

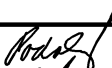

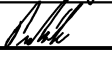


Zodpovedný projektant	Ing. Zuzana Podolcová		 Trnavská 27, 831 04 BRATISLAVA
GENERÁLNY PROJEKTANT			
Zákazkové číslo:	1915		

Zodpovedný projektant časti projektu:	Ing. Zuzana Podolcová		 Trnavská č. 27, 831 04 BRATISLAVA
Kontroloval:	Ing. Vladimír Piták		
Kraj: Banskobystrický	Okres: Zvolen		
Investor - stavebník:	Banskobystrický samosprávny kraj Nám. SNP 23 974 01 Banská Bystrica		
Stavba:	Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie - Senohrad a II/527 Dobrá Niva - Senohrad II. etapa - úseky v rámci okresu Zvolen		Stupeň - účel: DSPRS Zákazkové číslo: 1915 Dátum: 10/2020 Počet A4:
Časť projektu:	SPRIEVODNÁ SPRÁVA		Časť: A Súprava:

Obsah

1	Všeobecná časť.....	3
1.1	Identifikačné údaje	3
1.2	Základné údaje charakterizujúce stavbu	4
1.3	Prehľad východiskových podkladov	5
1.4	Zmeny oproti dokumentácii na územné rozhodnutie.....	5
1.5	Členenie stavby	6
1.6	Vecné a časové väzby stavby na okolitú aj plánovanú výstavbu a súvisiace investície	6
1.7	Údaje o prípadnom odovzdávaní častí stavby do užívania	7
1.8	Prehľad objektov podľa správcov a užívateľov.....	7
2	Technická časť	8
2.1	Charakteristika územia stavby.....	8
2.1.1	Zhodnotenie umiestnenia stavby a staveniska	8
2.1.2	Uskutočnené prieskumy	11
2.1.3	Mapové podklady.....	12
2.1.4	Príprava na výstavbu	12
2.2	Urbanistické, architektonické, dopravné a technické riešenie stavby	12
2.3	Hlavné stavebné práce	14
2.3.1	Zemné práce	14
2.3.2	Vozovky.....	14
2.3.3	Mostné objekty	15
2.3.4	Bezpečnostné zariadenia a dopravné značenie	16
2.4	Podzemná voda	17
2.5	Odvodnenie	17
2.6	Zásobovanie vodou, teplom, plynom a palivom	18
2.7	Rozvod elektrickej energie	18
2.8	Osvetlenie.....	18
2.9	Slaboprúdové rozvody.....	18
2.10	Stavenisko a realizácia stavby	18
2.11	Požiadavky na doplňujúce prieskumy a projektové práce	21
3	Riešenie stavebných objektov	22
3.1	SO ZV-526 Rekonštrukcia cesty II/526 v km 16,108 - 19,809	22
3.2	SO ZV-527 Rekonštrukcia cesty II/527 v km 75,454 - 85,566	24

**Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie – Senohrad a II/527 Dobrá Niva – Senohrad, II. etapa – úseky
v rámci okresu Zvolen**

DSPRS	A. Sprievodná správa
3.3	SO 526-009 Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670 26
3.4	SO 527-037 Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-037 km 77,844 30
3.5	SO 527-041 Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-041 km 83,193 32
4	Prílohy sprievodnej správy 33

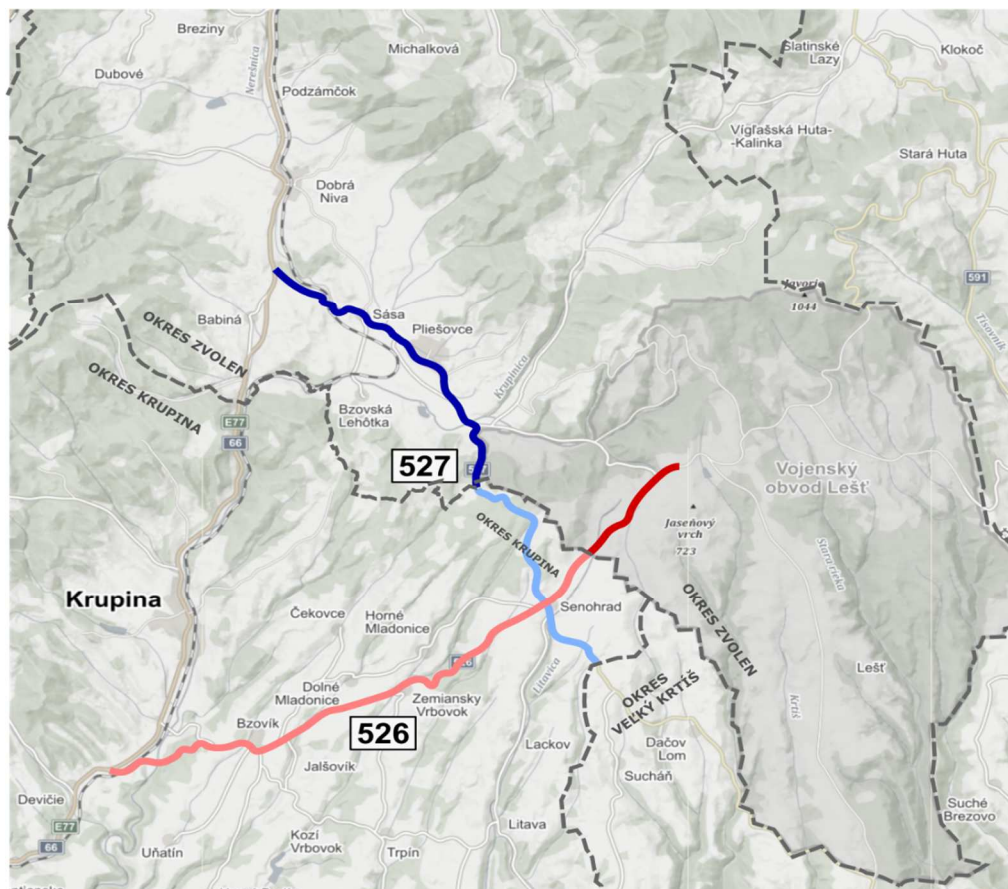
1 Všeobecná časť

1.1 Identifikačné údaje

Názov stavby:	„Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie – Senohrad a II/527 Dobrá Niva – Senohrad, II. etapa – úseky v rámci okresu Zvolen“
Kraj:	Banskobystrický
Okres :	Zvolen
Katastrálne územie:	Babina, Sása, Pliešovce, Lažteky, Vidov Vrch
Druh stavby:	rekonštrukcia
Stavebník:	Banskobystrický samosprávny kraj, Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica
Generálny projektant:	REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava

1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu

Stavba rieši rekonštrukciu ciest II/526 a II/527 v okrese Zvolen.



Pozn.: riešené úseky sú vyznačené tmavou farbou

Riešený úsek cesty II/526 začína na hranici s okresom Krupina v ckm 16,108, prechádza územím VO Lešť, končí pred areálom MO so zákazom vstupu pre verejnosť v ckm 19,809. Dĺžka trasy je 3,701 km. Na tomto úseku sa bude rekonštruovať jeden mostný objekt a 9 priepustov. Šírkové usporiadanie zodpovedá kategórii C 7,5, resp. C 6,5.

Riešený úsek cesty II/527 začína v staničení 75,454 na hranici okresu Krupina. Končí napojením na cestu I/66 pri obci Dobrá Niva v km 85,566 km. Dĺžka trasy v okrese Zvolen je 10,112 km. Sú na nej 2 mostné objekty a 23 priečných priepustov.

V trase riešených ciest sa nachádzajú úseky so zlým stavom vozovky, mosty v nevyhovujúcom stave, úseky, kde absentujú bezpečnostné záchytné zariadenia. Jestvujúce zvodidlá sú miestami poškodené, alebo nespĺňajú technické predpisy. Niektoré priepusty sú poškodené alebo dokonca nefunkčné.

Pri stavebných úpravách riešených ciest ide o rekonštrukciu v jej pôvodnom trasovaní s minimálnym zásahom do susedných pozemkov. K prípadnému zásahu môže dôjsť z titulu potrebného rozšírenia vozovky pri rekonštrukcii mostných objektov alebo osádzaní nových zvodidiel

Realizovaním stavby bude dosiahnuté:

- Zvýšenie bezpečnosti a prevádzkovej spôsobilosti
- Prepojenie na infraštruktúru siete E77, TEN-T súhrnná sieť.
- Zlepšenie dostupnosti priemyselných parkov PP Krupina.

- Zlepšenie stavebno-technického stavu ciest a mostov s dopadom na plynulosť cestnej premávky, zníženie nehodovosti.
- Zlepšenie podmienok pre cestnú hromadnú dopravu.
- Zníženie energetickej náročnosti dopravy a negatívnych dopadov na životné prostredie.
- Zlepšenie dostupnosti regionálneho cestovného ruchu.

Celkový rozsah stavby:

Rekonštrukcia 13,813 km ciest, vrátane 11 mostných objektov a 31 priečných priepustov.

1.3 Prehľad východiskových podkladov

- Dokumentácia zámeru verejnej práce – 06/2020
- Geodetické zameranie ciest a mostov
- IGHP a STP mostných objektov– CAD-ECO, a.s. – 05/2020
- Diagnostika únosnosti vozoviek – SSC – 05/2020

1.4 Zmeny oproti dokumentácii na územné rozhodnutie

Pretože sa jedná o rekonštrukciu cesty na jej pôvodnom telese nepodlieha stavba rozhodovaniu o umiestnení stavby.

V zmysle vyjadrenia OÚ Zvolen č. OU-ZV-OSZP-2020/007524-004 zo dňa 15.6.2020 je mostný objekt 526-009 riešený v rámci tejto stavby predmetom zisťovacieho konania podľa § 18 ods. 2 písm. d) zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov.

V rámci prípravy stavby bolo vypracované Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti, ku ktorému bolo Okresným úradom Zvolen vydané Rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. OU-ZV-OSZP-2020/014675-015 zo dňa 21.10.2020. Rozhodnutie je prílohou tejto technickej správy.

Vysporiadanie sa s opatreniami rozhodnutia zo zisťovacieho konania je popísané v časti N – Vplyv stavby na životné prostredie.

1.5 Členenie stavby

Stavba je rozdelená na stavebné objekty, ktoré sú obsahom časti D projektovej dokumentácie, v rozdelení na:

Časť D.1 – Cesty

Časť D.2 – Mosty

Stavebné objekty ciest sú označené skratkou okresu a číslom cesty. Stavebné objekty mostov sú označené číslom cesty a číslom mosta.

Objektová skladba stavby:

D.1	CESTY
SO ZV-526	Rekonštrukcia cesty II/526 v km 16,108 - 19,809
SO ZV-526.01	Rekonštrukcia cesty II/526 v km 16,108 - 19,809
SO ZV-526.02	Cesta II/526 v km 16,108 - 19,809 - dopravné značenie - trvalé
SO ZV-526.03	Cesta II/526 v km 16,108 - 19,809 - dopravné opatrenia a značenie počas výstavby
SO ZV-527	Rekonštrukcia cesty II/527 v km 75,454 - 85,566
SO ZV-527.01	Rekonštrukcia cesty II/527 v km 75,454 - 85,
SO ZV-527.02	Cesta II/527 v km 75,454 - 85,566 - dopravné značenie - trvalé
SO ZV-527.03	Cesta II/527 v km 75,454 - 85,566 - dopravné opatrenia a značenie počas výstavby
D.2	MOSTY
SO 526-009	Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670
SO 526-009.01	Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670 - mostný objekt
SO 526-009.02	Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670 - úprava komunikácie
SO 526-009.03	Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670 - dočasná obchádzková komunikácia
SO 526-009.04	Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670 preložka vedenia ST
SO 527-037	Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-037 km 77,844
SO 527-037.01	Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-037 km 77,844 - mostný objekt
SO 527-037.02	Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-037 km 77,844 - úprava komunikácie
SO 527-037.03	Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-037 km 77,844 – preložka vedenia ST
SO 527-041	Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-041 km 83,193
SO 527-041.01	Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-041 km 83,193 - mostný objekt
SO 527-041.02	Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-041 km 83,193 - úprava komunikácie

1.6 Vecné a časové väzby stavby na okolitú aj plánovanú výstavbu a súvisiace investície

Stavba II. etapy rekonštrukcie ciest II/526 a II/527 v rámci okresu Zvolen je pokračovaním stavby I. etapy, ktorá rieši rekonštrukcie uvedených ciest II. triedy v okrese Krupina.

V styku s cestou II/527 je v súčasnosti riešený projekt okružnej križovatky pre napojenie novej čerpacej stanice PHM pri obci Pliešovce. V dotknutom území nie je známa iná plánovaná výstavba, ktorá by si vyžiadala koordináciu so stavbou rekonštrukcie ciest II/526 a II/527.

Predpokladaná doba výstavby je v rokoch 2022 až 2023.

1.7 Údaje o prípadnom odovzdávaní častí stavby do užívania

Rekonštrukcia ciest a mostov bude prebiehať postupne, tak, aby dopravné obmedzenia vzniknuté počas výstavby boli minimalizované. Je možné rekonštruované mosty odovzdávať do užívania postupne, po dokončení ich výstavby.

1.8 Prehľad objektov podľa správcov a užívateľov

Cesty II. triedy vrátane všetkých objektov sú v majetku Banskobystrického samosprávneho kraja a ich správcom je Regionálna správa ciest BBSK.

V prípade vyvolaných investícií – preložiek inžinierskych sietí – sú správcami týchto stavebných objektov správcovia sietí.

2 Technická časť

2.1 Charakteristika územia stavby

2.1.1 Zhodnotenie umiestnenia stavby a staveniska

Geograficky sa stavba sa nachádza na území Krupinskej planiny. Krupinská planina je horský krajinný celok v Slovenskom stredohorí. Na severe hraničí s Pliešovskou kotlinou, na severozápade so Štiavnickými vrchmi a Javorím, na východ s Ostrôžkami, na juhu s Juhoslovenskou kotlinou a na západ s Podunajskou pahorkatinou. Celkový krajinný obraz Krupinskej planiny je podmienený priepustným podložím. Územie Krupinskej planiny je činnosťou človeka značne premenené. Z rovinatých povrchov sú tu pastviny a oráčiny, lúky a pasienky. Strmé svahy dolín sú zalesnené, na planinách sa miestami vyskytujú rozsiahle komplexy lesov. Do územia zasahuje aj hnedouhoľná panva s banským priemyslom. Krupinská planina predstavuje typ hospodársky extenzívne využitej sídelno-poľnohospodárskej krajiny s troma subtypmi: subtyp polyfunkčnej krajiny s Modrokamenského uhoľného revíru, subtyp sídelno-poľnohospodárskej krajiny s prevahou oráčin a lúk a subtyp extenzívne využitej lesno-poľnohospodárskej krajiny. Zalesnené časti predstavujú predovšetkým hrabové a dubové lesy, odlesnené plošiny sa využívajú ako polia, lúky a pasienky či ovocné sady. Pre Krupinskú planinu je typické roztratené laznícke osídlenie.

Okres Zvolen je jedným z 13 okresov bansko-bystrického kraja. Susedí s okresmi Banská Štiavnica, Žiar nad Hronom, Banská Bystrica, Brezno, Detva, Veľký Krtíš a Krupina. V rámci okresu Zvolen sa nachádza:

- 24,023 km rýchlostných ciest
- 46,554 km ciest I. triedy
- 23,362 km ciest II. triedy
- 127,295 km ciest III. triedy

Pri rozlohe okresu 759 km² a počte obyvateľov 68 925 je hustota cestnej siete 0,291 km/km², resp. 3,210 km /1000 obyvateľov.

Záujmové územie je v zmysle geomorfologického členenia Slovenska (E. Mazúr, M. Lukniš, 1980) súčasťou vnútorných Západných Karpát, oblasti Slovenské stredohorie, celku Krupinská planina, podcelkov Dačolomská planina a Závozská vrchovina. Severná časť záujmového územia patrí do oblastí Pliešovská kotlina.

Krupinská planina má ráz plošiny, mierne sklonenej k juhu. Od severu, kde sa jej výška pohybuje okolo 600-650 m.n.m., klesá po obvodové okraje na 300 m.n.m. Krupinská planina je neovulkanické pohorie. Územie budujú hlavne sopečné tufy a aglomeráty, ktoré sa v prvej fáze vulkanickej činnosti ukladali vo vodnom, v ďalších fázach v suchozemskom prostredí. Územím preteká rad paralelných vodných tokov, ktoré majú doliny vrezané do jednotnej plošiny. Miestami narušujú jednotvárnosť reliéfu andezitové tvrdoše. Hlboko (na okrajoch planiny až 200 m) vrezané doliny majú vypuklé svahy. Celkový plošinový charakter územia je narušený len na južných okrajoch planiny tektonickými líniami smeru severozápad – juhovýchod a severovýchod a juhozápad. Na mierne sklonených plošinách s hrubým pokrovom hlinitého až ílovito-hlinitého zvetralinovaného plášťa sa vyskytujú slabo oglejené ilimerizované pôdy až pseudogleje. Dolná hranica ich rozšírenia je okolo 450 m.n.m. V rozličných nadmorských výškach sú miestami hnedé pôdy nasýtené, na poriečnych nivách nívne a glejové pôdy.

Na geologicko-tektonickej stavbe širšieho okolia ciest II/526 a II/527 v okrese Zvolen sa podieľajú neogénne vulkanoklastické horniny reprezentované Sebechlebskou formáciou zastúpenou epiklastickými vulkanickými brekciami, drobnými až strednými konglomerátmi (vrchný báden-spodný

sarmat) a Javorskou formáciou (sarmat) stredných až hrubých epiklastických vulkanických brekcií a konglomerátov .

Kvartérne sedimenty sú zastúpené prevažne fluviálnymi, deluviálnymi a antropogénnymi (telesá ciest) sedimentmi.

Povrchové toky Krupinskej planiny patria do povodia Ipľa. Po plošinatom, mierne sklonenom povrchu pretekajú takmer všetky väčšie vodné toky, ktoré pramenia v Javorí, v lúčovite vyvinutej riečnej sieti do Podunajskej nížiny a Juhoslovenskej kotliny. Sú to najmä: Mlynský potok, Krupinica, Čekovský potok, potok Jalšovík, Vrbovok, Litavica. Pre priepustné aglomerátové podložie pramení na planine pomerne málo vodných tokov. Vzhľadom na priepustnosť podložia je podpovrchová voda na plošinách medzi dolinami vo väčších hĺbkach.

