Projektant

ARGUS-DS s.r.o.
projektovanie dopravných stavieb
Dolný Šianec 1, 911 01 Trenčín
032 658 36 31, 0905 322 789
argus@argus-ds.sk, www.argus-ds.sk

Investor

SGI s.r.o.
Rusovská cesta 56
851 01 Bratislava

Stupeň PD

DOKUMENTÁCIA PRE ÚZEMNÉ ROZHODNUTIE

Stavba :

Vnútorný mestský okruh - severovýchodný úsek, Dubnica nad Váhom

Objekt

TS TECHNICKÁ SPRÁVA

HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU	Ing. Igor ŠEVČÍK
ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT	Ing. Igor ŠEVČÍK
VYPRACOVAL	Ing. Igor ŠEVČÍK
Č.ZÁK.	DS17-55
DÁTUM	24.9.2018
REVÍZIA :	31.5.2022

Ing. Igor ŠEVČÍK
5047 * A2

SADA : 3

OBSAH :

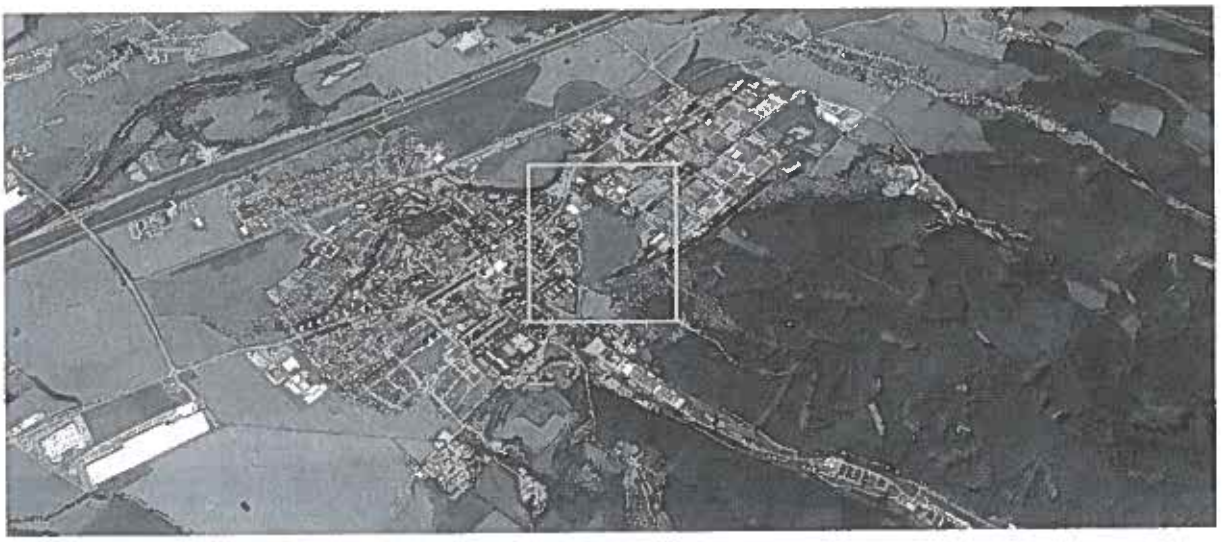
1 Charakteristika územia a jeho vplyv na návrh stavby 2
2 Vhodnosť pozemku 4
3 Použité mapové podklady 4
4 Základné údaje o stavbe 4
4.1 Popis a rozsah stavby 4
4.2 Dopravno-inžinierske údaje 7
4.3 Vplyv ochrany prírody a krajiny na návrh stavby 7
4.4 Hlukové a emisné účinky prevádzky 7
4.5 Hľadiská civilnej a požiarnej ochrany 7
4.6 Nakladanie s odpadmi 7
5 Podmieňujúce predpoklady 8
5.1 Obmedzenie cestnej premávky 8
5.2 Opatrenia na uvoľnenie staveniska 8
5.3 Preložky súvisiacich ciest 8
5.4 Ochrana vodných nádrží a vodných zdrojov 9
5.5 Napojenie na technické vybavenie územia 9
5.6 Koordinácia so zámermi iných stavebníkov 9
6 Technické a organizačné riešenie stavby 9
6.1 Zoznam objektov 9
6.2 Požiadavky pre užívanie osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu 10
6.3 Podmienky orgánu pamiatkového fondu a ochrany prírody 10
6.4 Koncepcia riešenia protikoróznej ochrany 10
6.5 Hlavné zásady návrhu organizácie výstavby 10
6.6 Etapizácia výstavby 10
6.7 Podklady pre ďalší stupeň PD 12
7 Technické a organizačné riešenie stavby 12

1 Charakteristika územia a jeho vplyv na návrh stavby

Stavba sa nachádza v centre mesta Dubnica nad Váhom. Plocha navrhovanej výstavby je v súčasnosti tvorená plochou s náletovou zeleňou, násypmi a telesom bývalej železničnej vlečky.

