

Názov stavby : Obnova cestného spojenia cez rieku Ipeľ medzi obcami Ipeľské Predmostie (SK) a Drégelypalánk (HU) a nadväzujúcich objektov

Objednávateľ PD : Obec Ipeľské predmostie

Investor : Obec Ipeľské predmostie

Sídlo : 990 010 Ipeľské Predmostie 133,

Hlavný projektant : MARETTA projekt sro , Jána Ťatliaka 1, Dolný Kubín tel :0905509254

Projektant SO Cestný most 72+946 rkm rieky Ipeľ (tento objekt nie je súčasťou DSP, Rieši ho maďarský partner, Objekt bol súčasťou len dokumentácii pre územné rozhodnutie)

Autor diela : SPECIÁLTERV Építőmérnöki Kft, Kassák Lajos utca 81, 1134, Budapest

zodp. proj. za mostný objekt: Ing. Adrián Sedlák , Pečnianska 27, 851 01, Bratislava

zodp. proj. za statiku stavby: Ing. František Škvarka, Kpt. Jána Nálepku 78, 934 01, Levice

zodp. proj. za územné plánovanie: Ing. Zsolt Papp, A. Sládkoviča 2, 93401, Levice

Projektant SO 101,102,103,104 : Ing. Juraj Ondriga MARETTA projekt sro,

Projektant SO 501 Dažďová kanalizácia : Ing. Otto Vladimír, Vyšný Kubín

Projektant SO 602 Preložka sietí, preložka telekomunikačného vedenia : Ing. Huťka Slavomír, Dolná 43 974 01 Ban.Bystrica

Zákaz. číslo : 1240/19/M

Dátum : 07/2019

A. SPRIEVODNÁ A TECHNICKÁ SPRÁVA

1. Charakteristika územia a jeho vplyv na návrh stavby

• členitosť terénu

Navrhovaná prepojavacia komunikácia, obnova miestnej komunikácie a chodník je vedený v rovinnom teréne.

• inžiniersko-geologické a hydrogeologické údaje

Inžiniersko-geologický prieskum robený nebol. Geologické pomery sú na základe obhliadky stavby pre dané stavebné objekty vhodné a nie sú potrebné špeciálne úpravy základových zemín.

• hydrologické charakteristiky

Hydrologický prieskum nie je potrebný. Hladina spodnej vody je totožná s hladinou rieky Ipeľ a pohybuje sa na kóte 127,80 -129,00

• údaje o existujúcich objektoch, prevádzkach, rozvodoch a zariadeniach a ich ochranných pásmach (vodné zdroje, nadzemné vedenia, podzemné vedenia, iné dopravné systémy),

Na mieste navrhovanej stavby sa nachádza súčasná miestna komunikácia, ktorá svojimi parametrami nevyhovuje navrhovanej doprave a novému dopravnému zaťaženiu. Preto je navrhnutá jej komplexná rekonštrukcia s úpravou šírkových pomerov v zmysle platných noriem a konštrukčného systému pre nové dopravné zaťaženie. Pod miestnou komunikáciou sa nachádzajú podzemné rozvody vody a plynu. Ich hĺbka je od 0,8 – 1,1 m a nové konštrukcie cesty nebudú zasahovať do tejto hĺbky. Pri jej realizácii bude však potrebné presné vytýčenie (smerové aj výškové) týchto sietí a ich zabezpečenie proti prípadnému poškodeniu prekrytím betónovými panelmi, prípadne obetónovaním s vloženou sieťovinou. Po takto chránených potrubiach bude možný pohyb techniky pri výstavbe komunikácie a chodníka. Po pravej strane komunikácie v smere od rieky ku križovatke s cestou II. Triedy je elektrické vzdušné a rozhlasové vzdušné vedenie.

• chránené časti územia,

Stavba komunikácií do chráneného územia nezasahuje. Na mieste stavby mosta sa nachádza opora pôvodného mostu. Tá ostáva neporušená a novej stavbe neprekáža – rieši maďarský partner v objekte mostu.

• požiadavky na výrub drevín rastúcich mimo lesa a náhradnú výsadbu,

Komunikácie nezasahujú do porastu drevín a nevyžadujú si tak ich výrub. Pred výstavbou bude potrebné odstrániť humusovitú časť základovej pôdy a vyčistiť priestor od náletových drevín nepatrného charakteru.

• zásah do biotopov európskeho a národného významu,

Komunikácie nezasahujú do biotopov európskeho a národného významu.

• terajšie a budúce využitie územia (problematika záberu pozemkov, riešenie prístupov na rozdelené pozemky, využitie zostatkov pozemkov, terajšia a budúca zástavba, rekreačné využitie),

Terajšie aj budúce využitie riešeného územia je v zmysle riešenej úlohy a to komunikácie, slúžiace pre pohyb áut do 3,5t a z časti aj pre prístup vozidiel k existujúcim objektom. Bude to nové, alebo obnovené pôvodné prepojenie medzi Maďarskou a Slovenskou republikou.