Podľa Atlasu SSR (1980) v území prevláda dažďovo-snehových typ režimu odtoku, s akumuláciou v mesiacoch XII-II, s vysokou vodnosťou v mesiacoch III-IV, s najvyšším Q_{ma} v mesiaci III, s najnižším Q_{ma} v mesiaci IX, s výrazným podružným zvýšením vodnosti koncom jesene a začiatkom zimy.

Podľa klasifikácie E. Quitta (1971) patrí západná časť záujmového územia do teplej klimatickej oblasti T1. Centrálna časť územia leží v mierne teplej oblasti MT5 a územie východne a severne od Senohrad patrí do mierne teplej oblastí MT8.

Klimatickú oblasť T1 charakterizuje dlhé leto, teplé a suché, prechodné obdobie je krátke, teplá a mierne teplá jar, teplá až mierne teplá jeseň, krátka zima, mierna až mierne chladná, suchá až veľmi suchá, krátke trvanie snehovej pokrývky. Klimatickú oblasť MT5 charakterizuje normálne až krátke leto, mierne až mierne chladné, suché až mierne suché, prechodné obdobie normálne až dlhé, s miernou jarou a miernou jeseňou, zima je normálne dlhá, mierne chladná, suchá až mierne suchá s normálnou až krátkou sneho-vou pokrývkou. Klimatickú oblasť MT8 charakterizuje dlhé, teplé, mierne vlhké leto, prechodné obdobie je normál-ne dlhé s mierne teplou jarou a mierne teplou jeseňou, zima je normálne dlhá, mierna až mierne chladná, suchá, s krátkym trvaním snehovej pokrývky.

Klimatické charakteristiky/klimatická oblasť	T1	MT5	MT8
Počet letných dní ($T_{\max} \geq 25^{\circ}\text{C}$)	50 - 60	30 - 40	40 - 50
Počet dní s priemernou teplotou 10°C a viac	160 - 170	140 - 160	140 - 160
Počet mrazových dní ($T_{\max} \leq 0,1^{\circ}\text{C}$)	120 - 130	130 - 140	130 - 140
Počet ľadových dní ($T_{\min} \leq 0,1^{\circ}\text{C}$)	30 - 40	40 - 50	40 - 50
Priemerná teplota v januári [$^{\circ}\text{C}$]	-3 - -5	-4 - -5	-4 - -5
Priemerná teplota v júli [$^{\circ}\text{C}$]	17 - 19	16 - 17	17 - 18
Priemerná teplota v apríli [$^{\circ}\text{C}$]	7 - 8	6 - 7	7 - 8
Priemerná teplota v októbri [$^{\circ}\text{C}$]	7 - 9	6 - 7	7 - 8
Priemerný počet dní so zrážkami $\geq 1\text{mm}$	90 - 100	100 - 120	100 - 120
Zrážkový úhrn vo vegetačnom období	350 - 400	350 - 450	400 - 450
Zrážkový úhrn v zimnom období [mm]	200 - 300	250 - 300	250 - 300
Počet dní so snehovou pokrývkou	50 - 80	60 - 100	60 - 80
Počet zamračených dní	120 - 140	120 - 150	120 - 150
Počet jasných dní	40 - 50	50 - 60	40 - 50

V súlade s ON 73 6196 v závislosti od počtu mrazových dní T_m , pri použití mrazového súčiniteľa $\alpha_0 = 52$ pre $T_m = 120-125$, je hĺbka premrznania pre klimatické oblasti T1 podľa vzťahu $h_{pr} = \sqrt{2 \cdot \alpha_0 \cdot T_m}$, stanovená v rozmedzí **$h_{pr} = 112$ až 114 cm.**

Pre klimatické oblasti MT5 a MT8 pri počte mrazových dní $T_m > 125$ a použití mrazového súčiniteľa $\alpha_0 = 57$ pre $T_m = 125-140$, je hĺbka premrzania podľa vzťahu $h_{pr} = \sqrt{2 \cdot \alpha_0 \cdot T_m}$, stanovená v rozmedzí **$h_{pr} = 119$ až 126 cm.**

Podľa Atlasu SSR (1980) patrí západná okrajová časť územia do teplej klimatickej oblasti s počtom letných dní v roku nad 50 (s max. teplotou 25°C a vyššou), do mierne vlhkej podoblasti a do okrsku teplého, mierne vlhkého, s chladnou zimou. Zvyšok územia sa nachádza v mierne teplej oblasti, s počtom letných dní pod 50, mierne vlhkej až vlhkej podoblasti s miernou zimou. Rozsiahle záujmové územie charakterizuje kotlinová až horská klíma.

Podľa Atlasu SSR (1980) patrí západná okrajová časť územia do teplej klimatickej oblasti s počtom letných dní v roku nad 50 (s max. teplotou 25°C a vyššou), do mierne vlhkej podoblasti a do okrsku teplého, mierne vlhkého, s chladnou zimou. Zvyšok územia sa nachádza v mierne teplej oblasti, s počtom letných dní pod 50, mierne vlhkej až vlhkej podoblasti s miernou zimou. Rozsiahle záujmové územie charakterizuje kotlinová až horská klíma.

Predmetná stavba neprechádza žiadnym územím chráneným podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, ani žiadnym územím patriacim do európskej siete chránených území Natura 2000. Takéto územia sa nenachádzajú ani v blízkosti stavby. Stavba sa nedostáva ani do styku s chránenými stromami.

Riešené úseky ciest neprechádzajú žiadnou chránenou vodohospodárskou oblasťou vyhlásenou v zmysle zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa Vodohospodárskej mapy SR (1:50 000) prechádza dotknutý úsek cesty II/527 na území k. ú. Babiná v oblasti Kozieho hrbu pásom hygienickej ochrany 3. stupňa a dotknutý úsek cesty II/526 prechádza na území VO Lešť v oblasti Vidovho vrchu pásom hygienickej ochrany 2. stupňa. V blízkosti dotknutých úsekov ciest nie sú evidované žiadne pramene, minerálne alebo geotermálne vody.

Riešený úsek cesty II/527 v km 77,844 križuje potok Krupinica, ktorý je v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 211/2005 Z. z. ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov zaradený k vodohospodársky významným vodným tokom (vodné toky využívané ako vodárenské zdroje, alebo také, ktoré môžu byť využívané ako vodárenské zdroje príp. toky s významným odberom vody pre priemysel a poľnohospodárstvo). Súčasťou stavby bude rekonštrukcia daného mostného objektu, prípadné riziká nepriaznivého ovplyvnenia vodného toku počas stavebných prác budú minimalizované prijatými technologickými a bezpečnostnými opatreniami a dodržiavaním pracovnej disciplíny.

Výber staveniska je daný priebehom ciest II/526 a II/527 v okrese Zvolen.

Riešený úsek cesty II/526 je pokračovaním jej rekonštrukcie v okrese Krupina, t. J. v I. etape stavby. Prechádza extravilánom, katastrálnymi územiami Lažteky a Vidov Vrch. Cesta je lemovaná prevažne odlesneným rastlým terénom s pásmi kríkovitého porastu a poľami. V km 16,670 sa na ceste nachádza mostný objekt ponad popod Litava za obcou Senohrad.

Na cestu II/526 sú napojené účelové komunikácie, miestne cesty a cesta III/2462, ktorá prechádza cez Lažteky a napája sa na cestu II/527 v osade Zábava.

Riešený úsek cesty II/527 je pokračovaním jej rekonštrukcie v okrese Krupina, t. J. v I. etape stavby. Na začiatku riešeného úseku cesta prechádza lesným terénom, ďalej je to zvlnený rastlý terén s výskytom stromového porastu striedavo po oboch stranách. Cesta prechádza osadou Zábava, následne obchádza obec Pliešovce a v pokračovaní prechádza obcou Sása. Na konci úseku sa cesta II/527 napája na cestu I/66.

V nezastavanom území je cesta vedená v násypoch, zárezoch aj odrezoch. V zárezoch sú riešené pozdĺžne priekopy so zaústením do priepustov. V zastavanom území v obci Sása sú cestné priekopy riešené po oboch stranách sú križované spevnenými vjazdami a napojeniami miestnych komunikácií. V prerušeníach priekop sú vybudované pozdĺžne rúrové priepusty.

Takmer v celom riešenom úseku chýbajú záchytné bezpečnostné zariadenia.

Na cestu sa napájajú cesty III. triedy - III/2462, III/2467, III/2464 a miestne komunikácie.

Pri cestách sa nachádza niekoľko malých sakrálnych objektov, ktorých sa rekonštrukcia nedotkne.

Trasy oboch riešených komunikácií sú rozvinuté do veľkého počtu smerových oblúkov.

Popri cestách sú vedené trasy nadzemného elektrického vedenia. V niekoľkých bodoch dochádza ku križovaniu s nadzemným elektrickým vedením. V obciach je popri ceste riešené verejné osvetlenie. V obciach je pravdepodobnosť výskytu inžinierskych sietí – káblových vedení rôznych správco, vodovodu, kanalizácie.

Pri rekonštrukcii jestvujúcich ciest je potrebné rešpektovať ich ochranné pásma:

- | | |
|---|-------------------------|
| • vedenia elektrické nadzemné od 220kV do 400kV | 25 m od krajného vodiča |
| • vedenia elektrické nadzemné od 110kV do 220kV | 20 m od krajného vodiča |
| • vedenia elektrické nadzemné od 35kV do 110kV | 15 m od krajného vodiča |
| • vedenia elektrické nadzemné od 1kV do 35kV | 10 m od krajného vodiča |
| • káblové vedenie elektrické zavesené od 1kV do 35kV | 1 m |
| • vedenia elektrické podzemné nad 110kV | 3 m |
| • vedenia elektrické podzemné do 110kV | 1 m |
| • káble slaboprúdové | 1,5 m |
| • vodovod a kanalizácia do DN500 | 1,5 m |
| • vodovod a kanalizácia nad DN500 | 2,5 m |
| • plynovody vysokotlakové nad DN300 | 50 m |
| • plynovody nad DN700 | 50 m |
| • plynovody od DN101 do 700 | 12 m |
| • plynovody od DN201 do 500 | 8 m |
| • plynovody do DN200 | 4 m |
| • plynové rozvody v zast. území obce s tlakom do 0,4MPa | 1,5 m |

2.1.2 Uskutočnené prieskumy

Pre rekonštrukciu ciest a mostov boli vykonané nasledovné prieskumy:

- Diagnostika vozoviek (meranie únosnosti vozovky deflektometrom FWD) zadaná investorom stavby, ktorá bola realizovaná a vyhodnotená laboratóriom SSC v máji 2020. Výsledky diagnostiky poskytol zhotoviteľovi projektovej dokumentácie investor stavby.
- Inžiniersko-geologický prieskum:
 - pri mostoch do dĺžky 7 m – vrt pri 1 opore
 - pri mostoch dlhších ako 2 m – vrt pri každej opore
 - pri rámových priepustoch
 - na vozovke v úsekoch nadväzujúcich na mostné objekty – sondy pre určenie hrúbky a skladby konštrukcie vozovky
- Stavebno-technický prieskum mostov :

- overenie polohy a priemerov výstuže
- overenie pevnostnej triedy betónu
- overenie hrúbok nosnej konštrukcie a spodnej stavby

Inžiniersko-geologický prieskum a stavebno-technický prieskum mostov tvoria súčasť projektovej dokumentácie, vid'. časť I.

2.1.3 Mapové podklady

V rámci prípravy stavby bol pre riešené úseky komunikácií vypracovaný geodetický elaborát (časť F projektovej dokumentácie) zložený z geodetického zamerania a vektorovej mapy získanej z fotogrametrie. V projekte sú ďalej použité mapy ZBGIS, ortofotomapy a katastrálne mapy dotknutých katastrálnych území.

V rámci projektovej prípravy boli zakreslené inžinierske siete na základe vyjadrení jednotlivých správcov a v úsekoch s predpokladom kolízie so stavbou boli správcami aj vytýčené v teréne. Zistené kolízie sú v rámci stavby riešené objektami preložiek a predstavujú vyvolané investície.

2.1.4 Príprava na výstavbu

Rekonštrukcia ciest bude realizovaná na jestvujúcom cestnom telese. V rámci prípravy na výstavbu bude správcom komunikácie zabezpečené odstránenie náletovej zelene v ochrannom pásme cestného telesa.

Pre potrebu realizácie stavby nie je potrebné vykonávať mimoriadne opatrenia na uvoľnenie navrhovaného miesta stavby, nakoľko stavba sa realizuje na existujúcom telese cesty II. triedy.

Odstránené a následne nahradené budú drobné objekty systému odvodnenia cestnej komunikácie, prípadne objekty vybavenia cestnej komunikácie ako sú časti mostov, bezpečnostné záchytné prvky a pod. Pri rekonštrukcii budú odstránené konštrukčné vrstvy rekonštruovaných úsekov vozovky, ktoré budú v čo najväčšej miere recyklované a znovu použité.

Nakoľko sa jedná o prácu na cestných komunikáciách, pred zahájením prác bude potrebné vykonať dočasné dopravné opatrenia a osadiť dočasné dopravné značenie počas výstavby.

Zhotoviteľ pred stavbou zabezpečí vytýčenie inžinierskych sietí ich správcami. Zrealizujú sa nevyhnutné preložky. Jedná sa o:

- preložky káblov v správe Slovak Telecom pri mostoch 526-009 a 527-037.

2.2 Urbanistické, architektonické, dopravné a technické riešenie stavby

Projekt rieši rekonštrukciu existujúcich ciest. Funkcia stavby sa preto nemení. Účelom rekonštrukcie je zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, plynulosti dopravy a rekonštrukcia objektov v nevyhovujúcom stave, alebo v stave, ktorý je v rozpore s platnými normovými požiadavkami na cestné komunikácie.

Rekonštrukciou sa zlepší stavebno-technický stav ciest a mostov, čo bude mať pozitívny dopad na plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie a ekonomiku regiónu.

Projektom sa nemení trasovanie ani výškové riešenie ciest. Návrh stavebných úprav sa vykoná bez, resp. len s minimálnymi zábermi okolitých parciel.

Pri výstavbe novej vozovky sa budú vyskytovať bežné stavebné práce súvisiace s výstavbou komunikácií a dopravných stavieb.

Stavba svojim charakterom nepodlieha požiaro-bezpečnostnému zabezpečeniu podľa osobitných predpisov.

**Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie – Senohrad a II/527 Dobrá Niva – Senohrad, II. etapa – úseky
v rámci okresu Zvolen**

DSPRS

A. Sprievodná správa

Stavba je líniovou stavbou, nevýrobnou, preto nie je potrebná po jej dokončení skúšobná prevádzka.

Stavebné úpravy mostných objektov a rekonštrukcia ciest II. triedy nemajú žiaden vplyv na existujúce dopravné zaťaženie, t. j. intenzitu dopravy a jej vývoj vo výhľade.

Pre cesty II/526 a II/527 sú k dispozícii dopravno-inžinierske údaje z pravidelného sčítania dopravy realizovaného Slovenskou správou ciest.

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené výsledky z celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015 (zdroj SSC).

Cesta	okres	sčítací úsek	T	O	M	S
II/526	Krupina	92550	76	455	6	537
		92557	398	2381	8	2787
		92560	116	622	9	747
	Zvolen	nebolo vykonané				
II/527	Krupina	92619	261	1275	27	1563
		92600	135	1004	5	1144
	Zvolen	92597	190	1040	7	1237
		92590	398	2365	14	2777

Prognózované koeficienty rastu intenzít VÚC BB (podľa TP 070)

Cesta	Rok	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
II. tr.	ľahké vozidlá	1,00	1,07	1,16	1,24	1,33	1,40	1,48
	ťažké vozidlá	1,00	1,07	1,14	1,22	1,28	1,35	1,42

Výhľadové intenzity "2040"

Cesta	okres	sčítací úsek	T	O	M	S	TDZ (podľa STN 73 6114)
II/526	Krupina	92550	101	630	9	740	IV stredné
		92557	529	3294	12	3835	III poloťažké
		92560	154	861	13	1028	IV stredné
	Zvolen	nebolo vykonané					
II/527	Krupina	92619	347	1764	38	2149	IV stredné
		92600	180	1389	7	1576	IV stredné
	Zvolen	92597	253	1439	10	1702	IV stredné
		92590	529	3272	20	3821	III poloťažké

Výhľadové intenzity "2030"

Cesta	okres	sčítací úsek	T	O	M	S	TDZ (podľa STN 73 6114)
II/526	Krupina	92550	91	566	8	665	V ľahké
		92557	477	2960	10	3447	IV stredné
		92560	139	774	12	925	IV stredné
	Zvolen	nebolo vykonané					
II/527	Krupina	92619	313	1585	34	1932	IV stredné
		92600	162	1248	7	1417	IV stredné
	Zvolen	92597	228	1293	62	1583	IV stredné
		92590	477	2940	18	3435	IV stredné

2.3 Hlavné stavebné práce

2.3.1 Zemné práce

V rámci stavby budú prebiehať nasledovné zemné práce:

- Odhumusovanie svahov
- Výkopy pre zazubenie jestvujúcich svahov, opory mostov
- Násypy zeminy pri úprave cestného telesa
- Zásypy pri mostných objektoch, svahových kužeľoch a profilácii brehových lavíc
- Násypy nesúdržných materiálov do konštrukcie vozovky
- Dosypanie zemných krajníc
- Zahumusovanie a zatrávnenie upravených svahov pri mostných objektoch

TABUĽKA BILANCIE ZEMNÝCH PRÁČ

Názov	MJ	množstvo
Odhumusovanie	m ³	144,70
Výkopy	m ³	1763,55
- Z toho nevhodná zemina do odpadu	m ³	1369,87
- Z toho spätný zásyp	m ³	393,68
Násyp zeminy – nový materiál	m ³	309,88
Násypy – štrkodrvina, drvené kamenivo, piesok, štrkopiesok	m ³	883,63
Zemina vhodná na zatrávnenie	m ³	233,07

2.3.2 Vozovky

Spôsoby rekonštrukcie asfaltovej vozovky boli navrhnuté na základe požiadaviek investora, rekognoskácie úsekov a výsledkov diagnostiky. Celkovo sa uvažuje s 5 základnými typmi úprav vozovky:

1. *obnova obrusnej vrstvy* *odfrézovanie 50 mm krytu a polozenie novej obrusnej vrstvy:*

asfaltový betón	AC 11 O; CA 50/70; I; STN EN 13108-1	50 mm
postrek spojovací	PS -E ; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	
2. *obnova krytu v obci* *odfrézovanie obrusnej a ložnej vrstvy krytu v hrúbke 50 + 60 mm a polozenie nových vrstiev krytu:*

asfaltový betón	AC 11 O; CA 50/70; I; STN EN 13108-1	50 mm
postrek spojovací	PS -E ; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	
asfaltový betón	AC 16 L; CA 50/70; I; STN EN 13108-1	60 mm
postrek spojovací	PS -E ; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	
3. *obnova krytu + zosilnenie* *odfrézovanie krytu v hrúbke 70 mm a polozenie nových vrstiev krytu:*

asfaltový betón	AC 11 O; CA 50/70; I; STN EN 13108-1	50 mm
postrek spojovací	PS -E ; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	
asfaltový betón	AC 16 L; CA 50/70; I; STN EN 13108-1	60 mm
postrek spojovací	PS -E ; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	

4. recykláž za studena *odfrézovanie krytu v hrúbke 100 mm, vytvorenie novej nosnej vrstvy hrúbky 200 mm spôsobom recykláže za studena a polozenie nových vrstiev krytu:*

asfaltový betón	AC 11 O; CA 50/70; I; STN EN 13108-1	50 mm
postrek spojovací	PS -E; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	
asfaltový betón	AC 16 L; CA 50/70; I; STN EN 13108-1	50 mm
postrek infiltračný	PI -E; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	
neasfaltový R-materiál	NRM 32 CEM III/B 32,5 N; TP 046	200 mm
Spolu:		300 mm

5. nová vozovka v rozšíreniach komunikácií pred mostnými objektami:

asfaltový betón	AC 11 O; CA 50/70; I; STN EN 13108-1	50 mm
postrek spojovací	PS -E ; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	
asfaltový betón	AC 16 L; CA 50/70; I; STN EN 13108-1	50 mm
postrek spojovací	PS -E ; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	
asfaltový betón	AC 22 P; CA 50/70 ; I; STN EN 13108-1	80 mm
postrek infiltračný	PI -E; C50B4 0,50 kg/m ² ; STN 73 6129	
hydraulicky stmelená zmes	CBGM C _{5/6} 22 ; STN 73 6124-1	230 mm
vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD; 31,5 G _c ; STN 73 6126	200 mm
Spolu:		610 mm

Súhrnná tabuľka úprav vozoviek

Typ úpravy	II/526 – dĺžka km	II/527 – dĺžka km	Dĺžka celkom
1	-	6,534	6,534
2	-	0,933	0,933
3	-	0,760	0,760
4	3,602	1,769	5,371
5	0,099	0,188	0,287

V nadväznosti na obnovenú vozovku sa upravujú nespevnené krajnice, ktoré sú na mnohých miestach prevýšené oproti asfaltovému povrchu komunikácie. Tieto krajnice sa navrhujú zrezať a spevniť do normového stavu (sklon 8% od komunikácie, asfaltový kryt má byť o 30 mm prevýšený nad nespevnenou krajinou, spevnenie kamenivom fr. 16/32 hr. 100 mm), čím sa zabezpečí bezproblémové odvedenie zrážkových vôd z povrchu komunikácie.

2.3.3 Mostné objekty

V trase cesty II/526 sa nachádza v okrese Zvolen 1 most, ktorý bude rekonštruovaný.

Správcovské číslo	ID mosta	Kumulatívne staničenie	STS	Zaťažiteľnosť [t]			Dĺžka premostenia	Voľná šírka mosta [m]	Rok postavenia	Vek mosta	Prekážka	Typ NK
				V ₀	V _r	V _e						
526 - 009	M7139	16,670	IV	21	30	197	3,50	6,60	1932	88	potok Litava	monolitická, prostá ŽB doska

V trase cesty II/527 sa nachádzajú v okrese Zvolen 2 mosty, ktoré budú rekonštruované.

Správcovské číslo	ID mosta	Kumulatívne staničenie	STS	Zaťažiteľnosť [t]			Dĺžka premostenia	Voľná šírka mosta [m]	Rok postavenia	Vek mosta	Prekážka	Typ NK
				V ₀	V _r	V _e						
527 - 037	M4048	77,844	VI	24	50	134	14,00	8,00	1958	62	potok Krupinica	prefabrikovaný, predpätý, prostý, doskový trám
527 - 041	M6787	83,193	III	26	40	350	3,00	11,20	1910	110	zátopové územie	monolitická, prostá ŽB doska

V rámci rekonštrukcie ciest II/526 a II/527 v okrese Zvolen budú celkovo rekonštruované 3 mosty. Existujúce mostné objekty sú v súčasnej dobe zaradené do 3 až 6 stupňa stavebno-technického stavu a ich súčasná normálna zaťažiteľnosť sa pohybuje v rozmedzí 21 až 26 ton. Na základe týchto skutočností je navrhnutá rekonštrukcia a prestavba jednotlivých mostných objektov.

Rekonštrukcia mostných objektov je zameraná na zvýšenie požadovanej zaťažiteľnosti, ktorá pozostáva z vytvorenia spriahujúcej dosky pri mostoch, kde stavebno-technický stav dovoľuje použitie navrhovanej technológie. Pri mostných objektoch, kde stavebno-technický stav nedovoľuje použitie spriahujúcej dosky, je navrhnutá jej výmena za novú, s normovou zaťažiteľnosťou. Úprava spodnej stavby pozostáva zo sanácie pohľadových plôch a z úprav alebo vytvorenia nových úložných prahov, na ktorých bude osadená nová železobetónová doska.

Mostný objekt, ktorého stavebno-technický stav nedovoľuje zvýšenie zaťažiteľnosti zosilnením, je navrhnutý na úplnú prestavbu. Úplná prestavba pozostáva z výmeny nosnej konštrukcie a spodnej stavby. Existujúca konštrukcia bude nahradená, vzhľadom k navrhovanému rozpätiu, novou polorámovou. Použitím polorámovej konštrukcie odpadá náročná a nákladná údržba ložísk.

Existujúce mostné objekty v súčasnosti nevyhovujú požiadavkám kladeným na mostné objekty čo sa týka šírkového riešenia, bezpečného prístupu pod mostný objekt a požadovanej úrovne zadržania zvodidiel. Za týmto účelom je navrhnuté rozšírenie mostných objektov do normového stavu rozšírením nosnej konštrukcie. Pre zabezpečenie vstupu do priestoru pod mostom je navrhnuté obslužné železobetónové schodisko min. šírky 600 mm s bezpečnostným zábradlím výšky 1100 mm nad hranou schodov. Pridanie obslužného schodiska a rozšírenie nosnej konštrukcie do normového stavu si vyžiadalo rozšírenia obsypových kužeľov mosta ako aj rozšírenie násypov priľahlého úseku komunikácie. Na zvýšenie celkovej bezpečnosti dopravy na komunikácii budú mostné objekty vybavené zábradľovým zvodidlom s úrovňou zadržania min. H2. Zhotovením navrhovaných bezpečnostných prvkov a rozšírením cesty na normovú šírku pri mostoch sa zvýši celková bezpečnosť dopravy na komunikácii.

Vozovka na mostoch je navrhnutá s obrusnou vrstvou rovnakou, ako na komunikácii mimo mostných objektov, t. j. z asfaltového betónu AC O 11 v hrúbke 40 mm. Ochrana izolácie je navrhnutá z liateho asfaltu MA 16 hrúbky 45 mm a izolácia z natavovacieho asfaltového pásu hrúbky 5 mm.

2.3.4 Bezpečnostné zariadenia a dopravné značenie

V okrese Zvolen sa na riešených cestách v súčasnosti nachádza iba jeden ucelený úsek zvodidla, na ceste II/526 v úseku 17,514 – 17,560. Toto zvodidlo bude bez náhrady odstránené. Nové navrhované zvodidlá budú ukončené na oboch koncoch dlhými nábehmi (na dĺžku dvoch zvodníc) zapustenými pod úroveň terénu. Do dĺžky zvodidla sa započítava len úsek zvodidla s jeho plnou výškou, teda bez výškových nábehov.

V úseku km 75,557 – 76,732 bude zvodidlo ukotvené do novovybudovaného betónového mikropilotového prahu. Zriadené budú 4 úseky betónového prahu o celkovej dĺžke 970 m. Potrebné sú z dôvodu prudkého pravostranného svahu. Na tomto úseku sa v súčasnosti nenachádza žiadne zvodidlo, nespevnené krajnice sú príliš úzke, resp. na niektorých miestach úplne absentujú.

Úroveň zachytenia zvodidiel na krajnici je navrhovaná N2. Na mostoch a bet. prahu sa uvažuje so zvodidlami (zábradľovými zvodidlami) úrovne zachytenia H2.

	II/526 – dĺžka m	II/527 – dĺžka m	Dĺžka celkom - m
Zvodidlá nové v krajnici/na moste	144	894	1038
Zvodidlá nové na bet. prahu	-	970	970
Zvodidlá odstránené	46	-	46

Odstránené zvodidlá prevezme správca komunikácie.

Na celých úsekoch rekonštruovaných ciest sa po obnove asfaltového krytu vyznačí vodorovné dopravné značenie a doplnia sa zvislé dopravné značky v zmysle Vyhlášky č. 30/2020 Zb. Ministerstva vnútra Slovenskej republiky z 13. februára 2020 o dopravnom značení.

Projekt nerieši úpravu autobusových zastávok. V súlade s STN 73 6425 čl. 5.2.1.5 je ich umiestnenie v jazdných pruhoch vzhľadom na intenzity premávky a počty zastavujúcich spojov vyhovujúce. Pri návrhu samostatných zastávkových pruhov by došlo k neefektívnemu zvyšovaniu nákladov, k záberom cudzích pozemkov (požiadavka investora je minimalizovanie takýchto záberov) a potrebe výrubu zelene. Autobusové zastávky ostávajú bez zmeny, t. j. v súčasných polohách, bez vyznačenia vodorovným dopravným značením., označené jestvujúcimi označníkmi.

Trvalé dopravné značenie riešia samostatné stavebné objekty - SO ZV-526.02 a SO ZV 527.02.

2.4 Podzemná voda

Stavbou nebudú dotknuté podzemné vody.

Zhotoviteľ stavby je povinný počas výstavby vykonať všetky opatrenia k zamedzeniu znečistenia podzemných vôd.

2.5 Odvodnenie

Pozdĺž rekonštruovaných úsekov ciest II/526 a II/527 sú vedené nespevnené (prevažne extravilán) a spevnené (prevažne intravilán) priekopy a rigoly. V súčasnosti sú značne zanesené. Navrhuje sa tieto priekopy a rigoly prečistiť a reprofilovať do vhodného trojuholníkového/lichobežníkového tvaru, čím sa zabezpečí bezproblémové odvedenie zrážkových vôd z telesa komunikácie.

V rámci stavby sa zrekonštruujú, resp. nanovo vybudujú priečne priepusty pod komunikáciami.

1. Rekonštrukcia priepustu

V trase cesty II/526 sa nachádza v okrese Zvolen 0 priepustov, ktoré budú rekonštruované.

V trase cesty II/527 sa nachádza v okrese Zvolen 19 priepustov, ktoré budú rekonštruované.

V rámci rekonštrukcie priepustov budú všetky betónové plochy čiel, ríms a potrubí očistené vodným tryskom. Trhliny do 10 mm budú vyplnené epoxidovanou živicom a trvalo pružnou zálievkou. Trhliny nad 10 mm, budú zošité metódou dodatočne vlepuvanej nerezovej helikálnej vysokopevnostnej výstuže. Sanácia povrchov pozostáva z natretia povrchov čiel a ríms adhéznym mostíkom, sanačnou stierkou a natretím ochranným a zjednocujúcim náterom. Všetky betónové povrchy v styku so zemínou, ktoré budú počas rekonštrukcie obnažené budú opatrené hydroizolačným náterom proti zemnej vlhkosti. V prípade nevyhovujúcich ríms a čiel budú vymenené za nové. Nové rímasy budú kotvené do pôvodného čela priepustu. V rámci rekonštrukcie budú nanovo vybudované svahové kužele, ktoré budú opevnené lomovým kameňom osadeným do betónu. Na vtoku a výtoku bude dno medzi svahovými kuželi do vzdialenosti min. 1,00 m od čela priepustu vydláždené lomovým kameňom osadeným do betónu. Na svah nad priepustom, pri ktorom nebude možné dodržať normový sklon budú osadené zatravnňovacie tvárnice. Zábradlie bude osadené na rímse, ktorej horná hrana je vo výške väčšej ako 1,50 m nad dnom priepustu.

2. Výstavba nového priepustu

V trase cesty II/526 sa nachádza v okrese Zvolen 8 priepustov, ktoré budú nové.

V trase cesty II/527 sa nachádza v okrese Zvolen 4 priepustov, ktoré budú nové.

V rámci stavby budú niektoré nevyhovujúce priepusty odstránené a nahradené novými rúrovými resp. rámovými priepustmi. Výstavba nového priepustu si vyžaduje odstránenie

existujúceho priepustu. Nový rúrový priepust pozostáva s korugovanej HDP rúry min. DN 400 s únosnosťou pre zaťaženie ťažkou dopravou a vtokovým čelom s rímsou. Výtoková časť priepustu je riešená v prípade dostatočných priestorových pomerov zrezaním rúry do sklonu svahu a obložením okolia rúry lomovým kameňom osadeným do betónu, ak priestorové pomery neumožňujú zrezanie rúry bude na výtokovej strane priepustu vybudované čelo s rímsou. V rámci výstavby budú nanovo vybudované svahové kužele, ktoré budú opevnené lomovým kameňom osadeným do betónu. Na vtoku a výtoku bude dno medzi svahovými kuželi do vzdialenosti min. 1,00 m od čela priepustu vydláždené lomovým kameňom osadeným do betónu. Všetky betónové povrchy v styku so zemínou budú opatrené hydroizolačným náterom proti zemnej vlhkosti. Zábradlie bude osadené na rímse, ktorej horná hrana je vo výške väčšej ako 1,50 m nad dnom priepustu.

Nový rámový priepust pozostáva z prefabrikovaných rámových dielcov min. rozmerov 700x600x1000 mm s hrúbkou steny 150 mm z vodostavebného betónu s max. priesakom 300 mm, aby nedošlo k degradácii materiálu. Na vtoku a výtoku bude vybudované nové čelo s rímsou. V rámci výstavby budú vybudované svahové kužele, ktoré budú opevnené lomovým kameňom osadeným do betónu. Na vtoku a výtoku bude dno medzi svahovými kuželi do vzdialenosti min. 1,00 m od čela priepustu vydláždené lomovým kameňom osadeným do betónu. Všetky betónové povrchy v styku so zemínou budú opatrené hydroizolačným náterom proti zemnej vlhkosti. Prefabrikované rámové dielce budú navyše opatrené asfaltovou izoláciou proti vode. Zábradlie bude osadené na rímse, ktorej horná hrana je vo výške väčšej ako 1,50 m nad dnom priepustu.

2.6 Zásobovanie vodou, teplom, plynom a palivom

Stavba neobsahuje objekty vyžadujúce zásobovanie uvedenými médiami.

2.7 Rozvod elektrickej energie

Stavba neobsahuje objekty vyžadujúce rozvod elektrickej energie.

2.8 Osvetlenie

V stavbe nie sú riešené žiadne objekty osvetlenia.

2.9 Slaboprúdové rozvody

Stavba neobsahuje objekty vyžadujúce rozvod elektrickej energie.

2.10 Stavenisko a realizácia stavby

Stavba sa bude realizovať na existujúcom telese ciest II/526 a II/527. Prístup na stavenisko bude zabezpečený po jestvujúcej cestnej sieti.

Pre potrebu realizácie stavby nie je potrebné vykonávať mimoriadne opatrenia na uvoľnenie navrhovaného miesta stavby.

Miestne podmienky staveniska nedovoľujú využitie existujúcich pozemných objektov pre zariadenie staveniska. Z tohto dôvodu je potrebné, aby zhotoviteľ stavby v rámci globálu zariadenia staveniska (GZS) vybudoval dočasné objekty zariadenia staveniska (z mobilných buniek), ktoré budú situované v bezprostrednej blízkosti ťažiska stavebných prác.

Vzhľadom na líniový charakter stavby, je možné zariadenie staveniska situovať na viacerých miestach súčasne, respektíve ho presúvať podľa postupu výstavby, a to predovšetkým na vhodných plochách popri rekonštruovaných pozemných komunikáciách – pri križovaniach s účelovými cestami. V tomto prípade treba zariadenie staveniska situovať tak, aby nebolo obmedzené užívanie účelových ciest. Vhodné umiestnenie plochy na zariadenie staveniska prerokuje zhotoviteľ pred začiatkom stavby s vlastníckmi dotknutých pozemkov.

Pre zariadenie staveniska je potrebné dodržať nasledujúce podmienky:

- Úpravy a využitie navrhnutých plôch zariadenia staveniska (ZS) budú súčasťou posúdenia, prípravy a dodávky zhotoviteľa stavby;
- Veľkosť a presnejšie lokalizovanie ZS bude možné podľa zváženia dodávateľa upravovať operatívne podľa reálnych potrieb výstavby;
- Po ukončení využívania staveniska budú ZS uvoľnené a terén bude upravený do pôvodného stavu.

V lokalite je možné zriadiť dočasné skládkové plochy, je však potrebné ich zriadenie a umiestnenie prerokovať s vlastníkmi dotknutých pozemkov.

Možnosti skladovania materiálov sú obmedzené, a preto bude potrebné organizovať výstavbu tak, aby stavebné materiály boli v maximálne možnej miere stavbou priamo zabudovávané.

Po skončení výstavby budú dočasné skládkové plochy upravené do pôvodného stavu.

Stavba sa nachádza v území s obmedzenou infraštruktúrou inžinierskych sietí – predovšetkým v extraviláne. Zhotoviteľ stavby preto musí počítať, v prípade že to bude nevyhnutné, s použitím mobilného zdroja elektrickej energie (elektrocentrály) pre potreby napájania stavebných strojov elektrickou energiou.

Napojenie zariadenia staveniska na inžinierske siete (voda, kanalizácia, plyn) bude možné cez existujúce prípojky len v intraviláne dotknutých obcí. V prípade umiestnenia zariadenia staveniska v extraviláne dotknutých obcí, nebude napojenie na tieto prípojky možné. V prípade potreby napojenia na tieto inžinierske siete, bude musieť zhotoviteľ stavby zabezpečiť uvedené energie vo vlastnej réžii iným spôsobom.

