

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE.....	2
1.1 Stavba	2
1.2 Stavebník	2
1.3 Generálny projektant	2
1.4 Projektant SO	2
1.5 Uvažovaný správca stavebného objektu.....	2
2. PODKLADY A ÚDAJE.....	2
2.1 Predchádzajúce dokumentácie stavby a ostatné podklady	2
2.2 Predchádzajúce rozhodnutia, posudky a stanoviská orgánov štátnej správy, samosprávy a ostatných dotknutých organizácií.....	3
2.3 Rozhodnutia, posudky a stanoviská orgánov štátnej správy, samosprávy a ostatných dotknutých organizácií počas spracovávania dokumentácie.....	3
2.4 Ostatné podklady zabezpečené počas spracovávania dokumentácie	3
3. ZMENY OPROTI DOKUMENTÁCII NA ÚZEMNÉ ROZHODNUTIE	3
4. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA.....	4
4.1 Účel a ciele stavby.....	4
4.2 Základné údaje	4
4.3 Smerové vedenie.....	4
4.4 Výškové vedenie a klopenie	4
4.5 Šírkové usporiadanie.....	4
4.6 Konštrukcia vozovky	5
4.7 Búracie práce	8
4.8 Zemné práce	8
5. POPIS NAPOJENIA NA EXISTUJÚCU CESTNÚ SIEŤ, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE.....	9
5.1 Napojenie na existujúce komunikácie	9
5.2 Prístup na pozemky rozdelené stavbou	9
5.3 Väzby na existujúce inžinierske siete.....	9
6. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD A ICH OCHRANA.....	9
7. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁC A ÚDRŽBU	10
8. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA CESTY.....	12
8.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie.....	12
8.1.1 Vplyv na okolie stavby počas realizácie stavebných prác	12
8.1.2 Vplyv stavby na okolie po jej dokončení	12
8.2 Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky	12
8.3 Z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevádzky stavebných zariadení počas výstavby	13
8.4 Popis riešenia ochrany proti agresívnemu prostrediu	13
9. VYBAVENIE KOMUNIKÁCIE	13
9.1 Bezpečnostné zariadenia	13
9.2 Dopravné značenie.....	14
9.2.1 Zvislé dopravné značenie	14
9.2.2 Vodorovné dopravné značenie	14
9.2.3 Legislatívne podmienky	14
10. BILANCIA ODPADOV A NAKLADANIE S NIMI	15

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

Názov stavby: Diaľnica D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica
Stavebný objekt: SO 116-00 Úprava cesty II/520 v Krásne nad Kysucou
Kraj: Žilinský
Okres: Čadca
Katastrálne územie: Krásno nad Kysucou
Druh stavby: novostavba
Stupeň dokumentácie: dokumentácia na stavebné povolenie v podrobnosti dokumentácie na realizáciu stavby (DSP v podrobnosti DRS)

1.2 Stavebník

Názov a adresa: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Zakladateľ: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava

1.3 Generálny projektant

Názov a adresa: Amberg Engineering Slovakia, s.r.o.
Somolického 1/B, 811 06 Bratislava
IČO 35860073
Tel. +421 2 5930 8261
Fax. +421 2 5930 8260
Hlavný inžinier projektu: Ing. Ľuboslav Nagy

1.4 Projektant SO

Názov a adresa: Amberg Engineering Slovakia, s.r.o.
Somolického 1/B, 811 06 Bratislava
IČO: 35860073
IČ DPH: SK 2020289953
Tel. +421 2 5930 8261
Fax. +421 2 5930 8260
Zodpovedný projektant: Ing. Zuzana Čierna
Vypracoval: Ing. Zuzana Čierna

1.5 Uvažovaný správca stavebného objektu

Správcom objektu bude: Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja

2. PODKLADY A ÚDAJE

2.1 Predchádzajúce dokumentácie stavby a ostatné podklady

- Technická štúdia Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité (Enviconsult Žilina, 1996),

- Dodatok k technickej štúdii Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité (Ing. Tabaček, 1997),
- Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité, I. úsek km 0,000 – 21,900 (DÚR) (Dopravoprojekt Bratislava, 1998),
- Aktualizácia DÚR „Diaľnica D3 /D18) Kysucké Nové Mesto – Skalité“ (Dopravoprojekt, 2002),
- Dokumentácie na územné rozhodnutie v roku 2006 pre úsek Kysucké Nové Mesto - Oščadnica. (Dopravoprojekt 09/2006),
- Dokumentácia pre stavebné povolenie (Združenie D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica – Dopravoprojekt + Valbek, 08/2010),
- Dokumentácia na ponuku (Združenie D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica – Dopravoprojekt + Valbek, 03/2011),
- Migračná štúdia vybraných druhov živočíchov na prevádzkovaných úsekoch diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy – Vyhodnotenie migračných parametrov diaľnice D3, vypracovaná firmou HBH projekt spol. s r.o. Brno v máji 2016.

2.2 Predchádzajúce rozhodnutia, posudky a stanoviská orgánov štátnej správy, samosprávy a ostatných dotknutých organizácií

- Záverečné stanovisko MŽP SR pre navrhovanú činnosť „Diaľnica D18 Kysucké Nové Mesto – Skalité“ zo dňa 3.11.2000,
- Vyjadrenie MŽP SR k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti 8a č. 4973/2013 -3.4/ml zo dňa 29.04.2013,
- Právoplatné územné rozhodnutie č.j. 640/07 zo dňa 28.09.2007,
- Právoplatné rozhodnutie o predĺžení platnosti územného rozhodnutia č.s: ObU-ZA-OVBP2/B/2013/00619-3/Pál zo dňa 11.07.2013,
- Právoplatné rozhodnutie o opätovnom predĺžení platnosti územného rozhodnutia,
- Protokol o vykonaní štátnej expertízy č. 4/2007.