PLOCHY POTREBNÉ NA VÝSTAVBU NAVRHOVANÝCH OBJEKTOV :

Parcely, ktoré sú predmetom územného konania stavebného objektu

SO – Cestný most 72+946 rkm rieky Ipeľ

C- KN	E-KN	LV	druh/kultúra	výmera m2	záber m2
80/1	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	5379	132,69
2738/1	-	-	Vodná plocha	55138	165,47
2734/3	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	6111	32,00
2699/19	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	497	3,65
96/2	-	147	Ostatné plochy	866	53,07

SO 101 – Prepojovacia komunikácia

C- KN	E-KN	LV	druh/kultúra	výmera m2	záber m2
2734/3	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	6111	227,42
80/1	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	5379	1,90
80/2	-	343	Ostatná plocha	892	1,59
2590/38	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	1018	0,80

SO 102 – Obnova komunikácie

C- KN	E-KN	LV	druh/kultúra	výmera m2	záber m2
2734/3	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	6111	2907,27
82/1	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	848	0,32
80/2	-	343	Ostatná plocha	892	3,02
2699/14	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	15	6,83
2699/15	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	38	9,72
2699/1	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	18354	6,44
2694/4	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	1750	92,84
2694/13	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	139	2,79
2694/14	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	135	18,08

SO 103 – Napojenie miestnych komunikácií

C- KN	E-KN	LV	druh/kultúra	výmera m2	záber m2
80/1	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	5379	21,14
2590/38	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	1018	19,79
80/2	-	362	Zastavaná plocha a nádvorie	848	75,32
79/2	-	362	Ostatná plocha	748	0,76
82/1	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	848	111,09
2734/3	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	6111	124,42
94	-	147	Záhrada	162	1,94
89/2	-	1519	Zastavaná plocha a nádvorie	214	2,24
115/2	-	-	Záhrada	191	10,11
87	-	379	Zastavaná plocha a nádvorie	515	6,65
2696	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	845	18,94
2699/1	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	18354	28,41

SO 104 – Obnova chodníka

C- KN	E-KN	LV	druh/kultúra	výmera m2	záber m2
2734/3	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	6111	623,59
2694/4	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	1750	173,17
2694/13	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	139	7,68
82/1	-	362	Zastavaná plocha a nádvorie	848	18,58
286/4	-	555	Záhraďa	191	0,58
94	-	147	Záhraďa	162	2,13
95/1	-	147	Zastavaná plocha a nádvorie	363	1,84
80/1	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	5379	57,19
2590/38	-	343	Zastavaná plocha a nádvorie	1018	20,15
80/2	-	362	Zastavaná plocha a nádvorie	848	5,04
79/2	-	362	Ostané plochy	748	7,05

SO501 - Dažďová kanalizácia

Pozemky sú obsiahnuté v SO 101 a 102

• požiadavky na rekultiváciu plôch dočasných záberov PPF a LPF

Pri stavbe podkladných vrstiev vozovky dôjde k dočasným záberom plôch a bude potrebná ich spätná rekultivácia.

• požiadavky na plochy na umiestnenie prebytočného a nevhodného zemného materiálu, skládky humusu a stavebné dvory.

Vyťažená zemina sa použije do násypov navrhovaných konštrukcií stavby. Nevhodná zemina pri výkopových prácach nenastane. Materiály z búracích prác, bitúmenové vrstvy a štrkové vrstvy sa recyklujú priamo na stavbe pomocou recyklačných strojových sústav. Ostatné odpadové látky sa prevezú do zberných dvorov, určených pre likvidáciu tohto odpadu.

Na stavbe sme navrhli opätovné spracovanie asfaltových zmesí za studena na mieste. Je to možnosť, ako využiť pôvodný materiál:

- z vrstiev asfaltových vozoviek,
- z horných podkladových vrstiev stmelených asfaltovým spojivom,
- zo spodných podkladových vrstiev stmelených hydraulickým spojivom,
- z nestmelených spodných podkladových vrstiev,
- v kombinácií horných a spodných podkladových vrstiev.

Predpokladom úspešnosti tejto technológie je nasadenie výkonnej a vzájomne zladenej strojnej zostavy. Základným strojným zariadením je recyklér. Toto strojné zariadenie umožňuje odfrézovanie vrstiev určených k recyklovaniu v hrúbke najmenej 200 mm a premiešanie recyklovaného materiálu na mieste za studena. Recyklér musí umožniť dávkovanie vody a asfaltovej emulzie, alebo asfaltu a vody (spenený asfalt) či cementu a vody (cementová suspenzia). Vysokovýkonné recykléry – označované ako mixpavery – umožňujú aj dávkovanie príslušných frakcií kameniva priamo do zariadenia dvojhriadeľovej miešačky. Voľba vhodného typu recykléra vychádza z dĺžky úseku stavebných prác a zo splnenia základných požiadaviek tak, aby sa celá hrúbka vrstvy určená k recyklácií dokonale premiešala a zhomogenizovala.

