

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	2
2. ÚVOD	3
3. ZDOVODNENIE STAVBY A JEJ UMIESTNENIA	4
4. ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU A ÚZEMIE	5
4.1. Stručný popis stavby	5
4.2. Predchádzajúce dokumentácie stavby	6
4.3. Nultý variant	6
4.4. Variantné riešenia	6
4.5. Charakter územia	6
4.6. Plánované termíny	7
5. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA	7
5.1. Použité podklady	6
5.2. Smerové riešenie	6
5.3. Výškové a šírkové riešenie	9
5.4. Priečny sklon	9
5.5. Konštrukčné zloženie	9
5.6. Odvodnenie	9
5.7. Zemné a búracie práce	9
5.8. Bezpečnostné zariadenia	10
6. POPIS EXIST. STAVU, NAP. NA EXIST. CESTNÚ A PEŠIU SIETĚ, PRÍSTUP NA POZEMKY	10
7. VÄZBY NA OKOLITÉ STAVBY A INŽINIERSKE SIETE	10
8. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZENÝCH VÔD	10
9. ZÁVER	10

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE:

1.1. Stavba:	„Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK – úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica“
1.2. Objekt:	SO 102 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 2
1.3. Miesto stavby:	Nosická priehrada- Považská Bystrica, žel. stanica
1.4. Katastrálne územie:	Milochov, Orlové, Považská Bystrica
1.6. Okres:	Púchov, Považská Bystrica
1.7. Kraj:	Trenčiansky
1.8. Druh stavby:	Novostavba, Rekonštrukcia
1.9. Dotknuté parcely:	viď. príloha E – identifikácia vlastníkov pozemkov
1.10. Investor:	Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7782/20 A, 911 01 Trenčín
1.11. Generálny projektant stavby:	REMING consult a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
1.12. Projektant:	DAQE Slovakia, s.r.o., Univerzitná 25, 010 08 Žilina
1.13. Profesia:	Inžinierske siete – komunikácie, chodníky
1.14. Stupeň PD:	Dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR)
1.15. Zodpovedný projektant:	Ing. Lukáš Rolko
1.16. Kontroloval:	Ing. Martin Pitoňák, PhD.
1.17. Vypracoval:	Ing. Július Hlaváč
1.18. Dátum spracovania:	Október 2016

2. ÚVOD:

Važská cyklomagistrála je diaľkovou trasou spájajúcou stredné a dolné Považie s Kysucami. Zároveň je prepojená na český systém cykloturistických trás. Má evidenčné číslo 002 a bude najdlhšou cyklomagistrálou na území Slovenska od sútoku Váhu s Dunajom až po prameň rieky Čierny Váh.

S rozvojom motorovej dopravy súvisí zvyšovanie dopravného zaťaženia priamo v mestách a obciach ako aj v ich okolí, preto je potrebné riešiť problémy súčasnej infraštruktúry a upravovať ju tak, aby boli zabezpečené čo najkvalitnejšie a najpohodlnejšie dopravné podmienky v rámci jestvujúcich priestorových a finančných možností. Dopravné zaťaženie pritom netvorí len motorové vozidlá, ale rovnako aj cyklisti, prípadne iné druhy dopravy. Práve cyklistická doprava predstavuje veľmi výhodnú alternatívu ostatným druhom dopravy a je hlavne v letných mesiacoch výrazne využívaná na turistiku alebo na cyklodopravu (doprava do zamestnania a pod). Pre zabezpečenie kvalitnej, bezpečnej a plynulej jazdy cyklistov je dôležité vytvoriť také podmienky, aby im takáto jazda bola umožnená. Jedným z najväčších problémov sa pritom javí oddelenie komunikačných priestorov pre jednotlivé druhy dopravy. Úlohou tohto projektu je vytvoriť cyklistom komunikačný priestor, ktorý bude bezpečný pre všetkých účastníkov cestnej premávky s dôrazom na cyklistickú dopravu.

