

TECHNICKÁ SPRÁVA

123-00 PRELOŽKA POĽNEJ CESTY V km 0,000-0,285 R2 VĽAVO OBSAH

1. Identifikačné údaje	2
1.1 Stavba	2
1.2 Objednávateľ	2
1.3 Zhotoviteľ projektovej dokumentácie	2
1.4 Uvažovaný správca časti stavby:	2
2. Popis objektu	3
2.1 Účel a funkcia časti stavby	3
2.2 Zmeny oproti DÚR	3
3. Popis funkčného a technického riešenia	3
3.1 Základné technické údaje	3
4. Popis technického riešenia objektu	3
4.1 Smerové pomery	3
4.2 Výškové pomery	3
4.3 Šírkové usporiadanie	4
4.4 Konštrukcia vozovky	4
4.5 Zemné teleso	4
4.6 Odhumusovanie	4
4.7 Podložie a sanačné opatrenia	5
4.8 Budovanie násypov	5
4.9 Úprava zárezov	5
4.10 Bezpečnostné zariadenia	5
5. Úprava režimu povrchových a podzemných vôd a ich ochrana	6
6. Popis napojenia na existujúcu cestnú sieť, väzby na inžinierske siete	6
6.1 Napojenie na existujúce komunikácie	6
6.2 Prístup na pozemky rozdelené stavbou	6
6.3 Väzby na existujúce inžinierske siete	6
7. Doporučený postup výstavby	6
8. Charakteristika a popis technického riešenia pozemnej komunikácie	7
8.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie	7
8.2 Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky	7
8.3 Z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevádzky stavebných zariadení počas výstavby	8
8.4 Popis ochrany objektu proti agresívnemu prostrediu:	8
9. Bilancia humusu, zeminy a manipulácie s nimi	9
10. Nakladanie s odpadmi	9
11. Vytýčenie objektu	10
12. Súvisiace objekty	10

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

Názov stavby: Rýchlostná cesta R2 Bátka - Figa
Číslo a názov objektu: 123-00 Preložka poľnej cesty v km 0,000 – 0,285 R2 vľavo
Miesto: Banskobystrický kraj, okres Rimavská Sobota
Katastrálne územie: Tomášovce, Bátka
Druh stavby: Novostavba
Stupeň dokumentácie: Dokumentácia na stavebné povolenie
Kategória cesty: P 4,0/30

1.2 Objednávateľ

Názov stavebníka: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.,
Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava

1.3 Zhotoviteľ projektovej dokumentácie

Názov a adresa:	Alfa 04, a.s.	ESP Consult, s.r.o.
	Jašíková 6,	Vicenzy 2209/8A
	821 03 Bratislava	931 01 Šamorín

Hlavný inžinier projektu: Ing. Marek Goláb
Zodpovedný projektant: Ing. Marek Goláb
Vypracoval: Ing. Enikő Takács

1.4 Uvažovaný správca časti stavby:

Správca: obec Tomášovce
v km 0,000 000 – 0,109 475 a v km 0,112 000 – 0,251 250
obec Bátka
v km 0,109 478 – 0,112 000 a v km 0,251 250 – 0,345 000

2. POPIS OBJEKTU

2.1 Účel a funkcia časti stavby

Poľná cesta vytvára prístup na pozemky, na ktoré je prístup výstavou rýchlostnej cesty R2 Bátka-Figa neprístupne alebo rozdelené. Poľná cesta sa odpája od cesty III/2753 (SO 105-00) a napája sa na vyjazdenú poľnú cestu v katastri obce Bátka. Celková dĺžka navrhovanej poľnej cesty je 345 m. Na začiatku úseku od km 0,000 00 do km 0,025 00 a medzi staničením km 0,315 00 a km 0,335 00 na ľavej strane cesty sú navrhnuté výhybne. Navrhovaná kategória je P 4,0/30.

2.2 Zmeny oproti DÚR

Predmetná poľná cesta nebola súčasťou projektu predošlého stupňa projektovej dokumentácie.

3. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

3.1 Základné technické údaje

Dĺžka komunikácie:	345 m
Kategória komunikácie:	P 4,0/30
Návrhová rýchlosť:	30 km/hod
Voľná šírka:	4,0 m
Jazdný pruh:	1x 3,0 m
Nespevnená krajnica:	2x 0,50 m
Smerové oblúky:	R= 250 m, 350 m, 130 m
Výškové oblúky:	R _v = 250 m, 500 m, 1 000 m; R _u = 150 m, 200 m, 1 000 m, 1 500 m;
Pozdĺžny sklon:	S _{max} = 5,0 % S _{min} = 0,50 %
Plocha vozovky:	1317 m ²

4. POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA OBJEKTU

Výstavbou rýchlostnej cesty R2 Bátka -Figa budú rozdelené poľnohospodársky využívané pozemky a prerušené jestvujúce poľné cesty. Navrhovaná poľná cesta 123-00 sa vybuduje súbežne s telesom rýchlostnej cesty a bude zabezpečovať prístup na pozemky. Začiatok poľnej cesty je na ceste III/2753 a koniec je na vyjazdenej poľnej ceste.

4.1 Smerové pomery

Smerové vedenie trasy je zložené z prostých oblúkov a priamych úsekov.

Navrhované oblúky: R = 250 m, 350 m, 130 m.

Základný priečny sklon vozovky je jednostranný 2,5% sklon na začiatku cesty po staničení km 0,033 000, kde je vozovka so stmeleným krytom a je jednostenný 3,0 % sklon po staničení km 0,033 00, kde je konštrukcia vozovky s nestmeleným krytom.

4.2 Výškové pomery

Na začiatku sa cesta odpája od cesty III/2753, upravovanej v SO 105-00. Výškové vedenie je navrhnuté tak, aby čo možno v najväčšej miere kopírovalo terén tak, aby boli čo najmenšie zemné práce a minimálna zabratá plocha z využívaného územia.

R_{v,min} = 250 m, R_{v,max} = 1 000 m

R_{u,min} = 150 m, R_{u,max} = 1 500m

Minimálny pozdĺžny sklon nivelety cesty je 0,50 %.

Maximálny pozdĺžny sklon nivelety cesty je 5,0 %.

4.3 Šírkové usporiadanie

Cesta je v zmysle ČSN 73 6109 navrhnutá ako P 4/30:

Jazdné pruhy	1 x 3,00 m	3,00 m
Nespevnená krajnica do voľnej šírky	2 x 0,50 m (1,5 m)	1,00 m (3,0m)
Celková voľná šírka		4,00 m (6,0m)

Nespevnená krajnica v mieste osadzania zvodidiel má šírku 1,5 m.

V trase sú navrhnuté dve výhybne šírky 2,5 m. Prvá ľavostranná výhybňa od km 0,000 – 0,025 a druhá ľavostranná výhybňa v km 0,315 – 0,335 s nábehmi dĺžky 7,5 m.

4.4 Konštrukcia vozovky

Návrh konštrukcie vozovky bol vykonaný v zmysle TP 033 „Navrhovanie netuhých a polotuhých vozoviek“:

Konštrukcia vozovky – vozovka s stmeleným krytom (staničenie km 0,000 00 -0,033 00)

Asfaltový betón	AC 16 O; II; B 30/45	STN EN 13 108-1	40 mm
Asfaltový betón	AC 22 P; II; B 30/45	STN EN 13 108-1	50 mm
Cementom stmelená vrstva	CBGM C _{3/4} ; CEM III/B32,5N	STN 73 6124-1	120 mm
Štrkodrvina	ŠDmin. 63G _C	STN 73 6126	min.200mm
CELKOM			Σ 410 mm

Požadovaná únosnosť zemnej pláne vozovky E_{def2} je min. 50 MPa na pláni.