Pre pripojenie ku konkrétnej inžinierskej sieti, je potrebné pred začatím prác zistiť dostupnosť a funkčnosť možných miest napájania a vybaviť súhlas príslušného správcu. Alternatívou môže byť aj vybudovanie objektu NN prípojky a jej dočasné využitie pre účely staveniska. Spôsob napojenia na telekomunikačné zariadenia sa predpokladá v plnom rozsahu cez prevádzkované mobilné siete. Odkanalizovanie priestorov zariadenia staveniska je možné, iba ak bude zariadenie staveniska umiestnené v intraviláne dotknutých obcí, v opačnom prípade nie je odkanalizovanie možné. Primárne však zhotoviteľ, bez ohľadu na umiestnenie zariadenia staveniska, osadí v jeho priestoroch mobilné chemické WC. Spôsob pripojenia zariadenia staveniska na inžinierske siete, jeho odkanalizovanie a odvodnenie je nutné prerokovať s príslušnými vlastníkmi pozemkov a vyhotovenie musí byť v súlade s príslušnými normami.

Nakladanie s odpadmi počas výstavby bude riadené v zmysle stratégie a koncepcie odpadového hospodárstva SR a podľa platných právnych predpisov pre odpadové hospodárstvo. Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe sú:

- predchádzanie vzniku odpadov,
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov,
- zneškodnenie odpadov.

Predchádzať vzniku odpadov je v tomto prípade možné dobrou organizáciou práce, dôslednou separáciou odpadov od vyťaženého prírodného materiálu a predchádzaniu vzniku havarijných situácií, najmä počas výstavby.

Odfrézovaný asfaltový materiál zhotoviteľ odovzdá správcovi komunikácií. Miesto uloženia určí správca.

Zmesový komunálny odpad by mala odvážať a zneškodňovať separovaním firma, ktorá sa zaoberá takouto činnosťou v rámci dotknutého územia. Energetické zhodnotenie odpadov je možné, napr. pre odpadové oleje.

Zhodnotenie alebo zneškodnenie odpadov zabezpečí počas výstavby dodávateľ stavebných prác uzatvorením zmluvných vzťahov s právnickými alebo fyzickými osobami oprávnenými vykonávať požadovaný druh činnosti. Počas prevádzky stavby sa nepredpokladá nárast vzniku odpadov oproti súčasnému stavu.

Odpad, ktorý vznikne pri realizácii stavby, bude odovzdaný osobám oprávneným na nakladanie s odpadmi podľa zákona o odpadoch. Ak nebude možnosť odpad odovzdať na zhodnotenie, bude zneškodnený na najbližšej skládke odpadov (Zvolenská Slatina, Hontianske Tesáre). Nebezpečné odpady budú likvidované špecializovanou firmou s oprávnením na likvidáciu takýchto odpadov. Pri samostatnej prevádzke komunikácií budú vznikať odpady, ktoré budú riešené správcom komunikácií (ako v súčasnom stave). Nakladanie so vzniknutými odpadmi musí byť v súlade so zákonom č. 79/2015 Z.z. a vyhláškou MŽP SR č.365/2015 Z.z.. Ide o odpady, ktoré vzniknú z búrania konštrukcie vozoviek, priepustov, častí mostov a z výkopov, ktoré si nevyžadujú žiaden špeciálny spôsob zneškodňovania. Klasifikácia a bilancia odpadov je zhrnutá v časti projektovej dokumentácie N – Vplyv stavby na životné prostredie.

Územie, v ktorom sa má činnosť realizovať ako aj rozsah navrhovanej činnosti nevykazujú predpoklady negatívneho dopadu na životné prostredie. Aby po dobu výstavby nedochádzalo k porušeniu životného prostredia okolia stavby, zhotoviteľ je povinný dodržiavať všetky ustanovenia predpisov týkajúcich sa životného prostredia. Zhotoviteľ môže používať len také mechanizmy, ktoré sú v dobrom technickom stave a nie je pri nich zvýšená hlučnosť a vibrácie z dôvodu zlého technického stavu. Zhotoviteľ je povinný dodržiavať opatrenia na ochranu proti škodlivému pôsobeniu hluku na okolie a zamestnancov. Zhotoviteľ je povinný vykonať všetky potrebné organizačné a technické opatrenia, aby zabránil znečisteniu povrchových a podzemných vôd a ovzdušia. Zhotoviteľ musí zabrániť úniku ropných produktov, palív, mazív a rôznych chemikálií a ďalších ekologicky nebezpečných látok pri preprave, skladovaní a ich použití. Zhotoviteľ je povinný pri výjazde vozidiel a mechanizmov na verejnú komunikáciu zabezpečiť ich čistenie.

Nakoľko sa jedná o prácu na cestných komunikáciách, pred zahájením prác bude potrebné vykonať dočasné dopravné opatrenia a osadiť dočasné dopravné značenie počas výstavby.

Na väčšine úsekov sa uvažuje s rekonštrukciou ciest a mostov po poloviciach. Počas rekonštrukcie bude doprava vedená v maximálnej miere po rekonštruovaných komunikáciách s obmedzením dopravy, ktoré sa prejaví vo forme zúženia jazdných pruhov, obmedzením premávky v jednom jazdnom pruhu a obmedzím rýchlosti v rámci jednotlivých etáp výstavby.

V nevyhnutných prípadoch, kedy nebude možné rekonštrukciu realizovať po poloviciach vozovky, sa navrhne dočasná uzávierka cesty a premávka bude odklonená na obchádzkové trasy vedené po jestvujúcej cestnej sieti. Jedná sa o:

- úsek cesty II/527 v úseku kum km 75,454 – 77,660 (hranica okresov – križovatka s III/2462), kde bude premávka odklonená na cesty II/526 a III/2462. Dôvodom okrem nedostatočnej šírky vozovky je aj realizácia mikropilótových prahov pre zvodidlá, pri ktorej použité zariadenia majú zvýšené priestorové nároky.

V prípade rekonštrukcie mosta 526-009 je navrhnutá dočasná obchádzková komunikácia nakoľko uvedený most nie je možné rekonštruovať po poloviciach. Dočasná obchádzka sa vybuduje v nevyhnutnej dĺžke s napojením na cestu II/526 na začiatku a konci úseku upravovaného v rámci mostného objektu. Povedie súbežne s jestvujúcou cestou vo vzdialenosti cca 15 m vľavo. Vodný tok bude pod obchádzkou dočasne zatrubnený. Obchádzková komunikácia je navrhnutá šírky 4 m, jednopruhová, obojsmerná, doprava bude riadená prenosnou CSS. Po dokončení stavebných prác na moste bude dočasná komunikácia odstránená a terén uvedený do pôvodného stavu.

Počas dopravných obmedzení bude premávka riadená prenosným dopravným značením.

Počas výstavby bude zachovaná dopravná obsluha územia a bude nepretržite zabezpečený prejazd pre záchranné a bezpečnostné zložky.

O všetkých obmedzeniach v doprave, najmä v prípadoch, že dôjde k dočasnému k uzatvoreniu niektorých úsekov a k prerušeniu napojenia niektorých komunikácií na rekonštruovanú cestu, musí investor vopred informovať majiteľov, respektíve užívateľov objektov, ku ktorým bude obmedzený prístup.

V projekte je navrhnuté rozdelenie stavby na úseky podľa postupu realizácie. Nakoľko vo fáze projektovej prípravy nie je známy zhotoviteľ a jeho technológie a kapacity, uvedený návrh je len orientačný. Časový plán je postavený s predpokladom, že zhotoviteľ so svojimi kapacitami bude schopný realizovať rekonštrukciu 2 mostných objektov súčasne.

Zhotoviteľ si jednotlivé poradie rekonštrukcie úsekov ciest a mostov môže prispôbiť svojej technológii a svojim pracovným postupom a kapacitám, od ktorých závisí aj časový plán výstavby. Pri akejkoľvek zmene oproti návrhu v projekte musí prispôbiť svojmu postupu aj dočasné dopravné značenie a opatrenia. Pred osádzaním dočasného dopravného značenia sa musí zabezpečiť jeho odsúhlasenie Okresným dopravným inšpektorátom.

Postup výstavby a časový plán

Úsek I.

- o cesta II/527- ZÚ – km 77,6 – rekonštrukcia komunikácie v plnom profile
- o uzávierka komunikácie pre verejnú osobnú a hromadnú dopravu
- o premávka vedená po obchádzkovej trase po cestách III/2462 a II/526
- o doba výstavby – 2 mesiace

Úsek II.

- o cesta II/526- ZÚ – KÚ – rekonštrukcia po poloviciach
- o výstavba mosta 526-009 v celej šírke za použitia lokálnej obchádzky
- o cesta II/527 – km 77,6 – 81,2 vrátane mosta 527-037 – rekonštrukcia po poloviciach
- o doba výstavby – 5 mesiacov

Úsek III.

- o cesta II/527- 81,2 – KÚ – rekonštrukcia po poloviciach
- o výstavba mosta 527-041 – rekonštrukcia po poloviciach
- o doba výstavby – 3 mesiace

Celková uvažovaná doba výstavby – 10 mesiacov

2.11 Požiadavky na doplňujúce prieskumy a projektové práce

Vo fáze projektovania boli inžinierske siete prevažne orientačne zakreslené a sčasti vytýčené ich správcami. Zhotoviteľ stavebných prác zabezpečí **pred začatím výstavby presné vytýčenie inžinierskych sietí na celom úseku stavby**. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, a boli dodržané všetky požiadavky a podmienky jednotlivých správcov.

Pred realizáciou recyklácie musia byť z vozovky odobraté vzorky materiálu a to až do hĺbky plánovanej recyklácie. **Vzorky vozovky musí vyhodnotiť akreditované laboratórium**, ktoré má skúsenosti s danou technológiou. Skúškami sa stanovujú receptúry pre recykláciu, t.j. dávkovanie jednotlivých spojív (asfaltové, hydraulické, voda, príp. kamenivo). Pri zadávaní prác je potrebné mať na zreteli časovú náročnosť skúšok, ktoré trvajú min. 1 mesiac.

3 Riešenie stavebných objektov

3.1 SO ZV-526 Rekonštrukcia cesty II/526 v km 16,108 - 19,809

SO ZV-526.01 Rekonštrukcia cesty II/526 v km 16,108 - 19,809

Spôsoby rekonštrukcie vozovky boli navrhnuté na základe požiadaviek investora, rekognoskácie úsekov a výsledkov diagnostiky vozoviek.

cesta	navrhovaná úprava	celková dĺžka [m]	celková plocha [m ²]	podiel na dĺžke [%]	podiel na ploche
	recykláž za studena	3602	22437	100,00	100,00

Recykláž za studena

Na základe požiadavky investora je vo vybraných úsekoch (na základe výsledkov diagnostiky vozoviek) navrhnutá recyklácia podkladových vrstiev vozovky technológiou za studena na mieste a polozenie novej ložnej a obrusnej vrstvy krytu.

Recyklácia podkladových vrstiev musí byť realizovaná v súlade s **TP 046 Opätovné spracovanie vrstiev netuhých vozoviek za studena na mieste**.

Konštrukcia komunikácie po prestavbe priepustov

Táto úprava je navrhovaná iba lokálne, na miestach, kde sa pre nevyhovujúci stav priepustov navrhuje ich prestavba. Z dôvodu potrebného výkopu pre zriadenie priepustu, bude aj komunikácia v nevyhnutnej dĺžke (cca 4,00m) zriadená s plnou hrúbkou 610mm.

Návrh úprav priepustov je popísaný v kapitole 2.5.

Napojenie na komunikácie

Napojenie asfaltových komunikácií (v miestach križovatiek) je navrhnuté riešiť tam, kde sa napája asfaltová komunikácia na riešený úsek v mieste recykláže za studena. Napojenie sa navrhuje riešiť rozšírením nového krytu vozovky o 1,0m, a to tak, že ložná vrstva bude presahovať o 0,5m za hranu vozovky cesty II/526, a obrusná vrstva o 1,0m za hranu vozovky cesty II/526. V mieste napojenia na existujúci kryt sa zrealizuje zafrézovanie na potrebnú hrúbku, pre zabezpečenie plynulého prechodu.

Úprava zjazdov

Pozdĺž celej riešenej trasy sa nachádzajú nespevnené zjazdy na pozemky a polia. Tieto sa navrhuje spevniť zavalcovaním vyfrézovaného asfaltového materiálu v hrúbke 100mm na šírku min. 0,5m.

Úprava cestného telesa

Pozdĺž rekonštruovaných úsekov cesty II/526 sú vedené nespevnené (prevažne extravilán) a spevnené (prevažne intravilán) priekopy a rigoly. V súčasnosti sú značne zanesené. Navrhuje sa tieto priekopy a rigoly prečistiť a reprofilovať do vhodného trojuholníkového/lichobežníkového tvaru, čím sa zabezpečí bezproblémové odvedenie zrážkových vôd z telesa komunikácie. Sklon svahov priekop a rigolov nie je projektom predpísaný, keďže sa môže pozdĺž trasy meniť. Sklony je potrebné priamo na stavbe prispôbovať reálnemu stavu tak, aby bolo zabezpečené plynulé odvedenie.

Nespevnené krajnice sú na mnohých miestach prevýšené oproti asfaltovému povrchu komunikácie. Tieto krajnice sa navrhuje zrezať a spevniť do normového stavu (sklon 8% od komunikácie, asfaltový kryt má byť o 30mm prevýšený nad nespevnenú krajnicu, spevnenie kamenivom fr. 16/32 hr. 100mm), čím sa zabezpečí bezproblémové odvedenie zrážkových vôd z povrchu komunikácie. Táto úprava je navrhnutá na všetkých nespevnených krajniciach pozdĺž riešených úsekov. Nespevnené krajnice majú základnú šírku 0,25m. K tejto šírke sa pripočítava 0,25m v miestach osadenia smerových stĺpikov (na mostoch a vo vzdialenosti 200m pred a za mostom budú modrej farby), a 1,00m v miestach osadenia zvodidiel. Celková šírka nespevnenej krajnice je teda

0,50m , resp. 1,25m. Keďže nedochádza k zásahu do samotného telesa komunikácie, na niektorých miestach nie je možné túto hodnotu (1,25m pre zvodidlo) dosiahnuť v požadovanom sklone 8% z dôvodov úzkych (resp. úplne absentujúcich) nespevnených krajníc a strmých svahov. Na týchto miestach sa navrhuje zriadiť nespevnenú krajinu v sklone 8% najmenej na šírku 0,50m, následne v sklone potrebnom na plynulé napojenie na existujúci svah.

Smerové stĺpiky (výšky 0,8m) budú osádzané oproti sebe v jednej rovine rezu, vo vzájomnej vzdialenosti cca 30m (v oblúkoch menších polomerov 10-20m, v priamej max.50m) Na zvodidlách budú použité nadstavce.

Pozdĺžne priepusty umiestnené v priekopách, ktoré zabezpečujú vjazdy na pozemky, sa navrhuje prečistiť, a zabezpečiť tým plynulé odvodnenie.

Samotnou rekonštrukciou ciest nedochádza k rozširovaniu existujúceho asfaltového spevnenia. Všetky typy úprav riešené týmto SO sú navrhnuté na šírku zodpovedajúcu aktuálnej šírke.

Úprava záchytného bezpečnostného zariadenia

Existujúce zvodidlá sa na tomto úseku nenachádzajú. Nové úseky zvodidiel budú ukončené zariadením dlhých nábehov (na dĺžku dvoch zvodníc) zapustených pod úroveň terénu na oboch koncoch zvodidla Úroveň zachytenia N2 sa vo všeobecnosti uvažuje na krajniciach, úroveň zachytenia H2 sa uvažuje na mostoch a bet. prahoch.

SO ZV-526.02 Cesta II/526 v km 16,108 - 19,809 - dopravné značenie - trvalé

Po obnove vozovky bude v celom úseku komunikácie položená nová asfaltová obrusná vrstva. V celej dĺžke sa obnoví vodorovné dopravné značenie.

V osi vozovky sa zrealizuje stredová deliaca čiara vodorovným dopravným značením č. 601 (pozdĺžna súvislá čiara , 602 (pozdĺžna prerušovaná čiara) a 631 (predbežné šípky), ktorým sa vyznačia úseky s možnosťou predchádzania a úseky, na ktorých bude predchádzanie zakázané.

Na okrajoch vozovky sa zrealizujú vodiace pružky - VDZ 601 hr. 250 mm, ktorými sa vyznačí okraj jazdných pruhov. Základná šírka jazdných pruhov je 3 m. Pri šírke spevnenej časti vozovky zodpovedajúcej kategórii C 7,5 (základná šírka spevnenia 7 m) sa vnútorná hrana vodiaceho prúžku umiestni 0,5 m od okraja asfaltového spevnenia (platí to aj v úsekoch s rozšírením vozovky v smerových oblúkoch a v rozšíreniach v križovatkách). Na úsekoch, kde je šírka spevnenia menšia, ako 6,5 m bude vnútorná hrana vodiaceho prúžku 0,25 m od okraja spevnenia. Vodiace pružky sa vyznačia plnou čiarou. V miestach križovatiek a napojení vedľajších komunikácií a vjazdov sa priebeh hlavnej cesty zdôrazní vodiacim prúžkom prerušovaným s kadenciou 1,5 / 1,5 m.

V súlade s vodorovným dopravným značením pre vyznačenie zákazov predchádzania sa osadia na celej trase zvislé dopravné značky č. 254 a 264.

Podľa požiadaviek ODI je z dôvodu zmeny vyhlášky o dopravnom značení, ktorou sa mení vyobrazenie dopravných značiek, navrhnuté vymeniť všetky dopravné značky s textom a niektoré dopravné značky, kde sa ich vyobrazenie zásadne zmenilo, resp. je nesprávne.

SO KA-526.03 Cesta II/526 v km 16,108 - 19,809 - dopravné opatrenia a značenie počas výstavby

Vedenie dopravy v jednom jazdnom pruhu

V úseku cesty km 16,108 – 19,809 je možné vykonávať stavebné práce na cestách, mostoch, priepustoch a iných objektoch po poloviciach. Z toho dôvodu bude premávka vždy vedená v jednom jazdnom pruhu, riadená prenosnou svetelnou signalizáciou.