Výhodou recyklácií za studena na mieste (oproti technológiám za tepla na mieste) je ich energetická nenáročnosť (vozovku netreba pred rozpojením ohrievať), a najmä možnosť recyklovať v jednom pracovnom slede celú hrúbku vozovky až do 500 mm. Podstatne to redukuje množstvo škodlivých emisií, a to najmä pri použití asfaltovej emulzie a cementu.

Nová nosná vrstva sa môže použiť na prevádzku i počas procesu recyklácie za studena. Po dokončení recyklačných prác sa celá vozovka prekryje novou krycou vrstvou.



2. Vhodnosť pozemku

Zhodnotenie vhodnosti pozemku určeného na zastavanie z hľadiska jeho geologických a hydrologických pomerov v území.

Pozemky sú na daný charakter stavby z geologického a hydrologického hľadiska vhodné.

3. Použité mapové podklady

Katastrálna mapa C-KN, E-KN poskytnutá geodetom.

Polohopisné a výškopisné zameranie miesta stavby – Geoplan Dolný Kubín

Ortofotomapa a všetky dostupné internetové mapové podklady

4. Súčasný stav

Povrch navrhovaných komunikácií je nasledovný:

Územie prepojujúcej komunikácie medzi navrhovaným mostom a existujúcou miestnou komunikáciou je nezastavané a tvorí súčasť riečného územia popri toku rieky. Stavebný objekt SO102 Obnova komunikácie je objekt, ktorý je umiestnený na pôvodnej miestnej komunikácii. Pre nové dopravné zaťaženie a iný účel využitia tejto komunikácie bola potrebná jej komplexná rekonštrukcia. Stavebný objekt SO 104 – Obnova chodníka sa nachádza na mieste pôvodného chodníka. Keďže využitie tohto chodníka sa tiež zmení, je potrebná jeho komplexná rekonštrukcia a obnova

4.1. Zhodnotenie stavebno-technického stavu súčasnej cesty

- **technické parametre** Parametre existujúcich komunikácií sú pre nové využitie nevyhovujúce po konštrukčnej stránke – zvýšená zaťaženosť komunikácie ako aj priestorovej – nevyhovuje šírka komunikácie a bolo nutné jej rozšírenie na parametre cesty C6,5/50.
- **dopravná výkonnosť** – Po rekonštrukciu miestnej komunikácie bude cesta spájajúca nové premostenie s cestou II/527, navrhnutá podľa technických noriem plne postačovať existujúcej aj výhľadovej intenzite dopravy.
- **dopravná nehodovosť** - nevyskytuje sa
- **negatívne účinky** (hluk, exhaláty, vibrácie) – Predpokladá sa zvýšená intenzita dopravy, ktorej hodnoty nebudú presahovať priemerné intenzity ciest III triedy. Po dodržaní všetkých projektovaných parametrov nebude mať nové prepojenie Maďarskej a Slovenskej republiky negatívne účinky na životné prostredie.

5. Odvodnenie

Odvodenie zrážkovej vody z navrhovanej obnovej komunikácie a prepojujúcej komunikácie bude riešené pomocou pozdĺžneho a priečného sklonu vozovky do novonavrhnutých uličných vpustí. Tie sa zaústia do novonavrhnutej dažďovej kanalizácie cez výustný objekt do rieky Ipel'.

6. Základné údaje o stavbe

6.1. Popis stavby

Predmetom riešenia je návrh obnovy miestnej komunikácie, napojenie na nadväzujúce komunikácie, vyriešenie križovatky s cestou II triedy číslo 527, návrh napojenia vjazdov do rodinných domov, návrh konštrukčných vrstiev vozovky, návrh osadenia cestných obrubníkov. Povrch komunikácie bude zhotovený z asfaltobetónu.

Objektová zostava :

- SO 101 : Prepojovacia komunikácia
- SO 102 : Obnova komunikácie
- SO 103 : Napojenie miestnych komunikácií
- SO 104 : Obnova chodníka
- SO 501 : Dažďová kanalizácia
- SO 602 : Preložka sietí, preložka telekomunikačného vedenia

Vybudovaním prepojovacej komunikácie vznikne prepojenie nového navrhovaného mostného objektu na 72+946 rkm rieky Ipeľ s miestnou komunikáciou (po realizácii stavebného objektu SO 102 bude miestna komunikácia zaradená do cestnej siete ciest III. triedy kategórie C 6,5/50) , ktorá sa napája na cestu II. triedy číslo 527. Objekt SO101 začína v staničení km 0.000 00 – končí v km 0.032 89. Do priameho úseku je vložený smerový oblúk $R_1=500\text{m}$ ktorý pokračuje do objektu SO102. Navrhovaná prepojovacia komunikácie je kategórie C6,5/50. Šírka jazdného pruhu je 2,75 m, šírka spevnenej krajnice 0,50 m (0,25 m vodiaci prúžok V4, 0,25 m spevnená krajnica). Komunikáciu po obidvoch stranách lemujú cestné obrubníky. Horná hrana cestných obrubníkov je uložená 0,12 m na úrovni asfaltu. V mieste vjazdu je obrubník znížený na 0,05 m na úroveň asfaltu. Povrch je zhotovený z asfaltobetónu. Plocha prepojovacej komunikácie je 213,80 m². Pričný sklon komunikácie je navrhovaný ako strechovitý s hodnotou 2,5%. Sklon v oblúku R_1 je klopený a v strede oblúka je dosiahnutý jednostranný sklon s hodnotou 2,5%.

