

I. Údaje o navrhovateľovi	2
II. Názov zmeny navrhovanej činnosti	2
III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti	3
III.1. Umiestnenie navrhovanej činnosti	3
III.2. Stručný opis technického a technologického riešenia.....	3
III.2.1. Časť II/545 Kapušany.....	3
III.2.2. Časť II/545 Kapušany – Raslavice	8
III.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknut. území ..	24
III.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov	24
III.5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	24
III.6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí	25
IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických	25
IV.1. Vplyvy na obyvateľstvo	25
IV.1.2. Zdravotné riziká	25
IV.1.3. Hluková záťaž	25
IV.1.4. Znečistenie ovzdušia	26
IV.1.5. Vplyv na kvalitu a pohodu života	26
IV.2. Vplyvy na horninové prostredie a reliéf	26
IV.3. Vplyvy na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia	26
IV.4. Vplyvy na povrchové a podzemné vody	27
IV.4.1. Povrchové vody	27
IV.4.2. Podzemné vody	27
IV.5. Vplyvy na pôdu	27
IV.6. Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy	27
IV.7. Ostatné vplyvy	27
V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie	28
VI. Prílohy	29
VII. Dátum spracovania	30
VIII. Meno, priezvisko adresa a podpis spracovateľa oznámenia	30
IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa	30

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

I. Údaje o navrhovateľovi:

1. *Názov (meno):* Prešovský samosprávny kraj zastúpený organizáciou Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja
 2. *Identifikačné číslo:* 37 936 859
 3. *Sídlo:* Jesenná 14, 080 05 Prešov
 4. *Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa:*
Ing. Jozef Havrila
poverený vedením SUC PSK
ul. Jesenná 14, 080 05 Prešov,
051/7563 700
 5. *Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti a miesto na konzultácie:*
Ing. Jaroslav Humeník
riaditeľ SUC PSK, oblasť Prešov
ul. Jesenná 14, 080 05 Prešov,
051/7563 735
- Spracovateľ projektovej dokumentácie:

II/545 Kapušany

ISPO spol. s r.o. inžinierske stavby
Slovenská 86, 080 01 PREŠOV
IČO : 17 08 55 01

Hlavný inžinier projektu: Ing. Michal Dúbravský

Zodpovední projektanti: Ing. Štefan Krištof - cestná profesia
Ing. Jozef Antol, Ing. Jozef Kuruc – mostné objekty,
Ing. Martin Gašpar - elektro profesia
Ing. Radko Beler, BETAMONT s.r.o.- káble ŽSR

II/545 Kapušany - Raslavice

DOPRAVOPROJEKT, a.s.
Kominárska 2, 4, 832 03 Bratislava
Divízia Prešov, Jarkova 14, 080 01 Prešov
IČO: 31 322 000

Spracovateľský útvar: Divízia Prešov
Hlavný inžinier projektu: Ing. Ján Pariľák
Zodpovedný projektant: Ing. Ján Pariľák, cestné objekty
Ing. Marek Semančík, Ing. Pavol Kubík, mostné objekty

II. Názov zmeny navrhovanej činnosti:

II/545 Kapušany
II/545 Kapušany - Raslavice

III. Údaje o zmene navrhovanej činnosti

III.1. Umiestnenie navrhovanej činnosti (kraj, okres, obec, katastrálne územie, parcelné číslo):

V posudzovanom území sa jedná o modernizáciu už existujúcej cesty II/545, ktorá je zaradená do cestnej siete ako cesta II. triedy v dopravnom koridore pre dopravné spojenie medzi okresmi Prešov a Bardejov v Prešovskom samosprávnom kraji.

Modernizované objekty stavebnej akcie sa nachádzajú v Prešovskom kraji, okrese Prešov v jeho severozápadnej časti. Cesta II/545 je zaradená do cestnej siete ako cesta II. triedy, ktorá je spojnícou priemyselných a kultúrnych centier Prešovského samosprávneho kraja. Slúži k prepojeniu príľahlých miest a obcí v severozápadnej časti Prešovského kraja na diaľničnú sieť a administratívne centrum mesto Prešov. Cesta začína v obci Kapušany na križovatke s cestou I/18 a vedie cez Demjatu, Raslavice, Kobyly do Bardejova. Stavebná akcia zasahuje do katastrálneho územia obcí

II/545 Kapušany

Kapušany na parcelných číslach KN-C 1377118, 1370, 1371, 169713, 170312, 1587, 1709

II/545 Kapušany - Raslavice

Fulianka na parcelných číslach KN C 406, 407 KN E 649, 650

Tulčík na parcelných číslach KN C 1729, 1045, 1046, 1108/1, 1108/2, a KN E 703, 732, 454, 83, 84, 80, 79, 78, 1465/13, 76/11, 75, 74, 1466/11, 7/31, 7/322, 7/2, 6/3, 6/2, 6/9, 6/13, 1442/432, 1442/103, 1442/104, 1442/141, 1442/2, 1442/136, 1442/236, 1496/1, 1496/2.

Demjata na parcelných číslach KN C 957, 740/1, 512/1, 507/2, 507/4, 504/3, 503, 502, 960, 819, 822, 823/1, 823/2, 824, 825, 826,

Celá úprava cesty II/545 prebieha v pôvodnom koridore a nevzniká potreba záberov pôdy pri realizácii modernizácie cesty ani cestných objektov.

III.2. Stručný opis technického a technologického riešenia vrátane požiadaviek na vstupy (záber pôdy, spotreba vody, ostatné surovinné a energetické zdroje, dopravná a iná infraštruktúra, nároky na pracovné sily, iné nároky) a údajov o výstupoch (napríklad zdroje znečistenia ovzdušia, odpadové vody, iné odpady, zdroje hluku, vibrácií, žiarenia, tepla a zápachu, iné očakávané vplyvy, napríklad vyvolané investície):

Modernizácia a rekonštrukcia cesty II/545 je zameraná na obnovenie prevádzkových parametrov komunikácie v súvislom úseku a odstránenie lokálnych závad ohrozujúcich užívateľov komunikácie. Všetky navrhnuté opatrenia na budú realizované na cestných pozemkoch.

III.2.1 Časť II/545 Kapušany

Vozovky na cestnom telese

Konštrukcia č.1:

Asfaltový betón AC 11 O; I; PMB 50 mm STN EN 13108-1

Spojovací postrek PS ; PMB 0,50 kg/m² STN 73 6129:2009

Očistenie povrchu, pneumatrysk

Spolu :50 mm

Konštrukcia vozovky č.1 na úseku :

- úsek I; km 0,000 až km 0,700; frézovanie hr.50 mm; mimo plôch vyznačených pre konštrukciu č.2

- úsek II; km 0,700 až km 0,820 mimo mostného objektu

Konštrukcia č.2:

Asfaltový betón AC 11 O; I; PMB 50 mm STN EN 13108-1

Spojovací postrek PS ; PMB 0,50 kg/m² STN 73 6129:2009

Asfaltový betón AC 16 L; I; PMB 50 mm STN EN 13108-1

Spojovací postrek PS ; PMB 0,50 kg/m² STN 73 6129:2009

Očistenie asfaltového povrchu, pneumatrysk .

Spolu :100 mm

Konštrukcia vozovky č.2 na úseku :

- úsek I; cca km 0,020 až km 0,100 vľavo pás pozdĺž obrubníka; frézovanie hr.100 mm;
- úsek I; cca km 0,090 až km 0,446 vpravo pás pozdĺž obrubníka; frézovanie hr.100 mm;
- úsek I; cca km 0,307 až km 0,420 vľavo pás pozdĺž okraja vozovky; frézovanie hr.100 mm;
- úsek II; cca km 0,845 až km 0,920 v celom profile frézovanie hr.100 mm;
- úsek II; cca km 0,947 až km 1,118; v celom profile frézovanie hr.100 mm;
- úsek III; cca km 1,118 až km 1,325; v celom profile frézovania hr.100 mm; mimo plôch vyznačených pre konštrukciu č.3

Konštrukcia č.3: celá konštrukcia vozovky:

Asfaltový betón strednozrný modif.	AC 11 O; PMB; I; 50 mm; STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS; PMB 0,50 kg/m ² STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; PMB; I; 50 mm; STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS; PMB 0,50 kg/m ² STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 22 P; I; 90 mm; STN EN 13108-1
Infiltračný postrek	PS; 0,70 kg/m ²
Cementová stabilizácia	CBGM C5/6; 190 mm; STN EN 14227-1
Štrkodrvina	ŠD 0/63 ; min.200 mm STN 73 6126
Spolu :	580 mm

Konštrukcia vozovky č.3 na úseku :

- úsek I; lokálne po doplnení uličných vpustov
- úsek II; lokálne v km 0,750 vpravo vyznačená plocha
- úsek II; cca km 0,952 – km 1,108 vpravo súvislý pás pre opravu a rozšírenie vozovky; vyznačená plocha
- úsek III; cca km 1,118 – km 1,165 ľavá polovica vozovky; vyznačená plocha
- úsek III; cca km 1,212 – km 1,244 pravá polovica vozovky; vyznačená plocha

Požiadavka na konštrukčnú pláň vozovky je dosiahnutie min. Edef2 = 90 MPa. Dôležitou podmienkou zabezpečenia kvality a životnosti vozovky je dosiahnutie požadovaných návrhových hodnôt pevnostných a deformačných charakteristík konštrukčných vrstiev vozovky v zmysle platných technických noriem, technických predpisov a katalógových listov. Pri napojení na komunikáciu dôjde k zarezaniu asfaltovej vrstvy kvôli lepšiemu napojeniu na jestvujúcu cestu.

Konštrukcia č.4:

- dlažba zámková	DL 60 mm STN 73 6131-1
- lôžko fr.4-8 mm	L 40 mm STN 73 6131
- štrkodrvina fr.0-32 s vyklinovaním	ŠD 150 mm STN 73 6126
Spolu :	250 mm

Mostné objekty a vozovka na mostnom objekte

Súčasťou rekonštrukcie cesty II/545 na predmetnom úseku je aj oprava mostných objektov ev. č. 545-001, ev. č. 545-002, ev. č. 545-003 a ev. č. 545-005.

Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá v zmysle STN 73 6242 a má nasledovnú skladbu :

- Asfaltový betónAC 11 obrus PMB 40 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Asfaltový betón AC 11 obrusPMB 45 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Natavovací asfaltový izolačný pásNAIP 5 mm
- Zapečatujúca vrstva

Rekonštrukcia mostného objektu 545 – 001.

Rekonštrukcia mosta bude pozostávať z týchto činností:

Odstránenie pôvodnej nosnej konštrukcie v celom rozsahu a nahradením novej železobetónovej dosky umiestnenej nad jestvujúcou doskou, čím vznikne väčší priesor pod mostom o 0,5 m a tým bude zabezpečený prietok Kapušianskeho potoka Q100 s minimálnou rezervou 0,5 m. Vybuduje sa nový mostný zvršok v dvoch etapách (izolácia mostovky, vozovka, rímasy, oceľové zábradlie a zábradľové zvodidlo, tvarovky pre odvodnenie izolácie s pozdĺžnym a priečnym drenážnym kanálikom). Betónové povrchy krajných opôr a krídel bude očistený, sanovaný a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom. Plochy opôr a krídel realizované z kamenných blokov budú očistené, opravené s vyškárovaním. Obnažená betonárska výstuž sa očistí od korózie a ošetrí sa ochrannými nátermi. Jestvujúce koryto potoka pod nosnou konštrukciou ostáva s pôvodnými parametrami a opevnením.

Vozovka

Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá v zmysle STN 73 6242 a má nasledovnú skladbu :

- Asfaltový betón AC 11 obrus modifikovaný 40 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Asfaltový betón AC 11 podklad modifikovaný 45 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Natavovací asfaltový izolačný pás NAIP 5 mm
- Zapečatujúca vrstva

Odvodnenie

Vzhľadom k ploche mosta nie sú navrhnuté na moste odvodňovače. Voda z vozovky na mostnom objekte bude odvádzaná pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky mimo mostný objekt. Za krajnými oporami sa vybuduje drenáž z drenážnych rúrok priemeru 100 mm, uložených na podkladovom betóne s vyústením v líci krídel. Drenážna rúrka bude vyspádovaná v sklone 3% k líci krídel a bude vyvedená 150 mm pred líc krídla (prečnievajúca časť bude chránená chráničkou z ocelevej rúrky priemeru 120 mm). Za pravým krídlom opory č.1 je navrhnutý betónový žľab s oceľovou mrežou s vyústením na sklz dĺžky 5,0 m z odvodňovacích tvárnic šírky 0,5 m osadených v betónovom lôžku a vyškárovaním cementovou maltou.

Rímasy

Vybúrané jestvujúce rímasy budú nahradené novými celomonolitickými rímsovými doskami šírky 2,30 m (pravostranná rímasy) resp. 2,30 m (ľavostranná rímasy). Rímasy sú navrhnuté železobetónové monolitické z betónu C35/45- XC4 , XD3 , XF4 . Povrchová úprava rímasy bude pomocou striáže (metličkovania).

Bezpečnostné zariadenia

Na vonkajších stranách oboch rímasy je navrhnuté oceľové zábradlie výšky 1,1 m so zvislou výplňou. Bezpečnostné zariadenia budú osadené tak, aby bola možná ich výmena. Kotevné dosky zábradlia budú kotvené lepenými kotvami a budú podliate plastmaltou. Kotevné skrutky bezpečnostných zariadení budú chránené plastovým krytom matice. Nad podpovrchovými mostnými závermi je potrebné zabezpečiť pozdĺžny posun zábradlia. Po ukončení rekonštrukcie mosta sa na mostný objekt pripevnia značky s číslom mostného objektu (v smere jazdy na začiatku mosta).

Rekonštrukcia mostného objektu 545 – 002.

Rekonštrukcia mosta bude pozostávať z týchto činností:

Odstráni sa jestvujúci mostný zvršok (odstránenie oceľového zábradlia, rímsových dosiek, vrstiev vozovky vrátane izolácie až po povrch nosníkov tvoriacich nosnú konštrukciu). Na nosnej konštrukcii sa vybuduje spriahajúca doska s voľnými predpätými káblami. Povrch pohľadových plôch nosníkov bude očistený, doplnený reprofilačným materiálom a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom. Vybuduje sa nový mostný zvršok v dvoch etapách (izolácia mostovky, vozovka, rímasy, oceľové zábradlie a zábradľové zvodidlo, tvarovky pre odvodnenie izolácie s pozdĺžnym a priečnym drenážnym kanálikom). Betónové

povrchy krajných opôr a krídel bude očistený, sanovaný a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom. Plochy opôr a krídel realizované z kamenných blokov budú očistené, opravené s vyškárovaním. Obnažená betonárska výstuž sa očistí od korózie a ošetrí sa ochrannými nátermi.

