

## Technická správa

SO KA-527.04

Cesta II/527 v km 67,701 – 75,454 – dopravné opatrenia  
a značenie počas výstavby

## 1 Identifikačné údaje

Názov stavby: „Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie – Senohrad a II/527  
Dobrá Niva – Senohrad, I. etapa – úseky v rámci okresu Krupina“

**Časť A:** **cesta II/527**

Kraj: Banskobystrický

Okres : Krupina

Katastrálne územie: Senohrad, Horné Mladonice, Zemiansky Vrbovok, Dolné  
Mladonice, Jalšovík, Bzovík, Krupina, Devičie

Stavebník: **Banskobystrický samosprávny kraj,**  
Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica

Generálny projektant: **REMING CONSULT a.s.,**  
Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava

Správca SO: Regionálna správa ciest BBSK

### **Zdôvodnenie rozdelenia projektovej dokumentácie na tri samostatné časti**

Projektová dokumentácia je rozdelená na tri samostatné časti z dôvodu čo najvyššieho možného využitia finančných zdrojov z EÚ, z dôvodu nízkej alokácie na projekty. V prípade rozdelenia úsekov v projektovej dokumentácii a rozdelenia nákladov sa môže BBSK zapojiť do viacerých výziev a šetriť tak verejné zdroje.

Projektová dokumentácia je rozdelená na tri samostatné časti, jednotlivé časti projektovej dokumentácie sú identifikované v rozpiskách a dokumentoch nasledovne:

**Časť A: Cesta II/527**

**Časť B: Cesta II/526 od križovatky s cestou I/66 v ckm 0,000 po ckm 6,291**

## 2 Predmet riešenia

### 2.1 Účel SO

Účelom tohto SO je návrh dopravných opatrení a prenosného dopravného značenia počas rekonštrukcie a stavebných úprav na ceste II/527 v okrese Krupina v celkovej dĺžke 7,753 km.

### 2.2 Prehľad východiskových podkladov

- Dokumentácia zámeru verejnej práce – 06/2020
- Geodetické zameranie ciest a mostov
- Prehliadky riešených úsekov ciest

## 3 Technické riešenia

### 3.1 Súčasný stav

Stav vozoviek je v súčasnosti na väčšine úseku nevyhovujúci, s vytvorenými povrchovými trhlinami a defektmi, čo výrazne ovplyvňuje bezpečnosť a komfort jazdy. Záchytné bezpečnostné zariadenia sú na konci svojej životnosti, osadené sú v nevyhovujúcej výške a sú nevhodne ukončované. Odvodňovacie zariadenia (priekopy, rigoly, vtoky a výtoky priepustov) sú značne zanesené náplavovým a posypovým materiálom.

### 3.2 Navrhované riešenie

#### 3.2.1 Úplná uzávierka a obchádzková trasa 1

Z dôvodu nedostatočnej šírky existujúcej vozovky na ceste II/527, a nemožnosti rekonštruovať tento úsek po poloviciach, bude v úseku km 67,701 – 69,563 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 obchádzkových trasách, po cestách III/2605, III/2565, III/2569 a II/526.

Obchádzková trasa je rozdelená zvlášť pre vozidlá do 3,5t a zvlášť pre vozidlá nad 3,5t  
Dĺžka uzávierky je cca 1,9km.

Dĺžka obchádzkovej trasy pre vozidlá do 3,5t je cca 20,0km.  
Predĺženie trasy z dôvodu obchádzky je 18,1km.

Dĺžka obchádzkovej trasy pre vozidlá nad 3,5t je cca 31,5km.  
Predĺženie trasy z dôvodu obchádzky je 29,6km.

Bližšie je znázornené vo výkresovej prílohe č. 2.

#### 3.2.2 Úplná uzávierka a obchádzková trasa 2

Z dôvodu nedostatočnej šírky existujúcej vozovky na ceste II/527, zriaďovania betónových mikropilotových prahov v rámci II. etapy výstavby, a nemožnosti rekonštruovať tento úsek po

poloviciach, bude v úseku km 70,729 – 75,454 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 4,7km.