V súvislosti s navrhovanou výstavbou a v súlade s dlhodobými plánmi mesta Dubnica nad Váhom na zlepšenie dopravnej infraštruktúry mesta, je v záujmovom území navrhnutá prestavba križovatky ul. Továrenskej s cestou I/61 a doplnenie severovýchodného obchvatu mesta v úseku medzi ul. Továrenskou a ul. Štúrovou. Navrhnutá je komunikácia funkčnej triedy B2, kategórie MZ 9,0/50 (8,5/50), s jednostranným chodníkom pre peších. Súbežne s trasou cesty je vytvorená i priestorová rezerva na budúce umiestnenie cyklistickej cestičky.



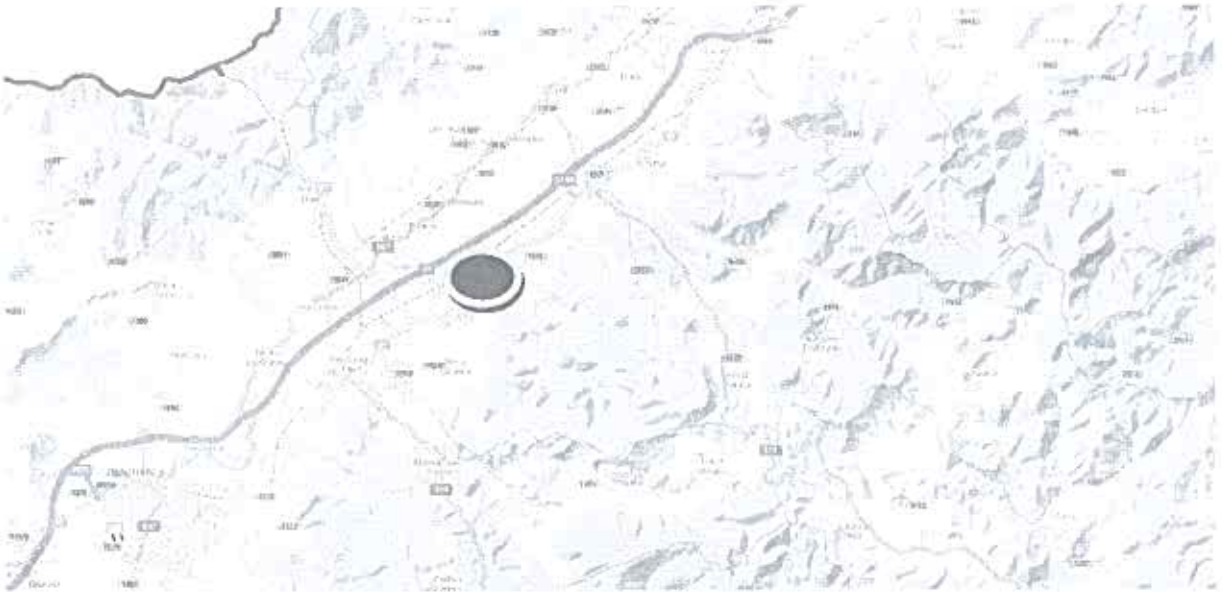


Komunikácie

Systém pozemných komunikácií je v danej lokalite tvorený zbernými komunikáciami nadregionálneho významu, doplnený sieťou obslužných komunikácií. Hlavnou dopravnou osou v meste Dubnica nad Váhom je cesta I/61. Táto komunikácia v severojužnom smere prechádza stredom mesta. Je to cesta I. triedy v prieťahu mestom, funkčná trieda B1, kategória MZ 14,0/50. Komunikácia je s asfaltovým povrchom, odvodnená do priľahlej zelene, osvetlená verejným osvetlením.

Súbežne s touto komunikáciou je v širšom území trasovaná i diaľnica D1 a železničná trať č. 120. Tieto komunikácie vzhľadom na veľký odstup priamo neovplyvňujú riešené územie.

Priama obsluha územia je realizovaná prostredníctvom účelovej komunikácie ul. Továrenská. Jedná sa o obslužnú komunikáciu funkčnej triedy C2, kategórie MO 8,0/40. Komunikácia s asfaltovým povrchom je odvodnená do priľahlej zelene, osvetlená je verejným osvetlením. Na túto komunikáciu sú realizované dopravné napojenia prevádzok OC Kaufland, ČSPH Slovnaft, OC Billa a na KÚ priemyselné objekty v južnej časti areálu ZŤS. Súbežne s touto komunikáciou je oddelene pri oplotení ZŤS vedený chodník pre peších. Križovanie pešej trasy s cestou I/61 je riešené mimoúrovňovo jestvujúcim podchodom pre peších.



Inžinierske siete

Jedná sa o voľnú plochu v centre Dubnice nad Váhom ktorá je tvorená plochou s náletovou zeleňou, násypmi a telesom bývalej železničnej vlečky. V území sa nachádzajú podzemné inžinierske siete ktoré vedú ku jestvujúcim prevádzkam v území.

Pred vypracovaním ďalšieho stupňa PD budú všetky IS vytýčené v teréne a geodeticky zaznamenané do situácie. V prípade dotyku navrhovaného riešenia s trasami IS bude vykonaná ochrana v zmysle pokynov jednotlivých správcov IS.

