SPRIEVODNÁ SPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba:

Názov stavby:	**Stavebné úpravy cesty II/533 Gemerská Poloma- SNV-Harichovce-D1 (Jánovce Jablonov) v úseku o celkovej dĺžke 52,5km**
Miesto stavby:	
Kraj:	Košický
Okres:	Rožňava, Spišská Nová Ves
Obec:	Gemerská Poloma, Hnilec, Spišská Nová Ves, Harichovce
Katastrálne územie:	Gemerská Poloma, Vlachovo, Hnilec, Dobšiná, Hnilčík, Mlynky, Spišská Nová Ves, Harichovce
Druh stavby:	rekonštrukcia, oprava cesty, stavebná úprava
Stupeň dokumentácie:	dokumentácia na realizáciu stavby (DRS)
Stavebník:	Košický samosprávny kraj Námestie Maratónu mieru 1 042 66 Košice
Projektant:	**VÁHOPROJEKT, s.r.o.** Sídlo: Exnárova 13, 080 01 Prešov Prevádzka : Kpt. Nálepku 6, 080 01 Prešov Tel. : 0907 930 427 E-mail: vahoprojekt@gmail.com
Zodpovedný projektant:	Ing. Miroslav Váhovský, autorizovaný stavebný inžinier (reg.č. 4759*A2)
Uvažovaný správca objektu:	
Názov a adresa:	Správa ciest Košického samosprávneho kraja

2. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

2.1 Účel a ciele stavby.

Účelom stavby je dosiahnuť podstatné predĺženie životnosti cestného telesa, bezpečnosť cestnej dopravy vplyvom zlepšených jazdných vlastností vozovky, skvalitnenie dopravného prepojenia obcí, zvýšenie dopravnej obslužnosti územia, zlepšenie možnosti prístupu za prácou a vybavenosti dotknutých obcí, zvýšenie pohodlia cestovania účastníkov cestnej dopravy.

Cieľom stavby je zlepšenie dopravno-technických parametrov komunikácie, zlepšenie plynulosti dopravy a tým bezpečnosť dotknutého územia, zlepšenie životného prostredia v okolí jestvujúcej komunikácie, zlepšenie možnosti prístupu za prácou a vybavenosti dotknutých obcí, zvýšenie pohodlia cestovania účastníkov cestnej dopravy.

Cesta II/533 (celková dĺžka riešenej komunikácie 52,564km) tvorí významné prepojenie dvoch okresných miest (Spišská Nová Ves a Rožňava), ich napojenie na diaľnicu D1 resp. na krajské mesto Košice s napojením na cestu I/67 a I/16 ako aj napojenie obcí na ležiacich na ceste II/533. Okrem toho sa v predmetnom úseku cesty II/533 na ňu napájajú aj ďalšie významné komunikácie a to cesta II/535 (smer Mlynky a napojenie na I/67), II/546 (smer Gelnica), II/536 (smer Poprad a Spišské Vlachy) a cesta III/3244 v intraviláne Spišskej Novej Vsi.

Cesta II/533 je súčasťou Gotickej cesty, ktorá spája kultúrno-historické pamiatky Spiša a Gemera. Tvorí taktiež dôležitú spojnicu centier turistického ruchu (Slovenský Raj, Hnilecká dolina). Na riešenom úseku cesty II/533 je niekoľko kolíznych úsekov, čím je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky. Trasa

cesty vedie cez exponované centrum Spišskej Novej Vsi, kde je potrebná rekonštrukcia križovatiek (doplnenie smerových portálov a prvkov bezpečnosti pre chodcov) ako nevyhnutné riešenie do doby komplexnej prípravy a realizácie obchvatu mesta Spišská Nová Ves. Cesta II/533 v súčasnosti plní funkciu diaľničného privádzača mesta Spišská Nová Ves severne na diaľnicu D1 pri Levoči.