2.3 Rozhodnutia, posudky a stanoviská orgánov štátnej správy, samosprávy a ostatných dotknutých organizácií počas spracovávania dokumentácie

- „Rozsah hodnotenia“ MŽP SR podľa §30 zákona č. 24/2006 Z.z. pre zmenu navrhovanej činnosti „Úseky Diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a Diaľnice D3 Oščadnica – Čadca, Bukov II. profil“ zo dňa 19.07.2021,

2.4 Ostatné podklady zabezpečené počas spracovávania dokumentácie

- Migračná štúdia pre diaľničný úsek D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, HBH Projekt spol. s r.o., august 2020
- Dopravný model a posúdenie výkonnosti, AFRY CZ s.r.o. 06/2023

3. ZMENY OPROTI DOKUMENTÁCII NA ÚZEMNÉ ROZHODNUTIE

Riešenie objektu je bez zmeny.

4. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

4.1 Účel a ciele stavby

Úprava cesty II/520 v Krásne nad Kysucou je vyvolanou investíciou výstavby diaľnice D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica a preložky cesty I/11 (SO 113-00), v rámci ktorej sa vybuduje nová okružná križovatka, v ktorej začína upravená cesta II/520. Úprava cesty II/520 teda pozostáva z úpravy jej napojenia na okružnú križovatku. V rámci výstavby bude cesta II/520 v intraviláne mesta doplnená o jednostranný chodník, ktorý po dobudovaní bude odovzdaný do správy príslušnej obce, vrátane zábradlia a chodníkových krajníc (je súčasťou 171-01).

4.2 Základné údaje

Kategória komunikácie:	MZ 9,5/50 (MZ 14/50 modif.) – od ZÚ do križovatky v km 0,12677 MZ 11,5/50 (MZ 14/50 modif.) – od križovatky v km 0,12677 do KÚ
Návrhová rýchlosť:	60 km/h, pri vjazde do okružnej križovatky uvažovaná návrhová rýchlosť 35 km/h
Polomer smerového oblúka:	150 m
Pozdĺžny sklon max.:	3,00 %
Výsledný sklon min.:	0,50 %
Polomer vydatého výškového oblúka:	3500 m
Priečny sklon vozovky:	2,00 % (strechovitý, v oblúkoch dostredný sklon)
Celková dĺžka trasy:	245,452 m

4.3 Smerové vedenie

V smerovom vedení je trasa odklonená z pôvodnej trasy pomocou jedného kružnicového oblúka s polomerom $R = 150$ m, s prechodnicami 35 m a 60 m a je napojená na novonavrhovanú okružnú križovatku. Pre napojenie cesty na okružnú križovatku sú použité vjazdové polomer 12 m a výjazdový polomer 15 m. V ostatnej trase je úsek vedený v koridore existujúcej cesty II/520 bez veľkých zmien.

4.4 Výškové vedenie a klopenie

Výškové vedenie upravovanej cesty II/520 v maximálnej miere kopíruje výškové vedenie existujúcej cesty a v mieste napojenia na okružnú križovatku rešpektuje jej výškové vedenie. Maximálny pozdĺžny sklon je 3,00 %, výškový polygón je zaoblený zakružovacím oblúkom s polomerom 3500 m.

4.5 Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie vychádza z dvoch kategórií ciest v zmysle STN 636110.

MZ 9,5/50

Jazdný pruh	2 x 3,50 m
Vodiaci prúžok	2 x 0,25 m
Spevnená krajnica	2 x 0,50 m
Nespevnená krajnica	2 x 0,50 m

MZ 11,5/50

Jazdný pruh	2 x 3,50 m
-------------	------------

Vodiaci prúžok	2 x 0,25 m
Spevnená krajnica	2 x 1,50 m
Nespevnená krajnica	2 x 0,50 m

Obe kategórie sú doplnené o jednostranný chodník prechodovej šírky 2,00 m (ak je chodník osadený hneď pri vozovke je jeho stavebná šírka o 0,50 m väčšia). V úseku km 0,15455-0,21305 je komunikácia doplnená o parkovací pruh 2,75 m.

V oblúku budú jazdné pruhy šírky 3,50 m rozšírené v zmysle STN 73 6101.

V intraviláne je na komunikácii väčší počet zjazdov do dvorov, kopírujú ich existujúci stav. Prejazd bude zabezpečený sklopeným obrubníkom na hrane vozovky a spevnením zjazdu za chodníkom.

Od km 0,14500 sa uvažuje len s frézovaním a položením nového krytu na existujúcej vozovke, s doplnením chodníka vpravo, s ponechaním bezobrubníkovej úpravy vľavo.

4.6 Konštrukcia vozovky

Je navrhnutá vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie a klimatické pomery v nasledovnom zložení:

Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný		
SMA O 11; I	STN EN 13108-5	40 mm
Spojovací postrek emulzný modifikovaný 0,5 kg/m ²		
PS; A	STN 73 6129	
Asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifikovaný		
AC L 16; I	STN EN 13108-1	70 mm
Spojovací postrek emulzný 0,5 kg/m ²		
PS; A	STN 73 6129	
Asfaltový betón pre hornú podklad. vrstvu		
AC P 22; I	STN EN 13108-1	90 mm
Infiltračný postrek 0,8 kg/m ²		
PI; A	STN 73 6129	
Cementom stmelená zmes		
CBGM C5/6	STN EN 14 227-1	180 mm
Nestmelená zmes so štrkodrviny		
UM ŠD 31,5 Gc	STN 73 6126	min. 180 mm
SPOLU		Σ min. 560 mm

Pláň je navrhnutá v základnom minimálnom sklone 3%.

Vozovka sa skladá z podkladových vrstiev a krytu. Ako podkladové vrstvy sú použité rôzne frakcie štrkodrviny a cementová stabilizácia. Podkladové vrstvy sú definované v STN 73 6114 „Vozovky pozemných komunikácií“. Zhotovujú sa podľa STN 73 6126 „Stavba vozoviek – nestmelené vrstvy“ a STN EN 14227-1 „Hydraulicky stmelené zmesi. Špecifikácie. Časť 1: Cementom stmelené zmesi pre podkladové vrstvy“.