Dĺžka obchádzkovej trasy je cca 10,8km.

Predĺženie trasy z dôvodu obchádzky je 6,1km.

Bližšie je znázornené vo výkresovej prílohe č. 2.

### 3.2.3 Vedenie dopravy v jednom jazdnom pruhu

Na ostatnom úseku cesty, teda v km 69,563 – 70,729 a 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.

#### **INTRAVILÁN**

Podľa schémy B6 (Zabezpečenie oblasti dlhodobého pevného pracovného miesta. Zúženie vozovky na jeden jazdný pruh. Riadenie premávky cestnou svetelnou signalizáciou) z TP 069 (Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest.

Dĺžka úseku s obmedzenou premávkou je **300m**. Šírka voľného jazdného pruhu musí byť min. **2,75m**. ( vid'. výkresová príloha č. 3, schéma č.1)

Pred pracovným miestom budú osadené značky:

- **A 19** – Práca (**podkladová doska je žltá fluorescenčná**) trieda R3, Ref3, STN EN 12899-1: 2003 vo vzdialenosti 100m
- **B 29a** – Zákaz predchádzania trieda R2, Ref2, STN EN 12899-1: 2003 vo vzdialenosti 75 m
- **A 12** – Svetelné signály (**podkladová doska je žltá fluorescenčná**) trieda R3, Ref3, STN EN 12899-1: 2003 vo vzdialenosti 50 m
- **V 5a** - Priečna súvislá čiara vo vzdialenosti 10m
- **V 1a** – Pozdĺžna súvislá čiara dĺžky 75m
- **CSS** – cestná svetelná signalizácia vo vzdialenosti 5m

Priečna uzávera, vyznačená zábranou na označenie uzávierky **Z 2b**, doplniť dopravnou značkou **C 6b** - Prikázaný smer obchádzania, a výstražnými svetlami **VS1**.

Pozdĺžna uzávera sa vyznačí smerovacími doskami Z 4a/b vo vzájomnej vzd. max. 6 m.

- **Z 4 a/b** – 50x Smerovacia doska ľavá/pravá (trieda R2, Ref2, STN EN 12899-1: 2003) v odstupe 6 m.

Priečna uzávera, vyznačená zábranou na označenie uzávierky **Z 2b**, doplniť dopravnou značkou **C 6a** - Prikázaný smer obchádzania, a výstražnými svetlami **VS1**.

Za pracoviskom sa osadí vo vzdialenosti cca 75 m prenosná dopravná značka B 29b - Koniec zákazu predchádzania.

- **B 29b** – Koniec zákazu predchádzania trieda R2, Ref2, STN EN 12899-1: 2003

V opačnom smere sa pred prvou smerovacou doskou priečnej uzávery osadia prenosné dopravné značky:

- **A 19** – Práca (**podkladová doska je žltá fluorescenčná**) trieda R3, Ref3, STN EN 12899-1: 2003 vo vzdialenosti 100m
- **B 29a** – Zákaz predchádzania trieda R2, Ref2, STN EN 12899-1: 2003 vo vzdialenosti 75 m
- **A 12** – Svetelné signály (**podkladová doska je žltá fluorescenčná**) trieda R3, Ref3, STN EN 12899-1: 2003 vo vzdialenosti 50 m
- **V 5a** - Priečna súvislá čiara vo vzdialenosti 10m
- **V 1a** – Pozdĺžna súvislá čiara dĺžky 75m
- **CSS** – cestná svetelná signalizácia vo vzdialenosti 5m

Za pracoviskom sa osadí vo vzdialenosti cca 75 m prenosná dopravná značka B 29b - Koniec zákazu predchádzania.

- **B 29b** – Koniec zákazu predchádzania trieda R2, Ref2, STN EN 12899-1: 2003

Obdobne bude použité pre druhý jazdný pruh.

### 3.2.4 Požiadavky na PDZ

Zvislé PDZ musia byť osadené na červeno - bielo pruhovaných stĺpikoch.

