺžnym sklonom na terén a následne budú zasakované.

Cestná pláň je odvodnená jej priečnym sklonom min. 3 % do navrhnutých trativodov. Hĺbka trativodu je 0,40 m, resp. min 0,25 m. Pre pozdĺžny trativod sa použijú perforované drenážne rúry z plastických hmôt DN 160 (STN 13 8740), rúry sa uložia na pieskové lôžko hr. min. 70 mm, obsyp sa zhotoví zo štrkopiesku frakcie 4 – 12 mm a obalia sa geotextíliou.

14.1.7 KONŠTRUKCIA VOZOVKY

Komunikácia pojazdná dopravou – živičný kryt (osobné vozidlá a traktory)

Asfaltový betón	ACo11 - I	50mm
Asfaltový postrek spojovací	PS,A 0,5kg/m ²	
Asfaltový betón	ACp22 - I	70mm
Asfaltový postrek spojovací	PS,A 0,5kg/m ²	
Kamenivo spevnené cementom	CBGM C8/10	150mm

Štrkodrava fr. 0-63mm

ŠD

200mm

14.1.8 DOPRAVNÉ ZNAČENIE TRVALÉ

Dopravné značenie objektov SO 01.1 až SO 01.22 cyklotrasy bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

14.1.9 DOPRAVNÉ ZNAČENIE DOČASNÉ

Bude riešené v ďalšom stupni Projektovej dokumentácie.

14.1.10 INŽINIERSKÉ SIETE

Pred zahájením prác investor zabezpečí vytýčenie existujúcich podzemných vedení v mieste križovania a súbehu s projektovanou plochou, aby sa predišlo ich prípadnému porušeniu pri výkope.

14.2 SO 01.1 - CYKLOTRASA NA KORUNE INUNDAČNEJ NÁDRŽE

km 0,00000 až 0,77395

Začiatok úseku číslo 1 sa nachádza v k.ú. Trenčianske Biskupice. V celej časti 1 je trasovanie vedené po korune inundačnej hrádze s využitím časti existujúceho chodníka pre peších. Šírka jestvujúceho chodníka (súčasná šírka je cca 2,6m) sa upraví tak, aby bol obojsmerný a šírka chodníka bola v súlade s platnou STN 73 6110. Upravená šírka chodníka bude v celom úseku 1,5m. Oddelenie jestvujúceho chodníka a navrhovanej cyklotrasy bude realizované opticky oddeľujúcou dlažbou (dlažba s drážkami resp. výčnelkami) rozdielnou farbou. Základná šírka deliaceho pásu je 0,5m (bezpečnostný odstup). Šírka deliaceho pásu sa môže vzhľadom na jestvujúce šírkové pomery a z konštrukčného hľadiska znížiť až na 0,2m (v stiesnených pomeroch).

Samotná cyklotrasa bude realizovaná prísypom na vodnú stranu s využitím jestvujúcej voľnej šírky chodníka. Vo zvyšnej časti rozšírenia bude nutné zrealizovať nové konštrukčné vrstvy. Napojenie nových a pôvodných asfaltových vrstiev bude realizovaná preplátovaním. Navrhovaná šírka cyklotrasy v úseku číslo 1 je 3,0m.

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravíva lokálne poškodenia (výtlky, priečne a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresní v ďalšom stupni PD.

Prísyp na vodnú stranu bude realizovaný v sklone 1:2. Na prísype bude realizované kamenné opevnenie, ktoré bude uložené do betónového lôžka.

Trasa je vedená tak, aby na ňu nemali negatívny vplyv napríklad kanalizačné poklapy, stromy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnú a plynulú jazdu cyklistom.

Smerové a výškové vedenie časti 1 v kopíruje v celom úseku jestvujúci chodník.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečný sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.3 SO 01.2 – KRIŽOVANIE S CHODNÍKOM PRE PEŠÍCH

km 0,77395 až 0,77998

Trasovanie cyklotrasy z vodnej na vzdušnú stranu inundačnej hrádze si vyžaduje križovanie cyklotrasy s chodníkom pre peších. Križovanie je úrovňové riešené ako priesečná križovatka a bude opticky vyznačené na povrchu cyklotrasy. Organizácia dopravy (križovanie cyklotrasy s chodníkom) bude vyznačená zvislým a vodorovným dopravným značením spracovaným v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečne a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

14.4 SO 01.3 – CYKLOTRASA NA KORUNE INUNDAČNEJ NÁDRŽE

km 0,77998 až 1,29743

V celej časti 3 je trasovanie vedené po korune inundačnej hrádze s využitím časti existujúceho chodníka pre peších. Šírka jestvujúceho chodníka (súčasná šírka je cca 2,6m) sa upraví tak, aby bol obojsmerný a šírka chodníka bola v súlade s platnou STN 73 6110. Upravená šírka chodníka bude v celom úseku 1,5m. Oddelenie jestvujúceho chodníka a navrhovanej cyklotrasy bude realizované opticky oddeľujúcou dlažbou dlažba s drážkami resp. výčnelkami odlišnou farbou. Šírka deliaceho pásu je 0,5m.

Samotná cyklotrasa bude realizovaná prísypom na vzdušnú stranu s využitím jestvujúcej voľnej šírky chodníka. Vo zvyšnej časti rozšírenia bude nutné zrealizovať nové konštrukčné vrstvy. Napojenie nových a pôvodných asfaltových vrstiev bude realizovaná preplátovaním. Navrhovaná šírka cyklotrasy v úseku číslo 1 je 3,0m.

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečne a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

V úseku číslo 3 je od km 0,811 48 až po km 1,30025 bude realizovaný gabiónový oporný múr zo zváraných sietí (požiadavka na architektúru (držia tvar a statiku). V celom úseku oporného múra bude realizované ochranné zábradlie.