Cesty sú postupne renovované a KSK systematicky investuje od roku 2005 do zlepšenia parametrov týchto ciest II. triedy, pričom využíva prostriedky vlastného rozpočtu, úverové zdroje Európskej investičnej banky, projekty PPP a tiež zdroje EÚ. V projekte, ktorý je k uvedeným aktivitám vo vysokej miere aditívny a synergický je navrhnutá stabilizácia resp. zosilnenie krajníc, zosilnenie krytu vozovky, úprava odvodnení, rekonštrukcia priepustov, kompletná modernizácia dopravného značenia a doplnenie dopravných zariadení, osadenie bezpečnostných prvkov- zvodidiel, ako aj aplikácia moderných informačných systémov - meteostaníc. Zároveň budú v celej dĺžke komunikácie osadené tzv. kilometrovníky ktoré úplne absentujú a sú nevyhnutné z hľadiska priestorovej orientácie pri jazde na komunikácii a zlepšujú aj evidenciu výkonu zimnej a letnej údržby. Projekt rieši úpravu exponovaných zastávok v obciach Harichovce a v Spišskej Novej Vsi s aplikáciou prvkov ochrany pre peších. Toho času sú zastávky v rozpore s príslušnými normami a dochádza ku kolíznym situáciám.

Benefity projektu: stavebnými úpravami ciest II/533 a dôjde k zlepšeniu úrovne cestného priameho napojenia na nadradenú infraštruktúru v koridore TEN-T (diaľnica D1 a cesta I/16, zároveň koridor R2). Projekt prispeje k zlepšeniu podmienok verejnej osobnej dopravy vybudovaním zastávkových pruhov a nástupíšť a bezpečných prechodov pre chodcov vo významných sídlach. Doplnením bezpečnostných zariadení dôjde k zvýšeniu bezpečnosti na ceste. Zvýšenie efektívnosti výkonu údržby ciest bude zabezpečené prostredníctvom osadenia informačných zariadení – kilometrovníkov a meteostaníc.

2.2 Celkový rozsah.

Cesta II/533	
Dĺžka úpravy	*52 564 m*
Plocha nového krytu (SO 101)	*126 794m2*
Plocha novej konštrukcie vozovky (oprava krajníc)	*3555 m2*
Dĺžka zvodidiel nové/vymenené:	*7837m*
Počet priepustov:	*22 ks*
Meteostanice	*2 ks*
Mosty - rekonštrukcia	*4 ks*
Autobusové zastávky (AZ)	*5 ks*
Osvetlenie priechodov pre chodcov	*1 ks (pri AZ)*

2.3 Členenie stavby

Stavba je členená na nasledovné stavebné objekty a podobjekty:

SO 101 Rekonštrukcia cesty II/533
SO 111 Autobusové zastávky
- SO 111.3 Autobusová zastávka „Novoveská Huta - Poľov“
  - SO 111.3.1 Vozovka
  - SO 111.3.2 Nástupište
- SO 111.4 Autobusová zastávka „Novoveská Huta – Medvedia Dolka “
- SO 111.5 Autobusová zastávka „Ferčekovce - Trenčianska“
  - SO 111.5.1 Vozovka
  - SO 111.5.2 Nástupište
  - SO 111.5.3 Osvetlenie priechodu pre chodcov
- SO 111.8 Autobusová zastávka „Harichovce - ihrisko“
  - SO 111.8.1 Vozovka
  - SO 111.8.2 Nástupište
- SO 111.9 Autobusová zastávka „Harichovce – č.d.263

SO 200 Mostné objekty
- SO 201 Rekonštrukcia mosta č. II/533-002
- SO 202 Rekonštrukcia mosta č. II/533-004
- SO 203 Rekonštrukcia mosta č. II/533-005
- SO 204 Rekonštrukcia mosta č. II/533-010

SO 400 Portály dopravného značenia
SO 401 Portály na ceste II/533
SO 402 Portál na ceste III/3244

2.4 Prehľad východiskových podkladov :

Podkladom pre vypracovanie dokumentácia na realizáciu stavby (DRS) boli nasledovné:

- požiadavky, pripomienky a stanoviská investora projektovej dokumentácie prezentované na pracovných stretnutiach
- polohopisné a výškopisné zameranie záujmového územia
- katastrálna mapa
- obhliadka terénu projektantom a investorom
- projektová dokumentácia „Harichovce – zvýšenie bezpečnosti chodcov na prieťahu cesty č.II/533, organizačné a stavebné opatrenia“ (vypracovaná fi. LABUDA – ASI s.r.o., 12/2013)

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

Na okolitú zástavbu

Stavba nemá nadväznosť na okolitú plánovanú zástavb. Autobusová zastávka na ceste II/533 v Spišskej Novej Vsi pri nemocnici je riešená ako súčasť inej stavby. V intraviláne obce Harichovce je potrebné stavbu skoordinovať s projektovou dokumentáciou „Harichovce – zvýšenie bezpečnosti chodcov na prieťahu cesty č.II/533, organizačné a stavebné opatrenia“

Inžinierske siete

Stavba si hlavne počas výstavby objektov SO 111 a SO 400 vyžaduje zvýšenú pozornosť z dôvodu existencie inžinierskych sietí v ich bezprostrednej blízkosti.