Konštrukcia vozovky – vozovka s nestmeleným krytom (staničenie km 0,033 00 – 0,345 00)

Hrubé drvené kamenivo so zavibrovaním	HDK 16-32	STN 73 6126	200 mm
Zavibrované výplňové kamenivo	DDK 0-2; 35 kg/m ²	STN 73 6126	
Štrkodrvina	ŠDmin. 63G _C	STN 73 6126	min.200mm
CELKOM			Σ 400 mm

Požadovaná únosnosť zemnej pláne vozovky E_{def2} je min. 50 MPa na pláni.

4.5 Zemné teleso

Pre prípravu, zhotovovanie, kontrolu a preberanie zemných prác pozemných komunikácií, chodníkov a iných spevnených plôch platia Technicko-kvalitatívne podmienky MDV SR, časť 2: Zemné práce s účinnosťou od 01.01.2011. Účelom týchto TKP je spresnenie požiadaviek stanovených v STN 73 6133.

Základnou normou na vykonávanie zemných prác je STN 73 3050. Norma presne definuje základné pojmy, súvisiace so zemnými prácami, zaoberá sa prípravnými prácami, vykopávkami v trase, manipuláciou s výkopom, budovaním sypaných konštrukcií, ich zhutňovaním, úpravou podložia, svahov a pláne zemného telesa, ako aj ďalšími pomocnými, zabezpečovacími a dokončovacími prácami. V dodatku tejto normy sú citované všetky technické normy, právne a bezpečnostné predpisy, smernice a vyhlášky, ktoré musí zhotoviteľ pri vykonávaní zemných prác dodržiavať. Pre stavbu a skúšanie telesa pozemných komunikácií platí STN 73 6133. Pri vykonávaní zemných prác je potrebné dodržiavať Technicko-kvalitatívne podmienky SSC/MDPT – TKP02 Zemné práce.

4.6 Odhumusovanie

Odhumusovanie pozostáva zo skrývky humusového horizontu v hrúbke podľa pedologického prieskumu. Takto získaná zemina bude odvezená na medziskládku humusu, kde bude uložená a v potrebnej miere ošetrovaná. Po ukončení výstavby bude ornica použitá na zahumusovanie svahov zemného telesa a

priekopy. Hrúbka zahumusovania svahov je 0,20 m na ktoré sa zrealizuje zatrávnenie formou hydroosevu.

Prebytok bude použitý na rekultiváciu menej hodnotných poľnohospodárskych pôd podľa projektu rekultivácie, ktorý je súčasťou DSP. Bilancia skrývky kultúrnej vrstvy pôdy ako aj miesta, kam bude prebytok odvezený je súčasť prílohy „H.1.3 Bilancia skrývky kultúrnej vrstvy pôdy“.

Na ostatných plochách, tj. bez humusového horizontu a rôznymi vplyvmi devastovaných plochách, sa vykoná odstránenie zeminy prerastenej vegetáciou v predpokladanej hrúbke 0,15m.

4.7 Podložie a sanačné opatrenia

Podmienky miery zhutnenia podložia násypov stanovuje STN 73 6133. Požadovaná miera zhutnenia v podloží násypu je pre jemnozrnné zeminy (F) $D = \min. 95\% PS$ (násyp nad 10 m), resp. $D \geq 92 PS$ (násyp do 10 m). Modul pretvárnosti v podloží násypu $E_{def,2} = \min. 30 MPa$ pri $D = \min. 95\%$, resp. $E_{def,2} = \min. 20 MPa$ pri $D = \min. 92\%$. Pomer modulov pretvárnosti $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$.

Pre hrubozrnné zeminy (S, G) je požadovaná miera zhutnenia v podloží násypu $ID \geq 0,75$ pri dosiahnutí hodnoty modulu pretvárnosti $E_{def,2} = \min. 45 MPa$ a pomeru modulov pretvárnosti $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,6$.

Ak nie je možné dosiahnuť predpísanú hodnotu pretvárnosti, tj. podložie nemá dostatočnú únosnosť, je potrebné realizovať sanáciu podložia podľa vyhodnotení a záveru IGP. Požadovaná únosnosť upraveného podložia vyjadrená hodnotou modulu pretvárnosti je $E_{def,2} = \min. 45 MPa$ a pomer modulov pretvárnosti $E_{def,2}/E_{def,1} \leq 2,5$.