Smerové a výškové vedenie časti 3 kopíruje v celom úseku jestvujúci chodník.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečný sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.5 SO 01.4 – KRIŽOVANIE S CHODNÍKOM PRE PEŠÍCH

km 1,29743 až 1,31580

Trasovanie cyklotrasy na zo vzdušnej na vodnú stranu inundačnej hrádze si vyžaduje križovanie cyklotrasy s chodníkom pre peších. Križovanie je úrovňové riešené ako priesečná križovatka a bude opticky vyznačené na povrchu cyklotrasy. Organizácia dopravy (križovanie cyklotrasy s chodníkom) bude vyznačená zvislým a vodorovným dopravným značením spracovaným v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečne a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

14.6 SO 01.5 – CYKLOTRASA NA KORUNE INUNDAČNEJ NÁDRŽE

km 1,31580 až 1,57011

V celej časti 5 je trasovanie vedené po korune inundačnej hrádze s využitím časti existujúceho chodníka pre peších. Šírka jestvujúceho chodníka sa upraví tak, aby bol obojsmerný a šírka chodníka bola v súlade s platnou STN 73 6110. Upravená šírka chodníka bude v celom úseku 1,5m. Oddelenie jestvujúceho chodníka a navrhovanej cyklotrasy bude realizované opticky oddeľujúcou dlažbou dlažba s drážkami resp. výčnelkami) rozdielnou farbou. Šírka deliaceho pásu je 0,25m.

Samotná cyklotrasa bude realizovaná prísypom na vodnú stranu s využitím jestvujúcej voľnej šírky chodníka. Vo zvyšnej časti rozšírenia bude nutné zrealizovať nové konštrukčné vrstvy. Napojenie nových a pôvodných asfaltových vrstiev bude realizovaná preplátovaním. Navrhovaná šírka cyklotrasy v úseku číslo 5 je vzhľadom na jestvujúce priestorové pomery upravená na 2,5m.

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečne a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Prísyp na vodnú stranu bude realizovaný v sklone 1:1,5. Na prísype bude realizované kamenné opevnenie, ktoré bude uložené do betónového lôžka.

Trasa je vedená tak, aby na ňu nemali negatívny vplyv napríklad kanalizačné poklopy, stromy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnú a plynulú jazdu cyklistom.

Smerové a výškové vedenie časti 5 v kopíruje v celom úseku jestvujúci chodník.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.7 SO 01.6 – CYKLOTRASA V PÄTE HRÁDZE NA VODNEJ STRANE

km 1,57011 až 1,94518

V celej časti 6 je trasovanie vedené v päte hrádze na vodnej strane v novom koridore. Úsek číslo 6 bude ukončený v meste jestvujúceho vonkajšieho schodiska pri bežeckej dráhe. V celom úseku bude zrealizovaná nová konštrukcia a šírka cyklotrasy bude 3,0m.

Smerové a výškové vedenie časti 6 je navrhnuté tak, aby konštrukcia cyklotrasy nezasahovala do násypu ochrannej hrádze. Medzi cyklotrasou a jestvujúcou ochrannou hrádzou je navrhnutá betónová žľabovka na zachytávanie povrchových vôd.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.8 SO 01.7 – CYKLOTRASA V PÄTE HRÁDZE NA VODNEJ STRANE

km 1,94518 až 2,03380

V celej časti 7 je trasovanie vedené v päte hrádze na vodnej strane v novom koridore. Vzhľadom na smerové a výškové trasovanie nivelety (konštrukcia cyklotrasy nesmie zasahovať do telesa ochrannej hrádze) bude realizovaný gabiónový oporný múr zo zváraných sietí (požiadavka na architektúru a statiku), ktorý oddelí bežecký okruh Zátoky pokoja od cyklotrasy. Výška oporného múra bude do 0,5m.

Povrchové vody z cyklotrasy budú odvádzané priečnym sklonom do betónovej žľabovky.

V celom úseku bude zrealizovaná nová konštrukcia a šírka cyklotrasy bude 3,0m.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

14.9 SO 01.8 – CYKLOTRASA V PÄTE HRÁDZE NA VODNEJ STRANE

km 2,03380 až 2,34435

V celej časti 8 je trasovanie vedené v päte hrádze na vodnej strane v novom koridore. Úsek číslo 8 bude ukončený v meste napojenia na jestvujúcu asfaltovú komunikáciu. V celom úseku bude zrealizovaná nová konštrukcia a šírka cyklotrasy bude 3,0m.

Smerové a výškové vedenie časti 8 je navrhnuté tak, aby konštrukcia cyklotrasy nezasahovala do násypu ochrannej hrádze. Medzi cyklotrasou a jestvujúcou ochrannou hrádzou je navrhnutá betónová žľabovka na zachytávanie povrchových vôd.

V km 2,10882 až 2,12475 je trasa vedená pod jestvujúcim cestným mostom.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.10 SO 01.9 – CYKLOTRASA VEDENÁ PO EXISTUJÚCEJ ASFALTOVEJ KOMUNIKÁCIÍ

km 2,34435 až 2,57049

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii ako cyklokoridor šírky 3,0m (1,5m pre každý smer), t.j. v rámci hlavného dopravného priestoru, vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečne a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

V km 2,51357 až km 2,52801 je trasa vedená pod jestvujúcim železničným mostom. Úsek číslo 9 je ukončený v mieste napojenia na jestvujúcu poľnú cestu (v mieste jestvujúceho schodiska).

Priečny sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.11 SO 01.10 – CYKLOTRASA VEDENÁ V BERME HRÁDZE NA VODNEJ STRANE

km 2,57049 až 3,88478

V celej časti 10 je trasovanie vedené po jestvujúcej nespevnenej komunikácii v berme hrádze na vodnej strane. V celom úseku bude realizovaná nová konštrukcia cyklotrasy o šírke 3,0m. Úsek je ukončený v mieste napojenia na jestvujúcu asfaltovú komunikáciu.

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečne a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Trasa je vedená tak, aby na ňu nemali negatívny vplyv napríklad kanalizačné poklopy, stromy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnú a plynulú jazdu cyklistom. Na novovybudovanej komunikácii bude cyklokoridor vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Smerové a výškové vedenie časti 10 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúci terén.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.12 SO 01.11 – CYKLOTRASA VEDENÁ NA KORUNE HRÁDZE

- km 3,88478 až 3,95874

Trasa riešená v rámci objektu SO 01.11 využíva jestvujúcu asfaltovú cestu ako spojovací úsek medzi SO 01.10 a SO 01.13. (samostatný cyklokoridor).