3.2 SO ZV-527 Rekonštrukcia cesty II/527 v km 75,454 - 85,566

SO ZV-527.01 Rekonštrukcia cesty II/527 v km 75,454 - 85,566

Spôsoby rekonštrukcie vozovky (krytu vozovky) boli navrhnuté na základe požiadaviek investora, rekognoskácie úsekov a výsledkov diagnostiky vozoviek.

cesta	navrhovaná úprava	celková dĺžka [m]	celková plocha [m ²]	podiel na dĺžke [%]	podiel na ploche
II/527	obnova obrusnej vrstvy	6534	50548	65,37	65,77
	obnova krytu v obci	933	6172	9,33	8,03
	obnova krytu + zosilnenie	760	5877	7,60	7,65
	recykláž za studena	1769	14256	17,70	18,55

Obnova obrusnej vrstvy

Pri tomto type úprav sa uvažuje s odfrézovaním obrusnej vrstvy vozovky, nanesením spojovacieho asfaltového postreku a pokládke novej obrusnej vrstvy z asfaltového betónu. Smerové, výškové a šírkové usporiadanie ostáva nezmenené, priečny sklon sa zachováva.

Obnova krytu v obci

Pri tomto type úprav sa uvažuje s odfrézovaním/odbúraním krytu vozovky a pokládke novej ložnej a obrusnej vrstvy z asfaltového betónu (2x spojovací postrek). Smerové, výškové a šírkové usporiadanie ostáva nezmenené, priečny sklon sa zachováva.

Obnova krytu + zosilnenie

Pri zosilňovaní konštrukcie komunikácie dochádza k nadvýšeniu nivelety o 40mm. Tento výškový rozdiel sa navrhuje prekenuť zariadením výškového nábehu na dĺžke min. 10m (zmena sklonu 0,4%). Výškový nábeh zabezpečí plynulé napojenie neprevýšenej (pôvodná komunikácia, obnova obrusnej vrstvy, obnova krytu v obci, recykláž za studena) a prevýšenej časti.

Recykláž za studena

Na základe požiadavky investora je vo vybraných úsekoch (na základe výsledkov diagnostiky vozoviek) navrhnutá recyklácia podkladových vrstiev vozovky technológiou za studena na mieste a polozenie novej ložnej a obrusnej vrstvy krytu.

Recyklácia podkladových vrstiev musí byť realizovaná v súlade s **TP 046 Opätovné spracovanie vrstiev netuhých vozoviek za studena na mieste.**

Konštrukcia komunikácie

Táto úprava je navrhovaná iba lokálne, na miestach, kde sa pre nevyhovujúci stav priepustov navrhuje ich prestavba. Z dôvodu potrebného výkopu pre zriadenie priepustu, bude aj komunikácia v nevyhnutnej dĺžke (cca 4,00m) zriadená s plnou hrúbkou 610mm. Konštrukcia je taktiež navrhnutá na mieste, kde dôjde k výkopu pre zriadenie mikropilotových betónových prahov, ktoré budú použité ako úprava krajnice v miestach prudkých svahov.

Napojenie na komunikácie

Napojenie asfaltových komunikácií (v miestach križovatiek) je navrhnuté riešiť tam, kde sa napája asfaltová komunikácia na riešený úsek v mieste recykláže za studena, resp. v mieste obnovy krytu + zosilnenia. Napojenie sa navrhuje riešiť rozšírením nového krytu vozovky o 1,0m, a to tak, že ložná vrstva bude presahovať o 0,5m za hranu vozovky cesty II/527, a obrusná vrstva o 1,0m za hranu vozovky cesty II/527. V mieste napojenia na existujúci kryt sa zrealizuje zafrézovanie na potrebnú hrúbku, pre zabezpečenie plynulého prechodu.

Úprava zjazdov

Pozdĺž celej riešenej trasy sa nachádzajú nespevnené zjazdy na pozemky a polia. Tieto sa navrhuje spevniť zavalcovaním vyfrézovaného asfaltového materiálu v hrúbke 100mm na šírku min. 0,5m.

Úprava cestného telesa

Pozdĺž rekonštruovaných úsekov cesty II/527 sú vedené nespevnené (prevažne extravilán) a spevnené (prevažne intravilán) priekopy a rigoly. V súčasnosti sú značne zanesené. Navrhuje sa tieto priekopy a rigoly prečistiť a reprofilovať do vhodného trojuholníkového/lichobežníkového tvaru, čím sa zabezpečí bezproblémové odvedenie zrážkových vôd z telesa komunikácie (u nespevnených priekop dodržať minimálny pozdĺžny sklon 0,5%). Sklon svahov priekop a rigolov nie je projektom predpísaný, keďže sa môže pozdĺž trasy meniť. Sklony je potrebné priamo na stavbe prispôbovať reálnemu stavu tak, aby bolo zabezpečené plynulé odvodnenie.

Nespevnené krajnice sú na mnohých miestach prevýšené oproti asfaltovému povrchu komunikácie. Tieto krajnice sa navrhuje zrezať a spevniť do normového stavu (sklon 8% od komunikácie, asfaltový kryt má byť o 30mm prevýšený nad nespevnenú krajnicu, spevnenie kamenivom fr. 16/32 hr. 100mm), čím sa zabezpečí bezproblémové odvedenie zrážkových vôd z povrchu komunikácie. Táto úprava je navrhnutá na všetkých nespevnených krajniciach pozdĺž riešených úsekov. Nespevnené krajnice majú základnú šírku 0,25m. K tejto šírke sa pripočítava 0,25m v miestach osadenia smerových stĺpikov (na mostoch a vo vzdialenosti 200m pred a za mostom budú modrej farby), a 1,00m v miestach osadenia zvodidiel. Celková šírka nespevnenej krajnice je teda 0,50m, resp. 1,25m. Keďže nedochádza k zásahu do samotného telesa komunikácie, a niektorých miestach nie je možné túto hodnotu (1,25m pre zvodidlo) dosiahnuť v požadovanom sklone 8% z dôvodov úzkych (resp. úplne absentujúcich) nespevnených krajníc a strmých svahov. Na týchto miestach sa navrhuje zriadiť nespevnenú krajnicu v sklone 8% najmenej na šírku 0,50m, následne v sklone potrebnom na plynulé napojenie na existujúci svah.

Smerové stĺpiky (výšky 0,8m) budú osádzané oproti sebe v jednej rovine rezu, vo vzájomnej vzdialenosti cca 30m (v oblúkoch menších polomerov 10-20m, v priamej max. 50m).

Pozdĺžne priepusty umiestnené v priekopách, ktoré zabezpečujú vjazdy na pozemky, sa navrhuje prečistiť, a zabezpečiť tým plynulé odvodnenie.

Samotnou rekonštrukciou ciest nedochádza k rozširovaniu existujúceho asfaltového spevnenia. Všetky typy úprav riešené týmto SO sú navrhnuté na šírku zodpovedajúcu aktuálnej šírke.

Betónové mikropilotové prahy

Z dôvodu značne prudkých svahov pri komunikácii, a príliš úzkych, resp. úplne absentujúcich nespevnených krajníc, v úseku od km 75,557 – 76,732 je navrhnuté zriadenie betónových mikropilotových prahov, ako riešenie spevnenia krajnice, a ukotvenia zvodidla úrovne zachytenia H2.

Celkovo sa uvažuje so zriadením 4 úsekov prahov.

1. úsek	km 75,557 – 75,657	dĺžka 100m
2. úsek	km 75,712 – 75,932	dĺžka 220m
3. úsek	km 76,022 – 76,447	dĺžka 425m
4. úsek	km 76,507 – 76,732	dĺžka 225m

Úprava záchytného bezpečnostného zariadenia

Existujúce zvodidlá sa na tomto úseku nenachádzajú (len miestami na dĺžku priepustu). Nové úseky zvodidiel budú ukončované zriadením dlhých nábehov (na dĺžku dvoch zvodníc) zapustených pod úroveň terénu na oboch koncoch zvodidla. Úroveň zachytenia N2 sa uvažuje na krajniciach, úroveň zachytenia H2 sa uvažuje na mostoch a bet. prahoch.

SO ZV-527.02 Cesta II/527 v km 75,454 - 85,566- dopravné značenie - trvalé

Po obnove vozovky bude v celom úseku komunikácie položená nová asfaltová obrusná vrstva. V celej dĺžke sa obnoví vodorovné dopravné značenie.

V osi vozovky sa zrealizuje stredová deliaca čiara vodorovným dopravným značením č. 601 (pozdĺžna súvislá čiara, 602 (pozdĺžna prerušovaná čiara) a 631 (predbežné šípky), ktorým sa vyznačia úseky s možnosťou predchádzania a úseky, na ktorých bude predchádzanie zakázané.

Na okrajoch vozovky sa zrealizujú vodiace pružky - VDZ 601 hr. 250 mm, ktorými sa vyznačí okraj jazdných pruhov. Základná šírka jazdných pruhov je 3 m. Pri šírke spevnenej časti vozovky zodpovedajúcej kategórii C 7,5 (základná šírka spevnenia 7 m) sa vnútorná hrana vodiaceho pružku umiestni 0,5 m od okraja asfaltového spevnenia (platí to aj v úsekoch s rozšírením vozovky v smerových oblúkoch a v rozšíreniach v križovatkách). Na úsekoch, kde je šírka spevnenia menšia, ako 6,5 m bude vnútorná hrana vodiaceho pružku 0,25 m od okraja spevnenia. Vodiace pružky sa vyznačia plnou čiarou. V miestach križovatiek a napojení vedľajších komunikácií a vjazdov sa priebeh hlavnej cesty zdôrazní vodiacim pružkom prerušovaným s kadenciou 1,5 / 1,5 m.

Projekt nerieši úpravu autobusových zastávok. V súlade s STN 73 6425 čl. 5.2.1.5 je ich umiestnenie v jazdných pruhoch vzhľadom na intenzity premávky a počty zastavujúcich spojov vyhovujúce. Pri návrhu samostatných zastávkových pruhov by došlo k neefektívnemu zvyšovaniu nákladov, k záberom cudzích pozemkov (požiadavka investora je minimalizovanie takýchto záberov) a potrebe výrubu zelene. Autobusové zastávky ostávajú bez zmeny, t. j. v súčasných polohách, bez vyznačenia vodorovným dopravným značením., označené jestvujúcimi označníkmi.

V súlade s vodorovným dopravným značením pre vyznačenie zákazov predchádzania sa osadia na celej trase zvislé dopravné značky č. 254 a 264.

V rámci nového zvislého dopravného značenia je navrhnuté v niektorých prudkých smerových oblúkoch osadiť DZ 705 – smerovacie tabule.

Podľa požiadaviek ODI je z dôvodu zmeny vyhlášky o dopravnom značení, ktorou sa mení vyobrazenie dopravných značiek, navrhnuté vymeniť všetky dopravné značky s textom a niektoré dopravné značky, kde sa ich vyobrazenie zásadne zmenilo, resp. je nesprávne.

Nepotrebné jestvujúce DZ budú odstránené. Všetky odstránené a menené DZ po demontáži prevezme správca komunikácie.

SO ZV-527.03 Cesta II/527 v km 75,454 - 85,566- dopravné opatrenia a značenie počas výstavby

Úplná uzávierka a obchádzková trasa

Z dôvodu nedostatočnej šírky existujúcej vozovky na ceste II/527, zriaďovania betónových mikropilótových prahov a nemožnosti rekonštruovať tento úsek po poloviciach, bude v úseku km 75,454 – 77,660 úplná uzávierka cesty na čas potrebný pre realizáciu rekonštrukčných prác.

Počas celkovej uzávery sa budú vykonávať stavebné práce na mostoch, aj na cestách.

Doprava bude vedená po obchádzkovej trase, po cestách II/526 a III/2462.

Dĺžka uzávierky je cca 2,2km. Dĺžka obchádzkovej trasy je cca 10,8km. Predĺženie trasy z dôvodu obchádzky je 8,6km.

Vedenie dopravy v jednom jazdnom pruhu

V úseku cesty km 77,660 – 85,566 je možné vykonávať stavebné práce na cestách, mostoch, priepustoch a iných objektoch po poloviciach. Z toho dôvodu bude premávka vždy vedená v jednom jazdnom pruhu, riadená prenosnou svetelnou signalizáciou

3.3 SO 526-009 Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670

SO 526-009.01 Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670– mostný objekt

Most sa nachádza na ceste II/526 cca v km 16,670 a premostuje vodný tok Litava na hranici katastrov obce Lažteky a Vidov vrch v obvode vojenského výcvikového priestoru Lešť v okrese Zvolen.

V roku 2019 bol správcom mosta stavebnotechnický stav mosta zhodnotený ako 4 - uspokojivý. Most je riešený ako šikmý, križuje vodný tok pod uhlom 50° a bol postavený v roku 1932. Nosnú konštrukciu tvorí prostá železobetónová doska hrúbky 300mm. Kolmá svetlosť je cca 2,5m

a šikmá svetlosť je cca 3,2m. Dĺžka mosta je cca 8,5m. Spodnú stavbu tvoria dve gravitačné betónové opory založené plošne a tie sú po stranách doplnené rovnobežnými betónovými krídlami. Doska aj krídla sú ukončené betónovou rímsou, ktorá bola v priebehu životnosti nadbetónovaná, podobne ako konštrukčné vrstvy nad nosnou konštrukciou (nadbetónovanie, alt. ďalšie asfaltové vrstvy vozovky). Do oboch ríms je osadené nepredpisové oceľové zvodidlo s dvomi zvodnicami NH4, kde horná zvodnica pred a za mostom prechádza šikmo a je zapustená do krajnice. Šírka ríms na moste je 500mm, rímasy sú v značne zdegradovanom stave. Voľná kolmá šírka na moste je 6,7m a kolmá šírka mosta 7,7m (šikmá šírka 10,38m). Odspodu je na doske a spodnej stavbe vidieť poruchy spôsobené zatekaním a priesakmi – inkrustácie, zatečenia a škvrny, ktoré lokálne prechádzajú k odlupovaniu povrchu betónu. Je zrejmé, že izolácia mosta je nefunkčná a poškodená. Miestami sú konštrukcie porastené machom. Lokálne sa vyskytujú trhliny a hniezda porušeného betónu. Spodná stavba mosta je porastená machom, zatečená a lokálne sa vyskytujú aj porušenia betónu s vypadanými hniezdami a trhlinami, v obmývanej časti sú porušené drieky opôr. V pohľadových častiach z boku mosta je vidieť trhliny a odlupovanie krycej vrstvy, resp. značnú degradáciu povrchu betónu. Náročia opôr sú riešené kamennými blokmi. Koryto toku pod mostom je opevnené betónovou dlažbou, ktorá je do značnej miery poškodená alebo chýba. Koryto je zanesené a svahy brehov sú zarastené náletovou vegetáciou.

Z dôvodu značnej degradácie a výrazných porúch jednotlivých častí mosta, nepredpisového stavu záchytných bezpečnostných prvkov a tiež z dôvodu nového návrhu širkového usporiadania komunikácie je navrhovaná rekonštrukcia mosta – riešená náhradou za nový most. Vybudovaním nového mostu sa dosiahne stav, ktorý bude vyhovovať aktuálne platným normám, predpisom, požadovaným širkovým parametrom komunikácie a hydrologickým požiadavkám na storočný prietok. Pre účely rekonštrukcie mosta je uvažované s vybudovaním dočasnej lokálnej obchádzky popri súčasnej komunikácii (rieši SO 526-009.03). Po zhotovení obchádzky sa zdemontujú zvodidlá a vybúrajú sa aj pôvodné rímasy a všetky konštrukčné vrstvy vozovky a pôvodnej izolácie na moste až do úrovne dosky mosta. Odbúra sa existujúca doska mosta a následne sa vybúrajú aj existujúce opory a krídla mosta a to minimálne do úrovne navrhovaného založenia nového mostu. Odbúraný materiál bude odvezený na skládku alebo bude ďalej zhodnotený.

Po vybúraní mosta sa vybuduje nový železobetónový jednopoložný most. Most bude riešený ako šikmý s uhlom kríženia s prekážkou 51,2°. Most bude v priamej a komunikácia bude stúpať v smere na Starú Hutu 0,65%. Kolmá svetlosť mostného otvoru bude 3,0m, pričom šikmá svetlosť bude 3,85m. Šírka vozovky na moste je navrhovaná 7,5m medzi zvodidlami. Rímasy navrhujeme šírky 800mm. Kolmá šírka mosta bude teda 9,1m. Vyloženie ríms za líce bude 250mm, z čoho vyplýva kolmá šírka nosnej konštrukcie 8,6m. Nosnú konštrukciu mosta bude tvoriť polorám z monolitického železobetónu z betónu C30/37. Prechod zo stojky do dosky bude vystužený rámovým rohom 200x200mm a horný roh rámu bude skosený 100x100mm.

Založenie mosta bude plošné na základových pätkách/pásoch do ktorých budú votknuté steny rámu kolmej hrúbky 600mm, ktorá v hornej časti prejde do vodorovnej dosky hr.350mm (hrúbka bude premenlivá podľa spádu vozovky). Základové pásy pod rámom budú nesymetricky osadené s vyložením 500mm do stredu a 900mm za oporu. Kolmá šírka základu bude teda 2000mm. Výška základu bude 1000mm a horná úroveň bude vyspádovaná ku okrajom až na výšku základu 950mm. Základ bude z betónu C30/37. Základy budú zhotovené spolu so základmi pod krídlami časťami, kde bude základ šírky 1650mm s vyložením 1000mm za rub krídel. Založenie bude zhotovené na podkladový betón C20/25 hr.150mm s presahom 150mm za okraje základov.

Krídla mosta budú spojené s rámom nosnej konštrukcie a nebudú tak realizované dilatácie. Hrúbka drieku krídel 550mm a krídla budú z betónu C30/37. Dĺžka jednotlivých krídel vychádza z návrhu svahovania brehov a telesa komunikácie priliehajú k mostu. Vo vrchole drieku krídel a na okraji dosky rámu bude zhotovená železobetónová rímša z betónu C35/45 kolmej šírky 800mm. Presah rímsy za líce krídel a nosnej konštrukcie bude 250mm a výška rímsy z pohľadovej strany bude 600mm. Rímša bude s horným povrchom v sklone 4% ku vozovke a výškovo bude zrealizovaná

s vytvorením obrubníka výšky 150mm nad okrajom vozovky. Do nových ríms bude zakotvené mostné zábradľové zvodidlo s výplňou pre úroveň zadržania H2 doplnené o smerové stĺpiky. Na moste je navrhnutá komunikácia šírky 7,5m medzi zvodidlami. Vozovka na moste bude so strechovitým sklonom s priečnym spádom 2,5%. Nová rámová konštrukcia spolu s hornou časťou základu za rubom a steny z rúbovej strany krídel bude opatrená hydroizoláciou z NAIP, ktorá bude v časti pod rímsami zdvojená. Za rubom nosnej konštrukcie z oboch strán bude zriadená nová prechodová oblasť pomocou zhutneného zásypu zo štrkodry.