Rozostavané a pripravované nadväzné úseky

Stavba nenadväzuje na žiadne rozostavané ani pripravované úseky ciest.

Koordinácia so zámermi iných investorov

Koordinácia s prípadnými zámermi iných investorov bude zabezpečená v rámci stavebného konania.

3. NAPOJENIE NA EXISTUJÚCU KOMUNIKÁCIU, VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE

3.1 Napojenie na existujúcu komunikáciu

Na začiatku a konci všetkých riešených úsekov sa komunikácia smerovo a výškovo napojí na existujúcu niveletu cesty.

3.2 Väzby na existujúce inžinierske siete

Projektovaný priestor stavby križujú viaceré podzemné inžinierske siete. Všetky podzemné inžinierske siete vo výkresoch sú kreslené orientačne. Upozorňujeme hlavne na práce na objektoch SO 111 a SO 400 v bezprostrednej blízkosti ktorých sa nachádzajú V miestach, kde sa budú vykonávať zemné a búracie práce je nutné všetky podzemné IS pred realizáciou stavby presne vytýčiť.

Vzduchom je vedené elektrické vedenie VN a NN (v správe VSD a.s.) a miestny telefónny kábel (v správe Slovak Telekom a.s.).

Poklopy jestvujúcich kanalizačných šácht, uličných vpustov budú pridvihnuté na novú úroveň nivelety cesty. V prípade, že sa na ceste nachádzajú uzávery a šúpatká, budú tieto uzávery a šúpatká taktiež pridvihnuté na novú úroveň nivelety cesty.

Pri realizácii stavby je nutné použiť také technologické postupy, ktoré neporušia už zrealizované alebo existujúce inžinierske siete. Z tohto dôvodu je nutné venovať zvýšenú pozornosť pri realizovaný stavebných prác.

V ochrannom pásme spomínaných vedení, je pri vykonávaní stavebných prác bezpodmienečne nutné dodržiavať ochranné pásma týchto vedení a podmienky pre výkon stavebných prác v OP.

Pred zahájením stavebných prác je nutné, aby dodávateľ zabezpečil presné vytýčenie všetkých jestvujúcich trás podzemných vedení vo všetkých miestach na trase, kde sa budú vykonávať zemné a búracie práce, aby sa predišlo ich prípadnému poškodeniu nakoľko sú v projekte podzemné inžinierske siete zakreslené orientačne a nemusia byť úplné a polohovo správne a boli zakreslené na základe informácií správcov. Výkop v miestach ochranných pásiem podzemných inžinierskych sietí vykonávať ručne.

V prípade kolízie s jednotlivými podzemnými sieťami technické riešenie konzultovať s jednotlivými správcami a projektantom. Pri realizácii dodávateľ stavebných prác musí rešpektovať požiadavky správcov ako je to uvedené v ich vyjadreniach. Z uvedených dôvodov je nutné brať tieto vyjadrenia ako súčasť tejto projektovej dokumentácie – viď stanoviská v časti E – Doklady.

4. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD

Odvodnenie komunikácie bude zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky.

Zrážková voda zo svahov cestného telesa bude odvedená existujúcimi priekopami cez zrekonštruované a novo navrhované priepusty do recipientov, poprípade na priľahlý terén v danom území.

V rámci stavby sa nachádzajú vodohospodársky významný vodný tok Súľovský potok (č. toku 268) a vodohospodársky významný drobný vodný tok Martinkov potok (č. toku 269) v správe SVP š.p. Stavba bude realizovaná v ochrannom pásme II. a III. stupňa – priameho odberu zo Súľovského potoka, ktorý sa nachádza v Gemerskej Polome.

5. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁC

Na postup stavebných prác budú kladené mimoriadne požiadavky. Tie vyplývajú najmä z faktorov, že:

- komunikácia bude budovaná za prevádzky;
- bude potrebné zaistiť bezpečnú prevádzku verejnej dopravy;
- prevádzku stavebných strojov, mechanizmov a nákladnej dopravy pre rekonštrukčné práce;
- zaistiť ochranu podzemných a povrchových vôd.

6. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

6.1 Zhodnotenie súčasného stavu

Úsek cesty II/533, ktorý je predmetom riešenia predkladanej projektovej dokumentácie sa nachádza v okresoch Rožňava a Spišská Nová Ves v Košickom kraji. Cesta prechádza intravilánom obcí Gemerská Poloma, Hnilec, Spišská Nová Ves a Harichovce. Okrem toho zasahuje do katastrálneho územia Vlachovo, Dobšiná a Mlynky. Na ceste sa nachádzajú mostné objekty, pričom rekonštrukcia štyroch z nich je predmetom stavby.

Šírkové usporiadanie cesty II/533 zodpovedá kategórii v prevažnej dĺžke C 6,5/50 resp. C 7,5/50. Šírka krytu komunikácie sa pohybuje v rozmedzí 5,70-6,5m.

Konštrukcia vozovky je pre aktuálne dopravné zaťaženie nedostatočná. Je tvorená vrstvou asfaltového betónu, pod ktorým sa nachádza nestmelené podkladné vrstvy vozovky. Kryt vozovky na cestnej komunikácii je v úsekoch s navrhovaným zosilnením vozovky nevyhovujúci a čiastočne rozpadnutý, a tak znižuje funkčnosť cestnej komunikácie. Na ceste sa nachádzajú výtlky a pozdĺžne a mozaikové trhliny, ktoré v niektorých miestach zasahujú do podložia vozovky a v niektorých úsekoch sa jedná až o sieťový rozpad vozovky. Kryt vozovky bol niekoľkokrát nesúvisle opravovaný. Lokálne opravy krytu vozovky spôsobili, že je narušené odvodnenie vozovky priečnym a pozdĺžnym sklonom. V zlom stave sú prevažne spevnené krajnice oboch komunikácií. Tie sú vplyvom dopravy a neúnosného podložia značne zdeformované s množstvom trhlín.

Odvodnenie cesty je vo väčšine úsekov živelné. Popri ceste zo zárezovej strany v niektorých úsekoch chýbajú odvodňovacie priekopy a lebo rigoly. Aj napriek absencii pozdĺžnych rigolov sa voda vďaka pomerene veľkým spádom dostane k existujúcim priepustom, ktoré ju prevedú popod komunikáciu do terénu. Priepusty sú však zanesené, s chýbajúcimi čelami resp. vtokovými jímkami.

Vzhľadom na neustály nárast cestnej dopravy čo do počtu prejazdov, ale aj zaťaženia potreba rekonštrukcie a zosilnenia konštrukcie vozovky je nevyhnutná. Komunikácia v uvedených úsekoch vykazuje nedostatočnú únosnosť vozovky, odvodňovacie zariadenia priekopy a priepusty nie sú dostatočne funkčné. Bezpečnostné zariadenia sú z pohľadu platných noriem a predpisov nedostatočné. Dopravné značenie – zvislé aj vodorovné – bude aktualizované podľa platnej legislatívy, odsúhlasené príslušným dopravným inšpektorátom a bude naň vydané určenie.

Stavba rieši aj výstavbu nových a rekonštrukciu existujúcich - stavebne nevyhovujúcich autobusových zastávok. Existujúce autobusové zastávky sú prevažne situované v jazdnom pruhu bez vhodného napojenia na existujúce chodníky.

Mosty

Stavba rieši rekonštrukciu nevyhovujúceho stavu mostných objektov s ev. číslom II/533-002, II/533-004 a II/533-005 v katastrálnom území Gemerská Poloma a most II/533-010 v intraviláne obce Hnilec.

6.2 Navrhované riešenie

Rekonštrukcia ciest II/533 a je zameraná na obnovenie prevádzkových parametrov komunikácie v súvislých úsekoch a odstránenie lokálnych závad ohrozujúcich užívateľov komunikácie.