Vzhľadom na šírkové pomery jestvujúcej komunikácie (4,5m), nie je možné fyzicky oddeliť cyklokoridor od ostatnej dopravy. Vzhľadom na to, bude na komunikácii vyznačený vodorovným dopravným značením cyklokoridor šírky 3,0m (1,5m pre každý smer). Komunikácia bude využívaná spoločne pre peších, cyklistov a vozidlami (dopravná obsluha elektrárne, vodného diela a pod.)

Organizácia dopravy (križovanie cyklotrasy s chodníkom) bude vyznačená zvislým a vodorovným dopravným značením spracovaným v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii ako spoločný chodník pre chodcov a cyklistov

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečné a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

14.13 SO 01.12 – CYKLOTRASA VEDENÁ PO EXISTUJÚCEJ ASFALTOVEJ KOMUNIKÁCI

- km 3,95874 až 4,00158

Trasa riešená v rámci objektu SO 01.12 využíva jestvujúcu asfaltovú cestu ako spojovací úsek medzi SO 01.10 a SO 01.13. (samostatný cyklokoridor).

Vzhľadom na šírkové pomery jestvujúcej komunikácie (4,5m), nie je možné fyzicky oddeliť cyklokoridor od ostatnej dopravy. Vzhľadom na to, bude na komunikácii vyznačený vodorovným dopravným značením cyklokoridor šírky 3,0m (1,5m pre každý smer). Komunikácia bude využívaná spoločne pre peších, cyklistov a vozidlami (dopravná obsluha elektrárne, vodného diela a pod.)

Organizácia dopravy (križovanie cyklotrasy s chodníkom) bude vyznačená zvislým a vodorovným dopravným značením spracovaným v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii ako spoločný chodník pre chodcov a cyklistov

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečné a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

14.14 SO 01.13 – CYKLOTRASA VEDENÁ NA KORUNE HRÁDZE

km 4,00158 až 5,53242

V celej časti 13 je trasovanie vedené po korune hrádze (ochranného valu pri potoku Teplička) s využitím časti existujúceho chodníka pre peších. Šírka jestvujúceho chodníka sa upraví tak, aby bol obojsmerný a šírka chodníka bola v súlade s platnou STN 73 6110. Upravená šírka chodníka bude v celom úseku 1,5m. Oddelenie jestvujúceho chodníka a navrhovanej cyklotrasy bude realizované opticky oddeľujúcou dlažbou dlažba s drážkami resp. výčnelkami) rozdielnou farbou. Šírka deliaceho pásu je 0,25m.

Na jestvujúcej asphaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečné a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Samotná cyklotrasa bude realizovaná prísypom do prietochného profilu potoka Teplička s využitím jestvujúcej voľnej šírky chodníka. Vo zvyšnej časti rozšírenia bude nutné zrealizovať nové konštrukčné vrstvy. Napojenie nových a pôvodných asphaltových vrstiev bude realizované preplátovaním. Navrhovaná šírka cyklotrasy v úseku číslo 13 je 3,0m.

Úsek je ukončený v mieste napojenia na jestvujúcu asphaltovú komunikáciu.

Prísyp do prietochného profilu bude realizovaný v sklone 1:2 (min. 1:1,5). Na prísype bude realizované kamenné opevnenie, ktoré bude uložené do betónového lôžka.

Trasa je vedená tak, aby na ňu nemali negatívny vplyv napríklad kanalizačné poklopy, stromy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnú a plynulú jazdu cyklistom.

Smerové a výškové vedenie časti 13 v kopíruje v celom úseku jestvujúci chodník.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečný sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.15 SO 01.14 – CYKLOTRASA VEDENÁ PO MOSTE

km 5,53242 až 5,55259

Cyklotrasa vedená po moste (vlievanie Kubranského potoka k potoku Teplička), nutnosť dosypania (dobetonovania) šírky mosta po zábradlie a výškové zosúladienie vedenia cyklotrasy so susednými objektmi. Projekčné riešenie dobetonovania mosta bude predmetom PSP. Nová skladba, konštrukcia.

14.16 SO 01.15 – CYKLOTRASA VEDENÁ PO NOVEJ TRASE

km 5,55259 až 5,68124

V celej časti 15 je trasovanie vedené v súbehu s jestvujúcou asphaltovou komunikáciou prísypom do prietochného profilu potoka Teplička. Oddelenie jestvujúcej asphaltovej komunikácie a navrhovanej cyklotrasy bude realizované opticky oddeľujúcou dlažbou dlažba s drážkami resp. výčnelkami) rozdielnou farbou. Šírka deliaceho pásu je 0,25m.

V celom úseku bude nutné zrealizovať nové konštrukčné vrstvy. Navrhovaná šírka cyklotrasy v úseku číslo 15 je 3,0m.

Úsek je ukončený v mieste napojenia na jestvujúcu poľnú cestu.

Prísyp do prietochného profilu bude realizovaný v sklone 1:2 (min. 1:1,5). Na prísype bude realizované kamenné opevnenie, ktoré bude uložené do betónového lôžka.

Trasa je vedená tak, aby na ňu nemali negatívny vplyv napríklad kanalizačné poklapy, stromy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnú a plynulú jazdu cyklistom.

Smerové a výškové vedenie časti 15 kopíruje v celom úseku jestvujúcu asfaltovú komunikáciu.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.17 SO 01.16 – CYKLOTRASA

km 5,68124 až 7,29989

V celej časti 16 je trasovanie vedené v súbehu s jestvujúcou nespevnenou komunikáciou s čiastočným prísypom do prietochného profilu potoka Teplička. Oddelenie jestvujúcej nespevnenej komunikácie a navrhovanej cyklotrasy bude realizované betónovým obrubníkom cestným uloženým do betónového lôžka s bočnou oporou. Stavebne bude obrubník osadený nivelete komunikácie a zvýraznený farebným náterom.

Navrhovaná šírka cyklotrasy v úseku číslo 16 je vzhľadom na jestvujúce priestorové pomery upravená na 2,5m.

Prísyp na vodnú stranu bude realizovaný v sklone 1:1,5. Na prísype bude realizované kamenné opevnenie, ktoré bude uložené do betónového lôžka.

