

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.....	7
5	SÚPIS POZEMKOV – DOTKNUTÝCH VÝSTAVBOU STAVEBNÝCH OBJEKTOV	8
6	VECNÉ A ČASOVÉ VAZBY	8
7	PREDPOKLADANÉ NÁKLADY STAVBY	8
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	INŽINIERSKE SIETE	13
14.1.11	ZÁBRADLIA	13
14.2	SO 01.1 - CYKLOTRASA.....	13
14.3	SO 01.2 – CYKLOTRASA	14
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
14.1	SO 01.7 – CYKLOTRASA	16
14.1	SO 01.8 – CYKLOTRASA	16
14.1	SO 01.9 – CYKLOTRASA	17
14.1	SO 01.10 – CYKLOTRASA	17
14.1	SO 01.11 – CYKLOTRASA	17
14.1	SO 01.12 – CYKLOTRASA	17
14.1	SO 01.13 – CYKLOTRASA	18
14.1	SO 01.14 – CYKLOTRASA	18
14.1	SO 01.15 – CYKLOTRASA	19
14.1	SO 01.16 – CYKLOTRASA	19
14.1	SO 01.17 – CYKLOTRASA	20
14.2	SO 01.18 – CYKLOTRASA	20
14.1	SO 01.19 – CYKLOTRASA	20
14.2	SO 02.1, SO 02.2, SO 02.4, SO 02.6, SO 02.8, SO 02.9, SO 02.11, SO 02.12, SO 02.14, SO 02.16, SO 02.17, SO 02.19 - DROBNÁ ARCHITEKTÚRA.....	21
14.3	SO 03.7 CYKLISTICKÉ ODPOČÍVADLO.....	21
14.3.1	UMIESTNENIE ODPOČÍVADLA.....	22
15	PRÍPRAVA ÚZEMIA	22
16	POŽIADAVKY Z HĽADISKA CIVILNEJ OCHRANY.....	22
17	POŽIADAVKY Z HĽADISKA IBP	22
18	VYHODNOTENIE NEODSTRÁNITEĽNÝCH NEBEZPEČENSTIEV.....	22
19	STAROSTLIVOSŤ O BEZPEČNOSŤ PRÁCE	24
20	STAROSTLIVOSŤ O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.....	26
21	ODPADOVÉ HOSPODÁRSTVO	27
22	ZDÔVODNENIE STAVBY A JEJ UMIESTNENIE.....	29
23	PODMIEŇUJÚCE PREDPOKLADY.....	29
23.1	OBMEDZENIE CESTNEJ PREMÁVKY	29
23.2	PRELOŽKY INŽINIERSKÝCH SIETÍ.....	29
23.3	ĎALŠIE OPATRENIA NA UVOĽNENIE STAVENISKA	29
23.4	KOORDINÁCIA SO ZÁMERMÍ INÝCH STAVEBNÍKOV NA PREDMETNOM ÚZEMÍ	29
24	HLAVNÉ ZÁSADY NÁVRHU ORGANIZÁCIE VÝSTAVBY	30
25	PRÍLOHY	31

2 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE O STAVBE

Názov stavby:	"Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK" - časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce
Parcela/y:	viď text nižšie
Kraj:	Trenčiansky
Okres:	Ilava, Trenčín
Obec:	Nemšová, Dubnica nad Váhom, Ilava, Košeca, Ladce
Katastrálne územie:	Nemšová, Dubnica nad Váhom, Prejta, Klobušice, Ilava, Košeca, Ladce
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 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce.

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 cyklodopravy 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 upokojuvanie dopravy, a pod. Aplikáciou oprávnených aktivít sa prispeje k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe 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 zatriaktívnenia 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 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce.

3.3 POPIS FUNKCIE A ÚČELU STAVBY

Predmetom dokumentácie je:

- Vybudovanie cyklotrasy v rámci projektu „Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK“ - časť 4: úsek Nemšová – Dubnica nad Váhom - Ladce.