Podkladné vrstvy sa nemajú zhotovovať ak hrozí nebezpečenstvo, že teplota pri kladení klesne pod 5 ° C. Kladenie sa nesmie vykonávať ani pri silnom alebo dlhotrvajúcom daždi. Po rozprestretí sa hneď začne so zhutňovaním. Zhutňuje sa každá vrstva samostatne. Zhutňovanie sa opakuje až po dosiahnutie požadovanej miery zhutnenia. Nestmelená vrstva zo štrkodrviny musí byť v technologicky najkratšom čase prekrytá nadväzujúcou vrstvou. Pred pokládkou ďalšej vrstvy sa kontroluje modul pretvárnosti z druhého zaťažovacieho cyklu E_{def2} statickou zaťažovacou skúškou.

Dôležitou podmienkou zabezpečenia kvality životnosti vozovky je dosiahnutie požadovaných hodnôt pevnostných a deformačných charakteristík konštrukčných vrstiev vozovky v zmysle platných technických noriem, technických predpisov a katalógových listov.

Konštrukcia vozovky v mieste frézovania

- Odfrézovanie existujúcej vrstvy vozovky 110 mm
- Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný,
SMA O 11; I 40 mm STN EN 13108-5
- Spojovací postrek emulzný modifikovaný 0,5 kg/m²
PS; A, STN 73 6129
- Asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modif. 70 mm STN EN13108-1
- Spojovací postrek emulzný 0,5 kg/m²
PS A
- **Spolu: 110 mm**

Konštrukcia v mieste chodníka

Betónová dlažba	DL	60 mm	STN EN 1338
Drvené kamenivo	DK	40 mm	STN EN 13242
Nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 8/16	100 mm	STN 736126
Nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/31,5	150 mm	STN 736126
Spolu		350 mm	

Požadovaná miera zhutnenia (modul deformácie) na pláni vozovky: $E_{\text{def},2} \geq 30 \text{ MPa}$, $E_{\text{def},2} / E_{\text{def},1} < 2,5$

Konštrukcia v mieste vjazdu cez chodník

Betónová dlažba	DL	60 mm	STN 736131
Drvené kamenivo	DK	40 mm	STN EN 13242
Cementová stabilizácia	CBGM C5/6	100 mm	STN 736124-1
Nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/31,5	150 mm	STN 736126
Spolu		350 mm	

Časť chodníkov je kvôli zabráneniu svojvoľného prebiehania chodcov doplnená o zábradlia. Chodníky spolu so zábradliami nie sú však priamou súčasťou tohto stavebného objektu, sú priradené do samostatného objektu 171-01. Po vybudovaní nebudú v správcovstve kraja, ale obce.

V miestach vyznačených priechodov pre chodcov bude dlažba chodníka riešená vrátane varovných a signálnych pásov pre nevidiacich, takisto cez komunikáciu v mieste priechodu bude vedený vodiaci pás.

Varovný pás - má za úlohu varovať človeka so zrakovým postihnutím pred vstupom do nebezpečného priestoru, ak nie je varovanie zabezpečené inak. Varovný pás samozrejme nenahrádza pevné zábrany, ktoré musia byť umiestnené pred nebezpečnými prekážkami ako sú napríklad výkopy. Varovný pás je farebne kontrastný k okoliu, jednotnej farby a musí byť jednoznačne identifikovateľný dlhou bielou palicou a nášľapom.

Signálny pás - sa používa len v exteriéri a informuje človeka so zrakovým postihnutím o tom, že v blízkosti sa nachádza dôležité miesto a jeho drážky ho k tomuto miestu navádzajú.

Vodiaci pás - je špecifická umelá vodiaca línia, ktorá sa umiestňuje na priechodoch pre chodcov v rámci vodorovného dopravného značenia.

Odvodnenie

Odvodnenie cesty II/520 pozostáva z odvodnenia vozovky, cestných svahov a konštrukčnej pláne. Odvodnenie vozovky je riešené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Povrchové vody sú odvádzané na násypové svahy cestného telesa a odtiaľ do otvorených odvodňovacích priekop pozdĺž trasy. V úseku s obrubníkmi sú navrhnuté uličné vpusty s ich vyústením do navrhovanej dažďovej kanalizácie, ktorá je vyústená do cestnej priekopy. Všetky zriadené priekopy budú dláždené.

Odvodnenie pláne bude zabezpečené jej sklonom priamo na svahy cestného telesa, alebo prostredníctvom systému trativodov, ktoré budú zaústené do uličných vpustov.

Priepusty

Priepust v km 0.058256

Predmetný priepust prechádza popod komunikáciu SO116 v km.0,058256. Na vtokovej časti je priepust navrhnutý so šikmým čelom kopírujúcim svah cestnej komunikácie. Vtoková časť priepustu napája dve cestné priekopy. Svahy oboch priekop v mieste sútoku sú vydláždené kameňom hr.200mm do bet. hr.100mm, oba konce kamennej dlažby sú zabezpečené bet. prahmi 300x600mm, dno priekop je spevnený žlabovkami š.600mm. Priepust ústi do kalovej jamy pôdorysného rozmeru 2,05x2,62m. Do kalovej jamy vyúsťuje okrem priepustu aj ďalšia priekopa a zľavej strany kanalizačná rúra DN 300 (SO116). Voda z priepustu je odvedená do kanalizačnej rúry DN 1000. Na zabezpečenie výškového rozdielu pri vtoku priekopy do šachty sú okolo priepustu navrhnuté dva železobetónové múriky (krídla) votknuté do stien šachty. Dno kalovej jamy je odláždené lomovým kameňom do betónu, povrch kalovej jamy je zabezpečený pochôdnym roštom a dvoma dielmi zábradlia z oceľových rúrok.