Obnovou miestnej komunikácie vznikne miestna komunikácia kategórie MZ 7,5/50, ktorá bude preklasifikovaná na cestu III. triedy C 6,5/50. Komunikácia je rozdelená na dve vetvy. A to na vetvu A, ktorá smeruje od prepojovacej komunikácie (SO101) až k ceste II/527. Začína v staničení km 0.032 89 a končí km 0.399 55. Celková dĺžka vetvy je 366,66 m. Vetva A je navrhovaná ako obojsmerná pred križovaním s cestou II/527 je zjednosmernená len na výjazd vozidiel z ulice a doplnená o odbočovací pruh. Na vetve A sú do pramej vložené smerové oblúky s polomerami $R_1= 500\text{m}$, $R_2= 350\text{m}$, $R_3= 350\text{m}$, $R_4= 350\text{m}$, $R_5= 25\text{m}$. Na konci vetvy A sa nachádza existujúca autobusová zástavka, na ktorej bude posunutá nástupná hrana, a obnovená komunikácia. Vetva B začína v staničení km 0.340 90 vetvy A a končí na hrane vozovky cesty II/527. Dĺžka vetvy je 49,52 m. Vetva B je navrhovaná ako jednosmerná a slúži na vjazd vozidiel do ulice s následným napojením na vetvu A. Na vetve B je do pramej vložený smerový oblúk s polomerom $R_1= 50\text{m}$. Šírka jazdného pruhu komunikácie je 2,75 m, šírka spevnenej krajnice 0,50 m (0,25 m vodiaci prúžok V4 a šírka spevnenej krajnice 0,25 m). Polomery vjazdových a výjazdových oblúkov sú navrhované ako $R= 12\text{m}$, 15m . Komunikáciu po obidvoch stranách lemujú cestné obrubníky. Horná hrana cestných obrubníkov je uložená 0,12 m na úrovni asfaltu. V miestach vjazdov do rodinných domov je obrubník znížený, jeho horná hrana je 0,05 m nad úrovňou asfaltu tento prechod bude zabezpečený vložením prechodového obrubníka pred a za vjazdom. Napojenie na existujúce vozovky bude realizované odfrézovaním konštrukčných vrstiev existujúcej vozovky do hrúbky 0,12 m na dĺžku 0,5 m po celej šírke. Následne bude položená sklovláknitá geomreža glasgrid dĺžky 1 m po celej šírke vozovky, na ktorú budú položené asfaltové vrstvy hr. 0,12 m, čím sa prepoja konštrukčné vrstvy vozovky. Povrch je zhotovený z asfaltobetónu. Pričný sklon komunikácie je navrhovaný ako strechovitý s hodnotou 2,5%. V mieste smerových oblúkov R_1 , R_4 , R_5 na vetve A a R_1 na vetve B sa pričný sklon mení vďaka pozdĺžnym rez. Plocha komunikácie je 2749,70 m².

Odvodnenie prepojovacej a obnovennej miestnej komunikácie bude riešené vyspádovaním pozdĺžnym a priečnym sklonom komunikácie k novonavrhnutým uličným vpustiam a dažďovej kanalizácii.

V mieste odstránenia podkladných vrstiev existujúcej vozovky dôjde k recyklácii za studena. Recyklácia sa bude vykonávať na mieste podľa technológie recyklácie za studena. Pracovný postup je nasledovný:

- rozpojenie pôvodných vrstiev konštrukcie vozovky
- úprava zrnitosti rozpojenej zmesi pridaním kameniva
- rovnomerné rozhrnutie recyklovanej zmesi
- hutnenie ťažkými cestnými valcami

Skladba obnovennej a prepojovacej komunikácie :

▪ Asfaltový betón AC _O 11-I	hr. 50 mm
▪ Spojovací postrek	0,5 kg/m ²
▪ Asfaltový betón AC _P 22-I	hr. 70 mm
▪ Spojovací postrek	0,5 kg/m ²
▪ Kamenivo spevnené cementom CBGM _{C8/10}	hr. 180 mm
▪ Štrkodrava ŠD fr. 32-64 mm	hr. 200 mm
▪ Úprava pláne (60 MPa)	
Spolu	hr. 500 mm

Skladba obnovennej a prepojovacej komunikácie v mieste napojenia na existujúce komunikácie :