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 vodného diela SVP, najmä v intraviláne Mesta Ilava a iných krátkych úsekoch bude komunikácia pojazdná aj osobnou a nákladnou dopravou, 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 čiary 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 oddelením 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). V intraviláne Mesta Ilava je cyklotrasa zaradená podľa intenzity na PK do úrovne F2 (používa sa pri maximálnych povolených rýchlostiach do 49,99 km/h) a súčasne pri intenzite do 20 000 (vrátane) voz/24h v profile na PK. V tejto úrovni sa odporúča cyklistov viesť pomocou cyklokoridora, pomocou samostatných pruhov pre cyklistov, resp. spoločne s chodcami v pridruženom priestore.

Smerovanie navrhovanej cyklotrasy je vedené najmä 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 vid' konkrétny stavebný objekt.

Šírka navrhovanej cyklotrasy je v celej dĺžke limitovaná jestvujúcim šírkovým (priestorovým) usporiadaním prejazdného profilu a je od 2,5m (v rámci úseku vedeného po korune jestvujúcej ochrannej hrádze) do 3,0m (v ostatných úsekoch). Pričný sklon cyklotrasy je navrhnutý ako jednostranný (základný priečný 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 15.209,59 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 tráv 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 Nemšová – Dubnica nad Váhom – Ladce rozdelený na nasledujúce stavebné objekty:

- SO 01.1 – cyklotrasa
- SO 01.2 – cyklotrasa
- SO 01.3 – cyklotrasa
- SO 01.4 – cyklotrasa
- 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 02.1 – drobná architektúra
- SO 02.2 – drobná architektúra
- SO 02.4 – drobná architektúra
- SO 02.6 – drobná architektúra
- SO 02.8 – drobná architektúra
- SO 02.9 – drobná architektúra
- SO 02.11 – drobná architektúra
- SO 02.12 – drobná architektúra
- SO 02.14 – drobná architektúra
- SO 02.16 – drobná architektúra
- SO 02.17 – drobná architektúra
- SO 02.19 – drobná architektúra

- SO 03.8 – 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 Nemšová smer Trenčín, a v katastri obce Ladce smer Púchov riešia samostatné projektové dokumentácie.

7 PREDPOKLADANÉ NÁKLADY STAVBY

Predpokladané náklady stavby sú 6,4 mil. €

8 CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA

Z hľadiska širších dopravných vzťahov sa riešené územie nachádza v intraviláne a extraviláne katastrálnych území Nemšová, Dubnica nad Váhom, Prejta, Klobušice, Ilava, Košeca, Ladce. Vid' výpis pozemkov. Dopravne bude napojené na ďalšie samostatné úseky.

Cyklotrasa je vedená popri Biskupickom kanále, po obslužnej trase SVP, v prísype na už jestvujúcim objekte kanálovej hrádze zo vzdušnej strany, alebo, a to najmä v katastri Mesta Ilava po miestnej komunikácii (SO 01.9). Začiatok úseku je v katastri Mesta Nemšová po existujúcej spevnenej komunikácii. V okolí Dubnice prechádza cyklotrasa na vzdušnú stranu kanálovej hrádze. Pred Ilavou prechádza na miestnu komunikáciu. Následne cyklotrasa opäť prechádza na kanálovú hrádzu, a až pre obcou Ladce je vedená po nespevnenej komunikácii, až do je konca pri odbočení do obce Ladce.

Celková dĺžka cyklotrasy je 15.209,59 m.

Jestvujúce objekty na trase:

- km 7,71055 – 7,73810 jestvujúci most
- km 14,561 87 – 14,56670 jestvujúci most

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

Začiatok úseku je v katastri Mesta Nemšová po existujúcej spevnenej komunikácii

Cyklotrasa je vedená najmä po obslužných komunikáciách (štrkové aj asfaltové cesty SVP). V niektorých úsekoch cyklotrasy je vzhľadom na intenzitu dopravy nevyhnutné vybudovať cyklotrasu na vzdušnú stranu kanálovej hrádze. Pred Ilavou prechádza na miestnu komunikáciu. Následne cyklotrasa opäť prechádza na kanálovú hrádzu, a až pre obcou Ladce je vedená po nespevnenej komunikácii, až do je konca – odbočenie do obce Ladce.