Zvislé PDZ na ceste musia byť upravené tak, aby vplyvom poveternostných podmienok a vplyvom cestnej premávky nedochádzalo k ich deformácii, mechanickému kmitaniu, posunutiu, padnutiu a pod. Zvislé PDZ, ani ich nosné konštrukcie nesmú zasahovať do dopravného priestoru cesty.

Zvislé PDZ sú základného rozmeru, trieda retroreflexie RA2 podľa STN EN 12899-1.

Zvislé PDZ sa umiestňujú na pravom okraji PK, pri viacerých pruhoch v jednom smere obojstranne. Umiestňujú sa približne kolmo na smer premávky.

Bočné umiestnenie – vzdialenosť bližšieho okraja zvislej PDZ od okraja jazdného alebo dočasného jazdného pruhu je 0,300 m – 2,000 m.

Výškové umiestnenie – výška spodného okraja najnižšej zvislej PDZ od úrovne vozovky je spravidla 1,000 m, výnimočne 0,600 m

Citlivo je potrebné riešiť umiestnenie zvislých prenosných DZ v miestach kolízie s pešou a cyklistickou dopravou.

Zvislé PDZ je zakázané umiestňovať na podstavec, ktorý môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť CP, napríklad sa nesmú používať betónové prefabrikáty alebo pneumatiky vyplnené betónom.

Podstavec má byť pôdorysného rozmeru cca 0,8 x 0,4 m a hmotnosti 28-30 kg, výška nesmie presahovať 0,12 m.

Potrebný počet použitých podstavcov:

Typ DZ	Počet podstavcov (kg)
1 ks DZ základného rozmeru	1 (28 – 30)
1 ks DZ zväčšeného rozmeru	2 (56 – 60)
2 ks DZ základného rozmeru na jednom nosiči	3 (84 – 90)
DZ rozmeru 1000/1500 na 2 nosičoch	2 x 3 (168 – 180)

Podporný stĺpik alebo iná nosná konštrukcia (nosič), na ktorých sú umiestnené zvislé PDZ musia byť zreteľne označené a to striedavo priečnymi červenými a bielymi pruhmi; červeno-biela úprava obsahuje najmenej dva biele a dva červené pruhy, z ktorých vždy musí byť najmenej jeden biely a jeden červený v retroreflexnej úprave.

Podporný stĺpik má štvorcový (40 x 40 mm) alebo kruhový prierez (polomer 30 mm).

Zvislé PDZ musí spĺňať všetky platné právne a technické predpisy. Vyrobené a osadené musí byť v zmysle Vyhlášky MV SR 9/2009 Z.z., STN 01 8020: 2000 Dopravné značky na pozemných komunikáciách, Z1:2003 a Z2: 2005, TP 012 Použitie zvislých a vodorovných DZ na pozemných komunikáciách a ostatných technických noriem a predpisov uvedených v tomto TP.

Zvislé PDZ musí byť po celé obdobie funkčné, správne aplikované, umiestnené v bezpečnej vzdialenosti kolmo na smer jazdy vozidiel, tak, aby ho prichádzajúci vodiči včas zreteľne videli. Nesmie byť poškodené a musí sa udržiavať v čistote.

Zvislé PDZ a dopravné zariadenia, ktoré slúžili k označeniu pracoviska, prekážky, uzávierky a obchádzky musia byť odstránené ihneď po tom, čo stratia svoje opodstatnenie

### **3.3 Búracie práce**

V rámci tohto SO sa nepredpokladajú búracie práce.

### **3.4 Zemné práce**

V rámci tohto SO sa nepredpokladajú zemné práce.

## **4 Požiadavky na postup stavebných prác, údržbu, bezpečnostné predpisy**

### **4.1 Osobitné podmienky pre realizáciu**

Osádzaniu PDZ je potrebné venovať zvýšenú pozornosť najmä v obci, kde sa predpokladá zvýšený pohyb chodcov. Na cestách sú zriadené vjazdy k objektom, tie je potrebné v čo najväčšej miere rešpektovať a nebrániť majiteľom vjazd a výjazd z pozemku. Postup je vhodné komunikovať so starostom obce, ktorý zabezpečí informovanosť občanov s realizáciou stavebných prác.