Trasa je vedená tak, aby na ňu nemali negatívny vplyv napríklad kanalizačné poklapy, stromy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnú a plynulú jazdu cyklistom.

Smerové a výškové vedenie časti 16 kopíruje v celom úseku jestvujúci chodník.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.18 SO 01.17 – CYKLOTRASA VEDENÁ PO MOSTE PONAD OPATOVSKÝ POTOK

km 7,29989 až 7,33112

Cyklotrasa vedená po moste ponad Opatovský potok na existujúcej asfaltovej komunikácii vedenej po konštrukcii mosta. Vybudovanie cyklotrasy si nevyžiada žiadny zásah do mostnej konštrukcie.

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečné a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

14.19 SO 01.18 – CYKLOTRASA VEDENÁ PO NOVEJ KONŠTRUKCII (ČIASTOČNÝ PRÍSYP)

km 7,33112 až 9,24037

V celej časti 18 je trasovanie vedené v súbehu s jestvujúcou asfaltovou komunikáciou s čiastočným prísypom do prietochného profilu potoka Teplička. Oddelenie jestvujúcej nespevnenej komunikácie a navrhovanej cyklotrasy bude realizované betónovým obrubníkom cestným uloženým do betónového lôžka s bočnou oporou. Stavebne bude obrubník osadený nivelete komunikácie a zvýraznený farebným náterom.

Navrhovaná šírka cyklotrasy v úseku číslo 18 je vzhľadom na jestvujúce priestorové pomery upravená na 2,5m.

Prísyp na vodnú stranu bude realizovaný v sklone 1:1,5. Na prísype bude realizované kamenné opevnenie, ktoré bude uložené do betónového lôžka.

Trasa je vedená tak, aby na ňu nemali negatívny vplyv napríklad kanalizačné poklapy, stromy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnú a plynulú jazdu cyklistom.

Smerové a výškové vedenie časti 18 kopíruje v celom úseku jestvujúci chodník.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.20 SO 01.19 – CYKLOTRASA VEDENÁ PO MOSTE PONAD POTOK TEPLIČKA

km 9,24037 až 9,25827

Cyklotrasa vedená po moste ponad Opatovský potok na existujúcej asfaltovej komunikácii vedenej po konštrukcii mosta. Vybudovanie cyklotrasy si nevyžiada žiadny zásah do mostnej konštrukcie.

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravia lokálne poškodenia (výtlky, priečné a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

14.21 SO 01.20 – CYKLOTRASA

km 9,25827 až 10,45594

V celej časti 20 je trasovanie vedené v súbehu s jestvujúcou nespevnenou komunikáciou s čiastočným prísypom do prietochného profilu potoka Teplička. Oddelenie jestvujúcej nespevnenej komunikácie a navrhovanej cyklotrasy bude realizované betónovým obrubníkom cestným uloženým do betónového lôžka s bočnou oporou. Stavebne bude obrubník osadený nivelete komunikácie a zvýraznený farebným náterom.

Navrhovaná šírka cyklotrasy v úseku číslo 20 je vzhľadom na jestvujúce priestorové pomery upravená na 3,0m.

Prísyp na vodnú stranu bude realizovaný v sklone 1:1,5. Na prísype bude realizované kamenné opevnenie, ktoré bude uložené do betónového lôžka.

Trasa je vedená tak, aby na ňu nemali negatívny vplyv napríklad kanalizačné poklapy, stromy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnú a plynulú jazdu cyklistom.

Smerové a výškové vedenie časti 16 kopíruje v celom úseku jestvujúci chodník.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.22 SO 01.21 – CYKLOTRASA VEDENÁ PO NOVEJ TRASE

km 10,45594 až 11,71810

V celej časti 21 je trasovanie vedené v súbehu s jestvujúcou nespevnenou komunikáciou na strane topoľovej aleje. Situovanie trasy v úseku musí byť také, aby bol dodržaný bezpečnostný odstup od jestvujúcich stromov (0,5m). V celom úseku bude nutné odstrániť prebytočné konáre tak, aby bol dodržaný prejazdny profil minimálne 2,5*2,5m

Navrhovaná šírka cyklotrasy v úseku číslo 21 je vzhľadom na jestvujúce priestorové pomery upravená na 2,5m.

Trasa je vedená tak, aby na ňu nemali negatívny vplyv napríklad kanalizačné poklapy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnú a plynulú jazdu cyklistom.

Smerové a výškové vedenie časti 16 kopíruje v celom úseku jestvujúci chodník.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 8%.

Priečný sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.23 SO 01.22 – CYKLOTRASA VEDENÁ PO EXISTUJÚCEJ ASFALTOVEJ KOMUNIKÁCIÍ

km 11,71810 až 13,45954

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii ako cyklokoridor šírky 3,0m (1,5m pre každú smer).

Na jestvujúcej asfaltovej komunikácii sa vyspravlia lokálne poškodenia (výtlky, priečné a pozdĺžne trhliny, a podobne). Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Priečný sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.12 SO 02.6, 02.8, 02.10, 02.13, 02.16, 02.18, 02.20 - DROBNÁ ARCHITEKTÚRA

Pre zvýšenie komfortu cyklistov na jednotlivých úsekoch navrhovanej cyklotrasy budú na trase osadené rôzne prvky mobiliáru a budú umiestnené priebežne po celej dĺžke trasy na miestach, ktoré určí investor.

LAVIČKY



Oceľovo-drevené lavičky, dĺžky minimálne 1,6m, kotvené do betónového základu. Súčasťou lavičiek sú i koše na odpady drevenej konštrukcie do ktorej sa umiestni plastové vrece.

INFORMAČNÉ TABULE.

Navrhované sú ako drevené, ukotvené do betónových pätiiek. Nosnú časť tvoria drev. hranoly dĺžky 2,60 m 2ks spriahnuté dvomi zapustenými doskami 100/50 mm dl. 1,60 m. Tabuľa z dosiek 1200/140mm hrúbky 25mm. Strieška šikmá z dosiek hr. 25 mm spojených perodrážkou rozmer 1800x250mm.