Konštrukcia priepustu

Objekt je založený plošne. Pod nosnou konštrukciou sa vybuduje štrkový vankúš hrúbky 0.4 m, zhutní sa a upraví sa do požadovaného tvaru a výšky. Uloží sa separačná geotextília. Ďalej sa spraví podkladný betón hrúbky 0.10 m a následne sa uložia na základovú dosku hrúbky 0.20 m vystuženú kari sieťami prefabrikované dielce.

Nosná konštrukcia pozostáva z 22 rúrových železobetónových prefabrikátov a to z 1 vtokovou rúrou + 21 základných rúr + 1 odtokovou rúrou. Dĺžka priekusu je 24,75 m, šírka je 1.62 m. Hrúbka stien je 0.21 m. Jednotlivé diely konštrukcie majú dĺžku 1.10 m. Svetlosť rúrovej konštrukcie je 1.20 m.

Pre zaistenie stability priepustu je navrhnutý zosilnený základ na odtokovej časti priepustu. Je tvorený obetónovaním rúry. Základ je ukončený betónovým prahom rozmerov 0.40 x 0.60 x 2.10 m. Ide o slabo vystužený betón.

Pred samotným vytýčením objektu sa zriadi vytyčovací sieť stavby, z ktorej budú vytýčené všetky potrebné body, rohy základov šachty, výtok a vtok (viď výkres). Základné vytyčovacie body budú dané súradnicami v súradnicovom systéme S-JTSK v realizácii JTSK. Výškový systém Bpv. Presnosť vytýčenia podľa STN 73 0422.

Izolácia nosnej konštrukcie pozostáva z ochranného zasypu; izolácie proti stekajúcej vode. Všetky betónové plochy v styku so zemínou sa opatria 1x penetračným a 2x asfaltovým náterom.

Prechodová oblasť

Zásypový materiál a oblasť zasypania je v zhode s STN 73 6244. Zásypový materiál je nesúdržný, použitý štrkopiesok. Na zhutnenie zásypového pásma je predpísaná miera zhutnenia min 85 % objemovej hmotnosti zistenej štandardnou Proctorovou skúškou. Hutnenie zasypania sa bude robiť po vrstvách hrúbky max. 300 mm. Výkopová jama je v sklone 1:1 po pôvodný terén.

Postup výstavby

Postup výstavby je navrhnutý v zmysle predpokladaného postupu prác a časového harmonogramu výstavby stavby.

1. Príprava staveniska, preložky existujúcich sietí,
2. Vybudovanie výkopov, štrkových vankúšov, podkladného betónu a železobetónových základov,
3. Kladenie rúrových železobetónových prefabrikátov,

4. Zhotovenie celoplošnej izolácie,
5. Prevedenie postupného zasypávania konštrukcie,
6. Úprava okolia na vtokovej a odtokovej strane,

Postup výstavby je závislý od vybavenia dodávateľa. V prípade zmeny nosnej konštrukcie, resp. technológie výstavby nosnej konštrukcie, bude potrebné prerokovať aj definitívnu podobu objektu s projektantom, investorom a budúcim správcom.

4.7 Búracie práce

Súčasťou objektu sú aj rekultivácie opustených úsekov ciest v blízkosti trasy. Pri výstavbe novej komunikácie takisto dôjde k odfrézovaniu pôvodných asfaltových vrstiev vozovky, ktoré budú odvezené na recykláciu v rámci stavby.

Súčasne sa vybúra existujúci vpust v km cca 0,080 vpravo a do hĺbky 1m sa vybúrajú aj existujúca kanalizačná šachta v km 0,088 vpravo a kalová jama v km 0,085 vľavo. Existujúce kanalizačné potrubie a prípojky od vpustov sa vyplnia betónom, jamy po vpustoch a šachtách sa zasypú vykopanou zemínou.

4.8 Zemné práce

Zemné práce pri budovaní predmetného objektu zahŕňajú odhumusovanie a odstránenie trávnatého porastu v rámci trvalého záberu a násypy pre budovanie samotného cestného telesa. Na stavbe, ako aj v tomto stavebnom objekte, je výrazný nedostatok humusu, preto sa zemné telesá ošetrí len hydroosevom.

Kvalitatívne požiadavky pre zhotovovanie zemného telesa stanovuje STN 73 6133 Stavba ciest – Teleso pozemných komunikácií. Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 „Zemné práce“. Norma presne definuje základné pojmy, súvisiace so zemnými prácami, zaoberá sa prípravnými prácami, vykopávkami v trase, manipuláciou s výkopom, budovaním sypaných konštrukcií, ich zhutňovaním, úpravou podlažia, svahov a pláne zemného telesa, ako aj ďalšími pomocnými, zabezpečovacími a dokončovacími prácami. V dodatku tejto normy sú citované všetky technické normy, právne a bezpečnostné predpisy, smernice a vyhlášky, ktoré musí zhotoviteľ pri vykonávaní zemných prác dodržiavať. Pre prípravu, zhotovovanie, kontrolu a preberanie zemných prác pozemných komunikácií, chodníkov a iných spevnených plôch platia Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR, časť 2: Zemné práce s účinnosťou od 01.01.2011. Účelom týchto TKP je spresnenie požiadaviek stanovených v STN 73 6133. Plán pod vozovkou musí byť upravená v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie. Musí byť zhotovená v priečnom sklone podľa projektovej dokumentácie, tak aby bolo vždy zabezpečené jej odvodnenie. Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel.

Cesta je budovaná z časti v nízkom násype, z ďalšej časti na existujúcom telese. Existujúca vozovka bude pri výstavbe objektu z veľkej časti vybúraná, podkladné vrstvy vozovky sa využijú pri stavbe násypov nového telesa. Zvyšná potreba násypových materiálov sa uspokojí zo zemín vykopaných pri stavbe objektu (vrátane cestnej kanalizácie), pričom vzhľadom na prebytok výkopu v objekte sa požaduje použiť pri stavbe násypov najvhodnejšie vykopané zeminy a pri spätnom zásype kanalizácie tie najmenej vhodné (povrchové).. Vzhľadom k výške svahov po dno priekopy sa uvažuje so sklonmi násypových svahov v sklone 1:2 – 1:3 bez nutnosti osádzania zvodičmi. Dosypávka krajníc sa zrealizuje z dovezených nenamfzavých zemín.