Predmetná dokumentácia rieši priestorové usporiadanie cyklistickej infraštruktúry v úseku medzi Nosickou priehradou a Považskou Bystricou tak aby bola zabezpečená čo možno najplynulejšia a najbezpečnejšia jazda cyklistov v riešenom úseku so zreteľom na finančnú obtiažnosť, možnosti realizateľnosti a charakter terénu v ktorom je trasa vedená a zároveň na plánovanú výstavbu v území. Vedenie trasy v danom úseku priamo súvisí s výstavbou železnice „ŽSR modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/h“, predovšetkým s objektom budovania novej cestnej komunikácie na opustenom železničnom telese, riešené spoločnosťou (Reming consult a.s.). Vedenie trasy prechádza extravilánom a intravilánom obce Nosice, mestskou časťou Milochov ako aj mestom Považská Bystrica (predovšetkým časťou Orlové) po križovatku ulice Robotnícka s ulicou Mládežnícku v Považskej Bystrici. Začiatok trasy riešenej našou spoločnosťou sa napája na časť 6 – úsek Púchov – Nosická Priehrada (riešený spol. em pulse) a ukončený je napojením na časť 7 úsek Považská Bystrica – Hranica ŽSK.(riešený spol. em pulse).

V rámci objektu **SO 102 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 2** je riešených celkovo 6 úsekov.

Úsek 1 – je vzhľadom na charakter stavebných úprav začlenený do objektu SO 102. Začína sa napojením na obj. SO 101 - úsek 1 a ukončený je napojením na obj. SO 101 – úsek 2. Úsek 1 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 0,198 09 – 1,652 31. Jeho dĺžka je 1454,22 m. V rámci tohto úseku je navrhnuté odfrézovanie pôvodnej obrúsenej asfaltovej vrstvy hr. 50 mm s doplnením dvoch nových asfaltových vrstiev celk. hr. 90 mm.

Úsek 2 – začína napojením na objekt SO 101 – úsek 3 a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 3. Úsek 2 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 3,045 93 – 4,342 68. Jeho dĺžka je 1 296,75 m. Vedený je po miestnych komunikáciach a po pôvodnej ceste III/1983.

Úsek 3 – Na svojom začiatku sa napája na objekt SO 102 – úsek 2 a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 4. Úsek 3 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 4,342 68 – 5,816 76. Jeho dĺžka je 1474,08 m. Trasa je v tomto úseku vedená po pôvodnej ceste III/1983 a po novej ceste III tr. na pôvodnom železničnom zvršku.

Úsek 4 –napája sa na objekt SO 102 – úsek 3 a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 5. Úsek 4 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 5,816 76 – 7,464 76. Jeho dĺžka je 1,648 01 m. Trasa je v tomto úseku vedená po pôvodnej ceste III/1983 v časti Horný Milochov.

Úsek 5 –napája sa na objekt SO 102 – úsek 4 a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 6. Úsek 5 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 7,464 76 – 8,304 29 Jeho dĺžka je 0,839 53 m. Trasa je v tomto úseku vedená po novej ceste III tr, ktorá premostuje železniciu vychádzajúcu z tunela západným portálom.

Úsek 6 –Začína sa napojením na objekt SO 102 – úsek 5 a ukončený je napojením na časť 7 úsek Považská Bystrica – Hranica ŽSK. Úsek 6 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 8,304 29 – 10 101,51. Jeho dĺžka je 1,797 18 m. Trasa je v tomto úseku vedená po pôvodnej ceste III/1983 na ulici Robotníckej.

3. ZDÔVODNENIE STAVBY A JEJ UMIESTNENIA:

Vzhľadom na dopravno-výkonnostné požiadavky:

Trasa navrhutej cyklistickej infraštruktúry prechádza úsekmi s rozdielnymi dopravnými charakteristikami. Úseky v objekte SO 102 zahŕňajú predovšetkým riešenie trasy pomocou koridorov pre cyklistov, ktoré sú vedené po miestnych a účelových komunikáciach ako aj po pôvodnej ceste III/1983 a navrhovanej ceste III. tr. Dopravné zaťaženie predmetných komunikácií bude výrazne znížené vybudovaním novej plnohodnotnej cesty III. tr. s dopravnými napojeniami na existujúcu sieť miestnych komunikácií, ktorá bude funkčne nahrádzať pôvodnú cestu III/1983. Tým sa stane pôvodná komunikácia dopravne výrazne menej zaťažená a uvoľní tak dopravný priestor pre bezpečné vedenie cyklistickej dopravy. Navrhnutá cesta III. tr. bude s obmedzeným dopravným režimom.