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 vytýčenia 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 po vzdušnej strane kanálovej hrádze apod.).

Celková dĺžka cyklotrasy je 15.209,59 m.

Cyklotrasa je vedená najmä po obslužných komunikáciách (štrkové aj asfaltové cesty SVP). V niektorých úsekoch cyklotrasy je vzhľadom na intenzitu dopravy nevyhnutné vybudovať cyklotrasu na vzdušnú stranu kanálovej hrádze. Pred Ilavou prechádza na miestnu komunikáciu. Následne cyklotrasa opäť prechádza na kanálovú hrádzu, a až pre obcou Ladce je vedená po nespevnenej komunikácii, až do jej konca – odbočenie do obce Ladce.

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 a F2.

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 trávy apod.). Na existujúcich komunikáciách, kde to nie je inak možné, je cyklotrasa vedená ako cyklokoridor.

Jestvujúce objekty na trase:

- km 7,71055 – 7,73810 jestvujúci most
- km 14,561 87 – 14,56670 jestvujúci most

Trasa je rozdelená na 19 častí:

- SO 01.1 – cyklotrasa
- SO 01.2 – cyklotrasa
- SO 01.3 – cyklotrasa
- SO 01.4 – cyklotrasa
- 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

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. prísypov 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 je požadované $E_{def,2} \min = 45 \text{ MPa}$ a na pláni nestmelenej podkladovej vrstve zo štrkodrvy $E_{def,2} \min = 75 \text{ MPa}$ 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 POZDÍŽNY SKLON

Cyklotrasy sa odporúča navrhovať s pozdĺžnym sklonom do 3% v rovinnatom 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 zvážiť 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
Štrkodrva fr. 0-63mm	ŠD	200mm

14.1.8 DOPRAVNÉ ZNAČENIE TRVALÉ

Dopravné značenie objektov SO 01.1 až SO 01.19 cyklotrasy bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

14.1.9 DOPRAVNÉ ZNAČENIE DOČASNÉ

Bude riešené v ďalšom stupni Projektovej dokumentácie.

14.1.10 INŽINIERSKE 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.

14.1.11 ZÁBRADLIA

Zábradlia sa navrhujú na ochranu cyklistov pred pádom z telesa cestnej komunikácie alebo na zabránenie ich vstupu na jazdný pás. Zábradlia sa realizujú na mostoch bez presypávky podľa STN 73 6201; na mostoch a priepustoch s presypávkou a na priepustoch bez presypávky, ak leží horná hranica rímsy vyššie ako 1,00 m a nižšie ako 2,00 m nad dnom vodného toku alebo inej prekážky a pozdĺž všetkých vodných tokov alebo vodných nádrží s normálnou hĺbkou vody od 0,50 m do 1,00 m, ak je horná hrana bližšie ako 5,00 m od hrany koruny cestnej komunikácie,

Výška hornej hrany zábradlového držiadla sa na mostných objektoch určí podľa STN 73 6201.

Ak zábradlie vymedzuje voľnú šírku cestnej komunikácie a nahradzuje smerové stĺpiky, musia sa na zábradlie pripevniť odrazky. Vtedy zábradlie spolu so zvodidlami a smerovými stĺpikmi tvorí funkčne jednotný vodiaci systém na cestnej komunikácii. Ak sa križujú dve cestné komunikácie, alebo železničná trať s cestou, zábradlie na mostoch musí byť plné a dostatočne vysoké, aby z mosta nepadali predmety na komunikáciu pod ním.

14.2 SO 01.1 - CYKLOTRASA

km 0,00000 – 1,51951

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asphaltovej komunikácii, ktorej šírka nie je menšia ako 3m, ako cyklokoridor šírky 1,5m pre každý smer, t.j. v rámci hlavného dopravného priestoru bude cyklokoridor vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Na komunikácii sa lokálne vyspravia poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Smerové a výškové vedenie časti 1 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúcu komunikáciu.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 3%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.3 SO 01.2 – CYKLOTRASA

km 1,51951 – 2,77875

V celej časti 2 je trasovanie vedené v novom koridore na vzdušnej strane hrádze, a bude nutné zrealizovať celú konštrukciu cyklotrasy o šírke 3,0m, t.j. 1,5m pre každý smer vrátane oporného gabiónového múru a zábradlia. 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.