Vozovka

Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá v zmysle STN 73 6242 a má nasledovnú skladbu :

- Asfaltový betón AC 11 obrus modifikovaný 40 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Asfaltový betón AC 11 podklad modifikovaný 45 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Natavovací asfaltový izolačný pás NAIP 5 mm
- Zapečatujúca vrstva

Odvodnenie

Vzhľadom k ploche mosta nie je navrhnutý odvodňovač na moste. Voda z vozovky na mostnom objekte bude odvádzaná pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky mimo mostný objekt. Pre odvodnenie povrchu izolácie sa na mostnom objekte doplnia tvarovky pre odvodnenie izolácie s vyústením priemerom 50 mm (nerezovou rúrkou) cez nosnú konštrukciu. V pozdĺžnom aj priečnom smere bude do tvaroviek zaústený drenážny kanálik šírky 100 mm, vyplnený polymérnym drenážnym plastbetónom frakcie 8/16 mm. Za krajnými oporami sa vybuduje drenáž z drenážnych rúrok priemeru 100 mm, uložených na podkladovom betóne s vyústením v líci krídel. Drenážna rúrka bude vypádovaná v sklone 3% k líci krídel a bude vyvedená 150 mm pred líc krídla (prečnievajúca časť bude chránená chráničkou z ocelevej rúrky priemeru 120 mm). Za pravým krídlom opory č.1 je navrhnutý betónový žľab s oceľovou mrežou s vyústením na sklz dĺžky 5,0 m z odvodňovacích tvárnic šírky 0,5 m osadených v betónovom lôžku a vyškárovaním cementovou maltou.

Rímasy

Vybúrané jestvujúce rímasy budú nahradené novými monolitickými rímsovými doskami šírky 2,3 m ľavá a 1,05 m pravá rímša. Rímasy sú navrhnuté železobetónové monolitické z betónu C35/45-*XC4*, *XD3*, *XF4*. Povrchová úprava ríms bude pomocou striáže (metličkovania).

Bezpečnostné zariadenia

Na vonkajšej strane ľavej rímasy je navrhnuté oceľové mostné zábradlie výšky 1,1 m so zvislou výplňou. Na pravej rímse ako aj na ľavej rímse na vnútornej strane je navrhnuté zábradľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H2 schváleného typu MDPT SR. Bezpečnostné zariadenia budú osadené tak, aby bola možná ich výmena. Kotevné dosky zábradlia budú kotvené lepenými kotvami a budú podliate plastmaltou. Kotevné skrutky bezpečnostných zariadení budú chránené plastovým krytom matice. Nad podpovrchovými mostnými závermi je potrebné zabezpečiť pozdĺžny posun zábradlia. Po ukončení rekonštrukcie mosta sa na mostný objekt pripevnia značky s číslom mostného objektu (v smere jazdy na začiatku mosta).

Rekonštrukcia mostného objektu 545 – 003.

Rekonštrukcia mosta bude pozostávať z týchto činností:

Odstráni sa jestvujúci mostný zvršok (odstránenie oceľového zábradlia, rímsových dosiek, vrstiev vozovky vrátane izolácie až po povrch nosníkov tvoriacich nosnú konštrukciu). Na nosnej konštrukcii sa vybuduje spriahajúca doska s voľnými predpätými káblami. Povrch pohľadových plôch nosníkov bude očistený, doplnený reprofilačným materiálom a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom. Vybuduje sa nový mostný zvršok v dvoch etapách (izolácia mostovky, vozovka, rímasy, oceľové zábradlie a zábradľové zvodidlo, tvarovky pre odvodnenie izolácie s pozdĺžnym a priečnym drenážnym kanálikom). Betónové povrchy krajných opôr a krídel bude očistený, sanovaný a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom. Obnažená betonárska výstuž sa očistí od korózie a ošetrí sa ochrannými nátermi.

Vozovka

Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá v zmysle STN 73 6242 a má nasledovnú skladbu :

- Asfaltový betón AC 11 obrus modifikovaný 40 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Asfaltový betón AC 11 podklad modifikovaný 45 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Natavovací asfaltový izolačný pás NAIP 5 mm
- Zapečatujúca vrstva

Odvodnenie

Vzhľadom k ploche mosta nie je navrhnutý odvodňovač na moste. Voda z vozovky na mostnom objekte bude odvádzaná pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky mimo mostný objekt. Pre odvodnenie povrchu izolácie sa na mostnom objekte doplnia tvarovky pre odvodnenie izolácie s vyústením priemeru 50mm (nerezovou rúrkou) cez nosnú konštrukciu. V pozdĺžnom aj priečnom smere bude do tvaroviek zaústený drenážny kanálik šírky 100 mm, vyplnený polymérnym drenážnym plastbetónom frakcie 8/16 mm. Za krajnými oporami sa vybuduje drenáž z drenážnych rúrok priemeru 100 mm, uložených na podkladovom betóne s vyústením v líci krídel. Drenážna rúrka bude vyspádovaná v sklone 3% k líci krídel a bude vyvedená 150 mm pred líc krídla (prečnievajúca časť bude chránená chráničkou z ocelevej rúrky priemeru 120 mm). Za pravým krídlom opory č.1 je navrhnutý betónový žľab s oceľovou mrežou s vyústením na sklz dĺžky 5,0 m z odvodňovacích tvárnic šírky 0,5 m osadených v betónovom lôžku a vyškárovaním cementovou maltou.

Rímasy

Vybúrané jestvujúce rímasy budú nahradené novými monolitickými rímsovými doskami šírky 2,3 m ľavá a 1,10 m pravá rímša. Rímasy sú navrhnuté železobetónové monolitické z betónu C35/45-XC4, XD3, XF4. Povrchová úprava rímasy bude pomocou striáže (metličkovania).

Bezpečnostné zariadenia

Na vonkajšej strane ľavej rímasy je navrhnuté oceľové mostné zábradlie výšky 1,1 m so zvislou výplňou. Na pravej rímse ako aj na ľavej rímse na vnútornej strane je navrhnuté zábradľové zvodidlo s úroveňou zachytenia H2 schváleného typu MDPT SR. Bezpečnostné zariadenia budú osadené tak, aby bola možná ich výmena. Kotevné dosky zábradlia budú kotvené lepenými kotvami a budú podliate plastmaltou. Kotevné skrutky bezpečnostných zariadení budú chránené plastovým krytom matice. Nad podpovrchovými mostnými závermi je potrebné zabezpečiť pozdĺžny posun zábradlia. Po ukončení rekonštrukcie mosta sa na mostný objekt pripevnia značky s číslom mostného objektu (v smere jazdy na začiatku mosta).

Rekonštrukcia priepustu č. 1 v km 1,192.

V rámci objektu „SO 06.1 Priepust č.1 v km 1,192“ je riešená oprava cestného priepustu na ceste II/545 Kapušany. Stavebné opravy sú zamerané na obnovenie a sfunkčnenie priepustu. Rekonštruovaný priepust č.1 je situovaný pod cestou II/545 v obci Kapušany. Daná rekonštrukcia si nevyžaduje nové zábery pozemkov, všetky práce sa budú vykonávať na pozemkoch cestného telesa. Priepust č.1 je betónový priemeru Ø 600 a dĺžky 12,00 m. Vtokové čelo je nevyhovujúce je potrebná jeho demontáž. Priepust je mierne zanesený bahenným kalom. Na výtokovej strane je šachta DN 1000 , do ktorej sa ústi priepust. Šachta je následne vyústená do jestvujúcej kanalizácie. Jestvujúce priekopy je potrebné prečistiť a predlaždiť betónovou dlažbou hr. 0,10 m do betónu C 16/20. Stavebné práce na riešenom objekte spočívajú v rekonštrukcii jestvujúceho priepustu č.1 v rozsahu stanovenom obhliadkou. Keďže vtokové čelo šírky 2.00 m je nevyhovujúce je potrebné jeho vybúranie a následne zrealizovanie nového vtokového čela. Nové vtokové čelo je rozmerov 8,00 x 2,05 m. Základ je z betónu C 25/30 a rímša vtokového čela z betónu C 30/37. Po vybudovaní čela sa upraví priekopy na vtok a to prečistia a predlažia betónovou dlažbou do betónu C 16/20. Na vtokové čelo je potrebné osadenie bezpečnostné zariadenie a to zábradlie výšky 1,10 m.

Rekonštrukcia priepustu č. 2 v km 1,236.

V rámci objektu „SO 06.2 Priepust č.2 v km 1,236“ je riešená oprava cestného priepustu na ceste II/545 Kapušany. Stavebné opravy sú zamerané na obnovenie a sfunkčnenie priepustu. Rekonštruovaný priepust č.2 je situovaný pod cestou II/545 Kapušany za obcou Kapušany v km 1,236. Daná rekonštrukcia si nevyžaduje nové zábery pozemkov, všetky práce sa budú vykonávať na pozemkoch cestného telesa. Projektová dokumentácia je spracovaná na základe požiadaviek objednávateľa a na základe obhliadky, ktorá bola vykonaná projektantom a správcom príslušného úseku komunikácie. Jedná sa o doskový priepust dĺžky cca 11,0 m, z jednej strany je zanesený vtokový otvor, na výtokovej strane je neurčito zaústená do pozdĺžnej kanalizácie. Celá priepust na vtoku a výtoku sú neidentifikovateľné. Celý priepust z vonku a z vnútra je zarastený a zanesený a neplní svoju funkciu. Stavebné práce na riešenom objekte spočívajú v rekonštrukcii existujúceho priepustu č.2 v rozsahu stanovenom obhliadkou. Nakoľko je priepust úplne zanesený, je nutné ho vyčistiť a upraviť na vtokovej strane čelom a kalovou jamou podľa úpravy komunikácie. Keďže vtokové čelo momentálne neexistuje, dôjde k čiastočnému vybúraní dosky nosnej konštrukcie a múrikov pre osadenie nového betónového čela na dĺžke nosnej konštrukcie. Na čelo je napojená kalová jama so svtlosťou 1,9 x 1,5 m so stenami hrúbky 0,40 m. Nové vtokové čelo je rozmerov 3,40 x 1,85 m. Základ je z betónu C 30/37 a rímsa vtokového čela z betónu C 30/37. Po vybudovaní čela a kalovej jamy sa upravia priekopy na vtoku a to prečistia a predlažia betónovou dlažbou do betónu C 16/20. Na vtokové čelo je potrebné osadenie bezpečnostné zariadenie a to zábradlie výšky 1,10 m.

III.2.2 Časť II/545 Kapušany – Raslavice**Objekt SO 01.1 ÚSEK I.**

Cieľom rekonštrukcie cesty II/545 v km 0,332 – km 6,305 úpravy je zlepšenie stavebno-technického stavu komunikácie. Odstránenie výtlkov, priečných a pozdĺžnych trhlín vozovky a úprava odvodnenia cesty II/545. Objekt SO 01.1 ÚSEK I. je dĺžky 2 068m. Začiatok úseku je za obcou Fulianka v smere na mesto Bardejov v km 0,332 úpravy. Objekt SO 01.1 nadväzuje na koniec úseku objektu SO 06 Bodová závrata pri obci Fulianka. Koniec úseku je pred obcou Tulčík v km 2,400 úpravy. Os úpravy úseku I. je vedená katastrálnymi územiami obcí Fulianka a Tulčík.

SO 01.1 Úsek I. je navrhovaná:

- výmena asfaltových vrstiev – po odfrézovaní exist. vrstiev vozovky hr.80 mm polozenie nových asfaltových vrstiev hr.120 mm
- dobudovanie asfaltových vrstiev vodiaceho prúžku a spevnenej krajnice v šírkach 0,25 m
- dobudovanie nespevnenej krajnice v šírke 0,5m (v prípade osadenia zvodidiel šírky 1,25 m)
- výmena existujúcich bezpečnostných zariadení - oceľových zvodidiel a osadenie nových oceľových zvodidiel v miestach rekonštrukcií priepustov (SO 05) a podľa požiadaviek normy STN 73 6101.
- úprava odvodnenia úseku - zhotovenie dláždených priekop v miestach existujúcich nespevnených priekop pri päte cestného telesa, vybúranie a znovuvydláždenie pravostranného rigola.

Smerové, sklonové a šírkové usporiadanie

Komunikácia II/545 v km 0,332 – km 2,400 úpravy je vedená v priamej a smerových oblúkoch v koridore existujúcej cesty. Výškové vedenie v km 0,332 – km 2,400 úpravy je zachované podľa existujúceho výškového vedenia komunikácie.

Jednostranný priečný sklon v smerových oblúkoch na úseku I. :

- km 0,650 65 – km 0,662 80 pravostranný oblúk R=370m 4,4%
- km 0,742 80 – km 0,743 46 ľavostranný oblúk R=1320m 2,5%
- km 1,050 28 – km 1,067 14 ľavostranný oblúk R=210m 5,5%
- km 1,614 34 – km 1,652 44 pravostranný oblúk R=410 4,0%
- km 2,087 14 – km 2,097 89 pravostranný oblúk R=160 6,0%

Šírkové usporiadanie komunikácie je nasledovné:

- jazdný pruh 2 x 3,50 m
- vodiaci prúžok 2 x 0,25 m

- spevnená krajnica 2 x 0,25 m
- nespevnená krajnica 2 x 0,50 m
- Spolu voľná šírka 8,50 m

Konštrukcia vozovky

Konštrukciu vozovky po odfrézovaní jestvujúcich asfaltových vrstiev hr.80mm navrhujeme v nasledovnom zložení:

- Asfaltový betón ACo 11-I PMB 45/80-55 50 mm STN EN 13108-1
- Spojovací asfaltový postrek PS PMB;C60BP4 min. 0,3 kg/m² STN 73 6129:2009
- Asfaltový betón ACL 16 PMB 10/40-65,VMT 50 mm STN EN 13108-1
- Spojovací asfaltový postrek PS PMB; C60BP4 min. 0,3 kg/m² STN 73 6129:2009
- Emulzný mikrokoberec EM 8-II, C60BP5 20 mm STN EN 12273
- Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť –vrcholová ťahová pevnosť min.40kN/m (prične aj pozdĺžne)
- Spojovací asfaltový postrek PS PMB; C60BP4 min.0,6 kg/m² STN 73 6129:2009
- Spolu: 120 mm

Dvojzákrutová výstužná oceľová sieť:

Výstužná sieť bude uložená pod ložnou vrstvou asfaltového krytu. Jedná sa o výstužnú oceľovú sieť vyhotovenú z dvojzákrutovej oceľovej siete - typ siete 8 x 10. Do dvojzákrutovej siete je vpletený priečny výstužný drôt priemeru 2,4 mm. Povrchová úprava oceľovej siete je pozinkovanie podľa EN 10244-2 (Trieda A podľa tab. 1). Mechanické charakteristiky výstužnej siete musia spĺňať požiadavky normy EN 10223-3. Po očistení vyfrézovanej plochy bude na túto plochu rozprestretá oceľová sieť . Oceľová sieť musí byť pred pokládkou ložnej vrstvy rovná, bez zvlnenia a napnutá. Prichytenie a spolupôsobenie s novými vrstvami konštrukcie vozovky sa zabezpečí položením emulzného mikrokoberca hr.20 mm.