▪ Asfaltový betón AC _O 11-I	hr. 50 mm
▪ Spojovací postrek	0,5 kg/m ²
▪ Asfaltový betón AC _P 22-I	hr. 70 mm
▪ Spojovací postrek	0,5 kg/m ²
▪ Sklovláknitá geomreža glasgrid	
▪ Existujúca vozovka	
Spolu	hr. 120 mm

Skladba obnovennej a prepojovacej komunikácie s recyklovaným materiálom :

▪ Asfaltový betón AC _O 11-I	hr. 50 mm
▪ Spojovací postrek	0,5 kg/m ²
▪ Asfaltový betón AC _P 22-I	hr. 70 mm
▪ Spojovací postrek	0,5 kg/m ²
▪ Kamenivo spevnené cementom CBGM _{C8/10}	hr. 180 mm
▪ Recyklovaný materiál z pôvodnej vozovky	hr. 200 mm
(Rozpojenie pôvodných vrstiev, úprava zrnitosti zmesi, rovnomerné rozhrnutie recyklovanej zmesi, hutnenie cestnými valcami)	
▪ Úprava pláne (60 MPa)	
Spolu	hr. 500 mm

Obnova chodníka bude realizovaná demontovaním existujúcich konštrukčných vrstiev chodníka, následným položením nových konštrukčných vrstiev chodníka. Plocha chodníka bude ohraničená zo strany zelene parkovými obrubníkmi. Horná hrana parkových obrubníkov je uložená zarovno s hornou hranou betónovej dlažby chodníka. Šírka chodníka je 1,50 m.

Vjazdy do rodinných domov sú rôznych širok v závislosti od existujúcich vjazdov do rodinných domov. Vjazdy sú ohraničené cestnými obrubníkmi. Povrch chodníka a vjazdov je zhotovený z betónovej dlažby. Priechy sklon chodníka je 1,0%. Plocha chodníka a vjazdov je 875,02 m².

Odvodnenie chodníka bude riešené vyspádovaním pozdĺžnym a priečnym sklonom do zeleného pásu a na príľahlú komunikáciu kde bude voda následne odvádzaná do uličných vpustí.

Skladba chodníka:

▪ Betónová dlažba	hr. 80 mm
▪ Dlažobné lôžko - štrkopiesok fr. 4-8mm	hr. 50 mm
▪ Štrkodrava ŠD fr. 32-64 mm	hr. 200 mm
▪ Úprava pláne (30 MPa)	
Spolu	hr. 330 mm

• **východiskové podklady a požiadavky na riešenie urbanistické, dopravné a pod,**

- Katastrálna mapa.
- Požiadavky a pripomienky objednávateľa PD.
- Obhliadka terénu projektantom za prítomnosti objednávateľa PD.
- Polohopisné a výškopisné geodetické zameranie miesta stavby

6.2. ODPADY

Počas výstavby komunikácií budú vznikať nasledovné odpady: Druhy odpadov podľa Vyhlášky č. 284 Ministerstva životného prostredia SR zo dňa 11.06.2001 a jej doplnku z 24.IV.2002 a prílohy č.1. k Vyhláške č.284/2001 Z. z.. Pôvodcom odpadu je obec Ipeľské Predmostie, pre ktorú dodávateľ túto stavbu vykonáva. Zneškodňovanie odpadov počas výstavby bude zabezpečovať dodávateľ stavby, ktorý je aj a držiteľom odpadu. Jeho úlohou bude príprava odkopaného a vybúraného materiálu na opätovné využitie (recyklácia odfrézovaných bitúmenových zmesí a podkladných vrstiev vozovky zo štrkodry pri búraní existujúcej vozovky), ako aj využitie zeminy z výkopov do násypov a na úpravu terénu, ktorý bol výstavbou zničený. Za nakladanie s odpadmi, ktoré vznikli pri výstavbe, rekonštrukcii a demolácii stavebných prác je zodpovedná osoba, ktorej bolo vydané stavebné povolenie – obec Ipeľské Predmostie. Obec v spolupráci s dodávateľom stavby je povinná odpady materiálovo zhodnotiť a recyklovať (bitúmenové zmesi a podkladové kamenivo) pri výstavbe nových komunikácií - §77, zákona 79/2015 Z.z. Musia tiež požiadať Orgán štátnej správy odpadového hospodárstva o udelenie súhlasu na využívanie odpadov na povrchovú úpravu terénu - § 97 v prípade, ak sa nevyužije odkopaná zemina pri výstavbe navrhovaného diela. Zhodnotenie materiálu s obsahom bitúmenových zmesí a podkladných vrstiev zo štrkodry sa vykoná v recykléri - strojná zostava na vyťaženie, úpravu doplnenie a spätné polozenie materiálu do novej konštrukcie vozovky. Dodávateľ stavby to bude realizovať v spolupráci s firmou s potrebným technologickým zariadením.