Oporný múr gabiónový (úroveň prostredia c4 v súlade s STN EN ISO 9223 Tab.4., životnosť min. 120 rokov ; polymérna ochrana oceľového drôtu PA6 v zmysle STN EN 10223-3 a TKP 31/2014) po celej dĺžke

Bezpečnostné zábradlie bude osadené po celej dĺžke úseku.

Zábradlia sa navrhujú na ochranu cyklistov pred pádom z telesa cestnej komunikácie alebo na zabránenie ich vstupu na jazdný pás. Zábradlia sa realizujú na mostoch bez presypávky podľa STN 73 6201; na mostoch a priepustoch s presypávkou a na priepustoch bez presypávky, ak leží horná hranica rímasy vyššie ako 1,00 m a nižšie ako 2,00 m nad dnom vodného toku alebo inej prekážky a pozdĺž všetkých vodných tokov alebo vodných nádrží s normálnou hĺbkou vody od 0,50 m do 1,00 m, ak je horná hrana bližšie ako 5,00 m od hrany koruny cestnej komunikácie.

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

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.4 SO 01.3 – CYKLOTRASA

km 2,77875 – 2,78784

V celom svojom úseku ide o úrovňové, priešečníkové križovanie s jestvujúcou spevnenou asfaltovou komunikáciou, ktorej šírka nie je menšia ako 3m, ako cyklokoridor o šírke 3,0m, t.j. 1,5m pre každý smer, ktoré bude značené ako podfarbený cyklopriebeh V7.

Na komunikácii sa lokálne vyspravia poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Smerové a výškové vedenie časti 3 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúcu komunikáciu.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 3%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.5 SO 01.4 – CYKLOTRASA

km 2,78784 – 2,99028

V celej časti 4 je trasovanie vedené po jestvujúcej nespevnenej komunikácii a preto bude nutné zrealizovať v celej jej dĺžke novú konštrukciu cyklotrasy v šírke 3,0m, t.j. 1,5m pre každý smer. 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 4 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúci terén.

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

Priečný sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.6 SO 01.5 – CYKLOTRASA

km 2,99028 – 2,99883

V celom svojom úseku ide o úrovňové, priešečníkové križovanie s jestvujúcou spevnenou asfaltovou komunikáciou, ktorej šírka nie je menšia ako 3m, ako cyklokoridor o šírke 3,0m, t.j. 1,5m pre každý smer, ktoré bude značené ako podfarbený cyklopriebeh V7.

Na komunikácii sa lokálne vyspravia poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Smerové a výškové vedenie časti 3 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúcu komunikáciu.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 3%.

Priečný sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.7 SO 01.6 – CYKLOTRASA

km 2,99883 – 4,77753

V celej časti 6 je trasovanie vedené v novom koridore na vzdušnej strane hrádze, a bude nutné zrealizovať celú konštrukciu cyklotrasy o šírke 3,0m, t.j. 1,5m pre každý smer vrátane oporného gabiónového múru a zábradlia. 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.

Oporný múr gabiónový (úroveň prostredia c4 v súlade s STN EN ISO 9223 Tab.4., životnosť min. 120 rokov ; polymérna ochrana oceľového drôtu PA6 v zmysle STN EN 10223-3 a TKP 31/2014) po celej dĺžke

Bezpečnostné zábradlie bude osadené po celej dĺžke úseku.

Zábradlia sa navrhujú na ochranu cyklistov pred pádom z telesa cestnej komunikácie alebo na zabránenie ich vstupu na jazdný pás. Zábradlia sa realizujú na mostoch bez presypávky podľa STN 73 6201; na mostoch a priepustoch s presypávkou a na priepustoch bez presypávky, ak leží horná hranica rímsy vyššie ako 1,00 m a nižšie ako 2,00 m nad dnom vodného toku alebo inej prekážky a pozdĺž všetkých vodných tokov alebo vodných nádrží s normálnou hĺbkou vody od 0,50 m do 1,00 m, ak je horná hrana bližšie ako 5,00 m od hrany koruny cestnej komunikácie.