Odvodnenie

Odvodnenie povrchu vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácie. Povrchová voda z vozovky bude odvádzaná po pravej strane komunikácie do navrhnutých dláždených priekop a po ľavej strane po telese komunikácie. Na úseku I. je navrhované pravostranné odvodnenie nasledovne:

km 0,332 00 – km 0,618 29 trojuholníková priekopa vpravo dĺžky 281,5m(pokračovanie priekopy z SO 06)

km 0,618 29 – km 0,706 57 rigol šírky 1m vpravo dĺžky 88 m

km 0,706 57 – km 0,816 09 lichobežníková priekopa vpravo dĺžky 107 m

km 0,816 09 - km 0,958 93 rigol šírky 1m vpravo dĺžky 143 m

km 0,958 93 – km 1,025 00 lichobežníková priekopa vpravo dĺžky 66 m

km 1,088 56 – km 1,382 30 trojuholníková priekopa vpravo dĺžky 292 m

km 1,384 50 – km 1,437 45 lichobežníková priekopa vpravo dĺžky 41 m

km 1,437 45 – km 1,531 40 rigol šírky 1m vpravo dĺžky 94 m

km 1,531 40 – km 1,658 45 lichobežníková priekopa vpravo dĺžky 110 m

km 1,661 26 – km 1,868 48 trojuholníková priekopa vpravo dĺžky 181,5 m

km 1,942 56 – km 2,400 00 trojuholníková priekopa vpravo dĺžky 460,5 m

Celková dĺžka úpravy pravostrannej lichobežníkovej priekopy na úseku I. je 324 m

Celková dĺžka úpravy pravostrannej trojuholníkovej priekopy na úseku I. je 1 215,5 m

Celková dĺžka úpravy pravostranného rigolu šírky 1 m na úseku I. je 325 m

Bezpečnostné zariadenia

Vzhľadom na návrhovú rýchlosť, výšku násypového telesa a pri priepustoch sú pozdĺž vozovky navrhované záchytné bezpečnostné zariadenia. Z vodiacich dopravných zariadení sú navrhované smerové stĺpiky. Smerové stĺpiky budú osadené v nespevnenej krajnici alebo na záchytnom bezpečnostnom zariadení. Pred realizáciou každej etapy budú jestvujúce smerové stĺpiky odstránené z nespevnenej krajnice a po ukončení prác etapy budú osadené. Z bezpečnostných zariadení sú navrhované oceľové zvodidlá úrovne zachytenia N2 a H2. Rozsah navrhovaných úsekov zvodidiel je nasledovný:

km 0,332 00 – km 0,629 92 zvodidlo vľavo dĺžky 298 m (pokračovanie zvodidla z obj.SO 06)
km 0,713 50 – km 1,458 89 zvodidlo vľavo dĺžky 744 m
km 1,524 08 – km 1,735 65 zvodidlo vľavo dĺžky 214 m
km 1,842 50 – km 1,962 60 zvodidlo vľavo dĺžky 120 m
km 2,168 00 – km 2,316 00 zvodidlo vľavo dĺžky 148 m
km 0,332 00 – km 0,348 45 zvodidlo vpravo dĺžky 17 m (pokračovanie zvodidla z obj.SO 06)
km 0,709 00 – km 0,796 79 zvodidlo vpravo dĺžky 88 m
km 0,960 00 – km 1,050 00 zvodidlo vpravo dĺžky 92 m
km 1,090 00 – km 1,398 25 zvodidlo vpravo dĺžky 304 m
km 1,585 70 – km 1,736 20 zvodidlo vpravo dĺžky 152 m
km 1,839 25 – km 1,942 56 zvodidlo vpravo dĺžky 104 m
Celková dĺžka zvodidiel vpravo na úseku I. je 757 m a vľavo je 1 524 m

Objekt SO 01.2 ÚSEK II.

Cieľom rekonštrukcie cesty II/545 km 0,332 – km 6,305 úpravy je zlepšenie stavebnotechnického stavu komunikácie. Odstránenie výtlkov, priečných a pozdĺžnych trhlín vozovky a úprava odvodnenia cesty II/545. Objekt SO 01.2 ÚSEK II. je dĺžky 1 025 m. Začiatok úseku je pred obytnou zástavbou v obci Tulčík v smere na mesto Bardejov v km 2,400 úpravy. Objekt SO 01.2 nadväzuje na koniec úseku objektu SO 01.1 Úsek I.. Koniec úseku je v obci Tulčík v km 3,425 úpravy pred stykovou križovatkou s cestou III/3459. Os úpravy úseku II. je vedená katastrálnym územím obce Tulčík a zastavanou časťou obce.

V objekte SO 01.2 Úsek II. je navrhovaná:

- výmena asfaltových vrstiev – po odfrézovaní vozovky hr.50 mm polozenie nových asfaltových vrstiev
 - dobudovanie asfaltových vrstiev vodiaceho prúžku a spevnenej krajnice v šírkach 0,25 m
 - dobudovanie nespevnenej krajnice v šírke 0,5 m (v prípade osadenia zvodidel šírky 1,25 m)
 - osadenie nových oceľových zvodidiel v miestach rekonštrukcií priepustov (SO 05) a a podľa požiadaviek normy STN 73 6101.
 - úprava odvodnenia úseku - vybúranie a znovu vydláždenie priekop.
- Jednostranný priečny sklon v smerových oblúkoch na úseku II. :
- km 2,962 04 – km 3,137 13 pravostranný oblúk R=980m 2,5%

Smerové, sklonové a šírkové usporiadanie

Komunikácia II/545 v km 2,400 – km 3,425 úpravy je vedená v priamej a smerových oblúkoch v koridore jestvujúcej cesty. Výškové vedenie v km 2,400 - km 3,425 úpravy je zachované podľa jestvujúceho výškového vedenia komunikácie.

Šírkové usporiadanie komunikácie je nasledovné:

- jazdný pruh 2 x 3,50 m
 - vodiaci prúžok 2 x 0,25 m
 - spevnená krajnica 2 x 0,25 m
 - nespevnená krajnica 2 x 0,50 m
- Spolu voľná šírka 8,50 m

Konštrukcia vozovky

Konštrukciu vozovky po odfrézovaní jestvujúcich asfaltových vrstiev hr.50mm navrhujeme v nasledovnom zložení:

- Asfaltový betónACo 11-I PMB 45/80-55 50 mm STN EN 13108-5
- Spojovací asfaltový postrekPS PMB;C60BP4 min. 0,3 kg/m² STN 73 6129:2009

Odvodnenie

Odvodnenie povrchu vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácie. Na úseku II. je navrhované odvodnenie nasledovne:

km 2,813 – km 2,966 trojuholníková priekopa s tvarovkami v dvoch radoch vľavo dĺžky 142,5 m

km 3,036 – km 3,425 trojuholníková priekopa s tvarovkami v dvoch radoch vpravo dĺžky 389 m

Pre odvodnenie vrstiev štrkodrviny pod vodiacim prúžkom a spevnenou krajinou je navrhnutý trativod vpravo z čiastočne perforovanej PVC rúrky DN160 v km 3,203 – km 3,425 dĺžky 222 m s pokračovaním na úseku III. a vyústením do kalovej jamy objektu SO 05 Prieput č.7.

Bezpečnostné zariadenia

Vzhľadom na návrhovú rýchlosť, výšku násypového telesa a pri priepustoch sú pozdĺž vozovky navrhované záchytné bezpečnostné zariadenia. Z vodiacich dopravných zariadení sú navrhované smerové stĺpiky. Smerové stĺpiky budú osadené v nespevnenej krajnici alebo na záchytnom bezpečnostnom zariadení. Pred realizáciou každej etapy budú jestvujúce smerové stĺpiky odstránené z nespevnenej krajnice a po ukončení prác etapy budú znovu osadené. Z bezpečnostných zariadení sú navrhované oceľové zvodidlá. Rozsah navrhovaných úsekov zvodidiel je nasledovný: km 2,528 – km 2,615 zvodidlo vľavo dĺžky 88 m.

Objekt SO 01.3 ÚSEK III.

Cieľom rekonštrukcie cesty II/545 v km 0,332 – km 6,305 úpravy je zlepšenie stavebno-technického stavu komunikácie. Odstránenie výtlkov, priečných a pozdĺžnych trhlín vozovky a úprava odvodnenia cesty II/545. Objekt SO 01.3 ÚSEK III. je dĺžky 1 125m. Začiatok úseku je v obci Tulčík v smere na mesto Bardejov v km 3,425 úpravy. Objekt SO 01.3 nadväzuje na koniec úseku objektu 01.2 Úsek II.. Koniec úseku je pred obcou Demjata v km 4,550 úpravy. Os úpravy úseku III. je vedená katastrálnymi územiami obcí Tulčík a Demjata.

V objekte SO 01.3 Úsek III. je navrhovaná:

- výmena asfaltových vrstiev – po odfrézovaní jestv.vrstiev vozovky hr.80mm polozenie nových asfaltových vrstiev hr.120mm
- dobudovanie nespevnenej krajnice v šírke 0,5m (v prípade osadenia zvodidiel šírky 1,25 m)
- výmena jestvujúcich bezpečnostných zariadení - oceľových zvodidiel a osadenie nových oceľových zvodidiel v miestach rekonštrukcií priepustov (SO 05) a podľa požiadaviek normy STN 73 6101.
- úprava odvodnenia úseku - zhotovenie dláždených priekop v miestach jestvujúcich nespevnených priekop pri päte cestného telesa, vybúranie a znovu vydláždenie pravostranného rigola.
- usmernenie dopravy v oblasti križovatky ciest II/545 a III/3459 v km 3,600 úpravy.

Smerové, sklonové a šírkové usporiadanie

Komunikácia II/545 v km 3,425 – km 4,550 úpravy je vedená v priamej a smerových oblúkoch v koridore jestvujúcej cesty. Výškové vedenie v km 3,425 – 4,550 úpravy je zachované podľa jestvujúceho výškového vedenia komunikácie.

Jednostranný priečny sklon v smerových oblúkoch na úseku III. :

- km 3,495 27 – km 3,637 69 pravostranný oblúk R=490m 3,5%

Šírkové usporiadanie komunikácie je nasledovné:

- jazdný pruh 2 x 3,50 m
 - vodiaci prúžok 2 x 0,25 m
 - spevnená krajnica 2 x 0,25 m
 - nespevnená krajnica 2 x 0,50 m
- Spolu voľná šírka 8,50 m

Konštrukcia vozovky

Konštrukciu vozovky po odfrézovaní jestvujúcich asfaltových vrstiev hr.80mm,navrhujeme v nasledovnom zložení:

- Asfaltový betón ACo 11-I PMB 45/80-55 50 mm STN EN 13108-5
 - Spojovací asfaltový postrek PS PMB;C60BP4 min. 0,3 kg/ m2 STN 73 6129:2009
 - Asfaltový betónACL 16 PMB 10/40-65,VMT 50 mm STN EN 13108-1
 - Spojovací asfaltový postrekPS PMB; C60BP4 min. 0,3 kg/ m2 STN 73 6129:2009
 - Emulzný mikrokoberecEM 8-II, C60BP5 20 mm STN EN 12273
 - Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť – vrcholová ťahová pevnosť min.40 kN/m (prične aj pozdĺžne)
 - Spojovací asfaltový postrek PS PMB; C60BP4 min. 0,6 kg/m² STN 73 6129:2009
- Spolu: 120 mm

Dvojzákrutová výstužná oceľová sieť:

Výstužná sieť bude uložená pod ložnou vrstvou asfaltového krytu. Jedná sa o výstužnú oceľovú sieť vyhotovenú z dvojzákrutovej oceľovej siete - typ siete 8x10. Do dvojzákrutovej siete je vpletený priečny výstužný drôt priemeru 2,4 mm. Povrchová úprava oceľovej siete je pozinkovanie podľa EN 10244-2 (Trieda A podľa tab. 1). Mechanické charakteristiky výstužnej siete musia spĺňať požiadavky normy EN 10223-3. Po očistení vyfrézovanej plochy bude na túto plochu rozprestretá oceľová sieť . Oceľová sieť musí byť pred pokládkou ložnej vrstvy rovná, bez zvlnenia a napnutá. Prichytenie a spolupôsobenie s novými vrstvami konštrukcie vozovky sa zabezpečí položením emulzného mikrokoberca hr.20 mm. Priečny sklon vozovky v mieste frézovania jestvujúcich vrstiev rešpektuje existujúci stav komunikácie.

Odvodnenie

Odvodnenie povrchu vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácie. Povrchová voda z vozovky bude odvádzaná po pravej strane komunikácie do navrhnutých dláždených priekop a po ľavej strane po telese komunikácie. Na úseku III. jenavrhované pravostranné odvodnenie nasledovne:

km 3,425 00 – km 3,486 00 trojuholníková priekopa s tvarovkami v dvoch radoch vpravo dĺžky 100,5 m

km 3,486 00 – km 3,525 54 lichobežníková priekopa so žľabovkou v dne vpravo dĺžky 40 m

Pre odvodnenie vrstiev štrkdrviny pod vodiacim prúžkom a spevnenou krajinou je navrhnutý trativod z čiastočne perforovanej PVC rúrky DN160 v km 3,425 – km 3,525 dĺžky 100,5 m s vyústením do kalovej jamy objektu SO 05 Pripust č.7 kde bude vyvŕtaný otvor pre PVC rúrku.

km 3,527 – km 3,566 lichobežníková priekopa so žľabovkou v dne vpravo dĺžky 39 m

km 3,566 – km 3,938 trojuholníková priekopa vpravo dĺžky 373 m

km 3,942 – km 4,232 20 trojuholníková priekopa vpravo dĺžky 290,5 m

km 4,247 – km 4,547 16 trojuholníková priekopa vpravo dĺžky 296 m

Celková dĺžka pravostrannej lichobežníkovej priekopy na úseku III. je 127 m

Celková dĺžka pravostrannej trojuholníkovej priekopy na úseku III. je 1 060 m

Na úseku III. je navrhované ľavostranné odvodnenie nasledovne:

km 4,506 – km 4,547 lichobežníková priekopa vľavo dĺžky 48 m

Bezpečnostné zariadenia

Vzhľadom na návrhovú rýchlosť sú pozdĺž vozovky navrhované záchytné bezpečnostné zariadenia – oceľové zvodidlá úrovne zachytenia N2 pre zvodidlá osadené v nespevnenej krajnici) a H2 (pre zvodidlá osadené na rímse pripustu v obj. SO 05 č.8).