V zmysle záverov inžiniersko-geologického prieskumu je podlažie vhodné pre vybudovanie komunikácie, keďže sa vo veľkom rozsahu jedná o podlažie pôvodných komunikácií.

Vytýčenie objektu

Vytyčenie komunikácie sa vykoná v zmysle STN 73 0422. Použitý je súradnicový systém S-JTSK, výškový systém B.p.v. Súradnice hlavných vytyčovacích bodov sú zrejmé z vytyčovacieho výkresu.

5. POPIS NAPOJENIA NA EXISTUJÚCU CESTNÚ SIEŤ, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE

5.1 Napojenie na existujúce komunikácie

Predmetná stavba má charakter novostavby. Napojenie na existujúci komunikačný systém bude zabezpečený prostredníctvom miestnych komunikácií.

5.2 Prístup na pozemky rozdelené stavbou

Prístup na okolité pozemky ostáva nezmenený. V priebehu prác bude dočasne obmedzená doprava na riešenom úseku, ale prístup na súkromné pozemky je dodávateľ stavby povinný zabezpečiť počas celej doby realizácie stavby.

5.3 Väzby na existujúce inžinierske siete

Výstavbou miestnej komunikácie sú dotknuté inžinierske siete – vodovodné a plynovodné potrubia, energetické vedenia a slaboprúdové káble, ktoré budú v rámci stavby preložené resp. upravené ešte pred realizáciou zemných prác na objekte. Pred výstavbou je teda nutné všetky inžinierske siete presne vytyčiť a preložiť, aby aj v budúcnosti zodpovedali príslušným normám a predpisom. Pri všetkých inžinierskych sieťach sa práce musia vykonávať tak, aby bolo dodržané príslušné ochranné pásmo. Pri prácach v ochrannom pásme inžinierskych sietí je potrebné dodržať príslušné predpisy a podmienky správcu. V každom prípade je nutné správcu siete pred začatím stavebných prác kontaktovať a uskutočniť obhliadku miesta výskytu siete.

6. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD A ICH OCHRANA

Odvodnenie cesty II/520 pozostáva z odvodnenia vozovky, cestných svahov a konštrukčnej pláne. Odvodnenie vozovky je riešené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom. Povrchové vody sú odvádzané na násypové svahy cestného telesa a odtiaľ do otvorených odvodňovacích priekop pozdĺž trasy. V úseku s obrubníkmi sú navrhnuté uličné vpusty s ich vyústením do navrhovanej dažďovej kanalizácie, ktorá je vyústená do cestnej priekopy. Všetky zriadené priekopy budú dláždené.

Odvodnenie pláne bude zabezpečené jej sklonom priamo na svahy cestného telesa, alebo prostredníctvom systému trativodov, ktoré budú zaústené do uličných vpustov.

Počas stavebných prác bude potrebné zabezpečiť technologickú disciplínu stavebných prác zhotoviteľa, t. j. vylúčiť možnosť znečistenia prostredia ropnými látkami unikajúcimi z mechanizmov. Zároveň je potrebné zamedziť voľnému odtoku povrchových vôd zo staveniska do recipientov, s cieľom zabrániť znehodnoteniu vodného prostredia kalmi.

7. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁC A ÚDRŽBU

Pred zahájením stavebných prác je nutné dať vytýčiť všetky podzemné inžinierske siete ich správcami a v prípade kolízie s objektom ich ochrániť. Zároveň musí zhotoviteľ zabezpečiť nadväznosť prác na všetkých stavebných objektoch a zvoliť taký postup prác, aby počas nich boli uvedené verejné inžinierske siete ale i komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu v prevádzke. Pritom musí zvoliť podľa svojich kapacitných a technologických možností taký postup, aby zásahy do verejnej premávky a existujúcich inžinierskych sietí boli čo najkratšie.

Plán organizácie výstavby

SO 116-00 bude budovaný v rámci III. etapy výstavby. V úseku tretej etapy sa nachádza existujúca a novonavrhovaná mimoúrovňová križovatka v Krásne nad Kysucou. Tento dopravný uzol je rozhodujúci pre organizáciu dopravy. Postup výstavby je zvolený s ohľadom na zabezpečenie vstupu do existujúcich areálov. Vzhľadom na množstvo existujúcich inžinierskych sietí a ich preložiek ako aj novonavrhovaných objektov je postup výstavby zvolený s ohľadom na ich budovanie.

Tretia etapa pozostáva z niekoľkých fáz, popis ktorých je uvedený v samostatnej prílohe dokumentácie DRS. Rovnako aj riešenie prenosného dopravného značenia, ktoré je pri výstavbe tohto stavebného objektu potrebné rešpektovať.

Pre SO 116-00 sú dôležité nasledovné fázy III. etapy:

III.etapa výstavby - km 29,675-KÚ - 3.fáza:

Buduje sa:

- Časť okružnej križovatky, **časť objektu SO 116-00**, časť preložky cesty I/11 (SO 113-00)
- Časť objektu SO 117-00
- V závere fázy sa dobuduje druhá polovica preložky cesty I/11 (SO 113-00), pri budovaní tejto časti sa doprava v smere Krásno nad Kysucou-Čadca presmeruje po novovybudovaných častiach objektov 801-00, ďalej po 113-00 a prepoja SO 113-00 a 124-00 na novovybudovaný objekt 124-00

Vedenie dopravy:

- Po jestvujúcej ceste I/11, jestvujúcej ceste II/520 a objekte 124-00
- Začne fungovať SO 124-00 (autobusová zástavka), aby sa mohol využiť jestvujúci zástavkový pruh pre obojsmernú premávku
- Smerovanie miestnej a okolitej dopravy smerom do Žiliny bude cez Krásno nad Kysucou.
- Doprava Čadca - Žilina, resp. Žilina - Čadca po existujúcej I/11

III.etapa výstavby - km 29,675-KÚ - 5.fáza:

Buduje sa:

- Zvyšná časť okružnej križovatky Krásno nad Kysucou (SO 102-00), časť cesty I/11 (SO 113-00), diaľnica D3 (101-00)
- Buduje sa most 214-00
- **Časť objektu 116-00 po poloviciach**
- Odstráni sa jestvujúci most na ceste I/11 v Krásne nad Kysucou

Vedenie dopravy:

- Smer Čadca - Žilina po jestvujúcej ceste I/11, následne cez novovybudovanú okružnú križovatku. Doprava je smerovaná cez obec Krásno nad Kysucou a cestu III/2017 (011087).