Predpokladá sa, že v dôsledku vybudovania nových cyklistických trás a cestičiek pre cyklistov a vytvárania podmienok pre cyklistickú dopravu sa zvýši nemotorová doprava v danej lokalite. Predpokladá sa aj zníženie nehodovosti v danom území vzhľadom na budovanie novej cestnej infraštruktúry a doplnenia dopravných zariadení.

Vzhľadom na odstránenie, alebo zníženie negatívnych vplyvov dopravy na ŽP:

Stavba nemá negatívne vplyvy na životné prostredie. Pre stavbu nebolo spracované posúdenie vplyvov na ŽP nakoľko si to jej charakter nevyžaduje.

4. ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU:

4.1 Stručný popis stavby/objektu:

Stavebný objekt SO 102 zahŕňa predovšetkým úseky, kde nebude dochádzať ku žiadnym stavebným úpravám ale koridor pre cyklistov bude vedený po existujúcich komunikáciach prostredníctvom doplnených dopravných zariadení, doplnením vodorovného a zvislého dopravného značenia. Stavebné úpravy budú realizované len v rámci úseku 1 pre jeho zlý stavebnotechnický stav.

4.2 Predchádzajúce dokumentácie stavby:

Predkladanej dokumentácii predchádzalo vypracovanie štúdie vedenia cyklistickej infraštruktúry daným územím, ktorá bola poskytnutá ako podklad pre spracovania dokumentácie v stupni DÚR. V rámci tejto štúdie boli taktiež preverované variantné riešenia vedenia cyklistickej infraštruktúry.

4.2 Plnenie podmienok záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti:

Posúdenie nebolo spracované.

4.3 Nultý variant:

Nultý variant nastáva v prípade nerealizovania investície. To by znamenalo, že cyklisti budú jazdiť po existujúcich komunikáciách bez usmernenia a doplnenia dopravného vyznačenia, bez určenia uceleného koridoru pre cyklistov a bez úpravy stavebného stavu v častiach s rozpadnutým krytom vozovky (účelová kom.). Zvyšuje sa tým pravdepodobnosť dopravných nehôd a obmedzuje plynulosť dopravy.

4.4 Variantné riešenia:

V priebehu projekčných prác boli spracované variantné riešenia a pracovné návrhy vedenia cyklistov a budovania cyklistickej infraštruktúry v danom území. Na základe pracovných rokovaní a spoločných stretnutí za účasti zástupcov TSK boli prerokované a vyhodnotené technicko-ekonomické parametre a majetko-právne vzťahy, čím bol v PD navrhovaný variant zvolený ako najvýhodnejší. (spoločné pracovné rokovania sú v prílohách dokladovej časti).

Pre zvýšenie miery segregácie bol posudzovaný variant vedenia cyklistickej cestičky v rámci telesa navrhovanej cesty III tr. v samostatnom koridore. Tento variant bol zamietnutý predovšetkým z pohľadu finančnej náročnosti technického riešenia (dobudovanie odvodnenia, prebudovanie priepustov, mostných objektov, potrebných oporných a zárubných múrov, doplnení bezpečnostných zariadení a pod.) a taktiež neriešil najkritickejšie miesta koridoru, kde nie je možné akékoľvek rozšírenie komunikácie vzhľadom na extrémne nepriaznivý charakter terénu (Predovšetkým úsek medzi Horným a Dolným Milochovom a časť premostenia železnice na východnom portáli v Hornom Milochove).

Preverovaná bola taktiež možnosť previezť cyklistov v úseku Horný Milochov – Považská Bystrica medzi modernizovanú železniciu a koryto Váhu kde by boli vedený cyklisti vo vlastnom koridore, tu však nebolo nájsť žiadne technicky a finančne schodné riešenie vzhľadom na križovanie železnice a blízke koryto Váhu.