Pri stavebných prácach na hlavnom objekte stavby sa nevyžadujú zábery cudzích pozemkov. Všetky navrhnuté opatrenia budú realizované na cestných pozemkoch, kategória komunikácie ostane nezmenená.

Projektová dokumentácia je spracovaná na základe požiadaviek objednávateľa a na základe obhliadky in situ, ktorá bola vykonaná projektantom a správcom príslušného úseku komunikácie.

Cesta II/533

V časti úseku (v extraviláne aj v intraviláne) bude realizovaná pokládka nových asfaltových vrstiev hrúbky 50mm. Dôjde teda k zosilneniu konštrukcie vozovky o minimálne 50mm (v závislosti od stavu hrúbky vyrovnávacej vrstvy). Zároveň bude potrebné dodržať plynulé napojenie nivelety na priľahlé komunikácie resp. na komunikáciu pred a za úpravou s navýšením hrúbky vozovky. Vo vybraných úsekoch intravilánu bude frézovaná hrúbka 50mm rovnaká ako pokládka nových asfalt. vrstiev, nedôjde teda k zvýšeniu nivelety komunikácie.

Po očistení vozovky od hrubých nečistôt bude na suchý povrch aplikovaný spojovací postrek emulzný PSE v množstve 0,5 kg/m2 a následne položená vyrovnávacia vrstva z asfaltového betónu potrebnej hrúbky. Zabezpečí sa tak vyrovnanie vozovky do plynulého priečneho sklonu. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch vyrovnávacej - ložnej vrstvy aplikovaný spojovací postrek emulzný modifikovaný v množstve 0,5 kg/m2 a následne položená obrusná vrstva hrúbky 50 mm.

V úsekoch s neúnosným podložím resp. v úsekoch s lokálnym poklesom vozovky na krajniciach je navrhnutá jeho výmena vhodným materiálom, a zároveň zriadenie celej konštrukcie vozovky v šírke cca 1,5m-2,0m. Počas výstavby týchto úsekov je nutné dbať na previazanie jednotlivých konštrukčných vrstiev starej a novej vozovky.

V potrebných úsekoch kde to terénne možnosti a majetková hranica umožňuje je navrhnuté rozšírenie vozovky. Jedná sa o úseky v oblúku s malým polomerom bez potrebného rozšírenia, kde navyše dochádza k deformácii krajníc. Takže v rámci zosilnenia krajnice výmenou konštrukcie vozovky je navrhnuté aj jej rozšírenie v majetkových hraniciach komunikácie (cca 0,5m).

Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičkách je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej modif. zálievky.

Na určitých úsekoch je z dôvodu zvýšenia bezpečnosti navrhnuté doplnenie nových zvodidiel do rozšírenej nespevnenej krajnice.

Oprava odvodňovacích zariadení sa týka hlavne priepustov a ich okolia a opravy dláždenej priekopy v lesnom úseku pred Jasovom.

Na hranici okresov Rožňava a Spišská Nová Ves sa doplní kamera na existujúcu meteostanicu, n nasledujúcej točke sa osadí nová meteostanica.. Meteostanica je určená na získavanie, spracovanie a odosielanie meteorologických údajov a obrazových snímok pomocou GSM siete.

Úprava nespevnených krajníc a očistenie priekop, prípadný výrub stromov a krov (v mieste priepustov) nie sú súčasťou predmetnej stavby - budú sa realizovať v rámci pravidelnej údržby komunikácie.

Autobusové zastávky

Stavba rieši novostavbu a rekonštrukciu autobusových zastávok v obci Harichovce a v mestských častiach Spišskej Novej Vsi Novoveská Huta, Ferčekovce, k nim prislúchajúce nástupištia a priechody pre chodcov s nasvetlením.

Jedná sa o:

- rekonštrukciu dvoch zastávok v Novoveskej Hute (Poľov a Medvedia Dolka) - doplnenie nástupíšť s rekonštrukciou zastávkového pruhu

- rekonštrukcia troch zastávky vo Ferčekovciach (Trenčianska) – posun zastávok mimo jazdných pruhov, doplnenie nástupíšť s prislúchajúcou časťou chodníka a priechodu pre chodcov s nasvetlením
- rekonštrukciou dvoch zastávok v Harichovciach (ihrisko a č. domu 263) - posun zastávky „Ihrisko“ mimo jazdný pruh, doplnenie nástupíšť

Rekonštrukciou existujúcich a výstavbou nových autobusových zastávok sa vytvoria podmienky bezpečnej a pohodlnej prevádzky dopravy v danej časti jednotlivých obcí. Taktiež sa výstavbou nástupíšť a prislúchajúcich chodníkov a priechodov pre chodcov s nasvetlením zabezpečia podmienky bezpečného a pohodlného pohybu peších.