Za rubom opôr sa zriadi drenáž z perforovanej HDPE rúrky, ktorá bude v spáde 4,0% a osadená na betónový žliabok. Drenáž bude vyústená cez krídlo na výtokovej strane (pravá strana mosta). Zvislé časti základov a líčne časti krídel a nosnej konštrukcie sa opatria ochranným náterom proti zemnej vlhkosti a stekajúcej vode a to 1xALP+2xALN. Všetky pohľadové betónové konštrukcie sa opatria ochranným a zjednocujúcim náterom.

Pre potreby údržby budú na vtokovej a výtokovej strane popri krídlach mosta zhotovené 2 obslužné schodiská. Schodiská budú zhotovené z betónu C25/30, na vtoku bude 11x180x270+180mm a na výtoku 12x180x270+180 stupňov. Šírka schodiska bude 600mm + 150mm bude šírka krajného prahu do ktorého sa zakotví revízne zábradlie z kompozitov výšky 1,1m.

Koryto toku sa popod most a 4,0m pred mostom a 4,0m za mostom opevní. Svahy brehových lavíc sa opevnia kameňom hr.200mm do betónového lôžka C25/30 hr.150mm a budú opreté do betónového základu 300x500mm a dno koryta bude zhotovené pomocou kamenej rovnaniny hr.350-400mm osadenej so zaklivením. Začiatok a koniec opevnenia koryta bude ukončené betónovým prahom šírky 400mm z betónu C30/37. Kameňom do betónového lôžka sa opevnia aj pásy okolo krídel a časti krajnic za rímsou do vzdialenosti 1,5m od rímsy. Zároveň sa v týchto opevneniach vytvoria žliabky, resp. spádovanie. Za oboma rímsami v smere na Senohrad sa na oboch stranách mosta v opevnení vytvoria žliabky, ktoré sa napoja na opevnené sklzy a tie sa zaústia pri päte svahu do vsakovacích šacht. Šachty bude realizované pomocou zakopaných korungovaných rúr DN400, vyplnená kameňom fr.63-125mm.

SO 526-009.02 Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670– úprava komunikácie

V rámci výstavby nového mostného objektu sa na najpriľahlejších úsekoch komunikácie vybuduje nová vozovka, v ďalších nadväzujúcich úsekoch, a to v dĺžke potrebnej na plynulé rozšírenie vozovky do normovej šírky, sa prevedie úprava komunikácie pomocou recykláže za studena na mieste. V rozšírenej časti komunikácie sa vybudujú nové konštrukčné vrstvy v plnej hrúbke vozovky. Celková dĺžka úpravy bude 97,77 m.

Smerové vedenie vychádza z jestvujúcej trasy cesty. Staničenie úpravy je v smere od Senohradu. Začiatok vytyčovacej osi je vedený v priamej .

Výškovo je začiatok a koniec úpravy napojený na jestvujúce výšky. Niveleta pred mostným objektom klesá v sklone 0,04 % až po mostný objekt kde na moste je vedená v sklone 0,65 %. Za mostom stúpa do pôvodnej v sklone 1,54 %. Do lomu výškového polygónu sú vložené výškové oblúky R 3000m a R 1000m.

Šírkové usporiadanie príľahlej úpravy komunikácie mimo mostného objektu vychádza z kategórie C 7,5 a je nasledovné:

- šírka jazdného pruhu: 3,00
- šírka vodiaceho prúžku a spevnenej krajnice: 0,25 + 0,25 m
- šírka nespevnenej krajnice: 0,25 m + rozšírenie o min. 0,25 m , resp 1,0m v prípade osadenia cestného zvodidla

Základná šírka spevnenia je 2 x 3,50 m. Priečny sklon od začiatku trasy je strechovitý 2,5 %.

Rozsah jednotlivých úprav:

- Recykláž za studena – 347,5 m²

- Nová vozovka – 325 m²
 - Zriadenie nového krytu vozovky – 672,5 m²
- Úprava nespevnených krajníc

Nespevnené krajnice sa po realizácii konštrukcie vozovky vyspravujú, prípadne aj dosypujú nespevnené krajnice v minimálnej šírke 0,5 m, resp. 1,50 m a vyspádajú sa v sklone 8% od koruny vozovky pre zabezpečenie odtoku vody. Na dosypanie krajníc sa použije nenamrzavá zemina triedy G3. Povrch nespevnených krajníc sa na šírke 0,5 m -1,5m spevní vrstvou štrkodrviny fr.16/32 v hrúbke 100 mm.

Voda z povrchu komunikácie bude pozdĺžnym a priečnym sklonom odvedená na terén. Voda zo zemnej pláne bude odvedená na násypové teleso komunikácie

Bezpečnostné prvky: Nové oceľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H2 sa osadí mostným objektom vpravo v km -00,00100 – km 0,02512 v dĺžke 26,11m, vľavo v km 0,001330 – km 0,03205 v dl. 30,7m. Za mostným objektom sa osadí oceľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H2 vpravo v km 0,045000 – km 0,073000 v dl. 28m a vľavo v km 0,05189 – km 0,082000 v dl. 30m. V náväznosti na oceľové zvodidlo H2 vpravo je osadené zvodidlo s úrovňou zachytenia N2 v km 0,073000 – km 0,08565 v dl. 12,65m. V dĺžkach zvodidiel sú zarátané aj krátke a dlhé nábehy. Zvodidlá sú v oblasti mostného objektu plynulo napojené na mostné zvodidlo.

SO 526-009.03 Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670 -- dočasná obchádzková komunikácia

Keďže nie možné budovanie mostného objektu v polovičnom profile, je nutné zriadenie dočasnej obchádzkovej trasy.

Dĺžka obchádzkovej trasy je 118,57m. Šírka spevnenia je 4,0m. Priečny sklon od začiatku trasy je dostredný 3 %.

Smerové vedenie vychádza z jestvujúcej trasy miestnej komunikácie a v prevažnej časti kopíruje jestvujúci terén. Smerovo je trasa dočasnej komunikácie vedená v priamej až po km 0,09200, kde nasleduje pravotočivý oblúk o polomere R 15m. Vjazdové a výjazdové polomery sú o polomere R 6m a R 2m.

Výškovo je začiatok a koniec úpravy napojený na jestvujúce výšky komunikácií. Minimálny sklon nivelety je 1,94% a maximálny je 10,29%. V lomoch výškového polygónu sú navrhnuté zaoblenia o polomere R 200 a R 100m.

Konštrukcia dočasnej obchádzkovej trasy	
cestný panel IZD 3000X2000X180	180mm
štrkodrvina UM ŠD; 34,5 GP; STN 736126	<u>min.250 mm</u>
spolu:	min. 430 mm

Pre preklopenie vodného toku v km 0,05787 bude použitá korugovaná rúra DN600 – SN8 osadená v dne toku.

Po vybudovaní mostného objektu bude dočasná komunikácia odstránená a terén uvedený do pôvodného stavu.

SO 526-009.04 Rekonštrukcia mosta ev. č. 526-009 km 16,670 - preložka vedenia ST

V extraviláne medzi obcou Senohrad a VO Lešť po pravej strane komunikácie II/526 v mieste existujúceho mosta ev.č. 526-009 v km 16,670 je vedené vedenie Slovak Telekom, a.s., Bajkalská 28, 817 62, ktoré zasahuje do výstavby dočasnej obchádzkovej komunikácie.

Jedná sa o diaľkový kábel DKP 5DM0,9

V objekte SO 526-009.4 Rekonštrukcia mosta ev. č 526-009 km 16,670 – preložka vedenia ST bude zrealizovaná preložka existujúceho diaľkového kábla DKP 5DM0,9 novým káblom TCEPKPFLE 5XN0,8 v dĺžke – 85 m.

Nové vedenie - 1xTCEPKPFLE 5XN0,8 bude prepojené s existujúcim vedením DKP 5DM0,9 cez rovné teplom zmrštiteľné spojky (ako XAGA 500 43/8-300). V mieste križovania dočasnej obchádzkovej komunikácie bude vedenie v chráničke - rúra D 110 (ako FXKVR 110) v betónovom žľabe (ako BG-KKI š.280/200, v. 215/160, dl. 1000 mm). V mieste poľnej cesty a vodného toku v chráničke - rúra D 110 (ako FXKVR 110) – vid' situáciu.

Pred preložkou a po preložke vedenia sa prevedie na kábloch jednosmerné meranie.

Výsledky z merania sa zaregistrujú do meracích protokolov, ktoré odovzdá dodávateľ prác stavebníkovi.

3.4 SO 527-037 Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-037 km 77,844

SO 527-037.01 Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-037 km 77,844 – mostný objekt

Most prevádza cestu II/527 pred obcou Pliešovce, v osade Zábava, ponad rieku Krupinica v km 77,844 v úseku medzi obcami Senohrad a Pliešovce.

Plánované rekonštrukčné práce na ceste II/527 si vyžadujú aj nutné zvýšenie zaťažiteľnosti mostného objektu. Avšak vzhľadom na veľmi zlý stav nosnej konštrukcie konštatovaný vo výsledkoch stavebnotechnického prieskumu mostného objektu ev. č. 527-037 je potrebné pristúpiť k rekonštrukcii mostného objektu zameranej na :

- Výmenu nosnej konštrukcie,
- Výmenu úložných prahov a časti krídel mosta,
- Opravu driekov opôr a okolia mosta.

Popri rekonštrukcii mosta bolo potrebné rešpektovať aj nové smerové a čiastočne aj výškové vedenie cesty.

Uhol križovania koryta rieky Krupinica s mostným objektom je cca 90°. Svetlá šírka mostného otvoru je 14,0m. Voľná výška je cca 2,58m od dna koryta rieky v osi mosta. Zo statického hľadiska ide o jednopoložnú mostnú konštrukciu s jednoducho uloženým poľom na krajných oporách.

Nosná konštrukcia je tvorená ôsmimi predpätými nosníkmi typu „Vloššák“ výšky 700mm s rozpätím 14,8m. Uloženie nosníkov je na oporách na lepenke. Na nosníkoch je realizovaná betónová dosky, ktorá slúži ako podklad pre roznos zaťaženia.

Spodnú stavbu mostného objektu tvoria dve gravitačné opory s prostého betónu. Hrúbka opôr je 1,2m a šírka cca 8,33m. úložné prahy sú zo železobetónu neznámej hrúbky. Rovnobežné krídla sa zdajú byť krídla riešené ako zmonolitnené s úložnými prahmi a závernými múrmi. Nepredpokladáme však, že sú riešené ako konzolové krídla. Dĺžky krídiel sú rozdielne. Hrúbka krídiel je neznáma, dá sa iba predpokladať, vychádzajúc zo šírky ríms, že dosahuje cca 0,60-0,80 m.

Vozovka na moste je na báze bitúmenov. Obrubník a rímsa je zhotovený z monolitického betónu. Odvodnenie je riešené priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky. Zvodidlá na moste je obojstranné a vymedzuje voľnú šírku mosta 7,45 m.

Vzhľadom na veľmi zlý stav mosta a možné skryté, už prejavujúce sa vady predpätých nosníkov typu „Vloššák“ je navrhnutá komplexná výmena nosnej konštrukcie. Je navrhnutá spriahnutá betónová doska nižšej stavebnej výšky z dôvodu umožnenia vyššieho prietoku popod most. Most ako aj príľahlá komunikácia je navrhnutá bez chodníkov. Voľná šírka na moste je 7,5m. Nová nosná konštrukcia je riešená ako spriahnutá betónová konštrukcia s rozpätím 14,6m. Je tvorená jedenástimi vopred predpätými betónovými nosníkmi. Priečny rez nosníkov má tvar neúplného profilu I, ktorý je konštantný po celej dĺžke nosníka. V rámci nosníkov sú vynechané kapsy pre priečnu výstuž dobetónovanej dosky, ktorá má len konštrukčný charakter. Priečna výstuž (strmene) sú prispôbené

týmto kapsám. Výrobná dĺžka nosníkov je 15,0m. Po dobetónovaní je celková dĺžka nosnej konštrukcie 15,4m. V mieste prestupu odvodnení nosnej konštrukcie je potrebné upraviť dolnú pásnicu nosníkov podľa použitých typov odvodňovačov a odvodnenia izolácie.

Vzhľadom na navrhnutý nový typ nosnej konštrukcie je navrhnutá aj úprava spodnej stavby, ktorá spočíva v odbúraní časti spodnej stavby a zhotovenia nových úložných prahov spolu s konzolovými ale čiastočne založenými krídlami. Nové úložné prahy a krídla sa prispôbili novému typu nosnej konštrukcie ako aj vedeniu trasy cesty. Svetlosť mosta sa však nemení. Novú spodnú časť tvorí úložný prah, záverný múr a rovnobežné konzolové krídla. Všetky tieto časti spodnej stavby sú z betónu C30/37 a sú zmonolitnené do jedného spolupôsobiaceho celku pôdorysného tvaru U. Navyše krídla majú pri rube opory zhotovený aj čiastočný základ, v šírke 1,545 m (kolmo k rubu opory). Dĺžka krídiel meraná od rubu úložného prahu je 2,6m. Šírka úložného prahu je 8,99m. Reprofilácia spodnej stavby bude spočívať v očistení nosnej konštrukcie vysokotlakovým vodným lúčom tlakom cca 500-1000bar od nesúdržných a prachovitých častíc. Po odstránení nesúdržných častíc bude prípadná odhalená výstuž opatrená antikoróznym náterom na oceľové konštrukcie. Po aplikácii antikorózneho náteru bude prevedená aplikácia spojovacieho nostíka čím dôjde k zvýšeniu priľnavosti reprofilačnej malty.

Sanácia spodnej stavby bude prevedená pomocou opravnej malty v hrúbke od 10mm do 50mm. Po nanesení opravnej malty bude zriadená vrstva vyrovnávacej malty od 1mm do max. 5mm. Všetky reprofilačné práce musia byť prevedené v dostatočnej kvalite pohľadových plôch. V konečnom štádiu bude prevedený ochranný a zjednocujúci náter voči poveternostným vplyvom s hydrofóbnymi a protikarbonatnými účinkami.

SO 527-037.02 Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-037 km 77,844– úprava komunikácie

V rámci rekonštrukcie mostného objektu sa na najpriľahlejších úsekoch komunikácie vybuduje nová vozovka, ako aj v ďalších nadväzujúcich úsekoch a to v dĺžke nevyhnutne potrebnej na plynulé rozšírenie vozovky, taktiež vzhľadom na miernu zmenu nivelety vozovky. V niektorých úsekoch sa prevedie obnova obrusnej vrstvy. Celková dĺžka úpravy bude 110,29 m.

Smerové vedenie vychádza z jestvujúcej trasy cesty. Staničenie úpravy je v smere od Senohradu (v smere staničenia cesty). Na začiatku a na konci úpravy sa komunikácia napája výškovo aj šírko na existujúcu komunikáciu. Úprava začína prechodnicou, následne prechádza do priamej. Pričný sklon v priamej je strechovitý 2,5%, v oblúku dostredný 4,5% (napojenie na existujúci). Zmena sklonu nastáva v prechodnici.

Po realizácii konštrukcie vozovky sa vyspraví, prípadne aj dosypú nespevnené krajnice v minimálnej šírke 0,5 m, resp. 1,25 m a vyspádajú sa v sklone 8% od koruny vozovky pre zabezpečenie odtoku vody. Na dosypanie krajníc sa použije nenamrzavá zemina triedy G3 (alebo podobná). Povrch nespevnených krajníc sa na šírke 0,5 m - 1,25m spevní vrstvou štrkodrviny fr.16/32 v hrúbke 100 mm (asfaltový kryt má byť prevýšený nad krajnicou o 30mm). Na rozšírených častiach komunikácie je potrebné rozšíriť krajnicu. Z toho dôvodu bude na krajnici použitý výstužný prefabrikovaný blok (drôtokamenné koše).

Osadené budú nové oceľové zvodidlá s úrovňou zachytenia N2, ktoré sa napoja na zvodidlo na moste.

Rekonštrukcia a výstavba mosta bude prebiehať po poloviciach. Premávka bude vedená v jednom jazdnom pruhu, riadená prenosným svetelným signalizačným zariadením.

SO 527-037.03 Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-037 km 77,844 - preložka vedenia ST

V úseku medzi obcami Senohrad a Pliešovce v km 77,844 na existujúcom cestnom moste 527-037 ev. č. 527-037 ponad rieku Krupinica na výtokovej strane je v súčasnosti pripevnená chránička s dvoma metalickými káblami TCEKEY 15XN0,8 v správe Slovak Telekom, a. s., Bajkalská 28, 917 62 Bratislava. Táto chránička s existujúcim vedením bude prekážať pri rekonštrukcii mosta 527-037.

Navrhnutá je preložka existujúceho vedenia z mosta novými dĺžkami rovnakej dimenzie a konštrukcie káblov.

Preložka je rozdelená na provizórny stav a definitívny stav.

Provizórny stav:

Prv ako sa bude realizovať rekonštrukcia cestného mosta, dočasne sa preloží existujúce vedenie novými dĺžkami závesného kábla 2x TCEKFLES 15XN0,8 ponad vodný tok Krupinica.

Nové vedenie 2x TCEKFLES 15XN0,8 bude vyvesené cez nové tri drevené stĺpy neimpregnované Ip pätkované a prepojené s existujúcimi káblami TCEKEY 15XN0,8 cez rovné teplom zmrštiteľné spojky. Od spojok po stĺpy bude vedenie uložené v plastovom žľabe v plytkom výkope.

Definitívny stav:

Pri rekonštrukcii cestného mosta ev. č. 527-037 - pri úprave pod mostom na vtokovej a výtokovej strane svahov budú tieto svahy spevnené lomovým kameňom hr. 200mm až 150mm a škáry vyplnené cementovou maltou. Spevnenie konštrukcie bude na vtoku a výtoku ukončené betónovým prahom 400x800mm z betónu – rieši SO 527-037.01.

Pri zemných prácach SO 527-037.01 na výtokovej strane sa položí chránička - korugovaná rúra \varnothing 125, ktorú rieši SO 527-37.03. Nutná je koordinácia obidvoch stavebných objektov SO 527-037.01 a SO 527-037.03.