4.5 Charakter územia:

Stavba sa nachádza v území s výrazne obmedzenými šírkovými možnosťami s pohľadom hornatého charakteru územia, vedenia existujúcich a navrhovaných komunikácií, zástavby územia súkromnými nehnuteľnosťami a súkromnými pozemkami a blízkej polohy Nosickej priehrady, resp. koryta Váhu. Prvý úsek prechádza lesnatým územím v blízkosti cesty III. tr. a lesom v hornatom teréne z náprotivnej strany. Úseky 2 a 4 sú vedené zastavaným územím mestskej časti Milochov tvorenej prevažne rodinnými domami, úseky 5 a 6 prechádzajú v súbehu s korytom Váhu, privádzajú cyklistický koridor do priemyselnej zóny (časť Orlové) a končia v intraviláne mesta Považská Bystrica pri vlakovej stanici. Úsek 3 sa nachádza v morfológicky najnáročnejšej časti územia, kde sa horský terén zvažuje priamo ku Nosickej priehrade bez možnosti rozšírenia existujúcich komunikačných priestorov. Stavba sa nedotýka žiadnych kultúrnych pamiatok.

4.6 Plánované termíny:

Predbežný plánovaný začiatok výstavby bude ovplyvnený dĺžkou výstavby novej železnice a budovania cesty III. tr. na opustenom telese železničného zvršku. Doba výstavby železnice a navrhovanej cesty III. tr. je odhadovaná na 5 rokov. Výstavba cyklistickej infraštruktúry bude prebiehať až následne po skončení prác na spomenutej stavbe. Doba výstavby úsekov cyklotrasy zahrnutých v objekte SO 102 sa predpokladá v trvaní 1 mesiac.

5. POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA:

5.1. Použité podklady:

- snímok z katastrálnej mapy KN-C
- výškopis a polohopis riešeného územia
- objednávka investora a jeho požiadavky
- požiadavky dotknutých organizácií
- osobná obhliadka a zhodnotenie staveniska
- projekt stavby ŽSR modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/h
- platné STN, STN EN, TKP, TP a iné predpisy

5.2. Smerové riešenie:

Úsek 1 (kum. staničenie km 0,198 09 – 1,652 31)

Začiatok prvého úseku v rámci objektu SO 102 riešenej cyklistickej infraštruktúry sa napája na obj. SO 101 úsek 1 (cyklistická cestička) a pokračuje ďalej ako cyklistická cestička až po križovatku

s cestou vedúcou do chatovej oblasti Cérov v km 0,657 00. Od priestoru tejto križovatky je vedený koridor pre cyklistov po miestnej účelovej komunikácii až po svoje ukončenie na rázcestí pri lese v hornatom území, kde sa napája na začiatok úseku 2 riešeného v rámci obj. SO 101, ktorý problémové miesto obchádza. Celková dĺžka úseku je 1652 31 m. V rámci úseku 1 bude časť trasy s úplnou segregáciou cyklistickej dopravy od iných druhov dopravy a zostávajúci úsek bude s minimálnym ovplyvnením inými druhmi dopravy (okrem dopravnej obsluhy oblasti Cérov, ktorá sa nedá z priestoru vylúčiť).

Vzhľadom na nevhodný stav pôvodného krytu, ktorý by predstavoval ohrozenie bezpečnosti cyklistickej dopravy je v celej dĺžke prvého úseku navrhnuté odfrézovanie krytu a jeho doplnenie dvoma novými asfaltovými vrstvami hr. 40 a 50 mm v pruhu šírky 3,0 m s plynulým výškovým napojením na okolitý spevnený povrch vozovky.

Úsek 2 (kum. staničenie km 3,045 93 – 4,342 68)

Druhý úsek je celkovej dĺžky 1 296,75 m, pričom vedie koridor pre cyklistov po miestnej komunikácii, ktorá sa od km 0,365 82 klasifikuje ako cesta III/1983. Funkciu tejto cesty, ktorou je zabezpečenie prístupu do oblasti Dolného Milochova nahradí nová navrhnutá cesta III tr., čím sa stane pôvodná komunikácia dopravne minimálne zaťažená a bude slúžiť len pre potreby dopravnej obsluhy spolu so sieťou miestnych komunikácii ktoré prepája, ale pre zabezpečenie prístupu do danej oblasti bude slúžiť nová cesta III tr.

Dôležitým prvkom zabezpečenia plynulej a bezpečnej jazdy cyklistov je doplnenie trasy vodorovným a zvislým dopravným značením s obmedzením rýchlosti a upozornením na zvýšený pohyb cyklistov. Vjazd na komunikácie bude obmedzený len pre dopravnú obsluhu územia.