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

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.1 SO 01.7 – CYKLOTRASA

km 4,77753 – 4,93018

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii, ktorej šírka nie je menšia ako 3m, ako cyklokoridor šírky 1,5m pre každý smer. V rámci hlavného dopravného priestoru, bude cyklokoridor vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Na komunikácii sa lokálne vyspravlia poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Smerové a výškové vedenie časti 7 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúcu komunikáciu.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 3%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.1 SO 01.8 – CYKLOTRASA

km 4,93018 – 5,34775

V celej časti 8 je trasovanie vedené v novom koridore a bude nutné zrealizovať celú konštrukciu cyklotrasy o šírke 3,0m, t.j. 1,5 m pre každý smer. 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. Na celej dĺžke cyklotrasy je po oboch stranách navrhnuté bezpečnostné zábradlie tak aby bolo zabránené pádu do vodného toku.

Zábradlia sa navrhujú na ochranu cyklistov pred pádom z telesa cestnej komunikácie alebo na zabránenie ich vstupu na jazdný pás. Zábradlia sa realizujú na mostoch bez presypávky podľa STN 73 6201; na mostoch a priepustoch s presypávkou a na priepustoch bez presypávky, ak leží horná hranica rímsy vyššie ako 1,00 m a nižšie ako 2,00 m nad dnom vodného toku alebo inej prekážky a pozdĺž všetkých vodných tokov alebo vodných nádrží s normálnou hĺbkou vody od 0,50 m do 1,00 m, ak je horná hrana bližšie ako 5,00 m od hrany koruny cestnej komunikácie.

Smerové a výškové vedenie časti 8 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúci terén.

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

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.1 SO 01.9 – CYKLOTRASA

km 5,34775 – 7,71055

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii, ktorej šírka nie je menšia ako 3m, ako cyklokoridor šírky 1,5m pre každý smer. V rámci hlavného dopravného priestoru, bude cyklokoridor vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Na komunikácii sa lokálne vyspravujú poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Smerové a výškové vedenie časti 9 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúcu komunikáciu.

14.1 SO 01.10 – CYKLOTRASA

km 7,71055 – 7,73810

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii, ktorej šírka nie je menšia ako 3m, v rámci mostného objektu ako cyklokoridor šírky 1,5m pre každý smer, t.j. v rámci hlavného dopravného priestoru, vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Časť 10 je riešená bez smerových a výškových oblúkov.

Na komunikácii sa lokálne vyspravujú poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.1 SO 01.11 – CYKLOTRASA

km 7,73810 – 9,55413

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii, ktorej šírka nie je menšia ako 3m, ako cyklokoridor šírky 1,5m pre každý smer. V rámci hlavného dopravného priestoru, bude cyklokoridor vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Na komunikácii sa lokálne vyspravujú poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Smerové a výškové vedenie časti 11 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúcu komunikáciu.

14.1 SO 01.12 – CYKLOTRASA

km 9,55413 – 11,54910

V celej časti 12 je trasovanie vedené v novom koridore na vzdušnej strane hrádze, a bude nutné zrealizovať celú konštrukciu cyklotrasy o šírke 3,0m, t.j. 1,5m pre každý smer vrátane oporného gabiónového múru a zábradlia. 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.

Oporný múr gabiónový (úroveň prostredia c4 v súlade s STN EN ISO 9223 Tab.4., životnosť min. 120 rokov ; polymérna ochrana oceľového drôtu PA6 v zmysle STN EN 10223-3 a TKP 31/2014) po celej dĺžke

Bezpečnostné zábradlie bude osadené po celej dĺžke úseku.