Rozsah navrhovaných úsekov zvodidiel je nasledovný:

km 2,528 00 – km 2,615 81 zvodidlo vľavo dĺžky 88 m úroveň zachytenia N2

km 3,484 52 – km 3,563 50 zvodidlo vľavo dĺžky 80 m úroveň zachytenia N2

km 3,566 50 – km 3,931 00 zvodidlo vľavo dĺžky 365 m úroveň zachytenia N2

km 3,931 00 – km 3,941 00 zvodidlo vľavo dĺžky 10 m úroveň zachytenia H2

km 3,941 00 - km 4,067 62 zvodidlo vľavo dĺžky 127 m úroveň zachytenia N2

km 4,077 15 – km 4,349 45 zvodidlo vľavo dĺžky 264 m úroveň zachytenia N2

km 4,356 95 – km 4,547 16 zvodidlo vľavo dĺžky 192 m úroveň zachytenia N2
km 3,484 52 – km 3,568 04 zvodidlo vpravo dĺžky 84 m úroveň zachytenia N2
km 3,909 50 – km 3,934 80 zvodidlo vpravo dĺžky 26 m úroveň zachytenia N2
km 3,934 80 – km 3,944 73 zvodidlo vpravo dĺžky 10 m úroveň zachytenia H2
km 3,944 73 – km 4,021 45 zvodidlo vpravo dĺžky 76 m úroveň zachytenia N2
km 4,160 20 – km 4,217 00 zvodidlo vpravo dĺžky 156 m úroveň zachytenia N2
km 4,462 70 – km 4,547 16 zvodidlo vpravo dĺžky 84 m úroveň zachytenia N2

Celková dĺžka zvodidiel vpravo na úseku III. je 1 132 m a vľavo je 436 m. Z vodiacich dopravných zariadení sú navrhované smerové stĺpiky a vodiaci obrubník. Smerové stĺpiky budú osadené v nespevnenej krajnici alebo na záchytnom bezpečnostnom zariadení. Pred realizáciou každej etapy budú jestvujúce smerové stĺpiky odstránené z nespevnenej krajnice a po ukončení prác etapy budú znovu osadené. V križovatke v km 3,600 cesty II/545 s cestou III/3459 je navrhovaný vodiaci obrubník dĺžky 121 m z farebnej kombinácie bielo-červená pre optické a fyzické vymedzenie dopravných ostrovčekov. Kolority bielej a červenej farby musia spĺňať požiadavky normy STN 01 8020:2005 a STN EN 12899-1:2009.

Objekt SO 01.4 ÚSEK IV.

Cieľom rekonštrukcie cesty II/545 km 0,332 – km 6,305 úpravy je zlepšenie stavebnotechnického stavu komunikácie. Odstránenie výtlkov, priečnych a pozdĺžnych trhlín vozovky a úprava odvodnenia cesty II/545. Objekt SO 01.4 ÚSEK IV. je dĺžky 932,44m. Začiatok úseku je za obcou Demjata v smere na mesto Bardejov v km 5,372 56 úpravy. Koniec úseku v km 6,305 v smere na mesto Bardejov. Os úpravy úseku IV. je vedená katastrálnym územím obce Demjata.

V objekte SO 01.4 Úsek IV. je navrhovaná:

- výmena asfaltových vrstiev – po odfrézovaní jestvujúcich vrstiev vozovky hr.80 mm polozenie nových asfaltových vrstiev
- dobudovanie asfaltových vrstiev vodiaceho prúžku a spevnenej krajnice v šírkach 0,25 m
- dobudovanie nespevnenej krajnice v šírke 0,75 m (v prípade osadenia zvodidel šírky 1,50 m)
- osadenie nových oceľových zvodidiel v miestach rekonštrukcií priepustov (SO 05), rekonštrukcie mostného objektu (SO 04) a podľa požiadaviek normy STN 73 6101.
- úprava odvodnenia úseku - vybúranie a znovuvydláždenie priekop a rigolov.

Smerové, sklonové a šírkové usporiadanie

Komunikácia II/545 v km 5,372 – km 6,305 úpravy je vedená v priamej a smerových oblúkoch v koridore jestvujúcej cesty. Výškové vedenie v km 5,372 - km 6,309 úpravy je zachované podľa jestvujúceho výškového vedenia komunikácie.

Jednostranný priečny sklon v smerových oblúkoch na úseku IV. :

- km 5,570 41 – km 5,806 52 ľavostranný oblúk R=354m 4,5%
- km 5,966 66 – km 6,215 79 pravostranný oblúk R=460m 3,5%

Šírkové usporiadanie komunikácie je nasledovné:

- jazdný pruh 2 x 3,50 m
 - vodiaci prúžok 2 x 0,25 m
 - spevnená krajnica 2 x 1,50 m
 - nespevnená krajnica 2 x 0,75 m (v mieste zvodidiel 2 x 1,5 m)
- Spolu voľná šírka 11,50 m

Konštrukcia vozovky

Konštrukciu vozovky v mieste frézovania hr.80mm navrhujeme v nasledovnom zložení:

- Asfaltový betónACo 11-I PMB 45/80-55 50 mm STN EN 13108-5
- Spojovací asfaltový postrekPS PMB;C60BP4 min. 0,3 kg/m² STN 73 6129:2009

- Asfaltový betónACL 16 PMB 10/40-65,VMT 50 mm STN EN 13108-1
 - Spojovací asfaltový postrekPS PMB; C60BP4 min. 0,3 kg/m² STN 73 6129:2009
 - Emulzný mikrokoberecEM 8-II, C60BP5 20 mm STN EN 12273
 - Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť – vrcholová ťahová pevnosť min.40 kN/m
 - Spojovací asfaltový postrek PS PMB; C60BP4 min. 0,6 kg/m² STN 73 6129:2009
- Spolu: 120 mm

Dvojzákrutová výstužná oceľová sieť:

Výstužná sieť bude uložená pod ložnou vrstvou asfaltového krytu. Jedná sa o výstužnú oceľovú sieť vyhotovenú z dvojzákrutovej oceľovej siete - typ siete 8x10. Do dvojzákrutovej siete je vpletený priečny výstužný drôt priemeru 2,4 mm. Povrchová úprava oceľovej siete je pozinkovanie podľa EN 10244-2 (Trieda A podľa tab. 1). Mechanické charakteristiky výstužnej siete musia spĺňať požiadavky normy EN 10223-3. Po očistení vyfrézovanej plochy bude na túto plochu rozprestretá oceľová sieť. Oceľová sieť musí byť pred pokládkou ložnej vrstvy rovná, bez zvlňenia a napnutá. Prichytenie a spolupôsobenie s novými vrstvami konštrukcie vozovky sa zabezpečí položením emulzného mikrokoberca hr. 20 mm. Priečny sklon vozovky v mieste frézovania jestvujúcich vrstiev rešpektuje existujúci stav komunikácie.

Odvodnenie

Odvodnenie povrchu vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom komunikácie. Povrchová voda z vozovky bude odvádzaná po pravej strane komunikácie do navrhnutých dláždených priekop a po ľavej strane po telese komunikácie. Na úseku IV. je navrhované pravostranné odvodnenie nasledovne:

- km 5,374 41 – km 5,516 30 rigol š.1 m dĺžky 142 m
- km 5,516 30 – km 5,637 84 žľabovka š.0,60 m dĺžky 123,5 m
- km 5,988 95 – km 6,160 75 rigol š.0,5 m dĺžky 170 m
- Celková dĺžka rigola na úseku IV. je 312 m
- Celková dĺžka žľabovky na úseku IV. je 123,5 m

Bezpečnostné zariadenia

Vzhľadom na návrhovú rýchlosť, výšku násypového telesa a pri priepustoch sú pozdĺž vozovky navrhované záchytné bezpečnostné zariadenia. Z vodiach dopravných zariadení sú navrhované smerové stĺpiky. Smerové stĺpiky budú osadené v nespevnenej krajnici alebo na záchytnom bezpečnostnom zariadení. Pred realizáciou každej etapy budú jestvujúce smerové stĺpiky odstránené z nespevnenej krajnice a po ukončení prác etapy budú znovu osadené. Z bezpečnostných zariadení sú navrhované oceľové zvodidlá. Rozsah navrhovaných úsekov zvodidiel je nasledovný:

- km 5,372 56 – km 5,979 83 zvodidlo vľavo dĺžky 604 m
- km 6,137 62 – km 6,303 79 +0,004 60 zvodidlo vľavo dĺžky 172 m
- km 5,728 93 – km 5,959 40 zvodidlo vpravo dĺžky 232 m
- km 6,136 48 – km 6,303 79+0,026 00 zvodidlo vpravo dĺžky 192 m
- Celková dĺžka zvodidiel vpravo na úseku IV. je 776 m a vľavo je 424 m.

SO 02 Rekonštrukcia mostného objektu 545 – 008.

Jestvujúci mostný objekt č.545-008 sa nachádza medzi obcami Tulčík a Fulianka na ceste II/545 v mieste kríženia cesty s Dubinským potokom. Jestvujúci mostný objekt je jednoložový. Nosnú konštrukciu tvoria železobetónové nosníky typu ŽMP-62 (typ „B“) dĺžky 7,5m uložené ako prosté nosníky. V priečnom reze nosná konštrukcia pozostáva z 19 nosníkov ŽMP-62 (typ „B“), výšky 50 cm, šírky 48 cm, s osovou vzdialenosťou cca 50 cm. Škály šírky 2cm sú vyplnené výplňovým betónom. Spodnú stavbu tvorí dvojica opôr tvorená úložným prahom založenom na baranených železobetónových pilótoch.

Rekonštrukcia mosta bude pozostávať z týchto činností:

- Odstráni sa jestvujúci mostný zvršok (odstránenie oceľového zábradlia, rímsových dosiek, vrstiev vozovky vrátane izolácie a vyrovnávací betón až po povrch nosníkov tvoriacich nosnú konštrukciu).

- Na nosnej konštrukcii sa vybuduje spriahujúca doska. Povrch pohľadových plôch nosníkov bude očistený, sanovaný a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom.
- Vybuduje sa nový mostný zvršok v dvoch etapách (izolácia mostovky, vozovka, rímsové dosky, zábradlové zvodidlo, tvarovky pre odvodnenie izolácie s pozdĺžnym a priečnym drenážnym kanálikom).
- Povrch krajných opôr a krídel bude očistený, sanovaný a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom. Obnažená betónárska výstuž sa očistí od korózie, na výstuž sa nanesie antikorozný ochranný náter
- Zrealizuje sa opevnenie brehov Dubinského potoka pod mostným objektom s vybudovaním betónových zaisťovacích prahov na začiatku a konci úpravy.

Vozovka

Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá v zmysle STN 73 6242 a má nasledovnú skladbu :

- Asfaltový betón AC 11 obrus PMB 40 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Asfaltový betón AC 11 obrus PMB 45 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Natavovací asfaltový izolačný pás NAIP 5 mm
- Zapečatujúca vrstva

Odvodnenie

Vzhľadom k ploche mosta nie sú navrhnuté na moste odvodňovače. Voda z vozovky na mostnom objekte bude odvádzaná pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky mimo mostný objekt. Pre odvodnenie povrchu izolácie sa na mostnom objekte doplnia tvarovky pre odvodnenie izolácie s vyústením o priemere 50 mm (nerezovou rúrkou) cez nosnú konštrukciu. V pozdĺžnom aj priečnom smere bude do tvaroviek zaústený drenážny kanálík šírky 100 mm, vyplnený polymérnym drenážnym plastbetónom frakcie 8/16 mm. Za krajnými oporami sa vybuduje drenáž z drenážnych rúrok o priemere 100 mm, uložených na podkladnom betóne s vyústením v líci krídel. Drenážna rúrka bude vyspádovaná v sklone 3% k líci krídel a bude vyvedená 150 mm pred líc krídla (prečnievajúca časť bude chránená chráničkou z ocelevej rúrky priemeru 120 mm). Za pravým krídlom opory č.1 je navrhnutý sklz dĺžky 5,0 m z odvodňovacích tvárnic šírky 0,5 m osadených v betónovom lôžku a vyškárovaním cementovou maltou.

Rímsoy

Vybúrané jestvujúce rímsoy budú nahradené novými celomonolitickými rímsovými doskami šírky 0,8 m na oboch stranách mosta. Rímsoy sú navrhnuté železobetónové monolitické z betónu C35/45-XC4, XD3, XF4. Povrchová úprava ríms bude pomocou striáže (metličkovania).

Bezpečnostné zariadenia

Na oboch rímsoch je navrhnuté schválené zábradlové zvodidlo so zvislou výplňou pre úroveň zachytenia H2. Bezpečnostné zariadenia budú osadené tak, aby bola možná ich výmena. Kotevné dosky zvodidla a zábradlia budú kotvené lepenými kotvami a budú podliate plastmaltou. Kotevné skrutky bezpečnostných zariadení budú chránené plastovým krytom matice. Po ukončení rekonštrukcie mosta sa na mostný objekt pripevnia značky s číslom mostného objektu (v smere jazdy na začiatku mosta).

Úpravy okolo a pod mostným objektom, opevnenie brehov Dubinského potoka

Za krídlami opôr sa terén spevní dlažbou z lomového kameňa hr.150 mm, ukladanou do lôžka z betónu hr.100 mm s vyškárovaním škár cementovou maltou. Dĺžka spevnenia bude cca 2,0 m, zo strany vozovky budú osadené betónové chodníkové obrubníky. Spevnený bude aj priestor v šírke 0,5 m pozdĺž krídel. Účelom úpravy Dubinského potoka je ochrana spodnej stavby mostného objektu. Svahy koryta Dubinského potoka pod mostným objektom budú dosypané a opevnené dlažbou z lomového kameňa hr.150 mm, ukladanou do lôžka z betónu hr.100 mm s vyškárovaním škár cementovou maltou. Sklon svahov bude 1:1,5. Opevnenie bude opreté do zaisťovacieho pásu 0,5 x 0,8m z betónu C25/30. Celkovú dĺžku úpravy brehov Dubinského potoka navrhujemev dĺžke 19,0 m. Na začiatku a konci úpravy bude vybudovaný

zaist'ovací prah 0,6 x 0,8 m z betónu C25/30. Začiatok a koniec úpravy brehov potoka bude smerovo aj výškovo napojené na jestvujúce koryto. Koryto pred a za mostným objektom je navrhnuté tak, aby bezpečne previedlo prietok dosiahnutý priemerne raz za 20 rokov.

SO 03 Rekonštrukcia mostného objektu 545 – 010.

Jestvujúci mostný objekt č.545-010 sa nachádza v obci Tulčík na ceste II/545 v mieste križenia cesty s potokom Čakaň. Jestvujúci mostný objekt je jednoplošný. Nosnú konštrukciu tvoria železobetónové nosníky typu ŽMP-62 (typ „B“) dĺžky 7,5 m uložené ako prosté nosníky. V priečnom reze nosná konštrukcia pozostáva zo 25 nosníkov ŽMP-62 (typ „B“), výšky 50 cm, šírky 48 cm, s osovou vzdialenosťou cca 50 cm. Škály šírky 2 cm sú vyplnené výplňovým betónom. Jestvujúci mostný objekt je jednoplošný. Nosnú konštrukciu tvoria železobetónové nosníky typu ŽMP-62 (typ „B“) dĺžky 7,5 m uložené ako prosté nosníky. Spodnú stavbu tvorí dvojica gravitačných opôr so šikmým lícom. Gravitačné krídla sú oddielované od mosta. Priečny sklon na moste je konštantný, jednostranný 2,5%. Šírka vozovky medzi zvýšenými obrubníkmi je 10,67 m a medzi zábradlím 12,20 m. Na moste sa nachádzajú obojstranné chodníky šírky 1,0 m (pravostranný chodník) resp. 0,5 m (ľavostranný chodník). Na vonkajšej strane chodníkov je osadené oceľové zábradlie so zvislou výplňou.