V podloží násypu nesmú byť ponechané zeminy (organické zeminy, bahno, rašelina, humus a ornica) s obsahom organických látok väčším ako 5% a zdravotne závadné zeminy.

V podloží násypu pri sklone terénu väčšom ako 10% sa zrealizujú svahové stupne.

4.8 Budovanie násypov

Na trase sa násypy navrhujú v rôznych pomeroch po dĺžke úseku. Sklon svahu na násypovom telese je navrhnutý v pomere 1:2 až po staničenie km 0,295 00. Od staničenia km 0,295 00 až po koniec úseku je sklon svahu násypov v pomere 1:1,5. Svahy násypov budú zahumusované v hrúbke 0,20 m. Pričný sklon povrchu vrstvy musí zaistiť odtok povrchovej vody, odporúča sa min. 3-4%. Zemná krajnica bude vyhotovená z vodopriepustných nenamfzaných zemín.

Pri budovaní násypov je potrebné dodržať podmienky stanovené v STN 73 6133 Stavba ciest – Teleso pozemných komunikácií a príslušných TKP.

4.9 Úprava zárezov

Sklony zárezových svahov sú v sklone 1:2 po staničenie km 0,295 00. Od staničenia km 0,295 00 až po koniec úseku je pomer sklonu 1:1,5. Svahy budú zahumusované v hr. 20 cm a opatrené hydroosevom.

Svahy v zárezoch je potrebné pre zabezpečenie rýchleho odvodnenia dažďových vôd a zabráneniu ich vodnej erózie v čo najkratšom čase po odkrytí svahu upraviť, t. j. zahumusovať, osiať trávny semenom a zrealizovať vegetačné úpravy.

4.10 Bezpečnostné zariadenia

Vybavenosť cesty tvoria zariadenia budované v rozsahu potrebnom pre prevádzku cesty nasledovne:

- záchytné a vodiace bezpečnostné zariadenia
- zvislé dopravné značenie

a) Bezpečnostné zariadenie – záchytné

Zvodidlo je umiestnené v nespevnenej krajnici na hranici voľnej šírky. Ocelové zvodidlo nesmie žiadnou časťou zasahovať do voľnej šírky komunikácie. Prevedenie a povrchová úprava zvodidiel bude v súlade s TP 010– „Zvodidlá na pozemných komunikáciách“ (vydané 06/2019). Úroveň zachytenia zvodidiel závisí od typu prekážky, pred ktorou je zvodidlo umiestnené.

Zvodidlo je navrhnuté nasledovne:

- jednostranné ocelové zvodidlá v krajnej polohe nespevnenej krajnice sú navrhnuté v mieste napojenia poľnej cesty na cestu III/ 2753 (SO 105-00). Zvodidlá na poľnej ceste sú ukončením zvodidla

na ceste III/2753 pri prerušení zvodidla pre vjazd. Zvodidlá sú navrhnuté podľa TP 010, s úrovňou zachytenia H2. Zvodidla po oboch stranách poľnej cesty sú ukončené s krátkymi výškovými nábehmi. Dĺžka zvodidiel závisí od TVP konkrétneho výrobcu, v rámci dokumentácie je uvažovaná minimálna dĺžka zvodidiel ktorá je potrebná pri ukončení zvodidla pri prerušení pre vjazd.

5. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD A ICH OCHRANA

Odvodnenie vozovky je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom s min. výsledným sklonom povrchu 3,0 %. Povrchové vody z vozovky voľne stekajú cez nespevnenú krajinu na svahy a následne do cestnej priekopy. Priekopy sú navrhnuté trojuholníkového tvaru s minimálnou hĺbkou 0,30 m od koruny cesty, resp. min. 0,20 m pod pláň vozovky. Priekopy sú vyvedené do súbežného upraveného toku alebo napojené na priekopu cesty III/2753.

Priekopy nad sklonom 3% s spevnené s betónovými žľabovkami, nad sklonom 10% sú betónové žľabovky ukladané kaskádovým spôsobom.