- Smer Žilina – Čadca po jestvujúcej I/11, po pravej strane mostu 213-00, zjazd cez existujúce vetvy križovatky na pravej strane, následne cez novovybudovanú okružnú križovatku a cestu I/11 na cestu III/2017 (011087).
- Oščadnica ostane napojená cez jestvujúci dopravný systém
- Využitie jestvujúceho zástavkového pruhu pre obojsmernú premávku

III.etapa výstavby - km 29,675-KÚ - 8.fáza:

Buduje sa:

- **Napojenie na cestu do novej Bystrice pomocou dočasnej svetelnej signalizácie po poloviciach SO116-00**
- Cesta I/11 SO 113-00 medzi križovatkami Krásno nad Kysucou a koncom diaľnice D3

Vedenie dopravy:

- Po diaľnici D3 a novovybudovaného dopravného systému v Krásne nad Kysucou, resp. ceste I/11

Práce na objekte SO 116-00 je potrebné vecne a časovo koordinovať s ostatnými objektmi stavby.

Súvisiace objekty sú:

101-00	Diaľnica D3 v km 22,225-33,017
113-00	Preložka cesty I/11 v km 30,600-32,500 D3
125-00	Miestna komunikácia pri križovatke Krásno n/K
171-01	Chodníky pre peších v Krásne n/K
213-00	Most na D3 nad údolím rieky Bystrica v km 30,793
501-00	Kanalizácia diaľnice km 22,225 – 33,017
531-00	Preložka vodovodu DN 100 km 30,878 – 30,910
644-00	Preložka VO v Krásne nad Kysucou
655-00	Preložka oblastného optického kábla v km 30,9 – 31,4
676-00	Preložka MTS v križovatke Krásno n/K a pozdĺž cesty I/11
682-00	Preložka MR Krásno nad Kysucou
694-10	Informačný systém diaľnice – stavebná časť

Postup stavebných prác

Predpokladáme nasledovný všeobecný postup prác:

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
- príprava územia (odstránenie vegetačného krytu, výrub stromov a p.),
- ochrana a úpravy inžinierskych sietí,
- postupná realizácia zemných prác (pri dodržiavaní predpísaných technologických predpisov a rešpektovaní klimatických obmedzení),
- súčasne s realizáciou zemných prác sa musia vykonávať ostatné sanačné opatrenia,
- odvodňovacie zariadenia (trativody),
- konštrukčné vrstvy vozovky (v zmysle príslušných STN a TKP),
- vegetačné úpravy,
- dokončovacie práce, zriadenie krajníc a zatrávnenie. Zatrávnenie je potrebné ošetrovať.

Po ukončení výstavby projektovaného objektu bude správa a údržba odovzdaná správcovi komunikácií. Bezpečnosť cestnej premávky je zaručená samotným technickým návrhom. Údržba bude pozostávať z kontroly udržiavania prevádzkyschopnosti vozovky a odvodnenia.

8. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA CESTY

8.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

Stavba sa bude riadiť platnými legislatívnymi predpismi v oblasti ochrany prírody a krajiny (Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších úprav, Vyhláška č.24/2003 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon č.543/2002 Z.z.), ochrany pôd (zákon č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy), ochrany vôd (zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách) a v oblasti odpadového hospodárstva (zákon č. 223/2001 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a vykonávacích vyhlášok).

8.1.1 Vplyv na okolie stavby počas realizácie stavebných prác

Najnepriaznivejší vplyv na všetky zložky životného prostredia hrozí počas samotnej výstavby. Pohyb vozidiel dodávateľov jednotlivých stavebných prác ovplyvňuje dopravu na verejných komunikáciách, zvyšuje riziko vzniku dopravných nehôd, prašnosť a hlučnosť v bezprostrednom okolí používaných komunikácií. Počas výstavby sa zvyšujú nároky na údržbu komunikácií, opravu zariadení poškodených práve vozidlami stavby a pod. Minimalizácia týchto negatívnych vplyvov sa dá dosiahnuť dodržiavaním prísnej prevádzkovej disciplíny zo strany dodávateľa stavby, technicky správnym a včasným označením všetkých verejných komunikácií, že v predmetných úsekoch ciest prebiehajú stavebné práce, ohľaduplnosťou všetkých účastníkov cestnej premávky a zároveň ekonomickým, pružným a odôvodneným postupom jednotlivých stavebných činností.

Zhotoviteľ počas výstavby musí zabezpečiť:

- vypracovanie plánu havarijných opatrení v zmysle platnej legislatívy,
- všetky plochy na odstavenie mechanizmov musia byť spevnené so zachytávaným odvodnením,
- dodržiavanie výborného technického stavu vozidiel a stavebných mechanizmov, zhotoviteľ musí dbať na očistu kolies vozidiel pred výjazdom na komunikáciu,
- disciplínu pri pohybe vozidiel a mechanizmov po stavenisku a nepripustiť manipuláciu mimo jeho obvodu,
- bezprašnosť prístupových komunikácií ich udržiavaním,
- aby verejné komunikácie pri pohybe vozidiel stavby boli neustále udržiavané v čistom a bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá.