Rekonštrukcia mosta bude pozostávať z týchto činností:

- Odstráni sa jestvujúci mostný zvršok (odstránenie oceľového zábradlia, rímsových dosiek, vrstiev vozovky vrátane izolácie až po povrch nosníkov tvoriacich nosnú konštrukciu).
- Na nosnej konštrukcii sa vybuduje spriahajúca doska. Povrch pohľadových plôch nosníkov bude očistený, sanovaný a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom .
- Vybuduje sa nový mostný zvršok v dvoch etapách (izolácia mostovky, vozovka, rímsové dosky, oceľové zábradlie, tvarovky pre odvodnenie izolácie s pozdĺžnym a priečnym drenážnym kanálikom).
- Povrch krajných opôr a krídel bude očistený, sanovaný a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom. Obnažená betonárska výstuž sa očistí od korózie, na výstuž sa nanesie antikoročný ochranný náter
- Zrealizuje sa opevnenie brehov potoka Čakaň pod mostným objektom s vybudovaním betónových zaist'ovacích prahov na začiatku a konci úpravy.

Vozovka

Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá v zmysle STN 73 6242 a má nasledovnú skladbu :

- Asfaltový betón AC 11 obrus PMB 40 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Asfaltový betón AC 11 obrus PMB 45 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Natavovací asfaltový izolačný pás NAIP 5 mm
- Zapečatujúca vrstva

Odvodnenie

Vzhľadom k ploche mosta nie sú navrhnuté na moste odvodňovače. Voda z vozovky na mostnom objekte bude odvádzaná pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky mimo mostný objekt. Pre odvodnenie povrchu izolácie sa na mostnom objekte doplnia tvarovky pre odvodnenie izolácie s vyústením o priemere 50 mm (nerezovou rúrkou) cez nosnú konštrukciu. V pozdĺžnom aj priečnom smere bude do tvaroviek zaústený drenážny kanálík šírky 100 mm, vyplnený polymérnym drenážnym plastbetónom frakcie 8/16 mm. Za krajnými oporami sa vybuduje drenáž z drenážnych rúrok o priemere 100 mm, uložených na podkladnom betóne s vyústením v líci krídel. Drenážna rúrka bude vyspádovaná v sklone 3% k líci krídel a bude vyvedená 150 mm pred líc krídla (prečnievajúca časť bude chránená chráničkou z oceľovej rúrky o priemere 120 mm) Za pravým krídlom opory č.1 je navrhnutý betónový žľab s oceľovou mrežou s vyústením na sklz dĺž.5,0m z odvodňovacích tvárnic šírky 0,5 m osadených v betónovom lôžku a vyškárovaním cementovou maltou.

Rímasy

Vybúrané jestvujúce rímasy budú nahradené novými celomonolitickými rímsovými doskami šírky 2,5 m (pravostranná rímša) resp. 2,10 m (ľavostranná rímša). Rímasy sú navrhnuté železobetónové monolitické z betónu C35/45- XC4 , XD3 , XF4 . Povrchová úprava ríms bude pomocou striáže (metličkovania).

Bezpečnostné zariadenia

Na vonkajších stranách oboch ríms je navrhnuté oceľové zábradlie výšky 1,1 m so zvislou výplňou. Bezpečnostné zariadenia budú osadené tak, aby bola možná ich výmena. Kotevné dosky zábradlia budú kotvené lepenými kotvami a budú podliate plastmaltou. Po ukončení rekonštrukcie mosta sa na mostný objekt pripevnia značky s číslom mostného objektu (v smere jazdy na začiatku mosta).

Úpravy okolo a pod mostným objektom

Za krídlami opôr sa terén spevní dlažbou z lomového kameňa hr.150 mm, ukladanou do lôžka z betónu hr.100 mm s vyškárovaním škár cementovou maltou. Dĺžka spevnenia bude cca 2,0 m, zo strany vozovky budú osadené betónové chodníkové obrubníky. Spevnený bude aj priestor v šírke 0,5 m pozdĺž krídel. Účelom úpravy potoka Čakaň je ochrana spodnej stavby mostného objektu. Svahy koryta potoka Čakaň pod mostným objektom budú dosypané a opevnené dlažbou z lomového kameňa hr.150 mm, ukladanou do lôžka z betónu hr.100 mm s vyškárovaním škár cementovou maltou. Sklon svahov bude 1:1. Opevnenie bude opreté do zaisťovacieho pásu 0,5 x 0,8 m z betónu C25/30. Celkovú dĺžku úpravy brehov potoka Čakaň navrhujeme v dĺžke 18,0 m. Na začiatku a konci úpravy bude vybudovaný zaisťovací prah 0,6 x 0,8 m z betónu C25/30. Začiatok a koniec úpravy brehov potoka bude smerovo aj výškovo napojené na jestvujúce koryto.

SO 04 Rekonštrukcia mostného objektu 545 – 015.

Jestvujúci mostný objekt je štvorpoľový. Nosnú konštrukciu tvoria predpäté nosníky typu KA-73 dĺžky 16,0+18,0+18,0+16,0 m uložených ako prosté nosníky. Nad medzilahými piliermi sú nosníky spojené bezdilatačným prechodom mostovky typu tiahlo-krycia doska. Nad krajnými oporami sú osadené povrchové oceľové mostné závery s gumeným tesnením. Celková dĺžka nosnej konštrukcie je 69,62 m. Na oporách a podperách je nosná konštrukcia uložená na gumových ložiskách. V priečnom reze nosná konštrukcia pozostáva zo 14 nosníkov KA-73, výšky 85 cm, šírky 98 cm, s osovou vzdialenosťou cca 103 cm. Škály šírky 5 cm sú vyplnené výplňovým betónom. Nosná konštrukcia v priečnom smere je v konštantnom spáde 1,5%. Spodnú stavbu tvorí dvojica krajných opôr a tri medzilahé podpery. Opora č.1 je gravitačná, založená plošne so zavesenými krídlami. Opora č.5 je tvorená úložným prahom založenom na pilótovom rošte. Medzilahé podpery sú tvorené kruhovými stojkami (betónované do debnenia zo železobetónových rúr o priemere 274 mm) a s úložným prahom tvaru T. Základ podpier je tvorený štvorcovou pätkou založenou na pilótovom rošte. Na medzilahých pilieroch sú zabudované stále zariadenie na ničenie vo forme dvojice otvorov 0,28 x 0,28 cm hlbokých 1,2 m. Priečny sklon na moste je konštantný, jednostranný 3,0%. Šírka vozovky medzi zvýšenými obrubníkmi je 11,5 m a medzi zábradlím 14,8 m. Na moste sa nachádzajú obojstranné chodníky šírky 1,25 m. Na chodníkových rímсах sú osadené zvodidlá a na vonkajšej strane oceľové zábradlie výšky 1,1 m so zvislou výplňou.

Rekonštrukcia mosta bude pozostávať z týchto činností:

- Odstráni sa jestvujúci mostný zvršok (odstránenie zvodidiel, oceľového zábradlia, rímsových dosiek, vrstiev vozovky vrátane izolácie až po povrch vyrovnávacieho betónu, odvodňovačov a mostných záverov).
- Na nosnej konštrukcii sa vybuduje podklad pod izolačný systém vozovky s vyspádovaním do osi odvodnenia. Povrch pohľadových plôch nosníkov bude očistený, sanovaný a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom.
- Vybuduje sa nový mostný zvršok v dvoch etapách (izolácia mostovky, vozovka, rímsové dosky, mostné zvodidlá a oceľové zábradlie, mostné závery, odvodňovače a tvarovky pre odvodnenie izolácie s

pozdĺžnymi a priečnymi drenážnymi kanálkami).

- Povrch krajných opôr a medziľahlých podpier očistený, sanovaný a natretý ochranným a zjednocujúcim náterom. Obnažená betonár. výstuž sa očistí od korózie, na výstuž sa naniesie antikoročný ochranný náter
- Dosypú a upravujú sa nespevnené krajnice pri koncoch krídel opôr

Vozovka

Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá v zmysle STN 73 6242 a má nasledovnú skladbu :

- Asfaltový betón AC 11 obrus PMB 40 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Asfaltový betón AC 11 obrus PMB 45 mm
- Spojovací postrek emulzný, modifikovaný 0,5 kg/m²
- Natahovacia asfaltová izolačná pás NAIP 5 mm
- Zapečatujúca vrstva

Odvodnenie

Odvodnenie mosta je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky k mostným odvodňovačom, ktoré budú umiestnené v osovej vzdialenosti 0,40 m od kraja rímsy. Odvodňovače budú umiestnené do miest pôvodných odvodňovačov na moste. Pre osadenie zvislého odvodňovacieho potrubia o priemere 100 mm bude v stávajúcej časti NK pôvodný otvor prevrtaný a zväčšený na potrebnú veľkosť. Nové odvodňovače budú rozmeru 500 x 500 mm. Tanier odvodňovačov bude atypický, vyrobený z nerezového plechu hr. 3 mm s excentrickým vyústením osadený v novej vrstve spriahajúcej dosky. Odtok bude vyústený pod nosnú konštrukciu s presahom min. 150 mm. Pre odvodnenie povrchu izolácie sa na mostnom objekte doplnia tvarovky pre odvodnenie izolácie s vyústením o priemere 50 mm (nerezovou rúrkou) cez nosnú konštrukciu. V pozdĺžnom smere je medzi odvodňovačmi a tvarovkami pre odvodnenie izolácie navrhnutý drenážny kanálik šírky 100mm, vyplnený polymérnym drenážnym plastbetónom frakcie 8/16mm, pre odvodnenie povrchu izolácie. V priečnom smere sa drenážny kanálik nachádza pre mostnými závermi pri opore č.1 a č.5. Voda z drenážnych kanálikov bude odvádzaná do odvodňovačov a do odvodňovacích rúrok pre odvodnenie povrchu izolácie.

Rímsy

Vybúrané jestvujúce rímsy budú nahradené novými celomonolitickými rímsovými doskami šírky 1,9 m na oboch stranách mosta. Rímsy sú navrhnuté železobetónové monolitické z betónu C35/45-XC4, XD3, XF4. Povrchová úprava ríms bude pomocou striáže (metličkovania). V oboch rímсах budú zabudované chráničky 2 x 110mm. Voľné konce chráničiek sa uzavrujú krytkou. V oboch rímсах sa zabudujú montážne šachty pre zaťahovanie káblov (2ks šacht pre 1 rímšu).

Bezpečnostné zariadenia

Na oboch rímсах je zo strany vozovky navrhnuté schválené mostné zvodidlo pre úroveň zachytenia H2 a na vonkajších stranách oceľové zábradlie výšky 1,1 m so zvislou výplňou. Bezpečnostné zariadenia budú osadené tak, aby bola možná ich výmena. Kotevné dosky zvodidla a zábradlia budú kotvené lepenými kotvami a budú podliate plastmaltou. Kotevné skrutky bezpečnostných zariadení budú chránené plastovým krytom matice. Nad mostnými závermi je potrebné zabezpečiť pozdĺžny posun v pásnici mostného zvodidla a zábradlia. Zvodidlá mimo mosta musia byť nevodivo oddelené od zvodidla na moste. Prevedenie izolačného styku musí byť v súlade s TP pre použitý typ zvodidla.

Cudzí zariadenie na moste

Na medziľahlých podperách mostného objektu sa nachádza stále zariadenie na ničenie, ktoré bude zachované v pôvodnom rozsahu. Zariadenie je vo forme dvojice otvorov na každej podpere. Otvory budú uzavreté vlepím pórobetónových tvaroviek hr.75mm, ktorých povrch bude upravený do tvaru piliera a označený krížikom. Škára medzi pilierom a tvarovkou bude zvýraznená skosením hrán. Po ukončení

rekonštrukcie mosta sa na mostný objekt pripevnia značky s číslom mostného objektu (v smere jazdy na začiatku mosta).

Úpravy okolo mostného objektu

Na svahu násypu pod mostným objektom pri opore č.5 sa doplní chýbajúca dlažba z betónových tvárnic 0,5 x 0,5 m ukladaných do betónového lôžka s vyškárovaním škár cementovou maltou. Za krídlami opory č.5 (smer Bardejov) a ľavým krídlom opory č.1 (smer Prešov) sa terén spevní dlažbou z lomového kameňa hr.15 mm, ukladanou do lôžka z betónu hr.100 mm. Dĺžka spevnenia bude cca 2,5 m, zo strany vozovky budú osadené betónové chodníkové obrubníky.

SO - 05.1 Prieput č.1 v km 0,742 (kumulatívne staničenie km 4,056 ID16957)

Z otvorov priepustu, kalovej jamy, čiel a ríms budú odstránené nánosy zeminy, kameniva, rastlín a iných zvyškov tak, aby otvory priepustov boli čisté a nič nebránilo voľnému odtoku vody. Z povrchu čiel a ríms bude odstránená vrstva zeminy v potrebnom rozsahu a budú očistené tlakovou vodou, aby bolo možné vykonať sanáciu ich betónového povrchu. Priekopa na výtokovej časti bude prečistená až na povrch jestvujúceho spevnenia, v prípade jeho poškodenia či chýbajúcich častí sa spevnenie doplní a vyspraví. Všetky sanované betónové plochy budú natreté zjednocujúcim a ochranným náterom. Na rímky oboch čiel bude osadené ocelové dvojmadlové zábradlie kotvené prostredníctvom lepených kotiev cez kotevné platne stĺpikov

Rozsah navrhovanej sanácie

- Vyčistenie priekop a rigolov : 30 m
- Vyčistenie kalovej jamy : 2 m³
- Prečistenie priepustu (20%) : 22 m
- Sanácia čela priepustu a rímky (na výtoku) a stien kalovej jamy (na vtoku) : 17 m²
- Obetónovanie čela priepustu a rímky v hr.100mm s vystužením KARI sieťou (na vtoku) : 6 m²
- Osadenie ocelového dvojmadlového zábradlia 11 m

SO 05.2 Prieput č.2 v km 1,025 (kumulatívne staničenie km 4,339 ID 16961)

Jedná sa o ŽB rúrový priepust DN 750 dĺžky 20,5 m s vtokovým a výtokovým čelom z prostého betónu s osadenými rímsami v celej dĺžke. Priekopa zaústená do priepustu je vydláždená, zanesená zeminou a trávny porastom. Na výtokovej strane priepustu je nespevnená resp. zanesená priekopa dĺžky cca 1,5 m ukončená zaústením do melioračnej šachty DN 800. Samotný rúrový priepust je mierne zanesený bahňitým kalom a suchým porastom. Priekopy na vtoku aj výtoku sú obrastené trávňatým porastom. Čelo na vtoku je mierne porušené a na výtoku so značne rozrušeným betónovým povrchom.