### **4.2 Požiadavky na prevádzku a údržbu**

Bližšie popísané v časti 3.2.4.

### **4.3 Ochrana životného prostredia a nakladanie s odpadmi**

Pri realizácii musí zhotoviteľ 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 z dôvodu zlého technického stavu.

Zhotoviteľ je povinný dodržiavať opatrenia na ochranu proti škodlivému pôsobeniu hluku na okolie a zamestnancov. Ohľadom prípadného znečisťovania ovzdušia počas realizácie je zhotoviteľ povinný sa riadiť ustanoveniami zákona o ochrane ovzdušia.

Zhotoviteľ je povinný vykonať všetky potrebné organizačné a technické opatrenia, aby zabránil znečisteniu povrchových a podzemných vôd v súlade s vyhláškou č. 6/1977 Zb. (hlavne § 2 a § 3). Zhotoviteľ musí zabrániť úniku ropných produktov, palív, mazív a rôznych chemikálií a ďalších ekologicky nebezpečných látok pri preprave, skladovaní a ich použití.

Nepredpokladá sa vznik odpadov

#### 4.4 Ochrana zdravia a bezpečnosť pri práci

Počas realizácie stavby je potrebné dôsledne dodržiavať všetky bezpečnostné predpisy týkajúce sa ochrany zdravia pri práci. Bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci je povinný zaistiť zhotoviteľ stavby preškolením a poučením pracovníkov stavby.

Mimoriadnu pozornosť je potrebné venovať všetkým prácam v blízkosti podzemných a nadzemných vedení a tým predísť ich poškodeniu resp. ublíženiu pracovníkov na zdraví. Všetky prekážky treba označiť a za zníženej viditeľnosti osvetliť.

Ďalej je potrebné dodržiavať podmienky BOZP, vyplývajúce zo zákona NR SR 124/2006 o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov, najmä povinnosť zamestnávateľa, zástupcov zamestnancov, komisie BOZP, bezpečnosť technickej služby, závodnej zdravotnej služby a povinnosti a práva zamestnancov.

Všetci pracovníci zadelení do pracovného procesu musia byť poučení o príslušných bezpečnostných predpisoch včítane preskúšania. Na strojnom zariadení môžu pracovať len kvalifikovaní pracovníci. V prevádzke musia byť označené nebezpečné priestory a miesta možného zdroja úrazov aj farebným označením a výrazným písomným upozornením resp. značkami a pracovníci musia rešpektovať vyhlášku o bezpečnosti na stavbách 147/2013.

### 5 Prílohy technickej správy

#### 1. Rozhodujúce ukazovatele stavebného objektu

V Košiciach, 10/2020 Ing. Marek Balko

#### Rozhodujúce ukazovatele SO:

Ostatné rozhodujúce ukazovatele objektu / súboru	MJ	množstvo
Schéma PDZ pre intravilán	ks	2 x 6
Obchádzka 1:		
IP 30	ks	5
IS 15	ks	4
B 1	ks	2
IP 4	ks	1
IP 5	ks	4
IS 25	ks	23
IS 26	ks	26
Z 2a + 3xVS1	ks	4
E 12	ks	2
E 6a	ks	2

**Rekonštrukcia ciest a mostov II/526 Devičie – Senohrad a II/527 Dobrá Niva – Senohrad, I. etapa – úseky  
v rámci okresu Krupina, [Časť A: cesta II/527](#)**

DSPRS – SO KA-527.04

Technická správa

E 6b	ks	3
Obchádzka 2:		
IP 30	ks	4
IS 15	ks	3
B 1	ks	2
IP 4	ks	2
IP 5	ks	4
IS 25	ks	9
IS 26	ks	6
Z 2a + 3xVS1	ks	4
E 12	ks	2