Zábradlia sa navrhujú na ochranu cyklistov pred pádom z telesa cestnej komunikácie alebo na zabránenie ich vstupu na jazdný pás. Zábradlia sa realizujú na mostoch bez presypávky podľa STN 73 6201; na mostoch a priepustoch s presypávkou a na priepustoch bez presypávky, ak leží horná hranica rímsy vyššie ako 1,00 m a nižšie ako 2,00 m nad dnom vodného toku alebo inej prekážky a pozdĺž všetkých vodných tokov alebo vodných nádrží s normálnou hĺbkou vody od 0,50 m do 1,00 m, ak je horná hrana bližšie ako 5,00 m od hrany koruny cestnej komunikácie.

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

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.1 SO 01.13 – CYKLOTRASA

km 11,54910 – 11,71435

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii, ktorej šírka nie je menšia ako 3m, ako cyklokoridor šírky 1,5m pre každý smer. V rámci hlavného dopravného priestoru, vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Na komunikácii sa lokálne vyspravujú poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Smerové a výškové vedenie časti 13 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúcu komunikáciu.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 3%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.1 SO 01.14 – CYKLOTRASA

km 11,71435 – 13,10749

V celej časti 14 je trasovanie vedené v novom koridore na vzdušnej strane hrádze, a bude nutné zrealizovať celú konštrukciu cyklotrasy o šírke 3,0m, t.j. 1,5m pre každý smer vrátane oporného gabiónového múru a zábradlia. 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.

Oporný múr gabiónový (úroveň prostredia c4 v súlade s STN EN ISO 9223 Tab.4., životnosť min. 120 rokov ; polymérna ochrana oceľového drôtu PA6 v zmysle STN EN 10223-3 a TKP 31/2014) po celej dĺžke

Bezpečnostné zábradlie bude osadené po celej dĺžke úseku.

Zábradlia sa navrhujú na ochranu cyklistov pred pádom z telesa cestnej komunikácie alebo na zabránenie ich vstupu na jazdný pás. Zábradlia sa realizujú na mostoch bez presypávky podľa STN 73 6201; na mostoch a priepustoch s presypávkou a na priepustoch bez presypávky, ak leží horná hranica rímsy vyššie ako 1,00 m a nižšie ako 2,00 m nad dnom vodného toku alebo inej prekážky a pozdĺž všetkých vodných tokov alebo vodných nádrží s normálnou hĺbkou vody od 0,50 m do 1,00 m, ak je horná hrana bližšie ako 5,00 m od hrany koruny cestnej komunikácie.

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

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.1 SO 01.15 – CYKLOTRASA

km 13,10749 – 13,27447

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asphaltovej komunikácii, ktorej šírka nie je menšia ako 3m, ako cyklokoridor šírky 1,5m pre každý smer. V rámci hlavného dopravného priestoru, vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Na komunikácii sa lokálne vyspravujú poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Smerové a výškové vedenie časti 15 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúcu komunikáciu.

Pozdĺžny návrh nivelety je navrhnutý s maximálnym pozdĺžnym sklonom do 3%.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.1 SO 01.16 – CYKLOTRASA

km 13,27447 – 14,18857

V celej časti 16 je trasovanie vedené v novom koridore na vzdušnej strane hrádze, a bude nutné zrealizovať celú konštrukciu cyklotrasy o šírke 3,0m, t.j. 1,5m pre každý smer vrátane oporného gabiónového múru a zábradlia. 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.

Oporný múr gabiónový (úroveň prostredia c4 v súlade s STN EN ISO 9223 Tab.4., životnosť min. 120 rokov ; polymérna ochrana oceľového drôtu PA6 v zmysle STN EN 10223-3 a TKP 31/2014) po celej dĺžke

Bezpečnostné zábradlie bude osadené po celej dĺžke úseku.

Zábradlia sa navrhujú na ochranu cyklistov pred pádom z telesa cestnej komunikácie alebo na zabránenie ich vstupu na jazdný pás. Zábradlia sa realizujú na mostoch bez presypávky podľa STN 73 6201; na mostoch a priepustoch s presypávkou a na priepustoch bez presypávky, ak leží horná hranica rímsy vyššie ako 1,00 m a nižšie ako 2,00 m nad dnom vodného toku alebo inej prekážky a

pozdĺž všetkých vodných tokov alebo vodných nádrží s normálnou hĺbkou vody od 0,50 m do 1,00 m, ak je horná hrana bližšie ako 5,00 m od hrany koruny cestnej komunikácie.