Informačné texty a grafika bude spresnená počas realizácie, rámcové oblasti sú uvedené v predošlých častiach tejto správy.

14.13 SO 03.21 CYKLISTICKÉ ODPOČÍVADLO

Je navrhované z drevenej konštrukcie, ako sedenie so stolom vyhotovené z drevenej pologuľatiny. Dĺžka sedenia je 2000mm pri šírke stola cca 600mm. Sedenie je prekryté šikmou sedlovou strieškou 2600 x 2190 mm z dosiek spojených perodrážkou hr. 30 mm. Táto je umiestnená na nosnej konštrukcii zo stĺpikov 150 x150 mm pri výške nad terénom 2440 mm. Konštrukcie sú ukotvené v zemi, podzemná časť opatrená impregnačným náterom proti vlhkosti.

Príjazd musí byť plynulý a bezpečný.

Cyklistické odpočívadlo je spravidla vybavené:

- krytým prístreškom (veľkosť závisí od intenzity cyklistov a početnosti prístreškov pozdĺž cyklotrasy)
- lavičkou na sedenie a
- stolom,
- informačnou tabuľou s mapou,
- smetným košom na odpady drevenej konštrukcie, do ktorej sa umiestni plastové vrece,
- cyklistickými stojanmi.

14.13.1 UMIESTNENIE ODPOČÍVADLA

Vid' výkresová časť.

- SO 03.21 – k.ú. Trenčianska Teplá, CKN 5724/4, v staničení 10,8

15 PRÍPRAVA ÚZEMIA

Pred samotnou realizáciou stavby bude nutné vykonať nasledujúce práce:

- Odstránenie častí existujúcich spevnených plôch

Ostatné práce (úprava ostatných sietí na pozemku) budú vykonané počas výstavby nových stavebných objektov.

16 POŽIADAVKY Z HĽADISKA CIVILNEJ OCHRANY

Nie sú.

17 POŽIADAVKY Z HĽADISKA IBP

Podrobné požiadavky z hľadiska IBP budú riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Hlavná pozornosť bude sústredená na:

- voľné okraje chodníka
- pre realizáciu stavby platí vyhláška č. 374/90Zb. SÚBO a SBÚ o bezpečnosti práce

18 VYHODNOTENIE NEODSTRÁNITEĽNÝCH NEBEZPEČENSTIEV

Navrhované technologické zariadenia, technologické operácie a postupy sú z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci bezpečné a neprinášajú zvláštne riziká, pokiaľ sú na pracoviskách dodržiavané všetky základné zásady stanovené normami a vyhláškami (uvedenými v technickej správe technológie) ako i zásady bezpečnosti práce stanovené výrobcami jednotlivých strojnotechnologických zariadení, pracovných pomôcok, náradia, prístrojov, prípravkov a technologických médií.

V tejto fáze poznania výrobnéj a manipulačnej technológie, stavebného a konštrukčného riešenia nie sú jej navrhovateľovi známe žiadne neodstrániteľné nebezpečenstvá a neodstrániteľné ohrozenia, z hľadiska bezpečnosti a zdravia pri práci, ktoré by vyplývali z jej riešení okrem týchto uvedených:

nedostatky pri chôdzi po rovinách

- zakopnutie, pošmyknutie, narazenie do steny, na hranu, do dvier, do zábradlia

Bezpečnostné opatrenia na odstránenie rizika

- vhodná obuv
- zábrana rozliatiu tekutín, ich bezprostredné utieranie a vysušenie
- opatrnosť pri vstupe do miestností
- priebežná kontrola neporušiteľnosti podlahových krytín
- odstraňovanie nedostatkov (odlepená, uvoľnená podlahovina)

nevhodná manipulácia s nábytkom, pomôckami a zariadením

- ostré hrany, stoličky, zásuvky stolov a skriniek, kľúče
- stabilita skriniek a regálov
- sťahovanie a transport prevádzkových predmetov
- pády predmetov, popálenie, obarenie (prenosná kanvica)
- úraz elektrickým prúdom

Bezpečnostné opatrenia na odstránenie rizika

- odstránenie ostrých hrán, zaoblenie vystupujúcich rohov,
- dodržanie šírky prechodných uličiek
- zatváranie skriniek, dvier a zasúvanie zásuviek
- odstránenie ležiacich predmetov
- zabezpečenie stability skriniek, regálov, stolov a stoličiek

- nesadať a ani nijakým iným spôsobom nezaťažovať stoly vlastným telom
- nepreťažovať regály
- manipulovať s materiálom so zreteľom na jeho hmotnosť
- zabrániť rozlievaniu vody a iných tekutín (ihneď utierať a vysušiť)
- opatrne používať varné kanvice a nádoby
- používanie predmetov na posilňovanie podľa návodov na používanie a ich uloženie na miesto im vyhradené okamžite po použití

nedostatky pri používaní elektrospotrebičov, prístrojov a náradia a technológie

- úrazy elektrickým prúdom, popálenie
- vznik požiarov

Bezpečnostné opatrenia na odstránenie rizika

- dôsledná kontrola použiteľnosti všetkých elektrických prístrojov pred každou prácou
- oboznámenie sa s návodmi na obsluhu a používanie elektrických prístrojov
- kontrola technického stavu pohyblivých prívodov
- pri výskyte chýb vyradiť prístroj z prevádzky a zabezpečiť opravu
- samovoľne nevykonávať opravy technických zariadení a elektrických spotrebičov
- neobsluhovať elektrické zariadenia mokрыmi rukami
- nepokladať horúce zariadenia a prístroje (varné kanvice) na horľavé predmety

vpłyvy extrémnych teplôt (mráz, horúčava)

- prechladnutie
- prehriatie organizmu

Bezpečnostné opatrenia na odstránenie rizika

- vo vykurovaných miestnostiach udržiavať optimálnu teplotu
- v letných mesiacoch dbať na vetranie a prísun tekutín

nehody pri manipulácii s materiálom a zariadením

- dôsledky nedostatočného zácviaku
- podceňovanie ergonomických zásad (tréningu, využívanie správnej polohy, dodržiavanie stanovených postupov)
- nepoužívanie osobných ochranných pracovných prostriedkov a pracovných pomôcok
- nedostatočná resp. chýbajúca kontrola

Bezpečnostné opatrenia na odstránenie rizika

- dôraz na závažnosť úrazov pri manipulácii s materiálom
- vykonávanie zdravotnej osvedčenia

- výdaj a kontrola používania OOPP
- vykonávanie prvotných praktických ukážok bezpečnej práce pri činnostiach kde hrozí riziko úrazu

a uvedených v jednotlivých profesiách (ako napríklad elektroinštalácia apod.).