V staničení km 0,303 062 sa nachádza šikmý rúrový priepust, ktorý prevádza dažďovú vodu od SO 101-00 pod prístupovou cestu do upraveného priebežného toku potoka.

Odvodnenie pláne vozovky je zabezpečené jej priečnym sklonom min. 3,0 % a vyvedením na svah zemného telesa a do priekopy.

6. POPIS NAPOJENIA NA EXISTUJÚCU CESTNÚ SIET', VÄZBY NA INŽINIERSKE SIETE

6.1 Napojenie na existujúce komunikácie

Navrhovaná prístupová cesta je priamo napojená na cestu III/2753 a končí sa napojením na existujúcu poľnú cestu v katastri obce Bátka.

6.2 Prístup na pozemky rozdelené stavbou

Navrhovaná cesta zabezpečuje prístup na pozemky rozdelených výstavbou SO 101-00 Rýchlostná cesta R2.

6.3 Väzby na existujúce inžinierske siete

V rámci projektových prác boli v úseku navrhovanej prístupovej cesty overené inžinierske siete, ktoré sa v rámci projektu prekládajú alebo sa zrušia.

7. DOPORUČENÝ POSTUP VÝSTAVBY

Pred výstavbou cestného objektu je potrebné:

- vytýčenie všetkých podzemných inžinierskych sietí v dotknutom území ich majiteľmi resp. správcami
- výrub kríkov a stromov
- odstránenie objektov určených na demoláciu
- preložky a úpravy inžinierskych sietí

Výstavba cestného objektu:

- odhumusovanie, resp. zhrnutie zeminy prerastenej vegetáciou, podľa pedologického prieskumu
- výstavba súvisiacich objektov
- realizácia výkopov a násypov
- úprava a zhutnenie podložia
- zhotovenie konštrukcie vozovky
- úprava svahov cestného telesa
- dosypávka krajín
- dokončovacie práce

Požiadavky na budúcu prevádzku a údržbu:

Stavebný objekt nevyžaduje zvláštne požiadavky na prevádzku a údržbu. Tieto budú pozostávať zo štandardných úkonov pre cestné komunikácie. Údržbu zabezpečí správca komunikácie.

V rámci budúcej prevádzky a údržby je potrebné sledovať a opraviť prípadné poškodenie vozovky, telesa komunikácie, svahov.

8. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA POZEMNEJ KOMUNIKÁCIE

8.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

Opatrenia pre elimináciu vplyvov stavby na životné prostredie boli na základe výsledkov rokovaní s dotknutými účastníkmi výstavby priebežne zapracovávané do projektovej dokumentácie.

Súčasťou dokumentácie je príloha „N. Vplyv stavby na životné prostredie“, ktorá komplexne hodnotí vplyv celej stavby na ŽP a obsahuje informácie, na základe ktorých bude potrebné postupovať pri realizácii i prevádzkovaní diela a v prípade potreby bude možné navrhnúť ďalšie opatrenia na ochranu prostredia v okolí rýchlostnej cesty.

Vzhľadom na charakter stavby a jej rozsah sa nepredpokladá jej výrazný vplyv na životné prostredie, resp. na zmenu vplyvu cesty na životné prostredie.

Opatrenia počas výstavby

- Počas výstavby predpokladáme zhoršenie vplyvov na krajinu a obyvateľstvo v dôsledku zvýšenej prašnosti, zvýšenej koncentrácie emisií a zanášania vodných tokov splaveninami.
- Pred začatím výstavby a tiež počas výstavby zabezpečí zhotoviteľ monitoring zložiek životného prostredia.
- Zhotoviteľ vypracuje plán havarijných opatrení v zmysle platnej legislatívy s návrhom riešenia eliminácií vplyvov na životné prostredie počas výstavby.
- Všetky plochy na odstavenie mechanizmov musia byť spevnené so zachytávaným odvodnením.
- Dodržiavať výborný technický stav vozidiel a stavebných mechanizmov.
- Maximálne využiť jestvujúce komunikácie. Zhotoviteľ bude dbať na disciplínu pri pohybe vozidiel a mechanizmov po stavenisku a nepripustí manipuláciu mimo jeho obvodu.
- Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť bezprašnosť prístupových komunikácií ich udržiavaním.
- Verejné komunikácie je potrebné pri pohybe vozidiel stavby neustále udržiavať v čistom a bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá.