Mosty

Rekonštrukcia mostných objektov bude pozostávať: z odstránenia existujúceho mostného zvršku, zo zriadenia spriahovacej dosky, dobetonávky záverného múrika a časti mostných krídel, rozšírenia základových pásov opôr, úpravy potoka a vybudovania nového mostného príslušenstva. Súčasťou stavby budú aj celoplošné vysprávky a reprofilácia viditeľných plôch nosnej konštrukcie a spodnej stavby a úprava okolia mosta.

Portály dopravného značenia

Z dôvodu zvýšenia bezpečnosti na ceste II/533 a z dôvodu sprehľadnenia križovatky ciest II/533, III/3244 sa pred spomínanou križovatku v dvoch smeroch zriadia portály dopravného značenia, ktoré sú predmetom dvoch samostatných objektoch podľa toho, na ktorej komunikácii sú osadené.

6.3. Popis z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

Navrhovanými technickými opatreniami v rámci stavby sa predpokladá minimalizácia rušenia ekologickej rovnováhy.

V priebehu opravy a modernizácie ciest II/533 a bude vplyvom staveniskovej dopravy zvýšená intenzita dopravy, ktorá spôsobí nárast hlučnosti, vibrácií a prašnosti v okolí komunikácie. Po ukončení výstavby sa všetky tieto dočasné negatívne vplyvy odstránia. Po uvedení stavby do prevádzky sa nepredpokladá nárast nepriaznivých vplyvov na životné prostredie v porovnaní so súčasným stavom, ale naopak, dôjde k ich eliminácii.

Územie, v ktorom sa má činnosť realizovať ako aj rozsah navrhovanej činnosti nevykazujú predpoklady negatívneho dopadu na životné prostredie v takom rozsahu, aby sa pri dodržaní navrhovaných opatrení mimoriadne zhoršil stav životného prostredia. Najvýznamnejším zásahom je samotná fáza výstavby.

V rámci stavby sa nachádzajú vodohospodársky významný vodný tok Súľovský potok (č. toku 268) a vodohospodársky významný drobný vodný tok Martinkov potok (č. toku 269) v správe SVP š.p. Stavba bude realizovaná v ochrannom pásme II. a III. stupňa – priameho odberu zo Súľovského potoka, ktorý sa nachádza v Gemerskej Polome.

Dodávateľ je povinný zaoberať sa ochranou životného prostredia pri realizácií stavebných prác. Aby po dobu výstavby nedochádzalo k porušeniu životného prostredia okolia stavby, bude nutné dodržiavať nasledovné opatrenia zo strany dodávateľa:

- dbať, aby neboli devastované okolité plochy
- dodržiavať nariadenia a vyhlášky o ochrane ovzdušia, vodných zdrojoch tokov a plôch
- pri výjazde vozidiel a mechanizmov na verejnú komunikáciu zabezpečiť ich čistenie
- stavebný odpad ukladať na legálne skládky s triedením podľa druhu a charakteru odpadu v zmysle Zákona o odpadoch.

6.4. Popis z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky

Pri výstavbe musia byť dodržiavané všetky podmienky vyplývajúce zo zásad ochrany a bezpečnosti zdravia pri práci, vrátane vykonávania výkopových, montážnych a stavebných prác. Na stavenisku musia byť urobené opatrenia zaisťujúce bezpečnosť pri práci.

Pred začatím stavebných prác je potrebné v obvode staveniska objektu vytýčiť všetky podzemné vedenia a zabezpečiť vyznačenie ich polohy v teréne. Priestorová poloha inžinierskych sietí je vo výkresoch značená orientačne. Pri vykonávaní stavebných prác v dotyku s premávkou na jestvujúcej ceste je potrebné dôsledne označiť pracovný úsek. Stavebné práce je možné realizovať len pri dodržaní všetkých podmienok, vyplývajúcich zo zásad bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a to hlavne Zákonníka práce č. 311/2001 v znení neskorších predpisov a súvisiacich doplnkov, nariadenie vlády SR č.396/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko v znení Nariadenia vlády SR č. 282/2004 Z.z., ktorým sa menil a doplnil.