Do chráničky sa zatiahnu nové káble – 2x TCEPKPFLE 15XN0,8 (priemer \varnothing 25mm) a prepoja sa s existujúcimi káblami TCEKEY 15XN0,8 cez rovné teplom zmrštiteľné spojky. Drevené stĺpy s pätkami a s provizórnym závesným vedením sa zdemontujú.

Pred preložkou a po preložke vedenia v provizórnom stave a definitívnom stave sa prevedie na kábloch jednosmerné meranie. Výsledky z merania sa zaregistrujú do meracích protokolov, ktoré odovzdá dodávateľ prác stavebníkovi.

Po zrealizovaní preložky bude potrebné geodetické zameranie skutočnej trasy preložených káblov a vyhotovenie projektu skutočného vyhotovenia aj v digitálnej verzii.

3.5 SO 527-041 Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-041 km 83,193

SO 527-041.01 Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-041 km 83,193– mostný objekt

Mostný objekt je situovaný v extraviláne k.ú. Sása v km 83,193 na komunikácii kategórie C7,5/60. Premosťovanou prekážkou je občasný bezmenný vodný tok. Uhol križenia mosta s vodným tokom je 90o.

Existujúci stav: Mostný objekt je presýpaný, jednopoľový so svetlosťou 3,0m. Premostenie je riešené železobetónovou monolitickou doskou hr. cca 370mm. Nosná konštrukcia staticky pôsobí ako prostý nosník. Nad doskou sú obojstranné rímsové stienky, ukončené rímsami. Na rímsach je osadené oceľové zvodidlo s dvoma zvodnicami. Vozovka na moste je na báze bitúmenov. Pre dostatočnú šírku mosta je priestor medzi komunikáciou a rímsami zatrávnený. Spodnú stavbu tvoria dve krajné gravitačné opory z prostého betónu a rovnobežné krídla. Predpokladáme, že viditeľné plochy sú obložené kameňom. Koryto vodného toku v mostnom otvore je nespevnené, koryto a okolie mosta je zarastené vegetáciou.

Nový stav: Vzhľadom na stavebno-technický stav a výsledky zaťažiteľnosti bude nosná konštrukcia a spodná stavba ponechaná. Odbúrajú sa len rímasy. Vybúduje sa nová doska. Svetlosť mostného otvoru bude nezmenená. Vybúdujú sa nové železobetónové rímasy. Na atypickej rímse na vtoku bude osadené zábradľové zvodidlo. Na druhej strane bude zvodidlo baranené nad mostom. Voľný priestor za zvodidlom a rímsoú na výtoku bude spevnený dlažbou. Rímasy budú sledovať smerové a výškové vedenie komunikácie. Na zabezpečenie normového sklonu obsypových kužeľov sú navrhnuté monolitické železobetónové uholníkové múry, ktoré budú nadväzovať na existujúce krídla. Súčasťou riešenia bude aj nové mostné príslušenstvo. Zhotoví sa hydroizolácia, obslužné schodiská,

úprava koryta spevnením dlažbou do betónu, rubové odvodnenie opôr, hydroizolácia. Most ako aj príľahlá komunikácia je navrhnutá bez chodníkov. Pohľadové plochy nosnej aj spodnej stavby budú systémovo sanované, opatrené ochranným a zjednocujúcim náterom. Je navrhovaná úprava profilovaného koryta kamennou dlažbou do betónu. Vzhľadom na prevádzku komunikácie bude rekonštrukcia objektu realizovaná v dvoch fázach.

SO 527-041.02 Rekonštrukcia mosta ev. č. 527-041 km 83,193– úprava komunikácie

V rámci rekonštrukcie mostného objektu sa na najpríľahlejších úsekoch komunikácie vybuduje nová vozovka, ako aj v ďalších nadväzujúcich úsekoch a to v dĺžke nevyhnutne potrebnej na plynulé rozšírenie vozovky, taktiež vzhľadom na miernu zmenu nivelety vozovky. V niektorých úsekoch sa prevedie obnova obrusnej vrstvy. Celková dĺžka úpravy bude 77,75 m.

Smerové vedenie vychádza z jestvujúcej trasy cesty. Staničenie úpravy je v smere od Senohradu (v smere staničenia cesty). Na začiatku a na konci úpravy sa komunikácia napája výškovo aj šírko na existujúcu komunikáciu. Úprava začína v smerovom oblúku, následne prechádza do prechodnice. Pričný sklon v oblúku je dostredný 6,5%, následne v prechodnici sa napája na existujúci sklon.

Po realizácii konštrukcie vozovky sa vyspraví, prípadne aj dosypú nespevnené krajnice v šírke 1,25 m a vyspádajú sa v sklone 8% od koruny vozovky pre zabezpečenie odtoku vody. Na dosypanie krajníc sa použije nenamrzavá zemina triedy G3 (alebo podobná). Povrch nespevnených krajníc sa na šírke 1,25m spevní vrstvou štrkodrviny fr.16/32 v hrúbke 100 mm (asfaltový kryt má byť prevýšený nad krajinou o 30mm).

Osadené budú nové oceľové zvodidlá s úrovňou zachytenia H2 na moste, následne pokračujú úrovne N2, ukončené budú dlhým výškovým nábehom.

Rekonštrukcia a výstavba mosta bude prebiehať po poloviciach. Premávka bude vedená v jednom jazdnom pruhu, riadená prenosným svetelným signalizačným zariadením.

4 Prílohy sprievodnej správy

- 1/ Rozhodujúce ukazovatele
- 2/ Rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. OU-ZV-OSZP-2020/014675-015 zo dňa 21.10.2020.

V Žiline 10/2020

Ing. Zuzana Podolcová

Príloha č. 1

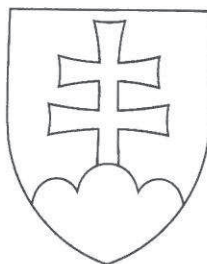
Rozhodujúce ukazovatele SO:

Názov	MJ	množstvo
Výkopy vrátane odhumusovania	m ³	1908,25
Násypy a konštrukcie z nesúdržných materiálov	m ³	1820,26
Vozovka – typ 1 – obnova obrusnej vrstvy frézovanie 50 mm, nová obrusná vrstva 50 mm	m ²	50839
Vozovka – typ 2 - obnova celého krytu frézovanie 110 mm, nová obrusná a ložná vrstva 110 mm	m ²	6845
Vozovka – typ 3 - zosilnenie frézovanie 70 mm, nová obrusná vrstva 50 mm	m ²	5877
Vozovka – typ 4 - nový kryt vozovky a nosná vrstva obnovená metódou studenej recykláže – celková hrúbka 300 mm	m ²	37041
Vozovka – typ 5 – nová konštrukcia vozovky v hrúbke 610 mm	m ²	2726
Vozovka na mostoch – hr. 90 mm	m ²	156
Plocha mosta - podľa TP 075	m ²	194,86
Celková dĺžka premostení	m	20,69
Dĺžka oporných konštrukcií	m	970
Celková dĺžka nových zvodidiel	m	2008
Priepusty rúrové - rekonštrukcia	ks	16
Priepusty rúrové - nové	ks	11
Priepusty rámové - rekonštrukcia	ks	3
Priepusty rámové - nové	ks	1

OKRESNÝ ÚRAD ZVOLEN
ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE
Študentská 2084/12, 961 08 Zvolen

Číslo spisu
OU-ZV-OSZP-2020/014675-015

Zvolen
21. 10. 2020



Rozhodnutie

zo zisťovacieho konania

Popis konania / Účastníci konania

Účastníci konania:

1. Banskobystrický samosprávny kraj, Námestie SNP č. 23, 960 35 Banská Bystrica
(v zastúpení REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3)

Dotknuté orgány:

2. Ministerstvo obrany SR, Správa Vojenského obvodu Lešť, Školská 21, 962 63 Pliešovce
3. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
4. Banskobystrický samosprávny kraj, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia, Námestie SNP č. 23, 960 35 Banská Bystrica
5. Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Nádvorná 3366/12, 960 35 Zvolen
6. Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru, Lieskovská cesta 500/38, Zvolen
7. Okresný úrad Zvolen, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Výrok

Okresný úrad Zvolen, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný správny orgán štátnej správy podľa §1 ods.1 písm. c), §5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov a ako príslušný orgán podľa §3 písm. k) a §56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej aj „zákon o posudzovaní“) posúdil podľa ustanovenia §3 písm. c) zákona o posudzovaní v spojení s ustanovením §18 až 29 tohto zákona a §46 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie - Senohrad a II/527 Dobrá Niva - Senohrad, II. etapa - úseky v rámci okresu Zvolen (most 526-009 cez potok Litava)“ a rozhodol takto:

Zmena navrhovanej činnosti „Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie - Senohrad a II/527 Dobrá Niva - Senohrad, II. etapa - úseky v rámci okresu Zvolen (most 526-009 cez potok Litava)“, uvedená v predložennom oznámení, ktorej navrhovateľom je Banskobystrický samosprávny kraj, Námestie SNP č. 23, 960 35 Banská Bystrica

sa nebude posudzovať

podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Pre uvedenú zmenu navrhovanej činnosti je preto možné podať návrh na začatie povoloacieho konania podľa osobitných predpisov.

V súlade s ustanovením §29 ods. 13 zákona o posudzovaní určuje Okresný úrad Zvolen, odbor starostlivosti o životné prostredie nasledovné podmienky na eliminovanie alebo zmiernenie vplyvu zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie:

1. Pri výstavbe zabezpečiť maximálnu ochranu okolitej vegetácie, minimalizovať nevyhnutný manipulačný priestor a zostávajúcu vzrastlú zeleň zabezpečiť pred poškodením.
2. Rekonštrukčné práce vykonávať takým spôsobom, aby nedošlo k znečisteniu vodného toku a okolitých pozemkov ropnými látkami mechanizmami a inými pre životné prostredie nebezpečnými látkami. Pri zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami je potrebné urobiť také opatrenia, aby nevnikli do povrchových vôd alebo podzemných vôd alebo aby neohrozili ich kvalitu.
3. Navrhovaná spodná hrana mostovky musí byť umiestnená vo výške, ktorá umožní prechod $Q_{100} + 0,5$ m. Aktuálne platné hydrologické údaje o prietoku Q_{100} na vodnom toku Litava je potrebné si vyžiadať od SHMÚ, Zelená 5, 974 04 Banská Bystrica.
4. Obchádzkovú trasu realizovať v zmysle príslušných slovenských technických noriem. Samotná obchádzková trasa vedie územím značne podmäčnaným vodným tokom Litava a poľnohospodárskymi pozemkami, preto je potrebné túto trasu vybudovať tak, aby odolala prejazdu ťažších vojenských mechanizmov a prostriedkov verejnej dopravy ako aj prejazdu nákladných vozidiel, a zabezpečiť ju tak, aby nedošlo k dopravnej kolízii a následnému znečisteniu samotného vodohospodársky významného vodného toku Litava.
5. Po zrealizovaní rekonštrukčných prác je potrebné obchádzkovú trasu zrušiť, odstrániť materiál použitý na jej vybudovanie a ňou dotknuté pozemky vrátiť do pôvodného stavu.

Pri spracovaní ďalšieho stupňa dokumentácie stavby a v ďalšom procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov je nevyhnutné rešpektovať aj nasledovné podmienky:

6. K realizácii zámeru je potrebný súhlas podľa §27 ods. 1 písm. a) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).
7. Uvedená úprava cestného objektu prechádza ponad vodohospodársky významný vodný tok Litava č. 4-24-03-318, ktorý je v správe Slovenského vodohospodárskeho podniku Banská Štiavnica (SVP BŠ). V ďalšom procese konania o povolení činnosti je potrebné osloviť SVP BŠ ako správcu tohto vodného toku a vyžiadať si stanovisko k tomuto zámeru a k vybudovaniu obchádzky v tomto úseku, ktorá pôjde ponad vodný tok Litava.
8. Osloviť správcu pozemkov Vojenské lesy a majetky SR, š.p. Pliešovce ohľadom realizácie tohto zámeru a ohľadom spôsobu a rozsahu odstránenia drevín rastúcich v okolí mosta a plánovanej trasy obchádzky a naloženia s touto drevnou hmotou.
9. Osloviť správcu pozemku Centrum výcviku Lešť ohľadom spôsobu realizácie týchto prác a naložením a umiestnením prípadného stavebného odpadu (asfalt, betón a pod.).
10. V zmysle §9a zákona č. 281/1997 Z.z. o vojenských obvodoch v znení neskorších predpisov, sa informovať o obmedzeniach a zákazoch vyplývajúcich z možného priebehu výcviku ozbrojených a záchranných zložiek vo Vojenskom obvode Lešť a z §9b zákona č. 281/1997 Z.z. o vojenských obvodoch a rešpektovať ich.
11. Fyzická alebo právnická osoba, ktorá bude realizovať predmetnú stavbu je povinná zabezpečiť si u Správy Vojenského obvodu Lešť so sídlom v Pliešovciach písomný súhlas ministerstva na vstup osôb a vjazd vozidiel na územie vojenského obvodu tak, ako je uvedené v §9c ods.2 zákona č. 281/1997 Z.z. o vojenských obvodoch v znení neskorších predpisov.

Odôvodnenie

Navrhovateľ Banskobystrický samosprávny kraj, Námestie SNP č. 23, Banská Bystrica, v zastúpení spoločnosti REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava (ďalej aj „navrhovateľ“) predložil na Okresný úrad Zvolen, odbor starostlivosti o životné prostredie podľa §29 ods. 1 písm. b) zákona o posudzovaní oznámenie o zmene navrhovanej činnosti „Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie - Senohrad a II/527 Dobrá Niva - Senohrad, II. etapa - úseky v rámci okresu Zvolen (most 526-009 cez potok Litava)“ (dátum vyhotovenia 09/2020). Spracovateľom zámeru je REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, Bratislava.

Účelom zmeny navrhovanej činnosti je rekonštrukcia mostného objektu 526-009, umiestneného na ceste II/526 vo vojenskom obvode Lešť, na parcele KN-C č. 1, k.ú. Lažteky. Mostná konštrukcia dotknutého mosta je v súčasnosti po stavebno-technickej stránke v nevyhovujúcom stave. Prípadná rekonštrukcia pôvodného objektu by bola značne nákladná a neefektívna. Z tohto dôvodu sa pristúpilo k úplnej prestavbe predmetného mosta - existujúci most bude v plnom rozsahu odstránený a bude nahradený novým mostom, ktorý bude spĺňať aktuálne požiadavky kladené na nosné mostné konštrukcie.

Existujúca spodná stavba a nosná konštrukcia bude odstránená a nahradená novou rámovou, prípadne polorámovou, jednopoložnou konštrukciou. Založenie nosnej konštrukcie bude plošné. Súčasťou rámovej konštrukcie budú aj

rovnobežné krídla. Navrhnuté je odvodnenie prechodovej oblasti s vyvedením drenáže na terén. Prechodová oblasť bude navrhnutá v zmysle požiadaviek stavebných predpisov. Z dôvodu zamedzenia vymieľania koryta a ochrany založenia mosta je navrhované opevnenie časti koryta toku s vytvorením nových brehových lavíc pod mostom v úseku cca 4,0 m pred a za mostom.

Na novej doske bude zriadená vrstva izolácie a vozovky hr. 90 mm. Po zhotovení izolačnej vrstvy a ochrany izolácie budú zhotovené nové monolitické rímasy, vrátane lícnych častí, ktoré budú monolitické ako súčasť rímasy. Na rímasy budú osadené nové zábradľové zvodidlá. Ukončenie zvodidla pred a za mostom bude nadväzovať na zvodidlo v rámci rekonštrukcie nadväzujúceho úseku cesty (v zmysle STN a TP). Odvodnenie hornej hrany mosta bude zabezpečené pozdĺžnym a priečnym spádom nosnej konštrukcie.

Navrhnutá je úprava bezprostredného okolia mosta. Uvažovaná je úprava svahov okolo opôr a mostných krídel s vybudovaním prístupového revízneho schodiska. Počas výstavby dôjde aj k prečisteniu koryta premostovaného vodného toku Litava z dôvodu odstránenia naplavenín a k vybudovaniu brehových lavíc na oboch stranách mosta v šírke 60 cm. Finálne sa upraví koryto pod mostom a v jeho bezprostrednom okolí vo vzdialenosti cca 4 m pred a za mostom. Dno koryta bude spevnené kamennou rovinou s vykľinovaním pre jej stabilizáciu, brehovú lavicu a svahy brehu budú spevnené lomovým kameňom do betónového lôžka. Opevnenie bude ukončené priečnym betónovým prahom.

V rámci výstavby mosta 526-009 sa upraví prilahlý úsek cestnej komunikácie na dĺžke potrebnej pre plynulé rozšírenie vozovky na moste na normovú šírku 7,5 m. Celková dĺžka úpravy (vrátane mostného objektu) je 98 m. Rekonštrukcia mostného objektu bude prebiehať za úplnej uzávery predmetného úseku cesty II/526 a bude zriadená dočasná obchádzková trasa dĺžky 130 m, vedená súbežne s rekonštruovanou cestou II/526.

Odpadové vody

Vzhľadom na krátku dĺžku dotknutého mostného objektu nebude na ňom v rámci rekonštrukcie budované samostatné odvodňovacie zariadenie. Dažďové vody budú odvádzané priečnym a pozdĺžnym spádom nosnej konštrukcie na okolitý terén, tak ako je to aj v súčasnosti. Odvodnenie prilahlých úsekov cestnej komunikácie bude riešené sklonom vozovky s vyústením voľne do terénu.

Vplyvy na vody

Zmena navrhovanej činnosti sa týka rekonštrukcie mostného objektu, ktorý v priamom kontakte s potokom Litava. Mostné teleso tok križuje v rkm 46,15, celková dĺžka premostenia je 3,5 m. Počas výkonu stavebných prác bude potok dočasne zatrubnený pre umožnenie výkopových prác v mieste križovania a pre zriadenia dočasnej obchádzkovej komunikácie. Vodný tok bude čiastočne prehradený, prietok vody bude zabezpečený korugovanou rúrou DN 1000. Pôjde o vplyv negatívny, avšak dočasného charakteru.

V rámci prestavby mosta nedôjde k preložke vodného toku, ale k jeho úpravám pod mostom a v bezprostredne nadväzujúcich úsekoch v celkovej dĺžke cca 19,7 m:

- Počas zemných a výkopových prác dôjde k prečisteniu koryta toku z dôvodu odstránenia prítomných naplavenín, čím bude zlepšená prietoknosť vodného toku v dotknutom profile.