Užívateľ je povinný sústavne pri realizácii možné nebezpečenstvá sledovať, evidovať, upravovať, vyhodnocovať a prijímať opatrenia na ich obmedzenie alebo úplné eliminovanie.

19 STAROSTLIVOSŤ O BEZPEČNOSŤ PRÁCE

Starostlivosť o bezpečnosť pri práci a ochrana zdravia na stavbe je základnou povinnosťou vedenia stavby. Túto povinnosť vo všeobecnosti ukladá Zákonník práce.

Pri všetkých stavebno-montážnych prácach počas výstavby je povinný dodávateľ oboznámiť pracovníka s bezpečnostnými predpismi, ktoré sa týkajú jeho spôsobu práce.

Pracovníci musia dodržiavať základné pravidlá bezpečnosti a hygieny pri práci. Obsluha musí byť riadne vyškolená, zapracovaná a stále vedená k udržiavaniu bezpečnosti, ochrane a hygiene pri práci. O pravidelnom preškoľovaní musí byť vedený písomný doklad.

Opravy a údržbu je možné vykonávať iba vo vypnutom stave.

Pracovníci musia byť pri práci vybavení príslušnými ochrannými pomôckami, na stavbe musí byť umiestnená lekárnička so základnými prostriedkami prvej pomoci.

Počas stavebných prác je vybraný dodávateľ resp. zúčastnení dodávateľa povinní rešpektovať a dodržiavať normy, technické a technologické postupy a riadiť sa zákonom č. 124/2006 Z.z. a vyhláškou č. 374/90 Zb., SÚBP a SBÚ O bezpečnosti práce a ostatnými súvisiacimi predpismi a podmienkami vyplývajúcimi z Nariadenia vlády SR č. 396/2006 Z.z. O minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko, z Nariadenia vlády SR č. 391/2006 Z.z. O minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na pracovisko, z Nariadenia vlády SR č. 387/2006 Z.z. O minimálnych požiadavkách na používanie označenia, symbolov a signálov na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v súvislosti s uplatnením STN 01 0802 a z Nariadenia vlády SR č. 281/2006 Z.z. O minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri práci s bremenami.

Projektant návrhu organizácie výstavby predbežne konštatuje, že charakter stavebnej činnosti v území si vypracovanie Plánu bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, v zmysle Nariadenia vlády SR, č. 396/2006 Z.z. nevyžaduje. V prípade nutnosti vypracovania samostatného plánu, bude tento súčasťou dodávateľskej dokumentácie vybraného dodávateľa stavby. Dtto určenie koordinátora bezpečnosti práce.

Z legislatívnych predpisov sa jedná o dodržiavanie a uplatňovanie týchto predpisov a ustanovení :

- 1) Zákonník práce – ktorým sú vymedzené všeobecné podmienky bezpečnosti práce.
- 2) Zákon 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a o plnení niektorých zákonov
- 3) Zákon 264/99 Z. z. o technických požiadavkách na výrobu a posudzovaní zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- 4) Zákon 50/76 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (Stavebný zákon)

- 5) Zákon 67/2010 Z.z.
- 6) Nariadenie vlády č. 436/2008 Z.z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na strojové zariadenia , v znení neskorších predpisov a nariadení.
- 7) Nariadenie vlády č. 392/99 Z. z. ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách a postupoch posudzovania zhody pre elektrické zariadenia , ktoré sa používajú v určitom rozsahu napätia
- 8) NV 393/99 Z. z. ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na spotrebiče plyných palív
- 9) Nariadenie vlády 394/99 Z. z. ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na výrobu z hľadiska elektromagnetickej kompatibility
- 10) NV 400/99 Z. z. ktorým sa ustanovujú podrobnosti o technických požiadavkách na ostatné určené výrobky
- 11) Nariadenie vlády č. 391/2006 Z. z. minimálnych bezpečnostných požiadavkách na pracovisko
- 12) NV č 281/2006 Z. z. N o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri ručnej manipulácii s bremenami
- 13) Nariadenie vlády č. 276/2006 Z. z. o minimálnych bezpečnostných požiadavkách pri práci so zobrazovacími jednotkami
- 14) NV č. 387/2006 Z. z. o požiadavkách na používanie symbolov a signálov na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci
- 15) NV 396/2006 Z. z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko
- 16) NV 253/2006 Z. z. o ochrane zdravia pri práci s azbestom
- 17) NV 355/2006 Z. z. o ochrane zdravia pri práci s chemickými faktormi
- 18) NV 356/2006 Z. z. o ochrane zdravia zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou karcinogénnym a mutagénnym faktorom pri práci
- 19) NV 338/2006 Z. z. o ochrane zdravia zamestnancov pred rizikami súvisiacimi s expozíciou biologickým faktorom pri práci
- 20) NV 392/2006 Z.z. o min. bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri používaní pracovných prostriedkov
- 21) Vyhláška 374/90 Zb. o bezpečnosti práce a technických zariadení pri stavebných prácach
- 22) Vyhláška 208/91 Zb. o bezpečnosti práce a technických zariadení pri prevádzke , údržbe a opravách vozidiel
- 23) Vyhláška 59/82 Zb. základne požiadavky na zaistenie BOZP
- 24) Vyhláška 93/85 Zb. stabilné zásobníky na sypké materiály
- 25) vyhláška 508/2009 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci s technickými zariadeniami tlakovými, zdvíhacími, elektrickými a

plynovými a ktorou sa ustanovujú technické zariadenia, ktoré sa považujú za vyhradené technické zariadenia