Pri práci je potrebné dodržiavať najme predpisy o práci v blízkosti a pod elektrickými vedeniami, predpisy o vykonávaní stavebných prác v ochranných pásmach podzemných inžinierskych sieti a predpisy o manipulácii so stavebnými strojmi.

Starostlivosť o bezpečnosť pri práci a ochrana zdravia na stavbe je základnou povinnosťou vedenia stavby. Túto povinnosť vo všeobecnosti ukladá Zákonník práce. Pri všetkých stavebno-montážnych prácach počas výstavby je povinný dodávateľ oboznámiť pracovníka s bezpečnostnými predpismi, ktoré sa týkajú jeho spôsobu práce.

Pracovníci musia dodržiavať základné pravidlá bezpečnosti a hygieny pri práci. Obsluha musí byť riadne vyškolená, zapracovaná a stále vedená k udržiavaniu bezpečnosti, ochrane a hygiene pri práci. O pravidelnom preškoľovaní musí byť vedený písomný doklad.

Pracovníci musia byť pri práci vybavení príslušnými ochrannými pomôckami, na stavbe musí byť umiestnená lekárnička so základnými prostriedkami prvej pomoci.

Počas rekonštrukcie a modernizácie cesty budú účastníci cestnej premávky dočasné prenosné dopravné značenie.

6.5. Popis z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevádzky stavebných zariadení počas výstavby

Počas výstavby je nutné dodržiavať všetky platné normy a bezpečnostné predpisy o ochrane zdravia pri práci. V záujme ochrany pracovníkov stavby je potrebné dodržiavať technologické postupy, hygienické predpisy, zaškoľovanie pracovníkov a vykonávanie prác kvalifikovanými pracovníkmi pre príslušnú profesiu.

Keďže stavenisková doprava bude využívať jestvujúcu cestnú sieť, je treba prihliadať na ostatných účastníkov cestnej dopravy dôsledným dodržiavaním dopravných predpisov a princípov tolerancie.

Pri stavebných prácach je nutné zabezpečiť bezporuchovú prevádzku stavebných mechanizmov.

Nevyhnutným predpokladom bezpečnosti stavebných činností je vytýčenie všetkých inžinierskych sietí, ich viditeľné označenie a zabezpečenie počas celého obdobia výstavby.

Pre zabezpečenie ochrany bezpečnosti pri práci je nutné dodržať ustanovenie vyhlášky č. 374/90Zb.

7. BILANCIA HUMUSU A ZEMINY A MANIPULÁCIA S NIMI

Pri stavebných prácach sa s realizáciou zemných prác uvažuje v minimálnom množstve. Zemné práce súvisia prácami pri výmene neúnosného podložia vozovky krajníc v úsekoch s neúnosnými krajnicami, úpravou priekop pri priepustoch a pod. Materiál získaný pri čistení krajníc, vtokových a výtokových objektov (ríms, čiel a kalových jám ako aj rúr priepustov) bude odvezený na najbližšiu spoplatnenú skládku TKO.

Výrub stromov a kríkov

S výrubom stromov sa pri realizácii stavebných prác nepredpokladá.

V minimálnom rozsahu budú odstránené náletové kry v bezprostrednej blízkosti jednotlivých objektov, ktoré bránia realizácii stavebných prác. Na likvidáciu týchto porastov nie je potrebné žiadať súhlas nakoľko majú skupiny krov plošný priemet do 10 m^2. Získaná drevná hmota bude odovzdaná na materiálové zhodnotenie.

8. ODPADY

V rámci stavebných prác budú vo väčších množstvách vznikať odpady viazané na vlastnú stavebnú činnosť. Väčšinu odpadov, ktoré vzniknú touto činnosťou, bude možné zaradiť do kategórie ostatné odpady („O“). Pri likvidácii odpadu kategórie „O“ je nutné dbať na čo najvyšší podiel uskutočnených recyklácií (vrátane napr. recyklácie frézovaných asfaltových vrstiev vozovky). „Ostatné odpady“ zo stavby, ktoré nebudú recyklované, je možné ukladať na vhodných skládkach stavebného materiálu.