- V nevyhnutnom rozsahu dôjde k odstráneniu brehových porastov, ktoré sú v priamom kontakte s navrhovanou úpravou mosta a úpravou vodného toku vo vzdialenosti cca 4 m pred a za mostom.

- Zriadené budú po oboch stranách mosta brehovú lavicu šírky 60 cm umožňujúce migráciu menších živočíšnych druhov.

- Existujúce brehy a brehovú lavicu toku pod mostom budú následne upravené a vydláždené. Dno koryta toku bude spevnené kamennou rovinou s vykľinovaním a svahy koryta a brehovú lavicu budú vydláždené využitím lomového kameňa. Zabráni sa tak riziku vymieľania dna a podmyvania opôr a základov mosta.

Počas výkonu stavebných prác môžu byť potenciálne vyvolané hydromorfologické zmeny koryta toku (odstránením alebo poškodením brehových porastov, narušením stability svahov manipulačnými prácami), spôsobené dočasné prerušenie pozdĺžnej kontinuity toku a znížená kvalita vody v toku (dočasné zakalenie, únik znečisťujúcich látok). Akékoľvek vyvolané nežiaduce zmeny vodného toku budú po skončení prác nevyhnutne odstránené. Avšak pri dodržaní štandardných organizačných, technických a technologických opatrení pri výstavbe je riziko vzniku týchto zmien malé.

Odvodnenie nosnej konštrukcie sa jej prestavbou nezmení, zrážkové vody budú odvádzané priečnym a pozdĺžnym sklonom nosnej konštrukcie na okolitý terén. Únik zrážkových vôd do toku je možný len v prípade jej stekania z rubového odvodnenia mostnej opory. Zakladanie novej mostnej konštrukcie je navrhované plošne, nedôjde tak k zásahom do podzemných vôd a k zmenám ich režimu a kvality. Vplyv na podzemné vody sa nepredpokladá.

Zmena navrhovanej činnosti nezasiahne žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť ani pásmo hygienickej ochrany vodných zdrojov, v dotknutom území nie je evidovaný žiadny zdroj prírodných liečivých vôd, minerálnych vôd alebo geotermálnych vôd.

Počas bežnej prevádzky zrekonštruovaného mostného objektu a prilahlých úsekov cesty nie sú očakávané žiadne priame vplyvy na množstvo a na kvalitu povrchových alebo podzemných vôd. Zostávajúcim negatívnym vplyvom je občasný splach znečisťujúcich látok z cestného telesa do vodného toku z dôvodu vykonávania zimných posypov, zmena navrhovanej činnosti na jeho rozsah však nemá žiaden vplyv.

Počas výstavby i počas prevádzky mosta môže dôjsť k nepriaznivému ovplyvneniu kvality vôd v území v prípade nepredvídaných havarijných udalostí (úniky ropných látok z automobilov, úniky znečisťujúcich látok pri ich preprave a pod.), ktoré bude snaha minimalizovať dodržiavaním prevádzkových a bezpečnostných predpisov počas výkonu stavebných prác i počas bežnej cestnej premávky.

Navrhovaná činnosť je v zmysle prílohy č.8 k zákonu o posudzovaní (Zoznam navrhovaných činností podliehajúcich posudzovaniu ich vplyvu na životné prostredie) zaradená do tabuľky č. 13 Doprava a telekomunikácie, položka č. 8. „Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov - bez limitu“ (pre časť B - zisťovacie konanie).

Predložené oznámenie o zmene navrhovanej činnosti obsahovalo všetky náležitosti podľa prílohy č. 8a zákona o posudzovaní, preto OÚ Zvolen, OSŽP ako príslušný orgán štátnej správy oznámil listom č. OU-ZV-OSZP-2020/014675-003 zo dňa 22.09.2020 začatie správneho konania podľa §18 ods. 3 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

V rámci zisťovacieho konania OÚ Zvolen, OSŽP podľa §29 ods. 6 písm. a) zákona o posudzovaní zaslal oznámenie o zmene navrhovanej činnosti povolujuúcemu orgánu, dotknutým orgánom, rezortnému orgánu a dotknutej obci. Súčasne ho v zmysle §29 ods. 6 písm. b) zákona o posudzovaní zverejnil na webovom sídle ministerstva, na stránke <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/rekonstrukcia-ciest-mostov-ii-526-devicie-senohrad-ii-527-dobra-niva-s-spolu-s-informaciou-pre-verejnost-v-zmysle-§24-ods-1-tohto-zakona>.

V zákone stanovenom termíne, resp. do termínu vydania tohto rozhodnutia doručili na OÚ Zvolen, OSŽP svoje písomné stanoviská nasledovné subjekty (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

Okresný úrad Zvolen, odbor starostlivosti o životné prostredie vydal nasledovné stanoviská:

- štátna správa odpadového hospodárstva nemá k predloženému zámeru pripomienky a súhlasí s predloženým variantom riešenia. Problematika odpadového hospodárstva je v predloženom zámere riešená v postačujúcom rozsahu. Odpady, ktorých vznik sa predpokladá v dôsledku realizácie rekonštrukčných a s tým spojených stavebných prác a súvisiacich činností sú zaradené v súlade s vyhláškou MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov s uvedením materiálovej bilancie a popisom ďalšieho nakladania s nimi. Na uvedený zámer v predloženom rozsahu z hľadiska odpadového hospodárstva nepožadujeme posudzovanie podľa zákona o posudzovaní.

- štátna vodná správa vydáva k predloženému dokumentu nasledovné stanovisko:

- navrhovaná spodná hrana mostovky musí byť umiestnená vo výške, ktorá umožní prechod $Q_{100} + 0,5$ m.

- aktuálne platné hydrologické údaje o prietoku Q_{100} na vodnom toku Litava je potrebné si vyžiadať od SHMÚ, Banská Bystrica Zelená 5 974 04 Banská Bystrica.

- k realizácii zámeru bude potrebný súhlas tunajšieho úradu podľa §27 ods. 1 písm. a) zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).

- k navrhovanej činnosti nepožadujeme vykonať posudzovanie vplyvov na životné prostredie.

- štátna správa ochrany prírody a krajiny vydáva k oznámeniu nasledovné stanovisko:

Stavba sa nachádza vo vojenskom obvode Lešť v území s prvým (všeobecným) stupňom ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov (zákon OPK). Výstavba ani prevádzka objektu nepredstavuje činnosť podľa zákona OPK v území zakázanú. Navrhovanou činnosťou nebude významne ovplyvnené žiadne chránené územie a iné prvky ochrany prírody a krajiny nachádzajúce sa v okolí posudzovaného územia. Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny k predloženému zámeru navrhovanej činnosti nemáme pripomienky.

Banskobystrický samosprávny kraj, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia listom č. 08683/2020/ODDUPZP-2 doručeným dňa 25.09.2020 vydal nasledovné stanovisko:

Predložený zámer je v súlade s Územným plánom veľkého územného celku Banskobystrický kraj v platnom znení a pri dodržaní technických a prevádzkových opatrení uvedených v predkladanom zámere na zmiernenie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie nemáme k predkladanému zámeru pripomienky.

Ministerstvo obrany SR, Správa Vojenského obvodu Lešť listom č. SVOLE-11-33/2020 doručeným dňa 30.09.2020 vydala nasledovné stanovisko:

Správa Vojenského obvodu Lešť súhlasí s rekonštrukciou ciest a mostov „Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie - Senohrad a II/527 Dobrá Niva - Senohrad, II. etapa úseky v rámci okresu Zvolen (most 526 009 cez potok Litava)“ s nasledovnými pripomienkami:

- most 526-009 cez potok Litava, sa nachádza vo Vojenskom obvode Lešť - parcela KN-C č.1 v k.ú. Lažteky, LV č.5, vo vlastníctve Slovenskej republiky a v správe Centra výcviku Lešť, vedenú Správou Vojenského obvodu Lešť na detašované pracovisko Banská Bystrica, úsek katastra nehnuteľností

- príľahlé nehnuteľnosti dotknuté plánovanou obchádzkou a stavebnými a terénnymi úpravami KN-C parc. č. 89, 91, 92, LV č.4 v k.ú. Lažteky sú vo vlastníctve SR a v správe Vojenských lesov a majetkov SR, š.p. Pliešovce

- príľahlé nehnuteľnosti stavebné a terénne úpravy KN-C parc. č. 3, 4, 5, 9, LV č.4 v k.ú. Vidov Vrch vo vlastníctve SR a v správe Vojenských lesov a majetkov SR, š.p. Pliešovce

1) vziať do úvahy, že uvedená úprava cestného objektu prechádza ponad vodohospodársky významný vodný tok Litava č. 4-24-03-318, ktorý je v správe Slovenského vodohospodárskeho podniku Banská Štiavnica (SVP BŠ). Je potrebné osloviť SVP BŠ ako správcu tohto vodného toku a vyžiadať si stanovisko k tomuto zámeru a k vybudovaniu obchádzky v tomto úseku, ktorá pôjde ponad vodný tok Litava.

2) osloviť správcu pozemkov Vojenské lesy a majetky SR, š.p. Pliešovce ohľadom realizácie tohto zámeru a ohľadom spôsobu a rozsahu odstránenia drevín rastúcich v okolí mosta a plánovanej trasy obchádzky a naloženia s touto drevnou hmotou.

3) osloviť správcu pozemku Centrum výcviku Lešť ohľadom spôsobu realizácie týchto prác a naložením a umiestnením prípadného stavebného odpadu (asfalt, betón a pod.).

4) samotná obchádzková trasa vedie územím značne podmäčnaným vodným tokom Litava a poľnohospodárskymi pozemkami, preto je potrebné túto trasu vybudovať tak, aby odolala prejazdu ťažších vojenských mechanizmov a prostriedkov verejnej dopravy ako aj prejazdu nákladných vozidiel, a zabezpečiť ju tak, aby nedošlo k dopravnej kolízii a následnému znečisteniu samotného vodohospodársky významného vodného toku Litava.

5) rekonštrukčné práce vykonávať takými spôsobmi, aby nedošlo k znečisteniu vodného toku a okolitých pozemkov ropnými látkami mechanizmov a inými pre životné prostredie nebezpečnými látkami.

6) po zrealizovaní rekonštrukčných prác je potrebné obchádzkovú trasu zrušiť, odstrániť materiál použitý na jej vybudovanie a ňou dotknuté pozemky vrátiť do pôvodného stavu.

7) v zmysle §9a zák. č. 281/1997 Z.z. o vojenských obvodoch, sa informovať o obmedzeniach a zákazoch vyplývajúcich z možného priebehu výcviku ozbrojených a záchranných zložiek vo Vojenskom obvode Lešť a z §9b zák. č. 281/1997 Z.z. o vojenských obvodoch a rešpektovať ich.

8) fyzická alebo právnická osoba, ktorá bude realizovať predmetnú stavbu je povinná zabezpečiť si u Správy Vojenského obvodu Lešť so sídlom v Pliešovciach písomný súhlas ministerstva na vstup osôb a vjazd vozidiel na územie vojenského obvodu tak, ako je uvedené v §9c ods.2 zákona č. 281/1997 Z.z., o vojenských obvodoch v znení neskorších predpisov.

Správa Vojenského obvodu Lešť zverejnila Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa §29 ods. 8 zákona o posudzovaní dňa 28.9.2020 na úradných tabuliach Vojenského obvodu Lešť s informáciou o tom, kde a kedy možno do oznámenia nahliadnuť a v akej lehote môže verejnosť zasielať pripomienky, ako aj oznámenie o mieste, kde sa môžu pripomienky podávať.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií listom č. 27191/2020/SCDPK/75922 doručeným dňa 05.10.2020 vydalo nasledovné stanovisko:

Počas výstavby možno očakávať mierne zhoršenie kvality životného prostredia v priestore staveniska, môže dôjsť k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov. Vzhľadom na skutočnosť, že ide o vplyvy dočasné a krátkodobé, elimináciu uvedených vplyvov je možné zabezpečiť opatreniami technického a organizačného charakteru.

Stavba sa nachádza mimo zastavaného územia, na obyvateľstvo širšieho okolia bude počas prevádzky vplyvať najmä cestná premávka na ceste II/526. Jej nepriaznivé vplyvy sa realizáciou zmeny navrhovanej činnosti nezmenia. Najvýznamnejším pozitívnym vplyvom bude zlepšenie kvality dotknutého úseku cestnej komunikácie – odstránením problémového úseku a priečných nerovností vozovky a doplnením bezpečnostných prvkov sa zvýši plynulosť cestnej premávky a bezpečnosť dopravy pre užívateľov cesty II/526.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, odbor cestnej infraštruktúry, oddelenie cestného hospodárstva požaduje realizovať obchádzkovú trasu v zmysle príslušných slovenských technických noriem.

Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru vo Zvolene svojím listom č. ORHZ-ZV2-2020/000556-002 doručeným dňa 07.10.2020 vydalo stanovisko, v ktorom z hľadiska ochrany pred požiarom nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Okresný úrad Zvolen, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií vydal listom č. OU-ZV-OCDPK-2020/015522-002 doručeným dňa 12.10.2020 stanovisko, v ktorom nemá k predmetnej stavbe pripomienky.

V zákone stanovenej lehote ani v čase do vydania rozhodnutia neboli príslušnému orgánu k predmetnému zámeru navrhovanej činnosti doručené žiadne ďalšie stanoviská dotknutých orgánov. Verejnosť sa v priebehu zisťovacieho konania k zverejnenému oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti osobitne nevyjadřila.

Okresný úrad Zvolen, odbor starostlivosti o životné prostredie po skončení lehoty na predkladanie stanovísk k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti upovedomil účastníka konania o podkladoch rozhodnutia v zmysle §33 ods. 2 správneho poriadku listom č. OU-ZV-OSZP-2020/014675-013 zo dňa 14.10.2020 a stanovil lehotu 5 dní na vyjadrenie sa k podkladom rozhodnutia.

Listom doručeným dňa 19.10.2020 sa k podkladom rozhodnutia vyjadril REMING CONSULT a.s., Bratislava: V mene splnomocniteľa Banskobystrického samosprávneho kraja konštatujeme, že z pohľadu technického riešenia nemáme k doručeným stanoviskám k Oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti výhrady a je možné ich akceptovať.

OÚ Zvolen, OSŽP pri posudzovaní zmeny navrhovanej činnosti z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a zvažovaní ďalšieho postupu v zmysle ustanovení zákona o posudzovaní vychádzal z oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, pričom použil aj Kritériá pre zisťovacie konanie podľa §29 zákona o posudzovaní, uvedené v prílohe č. 10 tohto zákona, ktorá je transpozíciou prílohy č. III Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. OÚ Zvolen, OSŽP posúdil zmenu navrhovanej činnosti uvedenú v oznámení o zmene navrhovanej činnosti z hľadiska povahy a rozsahu zmeny navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej zmeny činnosti a významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, pričom vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území.

Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva možno z hľadiska druhu, predpokladaného rozsahu a intenzity hodnotiť ako v zásade prijateľné, a za predpokladu dodržania podmienok uvedených vo výrokovej časti tohto rozhodnutia sa nepredpokladá vznik nepriaznivých vplyvov zmeny navrhovanej činnosti na životné prostredie. Zmena navrhovanej činnosti spočíva vo vybudovaní mosta na mieste existujúceho, ktorý je v havarijnom stave. Rekonštrukciou dopravnej infraštruktúry nastane zlepšenie dopravných väzieb v území, ktoré podporia rozvoj urbanizovaného územia, občianskeho vybavenia a sociálnej infraštruktúry v zmysle funkčných regulácií územného plánu dotknutých sídel.

OÚ Zvolen, OSŽP preštudoval všetky doručené stanoviská k oznámeniu o zmene navrhovanej činnosti a zaoberal sa ich vyhodnotením a následným zapracovaním všetkých pripomienok do tohto rozhodnutia, pričom vychádzal najmä z dostatočnej podrobnosti, výpovednej hodnoty obsahu oznámenia o zmene navrhovanej činnosti vrátane príloh, s bráním na vedomie stupeň jej prípravy. Vo svojich stanoviskách vzniesli pripomienky k predloženému oznámeniu len Ministerstvo obrany SR, Správa Vojenského obvodu Lešť a OÚ Zvolen, OSŽP, štátna vodná správa. Ostatné orgány štátnej správy a samosprávy v stanoviskách, ktoré boli doručené na OÚ Zvolen, OSŽP súhlasili so zmenou navrhovanej činnosti bez pripomienok a netrvali na pokračovaní posudzovania podľa zákona o posudzovaní. Pripomienky vznesené Správou Vojenského obvodu Lešť a štátnou vodnou správou vyhodnotil OÚ Zvolen, OSŽP ako opodstatnené a preniesol ich do výrokovej časti rozhodnutia.

OÚ Zvolen, OSŽP na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk orgánov štátnej správy a samosprávy konštatuje, že pri dodržaní všeobecne platných záväzných predpisov, vhodných technických a bezpečnostných opatrení nebude zmena navrhovanej činnosti predstavovať taký zásah do životného prostredia, ktorý by v značnej miere mohol ohroziť životné prostredie a zdravie obyvateľov a preto rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú väčšie, ako sa uvádza v oznámení o zmene navrhovanej činnosti, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v oznámení o zmene navrhovanej činnosti a v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Upozornenie:

Podľa §29 ods. 16 zákona o posudzovaní dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené a na úradnej tabuli obce.

Poučenie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa §53 a §54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov v lehote do 15 dní odo dňa doručenia rozhodnutia, podaním na Okresný úrad Zvolen, odbor starostlivosti o životné prostredie, Študentská 2084/12, 961 08 Zvolen.

V prípade verejnosti podľa §24 ods. 4 zákona o posudzovaní sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní podľa §29 ods. 15 zákona o posudzovaní.

Toto rozhodnutie je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné súdom podľa ustanovení zákona č. 162/2015 Z.z. Správny súdny poriadok.

Ing. Eduard Bublinec
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Suffix: 10307

Doručuje sa

REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27 , 831 04 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika

Na vedomie

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava - mestská časť Nové Mesto
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava-Staré Mesto
Banskobystrický samosprávny kraj, Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica 1
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Zvolen, Nádvorná 3366, 960 01 Zvolen 1
Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru vo Zvolene, Lieskovská cesta, 960 01 Zvolen 1