8.1.2 Vplyv stavby na okolie po jej dokončení

Úprava cesty II/520 predstavuje len miernu úpravu existujúceho stavu, ktorá bude mať minimálny vplyv na životné prostredie a nenaruší výrazným spôsobom životné prostredie danej lokality (v meste).

8.2 Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky

V predmetnom úseku sú navrhnuté všetky prvky aktívnej i pasívnej bezpečnosti. V hlavnej miere sa jedná o návrh smerového a výškového vedenia s priečnym usporiadaním a konštrukciou vozovky, ktorý zabezpečuje bezpečnú jazdu za každých podmienok. Na odvedenie zrážkových vôd z vozovky je navrhnutý systém odvodnenia cesty zabezpečený dostatočným priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky. Komunikácia je vybavená vodiacim a bezpečnostným zariadením, vodorovným a zvislým dopravným značením.

8.3 Z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevádzky stavebných zariadení počas výstavby

Počas realizácie stavby je potrebné dôsledne dodržiavať všetky bezpečnostné predpisy týkajúce sa ochrany zdravia pri práci. Bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci je povinný zaistiť zhotoviteľ stavby. Mimoriadnu pozornosť je potrebné venovať všetkým prácam v blízkosti podzemných a nadzemných vedení, a tým predísť ich poškodeniu, resp. ublíženiu pracovníkov na zdraví. Všetky prekážky treba označiť a za zníženej viditeľnosti osvetliť.

Vhodným spôsobom musí byť zabránený vstup na stavenisko nepovolaným osobám. Hranice staveniska musia byť viditeľne označené. Taktiež z hľadiska bezpečnosti chodcov je potrebné výkopy zabezpečiť ochranným zábradlím, dočasným premostením a dopravnými značkami s výstražným upozornením, že na stavbe sa pracuje.

Z bezpečnostných predpisov treba dodržiavať všetky platné predpisy v investičnej výstavbe, a to najmä Nariadenie vlády SR č. 396/2006 Z. z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko a Vyhlášku Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky č. 147/2013 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností.

Ďalej je nutné dodržiavať nasledovné zákony a nariadenia:

Zákon č. 538/2005 Z.z. o zdravotnej starostlivosti

Zákon č. 154/2013 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci (zmenil a doplnil zákon č. 124/2006 Z.z.)

Zákon č. 311/2001 Z.z. zákonník práce v znení neskorších predpisov

Zákon č. 125/2006 Z.z. o inšpekcii práce (dopĺňa sa zákonom č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave)

Zákon č. 132/2010 Z.z., ktorým sa dopĺňa zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia

Zákon č. 314/2001 Z.z. o ochrane pred požiarom v znení neskorších predpisov

Nariadenie vlády SR č. 281/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri ručnej manipulácii s bremenami.

Nariadenie vlády SR č. 391/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na pracovisko.

Nariadenie vlády SR č. 392/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri používaní pracovných prostriedkov.

Nariadenie vlády SR č. 395/2006 Z.z. o minimálnych požiadavkách na poskytovanie a používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov.

Nariadenie vlády SR č. 387/2006 Z.z. o požiadavkách na zaistenie bezpečnostného a zdravotného označenia pri práci.

8.4 Popis riešenia ochrany proti agresívnemu prostrediu

Agresívne prostredie sa v okolí tejto časti stavby nenachádza a preto nie je potrebné robiť žiadne opatrenia.

9. VYBAVENIE KOMUNIKÁCIE

9.1 Bezpečnostné zariadenia

V predmetnom úseku sú navrhnuté všetky prvky aktívnej i pasívnej bezpečnosti. Komunikácia je vybavená vodiacim aj bezpečnostným zariadením.

Komunikácia je vybavená zábradlím, ktoré je vedené pri napojení sa na okružnú križovatku po oboch stranách komunikácie. Ich osadenie je zrejmé z výkresových príloh.

9.2 Dopravné značenie

Trvalé dopravné značenie vodorovné a zvislé je riešené komplexne pre celú stavbu. Projekt uvažuje s použitím dočasného dopravného značenia počas vykonávania stavebných prác a s návrhom trvalého dopravného značenia po ukončení prác. Návrh dopravného značenia bol spracovaný v súlade s platnými predpismi a normami.

9.2.1 Zvislé dopravné značenie

- zvislé dopravné značky sa umiestňujú, pokiaľ nie je ďalej uvedené inak, pri pravom okraji cesty v smere jazdy vozidiel;
- zvislé dopravné značky, ani ich konštrukcie nemôžu zasahovať do vymedzenej časti dopravného priestoru (voľná šírka a výška cesty) ;
- nosné konštrukcie dopravných značiek a zariadení môžu zasahovať do prechodného priestoru, pokiaľ v danom mieste je voľná šírka aspoň 1,50 m. Najmenšia vodorovná vzdialenosť bližšieho okraja zvislej dopravnej značky, dopravného zariadenia alebo ich nosnej konštrukcie od vonkajšieho okraja spevnenej časti krajnice je 0,50 m maximálne však 2 m, v úsekoch, kde je osadené zvodidlo, je nutné stĺpiky a nosné konštrukcie zvislých dopravných značiek osadzovať zásadne za zvodnicu;
- pre značky umiestňované na stĺpe platí, že spodný okraj značiek musí byť nad úrovňou vozovky mimo obec do rozmeru 2,25m² 1,20 m, nad rozmer 2,25m² spodný okraj 1,50m a v obci min.2,0 m;
- zvislé dopravné značky a dopravné zariadenia sa umiestňujú približne kolmo k smeru cestnej premávky.

9.2.2 Vodorovné dopravné značenie

Vodorovné dopravné značenie je navrhnuté z retroreflexného plastového dvojzložkového materiálu – profilovaného. Vodorovné dopravné značenie musí spĺňať normu STN EN 1436+A1 z 04/2009. Nátery a ostatné nanosené hmoty určené pre vodorovné dopravné značenie musia byť odolné proti pôsobeniu chemických rozmrazovacích prostriedkov a proti poveternostným vplyvom, ktoré nesmú zhoršovať kvalitu a trvanlivosť značenia. Značenie nesmie rozrušovať kryt vozovky.