- 26) Vyhláška 25/84 Zb. na zaistenie bezpečnosti práce v nízkotlakých kotolniciach
- 27) Nariadenie vlády č. 395/2006 o minimálnych požiadavkách na poskytovanie a používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov
- 28) Vyhláška 77/65 Zb. o výcviku , spôsobilosti a registrácii obslúh stavebných strojov
- 29) Vyhláška 508/2009 Zb. o kontrolách , revíziách a skúškach plynových zariadení
- 30) Vyhláška 504/2006 Zb. o spôsobe hlásenia, registrácie a evidencie choroby z povolania a ohrozenia chorobou z povolania
- 31) Vyhláška 111/2007 Z. z. ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 164/1997 Z. z. o zdravotnej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla
- 32) Zákon 461/2003 o sociálnom poistení
- 33) Zákon 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci
- 34) Zákon 355/2007 Z.z. v znení neskorších predpisov
- 35) Nariadenie vlády č. 393/2006 O minimálnych požiadavkách na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci vo výbušnom prostredí.
- 36) Vyhláška 453/2000 Z.z. , ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona
- 37) Zákon 314/2001 Z.z. o ochrane pred požiarimi a Vyhláška 121/2002 Z.z. o požiarnej prevencii
- 38) STN 34 3100 Bezpečnostné predpisy pre prácu a obsluhu el. zariadení

20 STAROSTLIVOSŤ O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Dodávateľ je povinný zaoberať sa ochranou životného prostredia pri realizácii stavebných prác. Aby po dobu výstavby nedochádzalo k porušeniu životného prostredia okolia stavby, bude nutné dodržiavať nasledovné opatrenia zo strany dodávateľa:

- dbať, aby neboli devastované okolité plochy
- dodržiavať nariadenia a vyhlášky o ochrane ovzdušia, vodných zdrojoch tokov a plôch
- pri výjazde vozidiel a mechanizmov na verejnú komunikáciu zabezpečiť ich čistenie
- stavebný odpad ukladať na legálne skládky s triedením podľa druhu a charakteru odpadu v zmysle Zákona o odpadoch.

Dodávateľ bude na stavenisku rešpektovať :

- zákon č. 96/72 Zb. o starostlivosti o zdravie ľudí
- zákon č. 309/91 Zb. o ochrane ovzdušia pred znečisťujúcimi látkami v znení zákona č. 218/92 Zb. a zákona č. 17/92 Zb. o životnom prostredí a zákona č. 127/94 Zb. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

Pri nakladaní s odpadmi, ktoré vzniknú počas výstavby a po jej ukončení, nie je predpoklad ohrozenia životného prostredia, pokiaľ sa budú vzniknuté druhy odpadov zhromažďovať a

skladovať oddelene na vyčlenenom mieste, kde budú zabezpečené proti odcudzeniu, znehodnoteniu a prípadnému úniku do okolia za predpokladu dodržiavania prevádzkového poriadku a havarijného plánu vypracovaného pre skladovanie nebezpečných odpadov.

Pri nakladaní s odpadmi je držiteľ odpadu povinný dodržiavať najmä ustanovenia:

- zákona č. 223/2001 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č.553/2001 Z.z. o zrušení niektorých štátnych fondov, o niektorých opatreniach súvisiacich s ich zrušením a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zákona č. 96/2002 Z.z. o dohľade nad finančným trhom a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zákona č. 261/2002 Z.z. o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zákona č.339/2002 Z.z. a zákona 529/2002 Z.z. o obaloch a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 283/2001 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, v znení vyhlášky MŽP SR č.509/2002 Z.z.
- vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 284/2001 Z.z. ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov, v znení vyhlášky MŽP SR č.409/2002 Z.z..
- zákona NR SR č.327/1996 Z.z. o poplatkoch za uloženie odpadov, v znení zákona č. 223/2001 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zákona č.553/2001 Z.z. o zrušení niektorých štátnych fondov, o niektorých opatreniach súvisiacich s ich zrušením a o zmene a doplnení niektorých zákonov a ďalšie predpisy platné v oblasti odpadového hospodárstva.

21 ODPADOVÉ HOSPODÁRSTVO

Počas výstavby sa predpokladá vznik rôznych druhov odpadov, pričom spôsob nakladania s týmito odpadmi musí byť zosúladený s platnými legislatívnymi ustanoveniami v oblasti odpadového hospodárstva. Za odpadové hospodárstvo v priebehu výstavby areálu bude zodpovedať dodávateľ stavby, ktorý bude plniť všetky povinnosti ako pôvodca odpadov.

Predpoklad vzniku odpadov počas realizácie stavby

Počas realizácie stavby sa predpokladá vznik odpadov kategórie: ostatný – O, zvláštny – Z a nebezpečný – N (v zmysle zákona č. 79/2015 Z.z. a vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 . o kategorizácii odpadov – Katalóg odpadov). Druhy odpadov sú uvedené v tabuľke :

P.č.	Kód Odpadu	Názov odpadu	Kateg. odpadu	Nakladane s odpadom	
				spôsob	odberateľ
1	17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	N	Zhromažďovanie	bude určený v ďalšom stupni spracovania projektovej dokumentácie
2	17 01 01	betón	O	využitie	
6	17 02 01	drevo	O	využitie	
7	17 02 02	sklo	O	Zhromažďovanie	
8	17 02 03	plasty	O	Zhromažďovanie	

9	17 02 04	sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N	Zhromažďovanie	
10	17 04 05	Železo a oceľ	O	využitie	
11	17 05 06	Výkopová zemina	O	využitie	
12	15 01 01	Obaly z papiera a lepenky	O	Zhromažďovanie	
13	15 01 02	Obaly z plastov	O	zhromaždenie	
14	15 01 10	Obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N	Zhromažďovanie	

Nakladanie s odpadmi počas realizácie stavby

Vzniknuté odpady stanovené vo vyššie uvedenej tabuľke určené na zhromažďovanie budú uložené v nádobách na to určených (napr. kontajneroch, smetných nádobách a pod.) a bude zabezpečené ich vhodné zneškodnenie na vhodnom zariadení v pravidelných intervaloch.