Rozsah navrhovanej sanácie

- Vyčistenie priekop : 20 m
- Prečistenie priepustu (20%) : 20 m
- Obetónovanie čela priepustu a rímky v hr.100 mm s vystužením KARI sieťou (na výtoku) : 19 m²
- Osadenie ocelového dvojmadlového zábradlia : 9,8 m

SO 05.03 Prieput č.3 v km 1,169 (kumulatívne staničenie km 4,483 ID16960)

Jedná sa o ŽB rúrový priepust DN 500 dĺžky 15,3m s vtokovým a výtokovým čelom z prostého betónu. Priekopy vyústené do priepustu nie sú vydláždené. Na výtokovej strane priepustu je nespevnená resp. zanesená priekopa dĺžky cca 1,5 m ukončená zaústením do melioračnej šachty DN 800. Samotný rúrový priepust je značne zanesený bahňitým kalom. Rímky priepustu sú úplne obrastené trávňatým porastom. Melioračná šachta je zanesená kalom a zarastená trávňatým porastom. Betónové povrchy sú značne porušené

Rozsah navrhovanej sanácie

- Vyčistenie priekop : 30 m
- Prečistenie priepustu (100%) : 15 m
- Vyčistenie melioračnej šachty : 3 m³
- Obetónovanie čiel priepustu a rímky v hr.10 s vystužením KARI sieťou (na vtoku a výtoku) : 14 m²

- Osadenie ocelového dvojmadlového zábradlia

: 8,8 m

SO 05.4 Priepust č.4 v km 1,386 (kumulatívne staničenie km 4,700 ID 16958)

Jedná sa o ŽB rúrový priepust DN 1000 dĺžky 12,4 m s vtokovým a výtokovým čelom z простého betónu s osadenými rímsami v celej dĺžke. Priepust slúži na prevedenie cesty ponad odvodňovaciu priekopu. Do odvodňovacej priekopy pred vtokom priepustu je vyústená vydláždená priekopa cesty. Vo vzdialenosti 1,9 m za výtokom priepustu je umiestnená melioračná (vsakovacia) šachta DN 800, ktorá je úplne zanesená a už neplní svoju funkciu, keďže ju tok obchádza. Na rímsach sú osadené ocelové zábradlia. Samotný rúrový priepust nie je zanesený. Čelo na vtoku a rímsy sú mierne rozrušené. Z pracovných rokovaní sosprávcom vyplynulo potreba zväčšenia prietoku priepustu, keďže pri väčších dažďoch dochádza k zalievaniu cesty.

Rozsah navrhovanej sanácie

Z dôvodu nevyhovujúcej kapacity prietoku priepustu navrhujeme demoláciu jestvujúceho priepustu a vybudovanie nového priepustu 2 x priemeru 1000 zo železobetónových rúr DN 1000. Čelá priepustu budú betónové, do nich kotvené železobetónové rímsy s osadením ocelového zábradlia. Búranie jestvujúce a výstavba nového priepustu sa bude realizovať za prevádzky, po etapách. V 1. etape bude doprava presmerovaná do ľavej časti cesty (dopravný smer Prešov). Bude riadená dočasným dopravným značením, bude jednosmerná a rýchlosť bude znížená na 50km/h. Šírka dopravného priestoru bude 3,0 m. Priepust pod pravou časťou komunikácie sa vybúra a vybuduje sa pravá časť nového priepustu vrátane čela, ríms a vrstiev vozovky.

V 2. etape bude doprava presmerovaná do pravej časti cesty (dopravný smer Bardejov). Bude riadená dočasným dopravným značením, bude jednosmerná a rýchlosť bude znížená na 50km/h. Šírka dopravného priestoru bude 3,0 m. Priepust pod ľavou časťou komunikácie sa vybúra a vybuduje sa ľavá časť nového priepustu vrátane čela, rímsy a vrstiev vozovky. Taktiež navrhujeme odstránenie dvoch skruží melioračnej (vsakovacej) šachty, ktorá už neplní svoju funkciu. Odvodňovaciu priekopu v dĺžke 6,0 m pred a za priepustom navrhujeme vydláždiť dlažbou z betónových tvaroviek v betónovom lôžku.

SO 05.5 Priepust č.5 v km 1,664 (kumulatívne staničenie km 4,978 ID 16959)

Jedná sa o ŽB rúrový priepust DN 750 dĺžky 13,4 m s vtokovým a výtokovým čelom z простého betónu a s rímsami v celej dĺžke. Priekopy vyústené do priepustu sú nedláždené. Výtok je vyústený nedláždenou priekopou dĺžky cca 3,3 m do melioračnej šachty DN 800. Samotný rúrový priepust je čiastočne zanesený bahníťm kalom hlavne na výtokovej časti. Betón na čele vtoku je značne rozrušený, na výtoku mierne porušený (na viditeľných plochách).

Rozsah navrhovanej sanácie

- | | |
|--|---------------------|
| - Vyčistenie priekop | : 25 m |
| - Prečistenie priepustu | : 14 m |
| - Vyčistenie melioračnej šachty | : 3 m ³ |
| - Obetónovanie čiel priepustu a ríms v hr.100mm s vystužením KARI sieťou (na vtoku a výtoku) | : 20 m ² |
| - Osadenie ocelového dvojmadlového zábradlia | : 5 m |
| - Vydláždenie priekop | : 5 m |

SO 05.6 Priepust č.6 v km 2,568 (kumulatívne staničenie km 5,882 ID 77422)

Jedná sa o šikmý ŽB rámový priepust dĺžky 11,5 m. Kolmá svetlosť priepustu je 1,9 m. Priepust prevádza cestu II/545 ponad bezmenný potok. Do potoka pred priepustom sú vyústené vydláždené priekopy cesty. Betón rámového priepustu je v relatívne dobrom stave, betón ríms je hlavne dolnej časti úplne degenerovaný, rozpadnutý s obnaženou výstužou. Povrch ríms je nadbetónovaný zdravým betónom. Koryto potoka pod priepustom je nespevnené.

Rozsah navrhovanej sanácie

Z otvorov priepustu, čiel a ríms budú odstránené nánosy zeminy, kameniva, rastlín a iných zvyškov tak, aby otvory priepustov boli čisté a nič nebránilo voľnému odtoku vody. Z povrchu čiel a ríms bude odstránená vrstva zeminy v potrebnom rozsahu a budú očistené tlakovou vodou, aby bolo možné vykonať sanáciu ich betónového povrchu. Dno a brehy bezmenného potoka bude vydláždené lomovým kameňom v betónovom lôžku. Vydláždenie sa napojí na jestvujúce opevnenie a bude ukončené cca 2,0 m za výtokom opretím do betónového zaistovacieho prahu. Všetky sanované betónové plochy budú natreté zjednocujúcim a ochranným náterom. Rímsa na vtokovú časť bude sanovaná reprofilačnou maltou a na výtoku bude nadbetónovaná a bude na nej osadené zábradľové zvodidlo.

SO 05.7 Priepust č.7 v km 3,527 (kum.staničenie km 6,841 ID 16962)

Jedná sa o ŽB rúrový priepust DN 700 dĺžky 12,6m s kalovou jamou na vtoku a výtokovým čelom z prostého betónu. Vydláždené priekopy cesty sú vyústené do kalovej jamy. Do kalovej jamy je tiež vyústená rúra DN100 z melioračnej šachty. Výtok je vyústený do nevyláždenej priekopy. Kalová jama a čelo vtoku je značne zvetrané. Samotný rúrový priepust nie je zanesený. Z pracovných rokovaní so správcom vyplynulo potreba zväčšenia prietoku priepustu.

Rozsah navrhovanej sanácie

Z dôvodu nevyhovujúcej kapacity prietoku priepustu navrhujeme demoláciu jestvujúceho priepustu vrátane čiel a vybudovanie nového priepustu z betónových rúr DN 1000. Búranie jestvujúce a výstavba nového priepustu sa bude realizovať za prevádzky, po etapách.

V 1. etape bude doprava presmerovaná do ľavej časti cesty (dopravný smer Prešov). Bude riadená dočasným dopravným značením, bude jednosmerná a rýchlosť bude znížená na 50 km/h. Šírka dopravného priestoru bude 3,0 m. Priepust pod pravou časťou komunikácie sa vybúra a vybuduje sa pravá časť nového priepustu vrátane čela, kalovej jamy a vrstiev vozovky.

V 2. etape bude doprava presmerovaná do pravej časti cesty (dopravný smer Bardejov). Bude riadená dočasným dopravným značením, bude jednosmerná a rýchlosť bude znížená na 50 km/h. Šírka dopravného priestoru bude 3,0 m. Priepust pod ľavou časťou komunikácie sa vybúra a vybuduje sa ľavá časť nového priepustu vrátane čela a vrstiev vozovky. Bezpečnostné zariadenie nad priepustom bude súčasťou cesty II/545 – rieši SO-01.

SO 05.8 Priepust č.8 v km 3,938 (kumulatívne staničenie km 7,252 ID 16965)

Jedná sa o ŽB rúrový priepust DN 1750 dĺžky 10,85 m s vtokovým a výtokovým čelom z prostého betónu, rímsami zo železobetónu a obojstranného oceľového zábradlia. Priepust slúži na prevedenie bezmenného potoka pod cestou II/545. Do potoka pred vtokom priepustu sú vyústená nedláždené cestné priekopy. Samotný rúrový priepust je mierne zanesený štrkovými nánosmi. Z pracovných rokovaní so správcom vyplynulo potreba zväčšenia prietoku priepustu.

Rozsah navrhovanej sanácie

Z dôvodu nevyhovujúcej kapacity prietoku priepustu navrhujeme demoláciu jestvujúceho priepustu a vybudovanie nového rámového priepustu z prefabrikátov typu IZM 2400/2100/1050. Celková dĺžka navrhovaného priepustu bude 10,5 m. Čelá priepustu budú betónové, so zakotvenými železobetónovými rímsami na ktorých bude osadené zábradľové zvodidlo so zvislou výplňou pre úroveň zachytenia H2. Zábradľové zvodidlo bude napojené na cestné zvodidlo osadené pred a za priepustom (rieši SO 01). Koryto bezmenného potoka bude v dĺžke 5,0 m pred a za priepustom spevnené dlažbou z betónových tvárnic ukladanými do betónového lôžka. Búranie jestvujúce a výstavba nového priepustu sa bude realizovať za prevádzky, po etapách.

V 1. etape bude doprava presmerovaná do ľavej časti cesty (dopravný smer Prešov). Bude riadená dočasným dopravným značením, bude jednosmerná a rýchlosť bude znížená na 50 km/h. Šírka dopravného priestoru bude 3,0 m. Priepust pod pravou časťou komunikácie sa vybúra a vybuduje sa pravá časť nového priepustu vrátane čela, ríms s osadeným zábradľovým zvodidlom a vrstiev vozovky.

V 2. etape bude doprava presmerovaná do pravej časti cesty (dopravný smer Bardejov). Bude riadená dočasným dopravným značením, bude jednosmerná a rýchlosť bude znížená na 50 km/h. Šírka dopravného priestoru bude 3,0 m. Prieput pod ľavou časťou komunikácie sa vybúra a vybuduje sa ľavá časť nového prieputu vrátane čela, ríms s osadeným zábradľovým zvodidlom a vrstiev vozovky.

SO 05.9 prieput č.9 v km 4,502 (kumulatívne staničenie km 7,816 ID 16966)

Jedná sa o kamenný klenbový prieput šírky 1,1 m, výšky 1,7 m a dĺžky 9,65 m s kalovou jamou na vtoku. Do kalovej jamy sú vyústené nedláždené priekopy cesty a tiež rúra DN 100 z melioračnej šachty. Výtok je vyústený do nevydláždenej priekopy. Prieput je mierne zanesený bahenným kalom. Samotný klenbový prieput je v nevyhovujúcom stave nakoľko z klenby vypadávajú kamene.

Rozsah navrhovanej sanácie

Navrhovaná sanácia spočíva vo vložení sklolaminátovej rúry DN 1000 do jestvujúcej klenby a následným vyplnením medzi jestvujúcim objektom a novou konštrukciou betónom pevnostnej triedy C25/30-XC2, bez zásahu do jestvujúcej vozovky na ceste II/545. Následne sa vybuduje kalová jama na vtoku a čelo s krídlami na výtoku. Lôžko pod rúrou bude vybudované zo štrkopiesku frakcie 0-16, v hrúbke min. 200 mm. Sklolaminátová rúra bude montovaná po častiach a zasúvaná do jestvujúceho prieputu. Miesto montáže uvažujeme na výtokovej strane. Celkovú dĺžku sklolaminátovej rúry navrhujeme 12,5 m. Priemer rúry navrhujeme DN 1000 a triedu tuhosti SN 10. Konštrukcia bude uložená v priamom úseku v pozdĺžnom spáde 7,0%. Priestor medzi oceľovou konštrukciou a jestvujúcou konštrukciou mosta bude vyplnený betónom pevnostnej triedy C25/30-XC2. Konzistencia betónu bude S5 – tekutá, maximálna veľkosť kameniva 16mm. Betónovú zmes doporučujeme vyplňať na vyššej teda vtokovej strane prieputu. Čelá budú počas betonáže debnené. Sklolaminátovú rúru je potrebné počas betonáže zabezpečiť vhodnými kovovými resp. drevenými rozperami. Bezpečnostné zariadenie nad prieputom bude súčasťou cesty II/545 a rieši ho SO-01.

SO 06 Bodová závrada pri obci Fulianka

Cieľom navrhovanej úpravy komunikácie II/545 pri obci Fulianka je odstránenie bodovej závrady – nevyhovujúcich rozhládových pomerov. Navrhované je zníženie nivelety komunikácie o 0,70 m a úprava polomeru výškového oblúka ako aj pozdĺžneho sklonu nivelety v danom mieste. Os úpravy je vedená v trase jestvujúcej komunikácie v katastrálnom území obce Fulianka. Celková dĺžka úpravy v objekte SO 06 je 232 m. Začiatok úpravy je v km 0,100 a koniec upravovaného úseku je v km 0,332. Úprava bude rozdelená na tri časti:

- km 0,100 00 – km 0,117 25 odfrézovanie a výmena horných asfaltových vrstiev hrúbky 50mm pri rešpektovaní jestvujúcich priečných sklonov vozovky.
- km 0,117 25 – km 0,222 60 vybúranie vrstiev jestvujúcej vozovky a zhotovenie novej konštrukcie (vozovka č.1) s strechovitým priečnym sklonom 2,5%
- km 0,222 60 – km 0,332 00 odfrézovanie a výmena horných asfaltových vrstiev hrúbky 120mm (vozovka č.2) so strechovitým priečnym sklonom 2,5%.

Smerové, sklonové a šírkové usporiadanie

Komunikácia II/545 je v km 0,100 00 – km 0,332 00 vedená v priamej. Výškové vedenie v km 0,100 00 – km 0,117 25 a km 0,222 60 - km 0,332 00 kopíruje jestvujúcu niveletu komunikácie. Úprava nivelety v km 0,117 25 – km 0,222 60:

- zníženie nivelety o 700 mm
- vloženie vypuklého výškového oblúka o polomere 4 000 m do lomov pozdĺžneho sklonu v mieste bodovej závrady pre zabezpečenie rozhladu.

Maximálny pozdĺžny sklon na úseku so zníženou niveletou je 1,81% a minimálny sklon je 1,46%. Základný priečný sklon je navrhovaný strechovitý 2,5%.

Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie komunikácie je nasledovné:

- jazdný pruh 2 x 3,50 m
- vodiaci prúžok 2 x 0,25 m
- spevnená krajnica 2 x 0,25 m
- nespevnená krajnica 2 x 0,50 m

Spolu voľná šírka 8,50 m

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky č.1. v mieste vybúrania vrstiev jestvujúcej vozovky navrhujeme v nasledovnom zložení:

- | | |
|---------------------------------|--|
| - Asfaltový betón ACo 11-I | PMB 45/80-55 50 mm STN EN 13108-1 |
| - Spojovací asfaltový postrek | PS PMB;C60BP4 min. 0,3 kg/m ² STN 73 6129:2009 |
| - Asfaltový betón ACL 16 | PMB 10/40-65,VMT 50 mm STN EN 13108-1 |
| - Spojovací asfaltový postrek | PS PMB; C60BP4 min. 0,3 kg/m ² STN 73 6129:2009 |
| - Emulzný mikrokoberec EM 8-II | C60BP5 20 mm STN EN 12273 |
| - Asfaltový betón ACP 22-I; | CA 35/50 100 mm STN EN 13108-1 |
| - Infiltračný asfaltový postrek | PI B; C60B4 min.0,5 kg/m ² STN 73 6129:2009 |
| - Mechanicky spevnené kamenivo | MSK 31,5 GB 180 mm STN 73 6126 |
| - Štrkodrvina | ŠD 31,5 GC 100 mm STN 73 6126 |

Spolu: 500 mm

Konštrukciu vozovky č.2 v mieste frézovania hr.120 mm navrhujeme v nasledovnom zložení:

- | | |
|--|--|
| - Asfaltový betón ACo 11-I | PMB 45/80-55 50 mm STN EN 13108-1 |
| - Spojovací asfaltový postrek | PS PMB;C60BP4 min. 0,3 kg/m ² STN 73 6129:2009 |
| - Asfaltový betón ACL16 | PMB 10/40-65,VMT 50 mm STN EN 13108-1 |
| - Spojovací asfaltový postrek | PS PMB; C60BP4 min. 0,3 kg/m ² STN 73 6129:2009 |
| - Emulzný mikrokoberec EM 8-II, | C60BP5 20 mm STN EN 12273 |
| - Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť –vrcholová ťahová pevnosť min.40kN/m | |
| - Spojovací asfaltový postrek | PS PMB; C60BP4 min. 0,6 kg/m ² STN 73 6129:2009 |

Spolu: 120 mm

Konštrukciu vozovky č.3 v mieste frézovania hr.50mm navrhujeme v nasledovnom zložení:

- | | |
|-------------------------------|---|
| - Asfaltový betón ACo 11-I | PMB 45/80-55 50 mm STN EN 13108-1 |
| - Spojovací asfaltový postrek | PS PMB;C60BP4 min. 0,3 kg/m ² STN 73 6129:2009 |

Dvojzákrutová oceľová výstužná sieť:

Pre zabránenie kopírovania trhlín, bude uložená pod ložnou vrstvou asfaltového krytu. Jedná sa o výstužnú oceľovú sieť vyhotovenú z dvojzákrutovej oceľovej siete – typ siete 8 x 10. Do dvojzákrutovej siete je vpletený priečny výstužný drôt priemeru 2,4 mm. Povrchová úprava oceľovej siete je pozinkovanie podľa EN 10244-2 (Trieda A podľa tab. 1). Mechanické charakteristiky výstužnej siete musia spĺňať požiadavky normy EN 10223-3. Po očistení vyfrézovanej plochy bude na túto plochu rozprestretá oceľová sieť. Oceľová sieť musí byť pred pokládkou ložnej vrstvy rovná, bez zvlnenia a napnutá. Prichytenie a spolupôsobenie s novými vrstvami konštrukcie vozovky sa zabezpečí položením emulzného mikrokoberca hr. 20 mm.

Úprava podložia

Vzhľadom na málo únosné zeminy v podloží v mieste dobudovania novej konštrukcie vozovky (konštrukcia.č.1) navrhujeme úpravu podložia, ktorá bude v nasledujúcom zložení:

- štrkodrvina fr. 0-63 mm ,vrstva hrúbky 400 mm
- štrkodrvina fr. 0-63 mm ,vrstva hrúbky 400 mm
- netkaná separačná geotextília ,pevnosť pri pretrhnutí min.12 kN/m,odolnosť voči prierazu minimálne 2 kN, priemer otvoru ø max 70µm.

Odvodnenie

Odvodnenie povrchu vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom úpravy komunikácie. Povrchová voda z vozovky vpravo bude odvádzaná do dláždenej priekopy a ďalej do priepustu DN 400 pod vjazdom na poľnohospodárske pozemky. Povrchová voda z vozovky vľavo je odvádzaná na násypový svah úpravy komunikácie. Odvodnenie cestnej pláne a je zabezpečené jej priečnym sklonom na násypový svah úpravy komunikácie.

Dĺžky priekop:

- km 0,100 00 – km 0,276 21 trojuholníková priekopa dĺ.181,10 m

- km 0,293 75 – km 0,332 00 trojuholníková priekopa dĺ.38m (pokračovanie priekopy v obj.SO 01)

Priepust DN 400 v km 0,281 83 pod vjazdom na pozemky – dĺžku priepustu navrhujeme 15,50 m. Materiál rúry – plastová rúra z PP s rebrovanou stenou. Rúra bude obetónovaná suchou betónovou zmesou C16/20-XC2. Vtok a výtok bude vyložený lomovým kameňom hr.150 mm do betónu C16/20 XC2.

Bezpečnostné zariadenia

Vzhľadom na návrhovú rýchlosť, výšku násypového telesa a pri priepustoch sú pozdĺž vozovky navrhované záchytné bezpečnostné zariadenia. *II/545 Kapušany-Raslavice / SO 06 Bodová záhada pri obci Fulianka 4* Z vodiacich dopravných zariadení sú navrhované smerové stĺpiky. Smerové stĺpiky budú osadené v nespevnenej krajnici alebo na záchytnom bezpečnostnom zariadení. Pred realizáciou každej etapy budú jestvujúce smerové stĺpiky odstránené z nespevnenej krajnice a po ukončení prác etapy budú znovu osadené. Z bezpečnostných zariadení sú navrhované oceľové zvodidlá úrovne zachytenia N2.

Rozsah navrhovaných úsekov zvodidiel je nasledovný:

- dĺžka zvodidla na pravej strane komunikácie je 48m km 0,286 90 – km 0,332 00

- dĺžka zvodidla na ľavej strane komunikácie je 132m km 0,200 00 – km 0,332 00

(pokračovanie zvodidiel v obj. SO 01.1)

III.3. Prepojenie s ostatnými plánovanými a realizovanými činnosťami v dotknutom území a možné riziká havárií vzhľadom na použité látky a technológie.

Jedná sa o opravu existujúceho úseku cesty (mostov) na pôvodnej trase s pôvodným zakladaním.. Zámery iných stavebníkov nebudú dotknuté. Počas výstavby bude v prvom rade zo strany dodávateľa stavby potrebné dodržať technologickú disciplínu, udržiavanie stavebných mechanizmov v dobrom technickom stave (bez možnosti únikov ropných látok), zabezpečenie stavebných dvorov proti prenikaniu znečisťujúcich látok do podložia návrhom vhodného odvodnenia a pravidelné čistenie stavebných dvorov. Mimoriadnu pozornosť je treba venovať samotnému stavenisku, najmä realizácií zemných prác v blízkosti vodných tokov. Po skončení stavebných prác sa nepredpokladá zhoršenie vodných pomerov v riešenom území.

III.4. Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov

Pre realizáciu predmetnej stavby bolo upustené od vydania územného rozhodnutia stavebným úradom Kapušany Č.: 461/264/2016 zo dňa 17.8.2016 a bolo vydané stavebné povolenie pod číslom: OU-PO-OCDPK-2016/038882-012 dňa 28.11.2016 Okresným úradom Prešov, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií resp. upustené od vydania územného rozhodnutia stavebným úradom Demjata pod Č.: 307/263/2016 zo dňa 17.8.2016 a bolo vydané stavebné povolenie pod číslom: OU-PO-OCDPK-2016/039614-006 dňa 29.11.2016 Okresným úradom Prešov, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií.

III.5. Vyjadrenie o predpokladaných vplyvoch zmeny navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice.

Nepredpokladáme vplyv navrhovanej činnosti presahujúci štátne hranice.

III.6. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia vrátane zdravia ľudí.

Riešená lokalita sa nachádza v extravilánoch katastrálneho územia obcí Kapušany, Fulianka, Tulčík, Demjata a intravilánoch obcí Kapušany, Tulčík, Demjata a rieši zlepšenie stavu cestného telesa a mostných objektov 545 001, 545 002, 545 003, 545 008, 545 010, 545 015. Okolité zástavba danou stavbou nebude dotknutá, keďže sa jedná o práce spojené s už existujúcimi stavebnými objektami.

IV. Vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

IV.1. Vplyvy na obyvateľstvo

Hodnotenie vplyvov výstavby a prevádzky predmetnej stavby na obyvateľstvo nepredstavuje zhoršenie voči terajšiemu stavu vzhľadom k tomu, že sa jedná o existujúcu cestu.. Problémom môže byť počas výstavby po jednotlivých etapách a jednotlivých úsekoch výstavby, keď bude vplyvať nie len na obyvateľov v bezprostrednej blízkosti, ale aj na obyvateľov žijúcich mimo dotknuté územie spomalenia dopravy a zhoršenia kvality povrchu vozovky. V etape výstavby bude možnosť negatívneho ovplyvnenia obyvateľov redukovaná realizáciou organizačných a ochranných opatrení dodávateľom stavby. Súčasná doprava vedúca cez intravilán obcí v prípade potreby bude prerozdelená a to presmerovaním hlavne tranzitnej dopravy na obchádzkové komunikácie, čím sa výrazne zníži počet vozidiel pohybujúcich sa cez uvedené obce. Počas výstavby bude možné zmierniť negatívne účinky hluku v obývaných častiach v organizovaní stavebných prác mimo dní pracovného pokoja a dôsledným dodržiavaním technologickej disciplíny dodávateľa. Po ukončení výstavby a sprevádzaní jednotlivých úsekov sa kvalita života obyvateľstva prechádzajúceho, ako aj žijúceho v dotknutom území rekonštruovaným úsekom výrazne zlepši, znížením hlučnosti a emisií ako aj zvýšenou plynulosťou a bezpečnosťou dopravy.

IV.1.2. Zdravotné riziká

Súčasný zdravotný stav obyvateľstva v dotknutých obciach je ovplyvnený demografickým vývojom (starnutie populácie) a súčasnými stresovými faktormi v území aglomerácie mesta Prešov a priľahlých obcí. Zastúpenie staršieho obyvateľstva, ktoré je fyzicky aj mentálne zraniteľnejšie ako mladšia generácia, môže štatisticky nepriaznivo ovplyvniť zdravotný stav trvale žijúceho obyvateľstva. Zdravotné riziká súvisia priamo predovšetkým s hygienou prostredia, ktoré je charakterizované v prípade dopravnej stavby zvýšenou hlučnosťou, vibráciami a produkciou emisií, taktiež nepriamo aj s bezpečnosťou cestnej premávky. Zdravotné riziká pre miestne obyvateľstvo sa však môžu prejaviť najmä počas výstavby, ale tieto budú len dočasné a vhodnou organizáciou výstavby, umiestnením stavebných dvorov a prístupových ciest budú minimalizované.

IV.1.3. Hluková záťaž

Nepriaznivý vplyv hluku sa môže prejavovať pri dlhodobom stave prekračujúcom povolený hygienický limit. Zdroje hluku z dopravy pritom nie sú bodové, ale líniové, zasahujúce obyvateľov rozsiahleho územia pozdĺž dopravných ciest. Účinky hluku na človeka sú závislé na jeho fyzikálnych charakteristikách, t. j. na intenzite, prevažujúcej výške (frekvencii) a na časovom priebehu (ustálený, premenlivý, prerušovaný, impulzívny hluk). Hluk počas výstavby sa očakáva najmä zo stavebných mechanizmov v tesnej blízkosti staveniska a z prejazdu stavebných strojov. Stavebné mechanizmy počas svojej činnosti vysoko presahujú prípustné hodnoty hluku. Hluk od stavebných strojov je ale dočasný a premenlivý - závisí od druhu vykonávanej činnosti a od momentálne realizovanej technológie (bagrovanie, sypanie štrku, zhutňovanie, nakladanie atď.). Podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí sa obmedzujú stavebné práce tak , že:

- hlučné stavebné práce sa môžu vykonávať v pracovných dňoch od 7,00 – 21,00 hod,
- počas víkendu sa hlučné stavebné práce môžu vykonávať len v sobotu v čase od 8,00 – 13,00 hod,
- stavebné práce môžu prebiehať aj mimo týchto hodín, ale práce, ktoré prekračujú prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí sa môžu vykonávať len v čase, ktorý je špecifikovaný v predchádzajúcich

bodoch. Mimo tohto času možno na stavebnú činnosť vzťahovať prípustné hodnoty hluku pre hluk z iných zdrojov.

IV.1.4. Znečistenie ovzdušia

V etape výstavby vznikne zvýšené množstvo a rozptyl tuhých/prachových častíc do okolia. Očakáva sa dočasné, krátkodobé zvýšenie znečistenia ovzdušia emisiami z motorov dopravných a stavebných mechanizmov pri prevážaní materiálov po existujúcej cestnej sieti prechádzajúcej cez intravilány sídiel, zvýšenie sekundárnej prašnosti v dôsledku úpravy terénu a zemných prác, nakladania a prevozu zemín.

Prípustné limity v zmysle platnej legislatívy SR (Vyhláška č. 360/2010 o kvalite ovzdušia)

	Priemerné koncentrácie znečisťujúcej látky	
	Na ochranu zdravia	Na ochranu vegetácie
Oxid dusičitý NO ₂	40 mg.m ⁻³ / rok	-
Oxidy dusíka NO _x	-	30 mg.m ⁻³ / rok
Tuhé častice PM ₁₀	40 mg.m ⁻³ / rok	-

IV.1.5. Vplyv na kvalitu a pohodu života

Pod kvalitou a pohodu života sa rozumie kvalita základných prvkov bývania, hygiena prostredia, subjektívne faktory vnímania prvkov prostredia. Priamy negatívny vplyv na kvalitu a pohodu života bude mať iba samotná rekonštrukcia cesty. Obmedzenia ktoré z tejto činnosti vyplynú budú vplývať na bežný život v dotknutých obciach.

Priame negatívne vplyvy činnosti spojené s výstavbou cesty budú napr.:

- zvýšenie intenzity nákladnej dopravy s dôsledkami zvýšenia hluku, prašnosti a celkového ruchu najmä v okolí stavebných dvorov a väčších stavebných objektov
- narušenie dlhoročne vnímanej krajiny (nové technické prvky v krajine).