Opatrenia počas prevádzky

Riešenie ochrany proti hluku a vibráciám z cestnej dopravy

Predmetná úprava poľnej cesty nepredpokladá výrazný vplyv alebo podstatné zhoršenie hlukovej záťaže na okolie cesty.

Odstraňovanie odpadov z prevádzky na komunikáciách

Pri samostatnej prevádzke komunikácie vznikajú rôzne druhy odpadov, odpad zo zelene a pod., ktoré bude riešiť budúci správca preločky obec Tomášovce v rámci samostatného projektu "Program odpadového hospodárstva". Tento vypracuje a predloží na schválenie príslušným orgánom v súlade s platnou legislatívou, pred uvedením stavby do prevádzky.

8.2 Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky

V predmetnom úseku sú navrhnuté prvky aktívnej i pasívnej bezpečnosti. Sú to hlavne smerové a výškové vedenie s priečnym usporiadaním a obnovou živičných vrstiev vozovky, ktoré zabezpečujú

bezpečnú jazdu návrhovou rýchlosťou za každých podmienok. Na odvedenie zrážkových vôd z vozovky je navrhnutý systém odvodnenia cesty zabezpečený dostatočným priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky. Komunikácia je vybavená vodiacim a záchytným bezpečnostným zariadením, ktorými sú zvodidlá zvislé dopravné značenie.

Počas výstavby dôjde k obmedzeniu cestnej premávky na súvisiacej cestnej sieti.

Riešenie dopravného značenia počas výstavby ako aj trvalého dopravného značenia je predmetom samostatnej časti dokumentácie – časť C.2 Dopravné značenie celej stavby.

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

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

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

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

Ďalej je nutné dodržiavať nasledovné zákony a nariadenia :

- Zákon č. 576/2004 Z.z. o zdravotnej starostlivosti, službách súvisiacich s poskytovaním zdravotnej starostlivosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Zákon č.154/2013 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci (zmenil a doplnil zákon č.124/2006 Z.z.)
- Zákon č. 311/2001 Z.z. zákonník práce v znení neskorších predpisov
- Zákon č.125/2006 Z.z. o inšpekcii práce (dopĺňa sa zákonom č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave)
- Zákon č. 132/2010 Z.z., ktorým sa dopĺňa zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia
- Zákon č. 314/2001 Z.z. o ochrane pred požiarmi v znení neskorších predpisov
- Nariadenie vlády SR č. 281/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri ručnej manipulácii s bremenami.
- Nariadenie vlády SR č. 391/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na pracovisko.
- Nariadenie vlády SR č. 392/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri používaní pracovných prostriedkov.
- Nariadenie vlády SR č. 395/2006 Z.z. o minimálnych požiadavkách na poskytovanie a používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov.
- Nariadenie vlády SR č. 387/2006 Z.z. o požiadavkách na zaistenie bezpečnostného a zdravotného označenia pri práci.

8.4 Popis ochrany objektu proti agresívnemu prostrediu:

V záujmovej lokalite preložky poľnej cesty v km 0,000 – 0,285 R2 vľavo sa nenachádza agresívne prostredie.

9. BILANCIA HUMUSU, ZEMINY A MANIPULÁCIE S NIMI

Číslo objektu	Zoznam objektov	Plocha vozovky komunikácie	Objem násypu	Objem výkopu	Odhumusovanie	Ohumusovanie svahov	Svahovanie		Úprava pláne
		m ²	m ³	m ³			Násypu	Výkopu	
123-00	Preložka poľnej cesty v km 0,000 – 0,285 R2 vľavo	1317	1950	78	455	342	1560	147	2032

Bilancia zemných prác vykazuje nedostatok násypového materiálu 1872 m³.

