Sprievodná správa

# Identifikačné údaje:

Názov stavby: **Lesná cesta Hanuščák lúka – prestavba**

Miesto stavby: k.ú. Juskova Voľa

Okres: Vranov nad Topľou

Kraj: Prešovský

Stavebník: Lesy Slovenskej republiky, š.p. Banská Bystrica

Odštepný závod Vranov nad Topľou

Čemernianska 136

093 03 Vranov nad Topľou

Projektant: LESEL, s.r.o

Lúčna 3, 044 42 Rozhanovce

Dokumentáciu vypracoval projektant Ing. Štefan Bigoš, asing, reg. SKSI pod č. 4993\*I2

# Základné údaje charakterizujúce stavbu:

Charakter stavby: prestavba

Kategória komunikácie:  1L 4,0/30 podľa STN 736108

Projektovaná kapacita: 2 675 m

Stavebné objekty: Stavba nie je členená na stavebné objekty:

Druh pozemku, vlastník: lesné pozemky, č. parcely registra „C“: 553/3, č. LV 179 - Lesy SR, š.p.

# Predpokladané termíny:

* **začatie stavby:** Máj 2020
* **ukončenie stavby:** November 2020 Uvedené termíny sú orientačné, môžu sa meniť v súvislosti s uvoľňovaním finančných prostriedkov stavebníka.

# Východiskové podklady a zdôvodnenie výstavby:

### Súčasný stav a podklady:

***Súčasný stav:*** Lesná cesta Hanuščák lúka je kategórie 2L 4,0/30 podľa STN 736108, s pôvodným krytom zo štrkodrvy a miestneho kamenistého materiálu, neskôr (cca v rokoch 1987 - 1989) sa kryt zhotovil z penetračného makadamu asfaltového hr. 8 cm. Uvedená cesta sprístupňuje rozsiahly lesný komplex v  Slánskom pohorí, juhozápadne od obce Juskova Voľa. Komunikácia je výrazne opotrebovaná, jestvujúce pozdĺžne odvodnenie je nedostatočné, chýba funkčné priečne odvodnenie cesty . V dôsledku nedostatočného najmä priečneho odvodnenia je znížená únosnosť vozovky ( schopnosť plniť požiadavky rozhodujúcich veličín - pretvorenie, priehyb a pod.) a tak sa vozovka bortí, vytvárajú sa koľaje a na celej ceste už chýba pôvodná obrusná vrstva z makadamu asfaltového penetračného. Smerové oblúky vzhľadom na používané odvozné súpravy sú nedostatočne rozšírené. Jestvujúci stav cesty je taký, že neumožňuje rýchlejší a hlavne bezpečnejší presun dopravných prostriedkov do uvedenej gravitačnej oblasti. Pôvodné odvozné miesta sú prevažne neupravené, spevnené len čiastočne a pri dnešnej technológii spracovania surových kmeňov a ich odvozu aj nevhodne priečne usporiadané. Na predpokladaný objem a lokalizáciu ťažby je ich aj málo. Pri ceste absentujú výhybne, resp. na jestvujúcu, ako aj predpokladanú frekvenciu pohybu áut nákladných aj osobných a technologických vozidiel je ich nedostatok. Súbežný potok - Košiarny potok na mnohých miestach ohrozuje cestné teleso, v daždivých rokoch 2008 a 2010 sa na dvoch miestach vybrežil a spôsobil značné povodňové škody na vozovke a cestnom telese.