Po zrekonštruovaní cesty sa však okamžite prejaví prínosy navrhovanej zmeny pre obyvateľov dotknutých obcí. Znížením dopravného zaťaženia sa zvýši kvalita a pohoda života najmä obyvateľov v blízkosti cesty II/546 a to znížením hluku, vibrácií a emisií, zvýši sa bezpečnosť premávky a zníži sa riziko nehodovosti.

IV.2. Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Vychádzajúc z hodnotenia súčasného stavu možno predpokladať, že vzhľadom na hornatý, terén a vedenie trasy pri rekonštrukcii cesty II/545 v pôvodnej trase sa neočakávajú významné vplyvy na horninové prostredie, vrátane kumulatívnych.

IV.3. Vplyvy na klimatické pomery a znečistenie ovzdušia

Modernizácia cesty II/545 bude mať minimálny vplyv na zmeny mikroklimy. Z povrchu komunikácie a násypov je nižší výpar ako z prirodzeného terénu z dôvodov technického riešenia a rýchlejšieho odtoku zrážkovej vody. Terénne úpravy môžu spomaliť, alebo zrýchliť podzemný a povrchový odtok, čím sa zmení prirodzená vodná bilancia v okolí cesty.

Výfukové plyny vozidiel obsahujú okrem produktov dokonalého spaľovania (CO₂, H₂O) znečisťujúce látky oxid uhoľnatý, uhľovodíky, oxidy dusíka, oxid siričitý, aldehydy, ketóny, nespálené uhľovodíky, polycyklické aromáty, sadze a iné zložky. Na znečisťovaní ovzdušia sa okrem škodlivín z výfukových plynov cestných vozidiel podieľa aj zvýšená prašnosť, ktorá je spôsobená vírením usadených častíc na povrchu vozovky a v jej bezprostrednej blízkosti. Uvedené vplyvy sa prejavovali počas výstavby, aj počas prevádzky. V neposlednom rade má znečistenie ovzdušia negatívny dopad i na flóru a faunu. Zmenou navrhovanej činnosti dôjde k zníženiu nárokov na pohonné hmoty, čo sa priaznivo prejaví v znížení nárokov na dopravu a tým aj na produkciu výfukových plynov, vrátane plynov poškodzujúcich ozónovú vrstvu Zeme (CO₂, CH₄, N₂O). Zmena navrhovanej činnosti tak bude znamenať zníženie tzv. „uhlíkovej stopy“.

Modernizáciou cesty sa však všetky negatívne vplyvy rádovo znížia oproti prevádzke na pôvodne nemodernizovanej ceste.

IV.4. Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Vozovka na ceste vytvára veľkú záchytnú plochu. Takáto voda obsahuje znečisťujúce látky ktoré môžu mať negatívny vplyv predovšetkým na podzemné vody. Povrchové a podzemné vody budú ohrozené počas prevádzky ale aj počas rekonštrukcie cesty II/545. Pri výstavbe môže dôjsť k úniku pohonných hmôt a minerálnych olejov ktoré sa môžu dostať do podzemných vôd.

IV.4.1 Povrchové vody

Vzhľadom na to, že rekonštrukcia cesty je v dotyku s povrchovou vodou, len v rozsahu pôvodnej trasy cesty II/545 a preto zväčšenie negatívneho vplyvu na povrchové vody nepredpokladáme ani počas prevádzky, ani počas výstavby.

IV.4.2. Podzemné vody

V etape výstavby je v možné ohrozenie kvality a režimu podzemnej vody najmä pri zemných prácach a oprave mostov. Kvalitu podzemných vôd môže narušiť najmä:

- kontaminácia podzemných vôd počas výstavby - úniky odpadových vôd z obslužných zariadení a z údržby mechanizmov, kontaminované zrážkové vody spláchnuté z povrchu príjazdových ciest na stavenisko, splaškové vody zo zariadení staveniska a stavebných dvorov
- počas prevádzky možná kontaminácia podzemných vôd odpadovými vodami stekajúcimi z povrchu vozovky (čistenie vozovky, posypové soli, nebezpečenstvo kontaminácie pri úniku znečisťujúcich látok pri havárii veľkoobjemovej prepravy).

Po modernizácii je predpoklad že negatívny vplyv na povrchové a podzemné vody nepresiahne vplyvy z pôvodnej cesty II/545.

IV.5. Vplyvy na pôdu

Negatívne vplyvy na pôdu navrhovanej činnosti sú eliminované stavebnou činnosťou v koridore pôvodnej cesty čím nedochádza k trvalým a dočasným záberom pôdy, ktorý má priamy dopad na poľnohospodársku výrobu. Kontaminácia pôdy toxickými látkami, pohonnými hmotami a minerálnymi olejmi bude hroziť najmä v stavebných dvoroch. Eliminácia týchto vplyvov je podmienená dobrým technickým stavom vozidiel a mechanizmov dodávateľa ako aj prísnyim dodržiavaním technologickej disciplíny.

IV.6. Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy

Vplyvy na flóru, faunu a ich biotopy ostávajú vzhľadom ku charakteru a rozsahu rekonštrukcie ostane v rovni pôvodného vplyvu. Počas výstavby sa neuvažuje so stavebnou činnosťou mimo koridor súčasnej cesty II/545. Po ukončení rekonštrukcie je skôr predpoklad že negatívny vplyv na flóru, faunu a ich biotopy sa znížia oproti vplyvom z pôvodnej cesty II/545.

IV.7. Ostatné vplyvy

Počas výstavby bude v prvom rade zo strany dodávateľa stavby nutná technologická disciplína, udržiavanie stavebných mechanizmov v dobrom technickom stave (bez možnosti únikov ropných látok), zabezpečenie stavebných dvorov proti prenikaniu znečisťujúcich látok do podlažia návrhom vhodného odvodnenia a pravidelné čistenie stavebných dvorov. Mimoriadnu pozornosť je treba venovať samotnému stavenisku, najmä realizácií zemných prác v blízkosti vodných tokov. Po skončení stavebných prác sa nepredpokladá zhoršenie vodných pomerov v riešenom území.

Vzhľadom na to že záujmové územie stavby sa nachádza na území, ktorému sa podľa zákona o ochrane prírody a krajiny poskytuje prvý stupeň ochrany uplatňovaný na celom území Slovenskej republiky sa musí organizácia stavebných prác nasmerovať do mesiacov mimo september a október, v ktorých by došlo k ohrozeniu migrácie a neresu ichtyofauny v potokoch križujúcich modernizovanú cestu II/545..

Pre odpady vzniknuté z tejto stavby zhotoviteľ zavedie evidenciu vzniknutých druhov odpadov podľa platného Katalógu odpadov (vyhl. MZP SR č. 284/2001 Z.Z.). Vyprodukované odpady zhotoviteľ zneškodní len na povolených skládkach alebo odovzdá oprávnenému subjektu na zhodnotenie alebo zneškodnenie. Pri nakladaní s odpadmi zaradenými v kategórii N – nebezpečný odpad požiadava OÚŽP o udelenie súhlasu na nakladanie s nebezpečnými odpadmi v súlade s § 7 ods. 1 písm. g) zákona o odpadoch.

Materiály na konštrukciu vozovky a vybavenie komunikácie opravy mostov musia spĺňať požiadavky kladené na tieto výrobky podľa príslušných STN a TP. Ide o nakupovaný materiál, ktorý si zabezpečuje zhotoviteľ stavby.

Pracovná sila počas výstavby sa podľa možností využije z miestneho regiónu, riadiacich pracovníkov a pracovníkov so špeciálnou kvalifikáciou zabezpečí dodávateľská firma. Počas opravy mostov a obnovy krytu cesty je z hľadiska potreby pracovných síl rozhodujúca doba výstavby daná náročnosťou stavebných objektov, alebo dĺžkou úseku. V etape prevádzky hodnotenej investície nevzniknú nároky na trvalé pracovné sily.

V. Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Základné údaje o navrhovateľovi:

Názov (meno):

PREŠOVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ

zastúpený organizáciou Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja

Názov zmeny navrhovanej činnosti:

II/545 Kapušany

II/545 Kapušany - Raslavice

Umiestnenie zmeny navrhovanej činnosti:

Kraj : Prešovský,

Okres : Prešov,

Katastrálne územie : Kapušany, Fulianka, Tulčík, Demjata,

Stručný opis zmeny navrhovanej činnosti:

Zmena navrhovanej činnosti spočíva v rekonštrukcii cesty II/545 a mostných objektov 545 001, 545 002, 545 003, 545 008, 545 010, 545 015 v rámci predmetnej stavby. Rekonštrukcia cesty sa týka opravy podkladných vrstiev cestného telesa v miestach zníženej únosnosti, ktoré sa prejavili dlhoročnou prevádzkou a obnovou obrusnej vrstvy krytu samotnej vozovky. Rekonštrukcia mostných objektov sa týka sanácie povrchu spodnej stavby ako aj povrchu pohľadových plôch nosnej konštrukcie mostov, ktoré sa navrhnutou technológiou zregenerujú a vyspravia reprofilačnou maltou. Vrchná stavba mostov bude sanovaná spoločne s rímsami mostov a zábradliami. Na novovybudovaných rímsach bude vybudované zábradlie so zvislou výplňou pre úroveň zachytenia H2. Okolo a pod mostnými objektami, bude opravené nevyhnutné opevnenie brehov potokov.

Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych a synergických

Požiadavky na vstupy zmeny navrhovanej činnosti

Zmena navrhovanej činnosti si nevyžiada žiadné nároky na zábery pôdy ani výrubov drevín.

Hodnotenie výstupov zmeny navrhovanej činnosti

Oprava mostných objektov 545 001, 545 002, 545 003, 545 008, 545 010 a 545 015 a cesty II/545 bola vykonaná v pôvodnej trase v pôvodnom šírkovom osadení. Cestné objekty boli rekonštruované na

pôvodných miestach a základoch iba sanáciou povrchov ich spodných stavieb. Vrchné stavby mostov boli spevnené a osadené s novými bezpečnostnými prvkami. Rekonštrukcia cesty sa týka opravy podkladných vrstiev cestného telesa v miestach zníženej únosnosti, ktoré sa prejavili dlhoročnou prevádzkou a obnovou obrusnej vrstvy krytu samotnej vozovky. Realizácia celej modernizácie prebieha v pôvodnom koridore cesty II/545 bez nárokov na ďalšie zábery pôdy.

Prevedené zmeny budú slúžiť k modernizácii predmetného úseku cesty a zlepšeniu plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky čo sa prejaví znížením hladiny hluku a škodlivých emisií vypúšťaných do ovzdušia motorovými vozidlami.

Záver

Rekonštrukcia cesty II/545 a mostných objektov 545 001, 545 002, 545 003, 545 008, 545 010 a 545 015 nebude predstavovať zásadný nepriaznivý vplyv na životné prostredie a zdravie obyvateľstva aj vzhľadom k tomu že sa jedná o práce spojené s už existujúcimi stavebnými objektami.

VI. Prílohy

1. Informácia, či navrhovaná činnosť bola posudzovaná podľa zákona; v prípade, ak áno, uvedie sa číslo a dátum záverečného stanoviska. príp. jeho kópia:

Navrhované činnosť podlieha posudzovaniu vplyvov na životné prostredie v zmysle prílohy č.8, kapitoly č. 13. Doprava a telekomunikácie, pol. č. 2 Cesty I. a II. triedy a prestavba alebo rozšírenie existujúcej cesty I. a II. triedy spojené so zmenou kategórie vrátane od 5 km do 10 km dĺžky a pol. č. 8. Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov bez limitne pre zisťovacie konanie k zákonu č. 24/2006 Z.z.. Modernizovaná cesta a mostné telesá boli vystavené v dobe, keď ešte zákon nebol v platnosti, na danú činnosť neprešiel proces EIA.

2. Mapy širších vzťahov s označením umiestnenia zmeny navrhovanej činnosti v danej obci a vo vzťahu k okolitej zástavbe :

Prehľadná situácia II/545 Kapušany 1 : 20 000

Prehľadná situácia II/545 Kapušany – Raslavice 1 : 20 000

3. Výpis z katastra nehnuteľností :

Výpis z katastra nehnuteľností sa vzhľadom na charakter stavby (líniová stavba) nepredkladá

4. Odborné stanovisko orgánu ochrany prírody a krajiny podľa § 18 ods. 12 :

K predmetnému projektu sa vyjadrili:

- Okresný úrad OSŽP v Prešove (oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP) vyjadrenie číslo OU-PO-OSZP3-2016/045164-002 zo dňa 14.11.2016

- Okresný úrad OSŽP v Prešove (oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP) vyjadrenie číslo OU-PO-OSZP3-2016/045891-02 zo dňa 21.11.2016

- Okresný úrad OSŽP v Prešove (oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP) vyjadrenie číslo 2016/034878-02 zo dňa 05.09.2016

- Okresný úrad OSŽP v Prešove (oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP) vyjadrenie číslo 2016/034882-02/OH zo dňa 29.07.2016

- Okresný úrad OSŽP v Prešove (oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP) vyjadrenie číslo 2016/034838-02 zo dňa 09.09.2016

Jednotlivé vyjadrenia sú v projekte akceptované.

5. Stanovisko príslušného orgánu územného plánovania, či zmena navrhovanej činnosti je v súlade s platnými územnoplánovacími dokumentáciami platnými pre dané územie:

Opravou mostov evidenčné číslo 546 001, 545 002, 545 003, 545 008, 545 010 a 545 015 a modernizáciou cesty II/545 v staničení km 0,000 – 9,619 nedôjde k narušeniu územného plánu územného celku Prešovského kraja, ani nijako neovplyvní územné plány obcí (Kapušany, Fulianka, Tulčík, Demjata) okresu Prešov, ktorých katastrálnymi územiami prechádza trasovanie cesty II/545. Rekonštrukčné práce budú prebiehať na už existujúcich objektoch a cestnej komunikácii.

K projektu sa vyjadrili obec Kapušany, vyjadrenie č: 551/2016 zo dňa 10.11.2016, obec Fulianka vyjadrenie č: 134/2016 zo dňa 25.08.2016, obec Tulčík vyjadrenie č: 398/2016 zo dňa 04.08.2016 a 641/2016 zo dňa 30.11.2016, obec Demjata vyjadrenie č: OcÚ/DE-284/2016 zo dňa 28.07.2016.

6. Dokumentácia k zmene navrhovanej činnosti:

Dokumentácia stavebného zámeru je priložená v prílohe žiadosti o stanovisko k „Posúdeniu vplyvov na životné prostredie“ zo dňa 16.12.2016 na CD nosiči.

VII. Dátum spracovania

január 2017

VIII. Meno, priezvisko adresa a podpis spracovateľa oznámenia

Spracovateľ oznámenia :
Ing. Eduard Virba
hlavný zamestnanec CDB, SUC PSK, oblasť Prešov
Jesenná 14, 080 05 Prešov
Tel. 051/7563734, 0905 905 771

.....

IX. Podpis oprávneného zástupcu navrhovateľa

Ing. Jozef Havrila
poverený vedením SUC PSK
IČO 37 936 859
ul. Jesenná 14, 080 05 Prešov,
Tel. 051/7563 700

.....