Dodávateľ je povinný správne zaradiť a zhromaždiť, vytriediť odpad podľa katalógu odpadov, ako aj zabezpečiť spracovanie odpadu v zmysle hierarchie odpadového hospodárstva. Musí odovzdať odpady len osobe oprávnenej nakladať s odpadmi, viesť evidenciu o druhoch a množstve odpadov a nakladaní s nimi. Musí umožniť orgánom štátneho dozoru v odpadovom hospodárstve prístup na stavbu, odobratie vzoriek a predložiť dokumentáciu a informácie o odpadoch. Pred zahájením recyklácie musí urobiť laboratórny rozbor, aby zistil zloženie vlastností materiálov pôvodnej konštrukcie vozovky a následne vyhodnotil jeho prípadnú úpravu doplnením chýbajúcich častí. Laboratórnym rozborom sa určia aj vlastnosti bitúmenových vrstiev.

Na základe zvolenej technológie je materiál z pôvodných konštrukcií vozovky stavebným materiálom a nie odpadom.

Charakteristika odpadu vznikajúceho počas výstavby je uvedená v nasledujúcej tabuľke :

Stavebné odpady

Katalóg. číslo	Názov odpadu	Kategória / zneškodňovanie	Pôvod množstvo
08 01 12	Odpadové farby a laky obsahujúce organické rozpúšťadlá alebo iné nebezp. látky iné ako uvedené v bode 08 01 11	O / 1	Nátery počas výstavby 3 l

08 04 10	Odpadové lepidlá a tesniace materiály iné ako uvedené v bode 08 04 09	O / 1	Výstavba 2,0 l
15 01 01	Obaly z papiera a lepenky	O / 3	Obaly zo staveb. Materiálov 50 kg
15 01 02	Obaly z plastov	O / 1	Obaly zo staveb. Materiálov 20 kg
15 01 03	Obaly z dreva	O / 3	Palety 50 ks
17 01 07	Zmesi betónu, tehál, obkladačiek, dlaždíc a keramiky iné ako uvedené v bode 17 01 06	O / 5	Výstavba Búracie práce 100 kg
17 02 01	Drevo	O / 3	Výstavba 0,5 m3
17 04 05	Železo a oceľ	O / 3	Oceľ. Konštrukcie 20 kg
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O / 7	Výrub krovín 2 m3
20 03 01	Zmesový komunálny odpad	O / 1	Soc. potreby pracovníkov 33 kg

Vysvetlivky

O – ostatný odpad

1 ... Odpad bude triedený, zhromažďovaný a následne zneškodnený činnosťou D1 (uloženie na skládku).

2 ... Odpad bude prepravovaný a zneškodňovaný špecializovanou firmou s oprávnením pre nakladanie s daným typom nebezpečného odpadu.

3 ... Odpad bude triedený, zhromažďovaný a následne využitý ako druhotná surovina.

4 ... Odpad bude triedený, zhromažďovaný a zhodnotený činnosťou R10 - uloženie na pre tento účel určenú skládku.

5 ... Odpad bude prepravovaný a zhodnocovaný špecializovanou firmou s možnosťou recyklácie alebo uloženia na skládku.

6 ... Odpad bude zhodnocovaný špecializovanou firmou činnosťou R4 - recyklácia alebo spätné získavanie iných anorganických materiálov

7 ... Odpad bude zhodnocovaný činnosťou R9- Využitie najmä ako palivo alebo na získavanie energie iným spôsobom.

6.3. Dopravno-inžinierske údaje

Navrhovaná stavba rieši prepojenie obcí Ipeľské Predmostie (SK) a Drégelypalánk (HU). Súčasťou prepojenia je prístupová komunikácia na maďarskej strane v obci Drégelypalánk – rekonštrukcia existujúcej a dostavba novej, nový most preklenujúci rieku Ipeľ, prepojovacia komunikácia medzi mostom a existujúcou miestnou komunikáciou v obci Ipeľské Predmostie na slovenskej strane ako aj komplexná obnova a prestavba existujúcej miestnej komunikácie na

cestu MZ 7,5/50 a po preklasifikovaní a prevode miestnej komunikácie na cestu III. triedy – cesta C6,5/50.

Rekonštruované bude aj nové napojenie obnovennej cesty na cestu II/527.

Súčasťou tejto dokumentácie sú stavebné objekty ležiace na Slovenskej strane. To znamená aj nový cestný most ponad rieku Ipeľ po jej stred, ktorý tvorí štátnu hranicu. Druhá polovica mosta bude súčasťou projektu riešeného Maďarskou stranou.