Úsek 3 (kum. staničenie km 4,342 68 – 5,816 76)

Tretí úsek predstavuje dopravne najnáročnejšiu časť riešeného koridoru. Vzhľadom na charakter terénu ktorý neumožňuje stavebné úpravy v tejto časti a skutočnosti že sa na pôvodný žel. zvršok vracia trasa modernizovanej železnice a navrhnutá nová cesta III. tr. sa napája na pôvodné vedenie cesty III/1983. V tomto úseku s dĺžkou 1474,08 m budú cyklisti vedený po súčasnej ceste III.tr., pričom pre zvýšenie bezpečnosti ich premávky musia byť maximálnej možnej miere využité prvky vodorovného a zvislého dopravného značenia, prípadne doplnené o ďalšie dopravné zariadenia. Ukončenie úseku je napojením na komunikáciu vedenú Horným Milochovom (pôvodná cesta III/1983), kde je trasa ďalej riešená v rámci objektu SO 102 úsek 4.

V blízkosti začiatku úseku, v km 0,084 70 sa bude nachádzať napojenie na mostnú estakádu prepájajúcu Nimnice s Milochovom vybudovanú v rámci modernizácie železnice, ktorá bude umožňovať prepojenie pešej dopravy s daným územím.

Dôležitým faktorom ktorý je potrebné zohľadniť pri posudzovaní daného úseku je aj to, že cesta III tr. na ktorej bude vedený koridor bude dopravne výrazne obmedzená. Jej kapacitné posudzovanie bolo stanovené na veľmi nízku dopravnú záťaž, bez účasti nákladnej dopravy. Obmedzený dopravný režim má umožňovať predovšetkým dopravnú obsluhu obce Milochovo a Nosice, ale nemá dovoliť tranzitnú dopravu.

Úsek 4 (kum. staničenie km 5,816 76 – 7,464 76)

Začiatok úseku predstavuje napojenie na úsek 3 v kum. staničení km 5,816 76 odkiaľ je následne vedená trasa zastavaným územím obce Milochov po pôvodnej ceste III/1983, ktorá bude nahradená novou navrhovanou cestou III tr. Trasovanie koridoru pre cyklistov pôvodnou cestou III. tr. využije jej uvoľnený dopravný priestor (s výrazným znížením dopravného zaťaženia) a zároveň priamo dopravne napojí časť Milochov na vedenie cyklomagistrály. To bude mať pozitívny vplyv na zatraktívnenie územia v regióne ako aj na využiteľnosť cyklomagistrály pre potreby cyklodopravy a cykloturistiky miestnym obyvateľom. Dĺžka úseku 4 vedeného Horným Milochovom je 1648,01 m.

Úsek 5 (kum. staničenie km 7,464 76 – 8,304 29)

Úsek 5 je dĺžky 839,53 m a vedený je po navrhovanej ceste III. tr. Vybrané trasovanie bolo vzhľadom na ostatné posudzované varianty vedenia cykokoridoru zvolené ako najvhodnejšie. Charakteristickým prvkom piateho úseku je premostenie budovanej železnice, ktorá v tejto časti vychádza portálom z tunela a napája sa na pôvodné polohové vedenie železnice v blízkosti žel. stanice Považská Bystrica. Vzniká tak križovanie, ktoré nedovoľuje vhodnejšie alternatívne vedenie cyklistov v danom území. Navrhovaná cesta III tr. prekonáva vedenie železnice mimoúrovňovo mostným objektom. Táto stavebná úprava je využitá s tým že je po tejto ceste vedený koridor pre cyklistov na ceste III. tr., čím sa dosiahne najplynulejšie vedenie cyklistov dopravne náročným úsekom. Ukončenie úseku je napojením na pôvodnú cestu III/1983 v miestnej časti Orlové.