Súčasne môžu vznikať v malých množstvách aj odpady viazané na prevádzku a činnosť stavebných strojov a zariadení. Tieto činnosti majú charakter prípravných a servisných prác a väčšinu takto vzniknutých odpadov bude nutné zaradiť do kategórii nebezpečný odpad („N“).

Činnosti, pri ktorých vznikajú stavebné odpady, týkajúce sa predmetnej stavby, sa dajú charakterizovať takto:

- prečistenie priepustov, prečistenie priekop
- úprava existujúcich konštrukcií vozoviek v miestach napojenia na súčasný stav,

- čistenie povrchu cesty, odstránenie nerovností, vyspravenie výtlkov, aplikácia spojovacieho postreku,
- príprava rôznych komponentov na stavbu,
- pokládka jednotlivých vrstiev komunikácií,
- nátery konštrukcií,
- dokončovacie práce.

Počas stavebných prác je potrebné zabrániť vzniku nepovolených skládok odpadov alebo nežiaducim kontaminániám životného prostredia.

Pred vlastnou likvidáciou bude vznikajúci odpadový materiál ponúknutý príslušnému správcovi. Následná fáza nakladania s odpadmi bude zaistená dodávateľským spôsobom priamo osobami oprávnenými k týmto činnostiam podľa zákona č.223/2001 Zb., o odpadoch.

Zmluvy s konkrétnymi firmami, ktoré budú zaisťovať využitie alebo zneškodnenie uvedených druhov odpadov budú uzavreté zhotoviteľom stavby.

Konečné rozhodnutie o spôsobe likvidácie (vrátane miest prípadného uloženia odpadu) bude do značnej miery závislé na vybranej firme, poverenej k likvidácii odpadu.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch.

Odpady, ktoré sa uložia na riadenej skládke odpadov budú zhromažďované bez predchádzajúceho triedenia. Zhotoviteľ stavby požiada orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v zmysle § 7, ods. 1, písm. j, zákona č.223/2001 Z. z. o odpadoch v znení zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a § 43 vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch o udelenie súhlasu na zhromažďovanie odpadov bez predchádzajúceho triedenia.

9. DOPRAVNÉ ZNAČENIE

V rámci návrhu na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky sú navrhované nasledovné opatrenia použitím dopravného značenia a dopravného zariadenia:

- Výmena a doplnenie nových zvislých dopravných značiek so zvýšením triedy reflexnosti,
- Zhotovenie vodorovného dopravného značenia,
- Smerové stĺpiky, odrazky, záchytné bezpečnostné zariadenia.

Všetky dopravné zariadenia a dopravné značenia budú v súlade s platnou legislatívnou úpravou, slovenskými technickými normami a technicko-kvalitatívnymi podmienkami.

Existujúce zvislé dopravné značenie bude vymenené resp. doplnené (nevyhovujúca reflexná trieda, rozmer, poloha.) Vodorovné dopravné značenie bude zriadené nástrekovou technikou na očistený povrch vozovky, pričom je navrhnutá retroreflexná úprava (vodiace prúžky, deliace čiary, šrafovanie ostrovčekov a dopravných tieňov, smerové šípky).

Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách určuje TP 12 Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách (pôvodne TP 4/2005) a TP 069 Použitie dopravných značiek a zariadení na označovanie pracovných miest (pôvodne TP 06/2013).

Dokumentácia rieši dopravno-inžinierske opatrenia pre realizáciu prác vo forme schém pre pracovné miesta v obci a mimo obce. V prípade nutnosti podrobnejšej dokumentácie dočasného dopravného značenia si zhotoviteľ predloží vlastnú dokumentáciu DVP pre návrh organizácie dopravy počas výstavby.

Zhotoviteľ požiada príslušný cestný správny orgán o vydanie povolenia v súlade s cestným zákonom a súvisiacimi právnymi predpismi s potrebným časovým predstihom tak, aby neboli narušené dohodnuté harmonogramy prác. Vždy je potrebné vyzvať cestný správny orgán, políciu, správcu cesty ku kontrole, resp. prípadnému doplneniu dopravného značenia a dopravných zariadení.

Vypracoval : Ing. Miroslav Váhovský Október 2017, máj 2020