Dočasné prenosné dopravné značenie:

Pri realizácii stavby je potrebné dopravu riadiť dočasným prenosným dopravným značením. Pri realizácii prác bude umožnený prejazd na ceste II. triedy v jednom jazdnom pruhu. Šírka jedného jazdného pruhu musí byť zabezpečená min 2500 mm. Doprava bude riadená svetelným signalizačným zariadením. Existujúce dopravné značky, ktoré by boli v rozpore s navrhovaným dočasným dopravným značením, musia byť zakryté a po skončení prác dané do pôvodného stavu. Dopravné značky sa musia umiestniť tak, aby vplyvom nepriaznivých poveternostných podmienok a cestnej premávky nedochádzalo k ich posúvaniu, pootáčaniu, padaniu a pod. Zábrany musia byť za zníženej viditeľnosti označené výstražným prerušovaným svetlom oranžovej farby. Musia byť dodržané TP 06/2013 pre použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest na pozemných komunikáciách. Vyobrazenie a vyhotovenie dočasného dopravného značenia musí byť v súlade s STN 01 8020 a Vyhláškou MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov. Okrem uvedených povinností je nevyhnutné udržiavať ex. komunikáciu v čistote a pred vjazdom na komunikáciu musí byť každý pracovný stroj očistený od nečistôt!

Pracovníci vykonávajúci práce musia používať ochranné pracovné pomôcky a dodržiavať ostatné podmienky ochrany pri práci. Preto je nutné klásť dôraz na dodržanie všetkých ustanovení a pravidiel, súvisiacich hlavne so zaistením bezpečnosti pracovníkov pri ich pobyte na ceste (prítom treba rešpektovať aj doplňujúce ustanovenia príslušných právnych noriem a ustanovení).

6.4. Opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a prípadnú kompenzáciu účinkov stavby na životné prostredie v priebehu výstavby a v prevádzke

Stavba nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie počas výstavby a prevádzky. Na stavbu sú navrhnuté štandardné stavebné materiály a technológie prevedenia prác tak, aby neznečisťovali a negatívne neovplyvňovali životné prostredie.

6.5. Vplyv ochrany prírody a krajiny na návrh stavby

- **scenéria krajiny, chránené oblasti, prírodné rezervácie, národné parky, významné krajinné prvky, kultúrne dominanty krajiny,**

Navrhovaná stavba nezasahuje do chránenej oblasti, prírodné rezervácie, národné parky, významné krajinné prvky, kultúrne dominanty krajiny.

- **nároky na výrub drevín rastúcich mimo lesa (orientačné údaje),**

Plánované stavebné objekty si nevyžadujú výrub drevín. Dôjde len k odhumuseniu parcely pre prepojaváciu komunikáciu a odstráneniu náletových drevín malého charakteru.

- **začlenenie stavby do krajiny s návrhom na účelovú a okrasnú výsadbu drevín,**

Po ukončení stavby sa dotknuté okolie zahumúsí a vyseje trávnatým semenom, V okolí mosta sa vysadia dreviny nízkeho vzrastu

- **posúdenie zásahu stavby do krajinného rázu a chránených území.**

Stavebné úpravy komunikácií nezasahujú do krajinného rázu a chránených území. Ich úpravou dôjde len k spríjemneniu prostredia.

6.6. Hlukové a emisné účinky prevádzky

- **stanovenie hodnôt hluku a vibrácií spôsobené prevádzkou projektovanej cesty k požadovanému výhľadu**

Vybudovaním nových krytov obnovennej a prepojovacej komunikácie znížime hlučnosť a prašnosť počas prevádzky do okolitého prostredia. Počas ich využívania dôjde k primeranému hluku a vibráciám z prevádzky dopravy zodpovedajúcim hodnotám ciest II a III triedy.

- **určenie očakávaných koncentrácií emisií z automobilovej prevádzky – Prevádzkou dôjde len k minimálnemu nárastu emisií. Ich hodnota neprekročí stanovené limity. Ani sa k nim nepriblíži.**

- porovnanie predpokladaných účinkov a prípustných hodnôt Predpokladané účinky dopravy nebudú presahovať priemernú intenzitu dopravy ciest II a III triedy. – emisie a hluk sa oproti súčasnému stavu zvýšia len veľmi mierne a budú v prípustných hodnotách.
- návrh potrebných opatrení na dodržanie prípustných hodnôt - Nie sú potrebné. Jedná sa o novú stavbu, kde sú navrhnuté konštrukčné skladby vozoviek také, ktoré zabezpečia plynulú a bezpečnú jazdu na nich.

6.7. Hľadiská civilnej a požiarnej ochrany

Stavebnými úpravami a obnovou miestnej komunikácie vznikne aj lepší prístup pre vozidlá požiarnej ochrany a vozidla rýchlej záchrannej služby k príľahlým rodinným domom.

7. Podmieňujúce predpoklady

7.1. Obmedzenie cestnej premávky

- jej odklonenie alebo usmernenie. Návrh obchádzkových trás s porovnaním investičných nákladov na jednotlivé varianty.

Počas stavebných úprav miestnej komunikácie bude premávka riadená dočasným dopravným značením. Nie je potrebné vybudovať obchádzkové trasy. Jedná sa len o prístupovú komunikáciu k rodinným domom a obecnému úradu. Prístup k nim je možný príľahlými miestnymi komunikáciami.