10. NAKLADANIE S ODPADMI

Vybúraný a vyzískaný materiál sa predpokladá recyklovať prevažne v rámci stavby, pričom sa s ním bude nakladať nasledovne:

- materiál z demolácií je možné využiť pre potreby pôvodného majiteľa objektu, alternatívne odviezť na najbližšiu skládku odpadu,
- vybúrané betóny je možné po ich predrvení zabudovať do zemného telesa cestných objektov. Rovnako aj štrkodrvinu z podkladov vybúraných jestvujúcich vozoviek,
- asfaltobetón, všetky asfaltové vrstvy vybúraných vozoviek sa odstránia technológiou frézovania a zabudujú sa v podkladových vrstvách novej vozovky stavby, alebo použijú na výrobu recyklovaných asfaltových vrstiev vozovky,
- žiarivky, výbojky a iný odpad s obsahom ortuti sa bude skladovať v papierových obaloch v pevnej nádobe v objekte zariadenia staveniska,
- obaly obsahujúce zvyšky nebezpečných látok sa budú skladovať v oceľovom kontajneri na nebezpečný odpad,
- kovové konštrukcie a vodiče sa odovzdajú do zberných surovín,
- zmesový komunálny odpad z prevádzky zariadenia staveniska sa bude skladovať v kontajneroch na odpad,
- ostatné odpady sa budú skladovať podľa jednotlivých druhov v kontajneroch, ktoré budú vytvorené resp. situované v priestore zariadenia staveniska.

Stavebné odpady, bez prítomnosti nebezpečných odpadov, vznikajúce v rámci výstavby rýchlostnej cesty môžu byť zhodnocované v mobilnom drviacom zariadení. Takto upravené stavebné odpady bude možné umiestňovať do násypov, valov alebo priamo do podložia telesa rýchlostnej cesty. Nevyužitú stavebné odpady budú skládkované na vybraných skládkach odpadov.

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

V zmysle vyhlášky č. 284/2001 Zb. zákonov, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov uvažujeme o zatriedení odpadu z výstavby predmetnej stavby podľa skupín, podskupín a druhov odpadov nasledovne:

Číslo skupiny podsk. a druhu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
02 01 07	odpady z lesného hospodárstva	výrub krovia stromov	O
17 05 04	materiál vozoviek	demolácie vozoviek	O
17 05 06	výkopové zeminy	výkopy	O
17 05 03	zemina znečistená ropnými látkami	havária na stavbe	N
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené 17 03 01	demolácie bitúmen. vozoviek	O
20 03 99	zmesový odpad inak nešpecifikovaný	odpad komunálny	O

O - ostatný

N – nebezpečný

V menšom množstve sa môžu na stavbe vyskytnúť aj ďalšie odpady, ktoré budú likvidované v súlade s vyššie uvedenou vyhláškou.

11. VYTÝČENIE OBJEKTU

Prílohou projektu je Vytyčovací výkres (príloha č. 6), kde sú uvedené súradnice hlavných bodov smerového vedenia trasy ako aj všetkých podrobných bodov. Na vytýčenie priestorovej polohy predmetnej časti stavby sa použije vytyčovací sieť.

Presnosť vytýčenia priestorovej polohy bude zodpovedať STN 73 0422. Súradnicový systém JTSK. Výškový systém Bpv.

12. SÚVISIACE OBJEKTY

Súvisiace objekty sú zrejme z prílohy C.1 - Koordinačný výkres stavby. Kríženie s existujúcimi a novo navrhovanými inžinierskymi sieťami je vyznačené v prílohe č.2 – Situácia a prílohe č. 3 pozdĺžny profil.

Jedná sa najmä o nasledujúce objekty:

- 101-00 Rýchlostná cesta R2
- 105-00 Úprava cesty III/2753 v km 0,308 R2
- 651-00 Preložka káblov ST v km 0,300 R2
- 701-00 Preložka STL plynovodu v km 0,300 R2
- 071-00 Úprava melioračných systémov

V Bratislave, 10/2019

Ing. Eniklő Takács

Ing. Marek Goláb