9.2.3 Legislatívne podmienky

Symbody, vyobrazenie a rozmery dopravných značiek sú navrhnuté v súlade so:

- Zákonom č. 315/1996 Z. z., o premávke na pozemných komunikáciách;
- Vyhláškou č. 225/2004 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 315/1996 Z. z.;
- so zákonom č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- s vyhláškou č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov s účinnosťou od 1.2.2009;
- vyhláškou č. 30/2020 MV SR o dopravnom značení;
- s novelou č. 130/2010 Z.z. s účinnosťou od 15.4.2010, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- s novelou č. 413/2010 Z.z. s účinnosťou od 1.11. 2010, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení vyhlášky č. 130/2010 Z.z. ;

- s novelou č. 361/2011 Z.z. s účinnosťou od 1.11.2011, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- s novelou č. 467/2013 Z.z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov s účinnosťou od 17.12.2013;
- Technickou normou STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách“, júl 2000;
- Technickou normou STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách, Zmena 1“, december 2003;
- Technickou normou STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách, Zmena 2“, máj 2005;
- Technickou normou STN EN 12899-1 Trvalé zvislé dopravné značky, časť: Trvalé značky, december 2003;
- Technickou normou STN EN 1436 Materiály na vodorovné dopravné značenie pozemných komunikácií. Požiadavky na vodorovné dopravné značky;
- TP 012 „Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách“ ;
- TP 015 Všeobecné zásady na použitie retroreflexných dopravných gombíkov na pozemných komunikáciách;
- TP 023 „Použitie, kvalita a systém hodnotenia dopravných a parkovacích zariadení“;
- Zásadami pre používanie dopravného značenia na pozemných komunikáciách /Schválené MDPa T SR č.j. 1234/270-98/.

10. BILANCIA ODPADOV A NAKLADANIE S NIMI

Nakladanie s odpadom v zmysle zákona o odpadoch je zber, preprava, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie vo funkcii obchodníka alebo sprostredkovateľa. Každý je povinný nakladať s odpadom, alebo inak s ním zaobchádzať takým spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie, a to tak, aby nedochádzalo k

- riziku znečistenia vody, ovzdušia, pôdy, rastlín a živočíchov,
- obťažovaniu okolia hlukom alebo zápachom a
- nepriaznivému vplyvu na krajinu alebo miesta osobitného významu.

Podľa Programu odpadového hospodárstva SR je potrebné pri nakladaní s odpadmi vznikajúcimi pri výstavbe cesty uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Zhodnocovanie odpadu je činnosť, ktorej hlavným výsledkom je prospešné využitie odpadu za účelom nahradiť iné materiály vo výrobnej činnosti alebo v širšom hospodárstve alebo pripravenosť odpadu na plnenie tejto funkcie. Zhodnocovanie odpadov sa vykonáva ako materiálové alebo energetické zhodnocovanie. Zneškodňovanie odpadu je každá činnosť, ktorá nie je zhodnocovaním, aj vtedy, ak je druhotným výsledkom činnosti spätné získanie látok alebo energie.

Stavebné odpady, ktoré vzniknú pri demolácii a rekonštrukcii komunikácií budú materiálovo zhodnotené pri výstavbe a rekonštrukcii §40c) ods.4/zák.č.223/2001Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

Pre štádium výstavby vypracuje stavebník komunikácie program nakladania s odpadom. Tento má byť vypracovaný v súlade s požiadavkami zákona č.223/2001 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, a Vyhlášky č.310/2013 Z.z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch. Okrem toho je povinný pre svojich zamestnancov vypracovať, resp. doplniť podľa zmeny legislatívnych predpisov prevádzkovú smernicu o nakladaní s nebezpečnými odpadmi, ako aj havarijný plán pri nakladaní s nebezpečnými odpadmi.

Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný výkopový materiál a materiál z demolácií neznečistený škodlivinami.

Nebezpečné odpady, ktoré budú vznikať počas výstavby sa zneškodňujú termickým spaľovaním, biodegradáciou, alebo využitím ako druhotné suroviny. Odpad musí byť vytriedený a podľa jednotlivých druhov zhromažďovaný. Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť označenie nebezpečných odpadov nachádzajúcich sa v kontajneroch, nádobách, skladovacích a manipulačných miestach identifikačným listom nebezpečného odpadu. Obaly musia byť pevné a nepriepustné, aby vydržali namáhanie pri skladovaní, preprave a uložení. Odpady sa musia baliť bezpečne a podľa účelu ďalšieho nakladania s nimi.

Pre nebezpečné odpady musí byť zabezpečená analýza ich vlastností oprávnenou osobou za účelom určenia podmienok nakladania s nimi, resp. z hľadiska spôsobu ich zneškodnenia. Nebezpečný odpad môže byť odovzdaný na ďalšie nakladanie či likvidáciu výlučne len odberateľovi s písomným oprávnením – rozhodnutím na nakladanie s nebezpečným odpadom, vydaným príslušným orgánom štátnej správy odpadového hospodárstva, alebo Ministerstvom životného prostredia SR. Uvedené rozhodnutie musí byť založené v dokumentácii evidencie odpadov zhotoviteľa stavby.

Odpady produkované počas výstavby a prevádzky sa zaraďujú do kategórií a druhov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje „Katalóg odpadov“, v znení vyhlášky MŽP SR č. 409/2002 a vyhlášky MŽP SR č. 129/2004. Jednotlivé druhy odpadov sa zaraďujú do skupín a podskupín odpadov.

Počas výstavby bude vedená evidencia všetkých druhov odpadov v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 283/2001 Z. z. („Evidenčný list odpadu“), sumárne „Hlásenie o vzniku odpadu a nakladaní s ním“ bude predložené príslušnému obvodnému úradu ku kolaudácii stavby.