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

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.1 SO 01.17 – CYKLOTRASA

km 14,18857 - 14,56187

V celej časti 17 je trasovanie vedené v novom koridore, a bude nutné zrealizovať celú konštrukciu cyklotrasy v šírke 3,0m. 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 17 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúci terén.

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

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.2 SO 01.18 – CYKLOTRASA

km 14,56187 – 14,56670

V celom svojom úseku vedie po jestvujúcej spevnenej asfaltovej komunikácii v rámci mostného objektu ako cyklokoridor, t.j. v rámci hlavného dopravného priestoru, vyznačený zvislým a vodorovným dopravným značením V8c.

Časť 18 je riešená bez smerových a výškových oblúkov.

Na komunikácii sa lokálne vyspravujú poškodené miesta. Ich rozsah a spôsob sa spresnia v ďalšom stupni PD.

Priečny sklon komunikácie je jednostranný a rovnaký ako na PK.

14.1 SO 01.19 – CYKLOTRASA

km 14,56670 – 15,20959

V celej časti 19 je trasovanie vedené po jestvujúcej nespevnenej komunikácii a bude nutné zrealizovať celú konštrukciu cyklotrasy o šírke 3,0m. 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 3 v maximálnej možnej miere kopíruje jestvujúci terén.

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

Priečny sklon komunikácie je jednostranný 2%.

14.2 SO 02.1, SO 02.2, SO 02.4, SO 02.6, SO 02.8, SO 02.9, SO 02.11, SO 02.12, SO 02.14, SO 02.16, SO 02.17, SO 02.19 - 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.

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.

14.3 SO 03.8 CYKLISTICKÉ ODPOČIVADLO

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.

14.3.1 UMIESTNENIE ODPOČÍVADLA

Vid' výkresová časť.

- SO 03.7 - Katastrálne územie Prejta CKN 723/3.

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

- a) vhodná obuv
- b) zábrana rozliatiu tekutín, ich bezprostredné utieranie a vysušenie
- c) opatrnosť pri vstupe do miestností
- d) priebežná kontrola neporušiteľnosti podlahových krytín
- e) 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

- a) odstránenie ostrých hrán, zaoblenie vystupujúcich rohov,
- b) dodržanie šírky prechodných uličiek
- c) zatváranie skriniek, dvier a zasúvanie zásuviek
- d) odstránenie ležiacich predmetov
- e) zabezpečenie stability skriniek, regálov, stolov a stoličiek
- f) nesadať a ani nijakým iným spôsobom nezaťažovať stoly vlastným telom
- g) nepreťažovať regály
- h) manipulovať s materiálom so zreteľom na jeho hmotnosť
- i) zabrániť rozlianiu vody a iných tekutín (ihneď utierať a vysušiť)
- j) opatrne používať varné kanvice a nádoby
- k) 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

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

vplyvy extrémnych teplôt (mráz, horúčava)

- prechladnutie
- prehriatie organizmu

Bezpečnostné opatrenia na odstránenie rizika

- a) vo vykurovaných miestnostiach udržiavať optimálnu teplotu

b) 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

- a) dôraz na závažnosť úrazov pri manipulácii s materiálom
- b) vykonávanie zdravotnej osvetly
- c) výdaj a kontrola používania OOPP
- d) 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	Názov odpadu	Kateg.	Nakladane s odpadom
------	-----	--------------	--------	---------------------

	Odpadu		odpadu	spôsob	odberateľ
1	17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	N	Zhromažďovanie	bude určený v ďalšom spracovaní 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., použiť napr. katalóg MEVAKO Brzotín) 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 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 deľbe 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. vlastníkmi 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.

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 priľahlé 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 sieťou ciest II. triedy a 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:

- kompletne 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: 12/2016

Ing. Michal ŠTODER

Ing. Pavol MATYS

Ing. Michal LÖFFLER

Ing. Miloš MARTINKA

25 PRÍLOHY

Výpis pozemkov.