Úsek 6 (kum. staničenie km 8,304 29 – 10 101,51)

Posledný úsek predstavuje vedenie koridoru pre cyklistov po pôvodnej ceste III/1983 na ulici Robotnícka. Dané územie má charakteristiky priemyselnej zóny a vchádza sa ním do mesta Považská Bystrica a smeruje sa ku vlakovému a autobusovému nástupišťu. Vedenie trasy je v dĺžke 1797,18 m a ukončené je napojením na časť „zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK časť 7, úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK“ (riešenej spol. em pulse). Ukončenie úseku je na križovatke ulíc Robotnícka a Mládežnícka. Väčšia časť úseku je vedená v súbehu s modernizovanou železnicou vedenou ľavostranne od ul. Robotnícka v zmysle staničenia a z pravej strany je koridor ohraničený súkromnými pozemkami s oploteniami areálu Považských strojární.

Platné pre všetky riešené úseky

Dôležitým prvkom budovania cyklistickej infraštruktúry je doplnenie trvalého dopravného značenia a to vodorovného ako aj zvislého. Napojenia účelových, miestnych, lesných alebo poľných ciest na trasu koridoru pre cyklistov budú patrične vyznačené zvislými vodorovnými značkami upozorňujúcimi na cyklistickú premávku. Samotné miestne komunikácie a cesty III. tr. budú doplnené vodorovným vyznačením pitkogramami a zvislými značením upozorňujúcim na zvýšený pohyb cyklistov a obmedzením rýchlosti jazdy na požadovanú úroveň. V prípade potreby môžu byť doplnené ďalšie dopravné zariadenia slúžiace pre zvýšenie bezpečnosti dopravy.

Zakreslené dopravné značenie vo výkresovej časti PD slúži výhradne pre potreby objasnenia uvažovanej organizácie dopravy v rámci riešenej cyklistickej infraštruktúry.

**Nenahrádza plnohodnotný projekt trvalého dopravného značenia ani ho nijako nepodmieňuje.
Projektová dokumentácia neslúži pre potreby odsúhlasenia dopravného značenia.**

5.3. Výškové a šírkové riešenie:

Výškové riešenie všetkých úsekov je podmienené súčasným stavom. Ku stavebným úpravám dôjde len v úseku č. 1, kde bude obnovený kryt vozovky. Niveleta vozovky a výškové riešenie nebude zmenené a zostane zachované v pôvodnom stave. Zostávajúce úseky 2-6 budú riešené bez zmien a stavebných zásahov, pričom sa bude využívať pôvodné vedenie týchto komunikácií.

Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie navrhutej cyklistickej cestičky v prvom úseku v km 0,000 00 – 0,657 00 je 3,0 m pričom cestička bude tvorená dvoma pruhmi šírky 1,5 m pre každý jazdný smer. Protismerné pruhy budú oddelené pomocou vodorovného dopravného značenia – V1a š. 0,125 m.

V úsekoch kde bude trasa vedenia cyklistov prostredníctvom koridoru pre cyklistov, bude vždy zabezpečená min. šírka komunikácie 3,0 m. V úseku 3 a 5, kde bude koridor vedený na navrhutej ceste III tr. so šírkovým usporiadaním cesty kategórie 7,5 m, so šírkou jazdného pruhu 3,0 m a spevnenou krajnicou š. 0,25 m oddelenou vodiacou čiarou š. 0,25 m.

Väčšina koridoru pre cyklistov vedená na pôvodnej ceste III/1983 bude rovnako so šírkovým usporiadaním C 7,5.

5.4. Priečny sklon:

V rámci úseku 1, kde dôjde ku obnove pôvodného krytu vozovky je navrhovaný základný priečny sklon s hodnotou 2,00% na zabezpečenie odvedenia povrchových vôd.

5.5. Konštrukčné zloženie:

Konštrukčné zloženie úpravy existujúcej účelovej komunikácie v mieste navrhovaného chodníka pre cyklistov a koridoru pre cyklistov (v mieste pôvodnej komunikácie):

Asfaltový betón jemnozrnný	ACo 11;I	STN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postrek spojovací	PS,A	STN 73 6129	0,50kg/m ²
Asfaltový betón jemnozrnný	ACL 16;II	STN EN 13108-1	50 mm
<u>Pôvodné podkladné a ochranná vrstva</u>			
Celkom			90 mm

5.6. Odvodnenie:

Povrchové odvodnenie všetkých dotknutých komunikácií zostane zachované v pôvodnom stave. navrhnuté úpravy nebudú pre režim odvodnenia predstavovať prekážku.