Zabezpečenie súladu s legislatívou v oblasti odpadového hospodárstva

V zmysle platnej legislatívy v oblasti odpadového hospodárstva pôvodcovi odpadov vyplýva povinnosť zabezpečiť okrem iného nasledovné:

- viesť a uchovávať evidenciu o druhoch a množstvách vzniknutých odpadov, ich uskladnení, využití alebo zneškodnení v zmysle §14 ods. 1 písm. f/ zákona č. 79/2015 o odpadoch
- ohlasovať údaje z evidencie príslušnému orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva a uchovávať ohlásené údaje
- správne zaradiť odpad alebo zabezpečiť správnosť zaradenia odpadu podľa Katalógu odpadov.
- a iné uvedené v príslušnom zákone

Ohrozenie životného prostredia pri nakladaní s odpadmi

Pri nakladaní s odpadmi, ktoré vzniknú počas výstavby nie je predpoklad ohrozenia životného prostredia, pokiaľ sa budú vzniknuté druhy odpadov zhromažďovať a skladovať oddelene na vyčlenenom mieste, kde budú zabezpečené proti odcudzeniu, znehodnoteniu a prípadnému úniku do okolia za predpokladu dodržiavania prevádzkového poriadku a havarijného plánu vypracovaného pre skladovanie nebezpečných odpadov.

Pôvodca môže zabezpečiť využitie alebo zneškodnenie všetkých druhov odpadov buď samostatne alebo prostredníctvom oprávnenej sprostredkovateľskej organizácie, ktorá zabezpečí prepravu a zneškodnenie všetkých druhov odpadov na základe platných povolení vydaných príslušnými orgánmi štátnej správy.

22 ZDÔVODNENIE STAVBY A JEJ UMIESTNENIE

Navrhovaná cyklotrasa je súčasťou projektu „Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK“, ktorého hlavným cieľom je vytvoriť kostru cyklodopravy na Považí v rámci TSK, na ktorú sa budú pripájať

ďalšie cyklotrasy aj cezhraničného charakteru. Spájať bude významné body v rámci kraja, ako sú priemyselné parky, centrá sídiel a dopravné uzly.

Prirodzeným vyústením tohto procesu je návrh na vytvorenie siete hlavných cyklotrás dopravného obslužného charakteru v extraviláne a intraviláne.

Hlavným cieľom v oblasti podpory nemotorovej dopravy je zvýšenie atraktivity cyklistickej dopravy prostredníctvom budovania siete bezpečných cyklotrás a nadväzujúcej infraštruktúry (parkovanie a úschovne bicyklov, potrebné hygienické zabezpečenie pre zamestnancov po príchode do práce, a pod.), realizáciou opatrení na upokojovanie dopravy, a pod. Aplikáciou oprávnených aktivít sa prispeje k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy na celkovej dĺžke dopravnej práce v SR v súlade so základnou víziou Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR do r.2020 a k zníženiu celkového znečistenia.

23 PODMIEŇUJÚCE PREDPOKLADY

Pred zahájením výstavby je potrebné vytýčiť všetky podzemné inžinierske siete ich správcami.

V rámci prípravy územia je pre uvoľnenie staveniska potrebné zrealizovať odstránenie spevnených plôch a oceľového mosta.

Pri stavebných prácach bude potrebné dodržiavať všetky záväzné bezpečnostné predpisy, vyhlášky a pokyny stavebného dozoru.

Pre ďalší postup projektovania a výstavby je nutné taktiež zabezpečiť:

- odsúhlasenie zadania stavby s dotknutými orgánmi a organizácia štátnej správy a majiteľmi a správcami inžinierskych sietí
- odsúhlasenie s užívateľmi, resp. vlastníkami pozemkov dotknutých výstavbou
- stanovisko investora k vyššie uvedeným stavebným materiálom a technológiám

23.1 OBMEDZENIE CESTNEJ PREMÁVKY

K obmedzeniu cestnej premávky dôjde pri vyspravení existujúcich spevnených asfaltových plôch a nástreku čiar a piktogramov na jednotlivých úsekoch.

23.2 PRELOŽKY INŽINIERSKÝCH SIETÍ

Preložky nie sú v projektovej dokumentácii spracovanej v stupni pre územné konanie. Budú spracované v projekte pre stavebné povolenie.

23.3 ĎALŠIE OPATRENIA NA UVOĽNENIE STAVENISKA

Nie sú.

23.4 KOORDINÁCIA SO ZÁMERMÍ INÝCH STAVEBNÍKOV NA PREDMETNOM ÚZEMÍ

Nie sú.

24 HLAVNÉ ZÁSADY NÁVRHU ORGANIZÁCIE VÝSTAVBY

Plochy zariadenia staveniska a skládok:

Na plochy zariadenia je možné použiť príslušné plochy.

Možnosť využitia súčasných objektov pre potrebu ZS:

Nie.

Objekt MGZS:

Neuvažujú sa.

Predpokladaný postup výstavby:

Výstavba sa bude prevádzať klasickou technológiou za použitia dostupnej mechanizácie.

Prívod vody a energií na stavenisko:

V lokalite z ohľadom na predpokladaný rozsah prác sa predpokladajú dostatočné množstvá energie a vody, resp. dovoz realizovať z mobilných zdrojov dodávateľa. Hygienické zariadenia v blízkych objektoch resp. mobilných zariadení.

Dopravné trasy a príjazdy na stavenisko:

Príjazdy na stavenisko budú riešené miestnymi komunikáciami.

Predpokladaný počet pracovníkov:

Počet pracovníkov (po výberovom konaní dodávateľa stavby).

Na sociálne účely budú pracovníci využívať mobilné zariadenia dodávateľa.

Na lekárske účely bude slúžiť zariadenie v Novom Meste nad Váhom. Pre poskytnutie prvej pomoci bude na stavenisku zriadená lekárnica.

Časový postup likvidácie ZS:

- kompletné ukončenie všetkých prác v požadovanej kvalite
- odstrániť všetky prípadné kolaudačné závady
- dať okolie do požadovaného stavu

Vypracoval na základe podkladov od jednotlivých profesií:

V Žiline: 1/2017

Ing. Michal ŠTODER

Ing. Pavol MATYS

Ing. Michal LÖFFLER

Ing. Milos MARTINKA

25 PRÍLOHY

Výpis pozemkov.