7.2. Preložky inžinierskych sietí a vodných tokov - členenie podľa príslušnosti správcov

Stavebnými úpravami komunikácie vznikne potreba preložky 7-tich telekomunikačných stĺpov, ktoré zasahujú do rozšírenej komunikácie.

7.3. Ďalšie opatrenia na uvoľnenie staveniska

- demolácie - popis a zdôvodnenie, výrub drevín - popis, meliorácie a pod.

V mieste prepojovacej komunikácie sa v súčasnosti nachádza ľahký, prenosný plechový obecný sklad, ktorý si obec presunie pred začiatkom výstavby. K výrubu drevín nedôjde. Odstráni sa len nízky náletový a trávnatý porast.

7.4. Preložky súvisiacich ciest

Nedôjde k preložkám súvisiacich ciest.

7.5. Ochrana vodných nádrží a vodných zdrojov

- Výstavba sedimentačných nádrží a biologických nádrží, vyhľadanie vodných zdrojov na cestné (diaľničné) vybavenie.

Nie sú potrebné. Stavbou nezasiahneme do vodných zdrojov ani ich neovplyvníme. Do vodného toku rieky sa vyústi pomocou výústneho objektu nová dažďová kanalizácia, odvádzajúca vody z obnovej a prepojovacej komunikácie.

7.6. Napojenie na doterajšie technické vybavenie územia, bilancia požiadaviek a možností:

- cesty – Nový hraničný priechod medzi Maďarskom a Slovenskom zabezpečí prepojenie obcí a miest v tejto oblasti. Nová prepojovacia komunikácia a most zabezpečí prístup na verejnú cestnú sieť napojením sa na cestu II/527 na Slovenskej strane a I/2, E77 na Maďarskej strane.
- rozvodná elektrická sieť (signalizácia, osvetlenie, cestné vybavenie, technologické zariadenie) – signalizácia, a rozvodná elektrická sieť nie je potrebná a neuvažuje sa s ňou v tomto projekte. Pre potreby osvetlenia mosta sa z rozvodnej skrine mosta urobí napojenie novou elektrickou prípojkou k elektrickému osvetleniu obce.
- oznamovacie zariadenie (záchranný systém, telefóny...), - nie sú súčasťou projektu
- vodovody (pitná voda a úžitková voda na cestnú a diaľničnú vybavenosť), - charakter projektu si nevyžaduje riešiť prístup k vode. V obci je vybudovaná vodovodná sieť, ktorej priebeh je zakreslený v projektovej dokumentácii ako existujúci rozvod na základe vytýčenia a zamerania tejto siete.
- zemný plyn (odpočívadlá, motely), - nie sú potrebné. V obci je vybudovaná aj plynová sieť, ktorej priebeh je zakreslený v projektovej dokumentácii ako existujúci rozvod na základe vytýčenia a zamerania tejto siete.
- verejná kanalizácia – nie je potrebná
- dažďová kanalizácia – odvedenie dažďových vôd je realizované pomocou novej dažďovej kanalizácie.

7.7. Koordinácia so zámermi iných stavebníkov na predmetnom území

Stavba nijako neovplyvní zábery iných stavebníkov, ani ich nijako neobmedzí.

8. Technické a organizačné riešenie stavby

8.1 Súhrnné požiadavky pre užívanie osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu (zákon č. 532/2002 Z.z.)

Rekonštruované komunikácie, chodníky a nové premostenie budú prístupné aj pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu.

8.2 Podmienky orgánu ochrany pamiatkového fondu a ochrany prírody

Stavebné úpravy komunikácií nezasahujú do krajinného rázu a chránených území.

8.3 Koncepcia riešenia protikoróznej ochrany nadzemných a podzemných kovových konštrukcií, zariadení a káblových vedení

Stavba nerieši podzemné a nadzemné kovové konštrukcie a nie je potrebná ich antikorózna ochrana.

8.4 Hlavné zásady návrhu organizácie výstavby

- stavebné dvory, možnosti napojenia na inžinierske siete, požiadavky na odbery - výstavba komunikácií si nevyžaduje napojenie na elektrickú sieť. Prípadná potreba elektrickej energie sa bude riešiť prenosnou dieselovou centrálou na výrobu el. energie. Výstavba mosta má stavebné dvory a pridruženú vybavenosť podľa projektovej dokumentácie mosta.
- skládky materiálov – nie sú potrebné, materiál sa bude navážať priamo na projektované cesty
- skládky humusu – pri výstavbe ak dôjde k odňatiu humusovitej zložky, uloží sa vedľa navrhovanej komunikácie a použije sa na spätnú opravu plôch poškodených výstavbou.
- prístupové cesty na stavenisko sú existujúce z miestnych komunikácií.
- obchádzkové trasy nie sú potrebné.
- zemníky – nie sú potrebné

V Dolnom Kubíne 8/2019

Vypracoval : Ing. Mareta Peter
Vedúci projektant