***Podklady:*** Prvým, východiskovým podkladom pre vypracovanie projektovej dokumentácie bol výber staveniska za prítomnosti zástupcu stavebníka a projektanta, kde bol posúdený stav jestvujúcej komunikácie a kde sa určili priority prestavby vč. doplnenia odvozných miest, výhybní a úpravy potoka. Následnými terénnymi prácami – meračskými prácami sa zamerali úseky s rôznym stupňom poškodenia a opotrebovania vozovky, stav priepustov a stav pozdĺžneho a priečneho odvodnenia telesa cesty. Pri terénnych prácach sa na vykopaných sondách zistila celková hrúbka vozovky a hrúbky jej konštrukčných vrstiev. Z mapových podkladov boli použité: topografická mapa M=1:25 000, porastová mapa M=1:10 000 a údaje z katastrálneho portálu. Ďalej boli použité výsledky z merania únosnosti podložia (vozovky) - rázový modul deformácie Mvd  zisteného ľahkou rázovou skúškou zariadením LDD 100, ktoré previedli Lesy SR, š.p., ZLT Banská Bystrica. Tento modul sa prepočítal na deformačný modul pružnosti Edef2 z ktorého sa vychádzalo pri stanovení hrúbky zosilenia vozovky.

### Zdôvodnenie výstavby:

Predmetná stavba, L.c. Hanuščák lúka bola zrealizovaná v r. 70-tych rokoch minulého storočia ako zemná pomiestne spevnená cesta podľa vtedajšej normy ČSN 736108 ako kategórie IIa (šírka koruny 4,0 m). Počas tejto doby cesta bola, z rôznych dôvodov, nedostatočne udržiavaná, pričom sa po nej z rozsiahlej gravitačnej oblasti odviezlo značné množstvo dreva ( cca 80 tis. m3). Následok toho je, že cesta ako celok je v zlom stave. Dopravné prostriedky môžu po ceste premávať len pomaly, návrhovú rýchlosť nie je možné dodržať. Neúmerne stúpajú náklady na odvoz dreva, dopravné prostriedky sa viac opotrebovávajú, znižuje sa produktivita práce v lesníckych činnostiach a to nielen v ťažbe, ale i v pestovaní a ochrane lesa. Pre odstránenie týchto negatívnych javov, keďže aj v budúcich rokoch bude naďalej gravitovať na uvedenú cestu veľké množstvo dreva, priemerne 4000 m3/rok , je potrebná prestavba uvedenej cesty. Je potrebné zriadiť nielen obrusnú vrstvu, ale aj podkladnú vrstvu, ako aj vybudovať systém priečneho a pozdĺžneho odvodnenia spodnej stavby. Tým sa dosiahne vyššia únosnosť podložia ( vyšší modul deformácie) a tým zvýši únosnosť vozovky ako celku. Podstatne sa  zlepší prevádzková funkčnosť vozovky, t.j. schopnosť vozovky umožniť bezpečnú, plynulú, rýchlu a pohodlnú premávku, ktorá je potrebná pri zabezpečovaní úloh pri odvoze dreva, pestovaní a ochrane lesa. Pri ochrane lesa zvlášť ako zlepšenie a zrýchlenie prístupu k prípadným požiarom a zlepšenie podmienok pre monitoring a činnosť protipožiarnych hliadok. Ďalej je nutné dobudovať technologické vybavenie (odvozné miesta), bezpečnostné vybavenie (napr. výhybne) a upraviť hydrauliku potoka ohrozujúceho cestu.

1. Členenie projektu:

Projektová dokumentácia je spracovaná ako jednostupňový projekt, t.j. projekt pre stavebné konanie (ohlásenie stavebných úprav) s podrobnosťami vykonávacieho (realizačného) projektu v členení:

1. Písomná časť:

* sprievodná správa
* súhrnná technická správa

1. Výkresová časť:

* prehľadná situácia M=1:25 000
* porastová mapa M=1:10 000
* podrobná situácia v dvoch častiach M=1:2 500
* rámový priepust - pôdorys, rezy, pohľady M= 1:50
* polohopis rámového priepustu M=1:500
* priečne rezy v dvoch častiach M=1:100
* vzorové priečne rezy M=1:50

1. Rozpočtová časť:

* Rozpočet s výkazom výmer, resp. výkaz výmer

Vypracoval: Ing. Štefan Bigoš, Október 2019