5.7. Zemné a búracie práce:

Búracie práce budú predstavovať predovšetkým odstránenie pôvodného asfaltového krytu vozovky odfrézovaním v mieste obnovy krytu.

V rámci zemných prác sa neuvažuje so stavebnými prácami väčšieho rozsahu. Po vykonaní stavebných prác na objekte dôjde k urovneniu jednotlivých okolitých plôch tak, aby boli plynule napojené na okolitý terén.

5.8. Bezpečnostné zariadenia:

Na predmetnom objekte dobudovania cyklistickej infraštruktúry v rámci objektu SO 102 nie je uvažované s doplnením bezp. zariadení.

6. POPIS EXIST. STAVU A NAPOJENIA NA EXIST.CESTNÚ A PEŠIU SIETĚ, PRÍSTUP NA POZEMKY:

Vzhľadom na to, že budovanie cyklistického chodníka a koridoru pre cyklistov bude prebiehať až po realizácii navrhutej cesty III tr. a novej trasy železnice, bude napojenie na existujúcu cestnú sieť predstavovať okrem súčasných miestnych a účelových komunikácií aj novo vybudovaná cesta III. tr., ktorá vytvorí hlavnú kostrovú komunikáciu v území. Pôvodná cesta III/1983 bude dopravne výrazne odťažená. Sieť miestnych komunikácií zostane vo väčšine prípadov zachovaná, pričom ku zmenám usporiadania miestnych a prístupových komunikácií dôjde v časti Horného Milochova pri portáli vyústenia železnice.

7. VÄZBY NA OKOLITÉ STAVBY A INŽINIERSKE SIETE:

Priebeh jednotlivých inžinierskych sietí bol zistený u ich správcov a je súčasťou dokladovej časti dokumentácie. Výstavba cyklistickej infraštruktúry od Nosickej priehrady po žel. stanicu v Považskej Bystrici bude ovplyvnená plánovanou výstavbou cesty III tr. na pôvodnom železničnom zvršku a novou trasou železnice.

8. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD:

Pre stavbu nebol vykonaný žiaden inžinierskogeologický prieskum pre predmetnú lokalitu na zistenie hladiny podzemnej vody a geologického zloženia, nakoľko si to charakter stavby nevyžaduje. Režim povrchových a podzemných vôd nebude v rámci výstavby zmenený. Všetky úseky okrem prvého neriešia žiadne stavebné úpravy.

9. ZÁVER:

Zámerom projektu bolo v súlade s poskytnutou štúdiou vybudovať cyklistickú infraštruktúru tak, aby bolo vedenie cyklistov predmetným územím čo možno najbezpečnejšie a najplynulejšie. Dôležitým aspektom bola možná budúca realizácia stavby s ohľadom na finančné náklady stavby. Pre vedenie cyklistov bolo zámerom využiť uvoľnené miestne komunikácie a pôvodnú cestu III/1983 na ktorých dôjde ku zmene dopravného režimu po

výstavbe novej cesty III tr. Návrh je riešený tak, aby sa dosiahol žiadaný výsledok pri reálnom finančnom zaťažení.

Použitá literatúra:

- 1/ Zákon NR SR č. 8/2009 „O premávke na pozemných komunikáciách“
- 2/ Vyhl. MV SR 9/2009 Z. z, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia
- 3/ Novelizácia č. 3 361/2011
- 4/ STN 73 6100 Názvoslovie cestných komunikácií
- 5/ STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic
- 6/ STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
- 7/ STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- 8/ STN 01 8020/Z1 Dopravné značky na pozemných komunikáciách
- 9/ TP 085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry
- 10/ STN 73 6121 Stavba vozoviek. Hutnené asfaltové vrstvy
- 11/ STN 73 6126 Stavba vozoviek. Nestmelené vrstvy
- 12/ STN 73 6131-1 Stavba vozoviek. Dlažby a dielce. Časť 1: Kryty z dlažieb
- 13/ STN 73 6132 Hutný nestmelený podklad vozovky. Mechanicky spevnená zemina
- 14/ TP 048 Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách, MDVRR SR: 2011
- 15/ Stratégia využitia potenciálu Trenčianskeho samosprávneho kraja pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry, TSK

Tento projekt slúži na potreby vydania územného rozhodnutia.

V Žiline 10/2016

Ing. Július Hlaváč