Ochranné pásma

Ochranné pásma inžinierskych sietí :

vodovodu	2,5 m,
plynovodu	1,0 m.
kanalizácie	1,5 m
NN el. vedenia	1 m
SLP	1,5 m

Zemníky a depónie

Pri výstavbe vznikne prebytok zeminy z výkopov. Prebytočnou zeminou budú vykonané terénne úpravy v okolí navrhovaných komunikácií.

Navrhovaná konštrukcia obchvatu neprechádza územím s ornou pôdou.

Geomorfologická, geologická a hydrogeologická charakteristika územia

Podľa geomorfologického členenia SR (Mazúr E. a kol., 1986) patrí skúmané územie do celku Považské podolie, podcelku Ilavská kotlina.

Ilavská kotlina je typom vnútrohorskej kotliny s neogénnou výplňou ležiacou na mezozoickom podloží. Na geologickej stavbe územia sa podieľajú sedimenty neogénu a kvartéru. Neogén je zastúpený ílmi, pieskovcami a zlepencami miocénu. Pliocén v nadloží je zastúpený pestrými štrkmi s piesčitou výplňou a lokálne i pieskami. Mocnosť neogénneho súvrstvia presahuje 100 m.

Kvartér tvoria terasové sedimenty Váhu a proluviálne sedimenty charakteru štrkov s prímesou jemnozrnnej zeminy, lokálne diageneticky spevnené, striedajúce sa s ílmi so strednou plasticitou. Miestami sú terasové štrky prekryté aj nevápnitými preplavenými sprašami risského veku. Samotné terasové štrky majú málo opracované prevažne vápencové valúny Ø 2 - 4 cm, ojedinele 5 - 7 cm. Mocnosť kvartérního súvrstvia dosahuje max. 25 m.

Podzemná voda je akumulovaná hlbšie vo fluviálnych štrkoch Váhu. Archívnymi vrtmi bola zistená v relatívnej hĺbke 17,3 - 18,5 m (Frohmanová E., 1990). Smer prúdenia podzemnej vody je VJV - ZSZ.

Realizovaný predbežný prieskum umožnil zostaviť inžinierskogeologický profil podložia projektovanej komunikácie. Základové pomery klasifikujem ako zložité vzhľadom na premenlivú mocnosť, striedanie vlastností vrstiev základovej pôdy a výskyt navážok.

2 Vhodnosť pozemku

Návrh trasy komunikácie minimalizuje zásahy do súkromného majetku, minimalizuje negatívny vplyv na zastavané územie mesta. Vhodnosť pozemku je determinovaná potrebou vytvorenia nového dopravného prepojenia doplnením dopravnej infraštruktúry vnútorného mestského okruhu.

Z hľadiska geologického sa jedná o rovinaté územie. Trasa obchvatu lemuje priemyselný areál ZŤS približne v trase bývalej železničnej vlečky. V tomto území sa dá predpokladať častý výskyt stavebných zásahov pri výstavbe jestvujúceho priemyselného areálu.

Navrhovaná stavba je súčasťou riešenia širšej koncepcie usporiadania vnútornej cestnej siete v meste Dubnica nad Váhom. Rámcové parametre a umiestnenie sú zakotvené v územnom pláne mesta, v súlade s ktorým je navrhovaná táto stavba.

3 Použité mapové podklady

Pre projektovú prípravu boli použité nasledovné podklady :
- *pozemková mapa katastrálneho územia Dubnica nad Váhom*
- *polohopisné a výškopisné zameranie riešeného územia*
- *mapa širších vzťahov*
- *územný plán mesta Dubnica nad Váhom*

4 Základné údaje o stavbe

4.1 Popis a rozsah stavby

Jedná sa o výstavbu plánovaného vnútromestského dopravného prepojenia v meste Dubnica nad Váhom v úseku medzi ul. Továrenská a ul. Štúrova. Komunikácia je navrhovaná vo funkčnej triede B2, kategórie MZ 9,0/50 (8,5/50) ako súčasť vnútorného mestského okruhu (VMO). Súčasťou komunikácie je chodník pre peších vedený po pravej strane komunikácie. Navrhovaná komunikácia má pomôcť zlepšením infraštruktúry mesta. Odľahčí dopravnú situáciu na ceste I/61 hlavne vzhľadom na alternatívne dopravné napojenie areálu ZŤS.

Súčasťou VMO je aj prestavba križovatky ul. Továrenskej s cestou I/61 na okružnú križovatku. Pripojenie na ul. Štúrovu bude realizované neriadenou stykovou križovatkou. Navrhnutá je šesťramenná okružná križovatka oválneho tvaru, s vonkajším priemerom 60,0 a 76,0 m. Polomery napojovacích oblúkov križovatkových vetiev budú R=12,0 až R=30,0 m. Aby bol umožnený bezpečný prejazd v tomto smere i pre zásobovacie vozidlá, bude oblúk rozšírený o pojazdné kosákovité rozšírenie.

V stredovom ostrovčeku križovatky ostane zachovaná jestvujúca ČSPH. Pre plynulý vjazd a výjazd z ČSPH bude časť okružného pásu doplnená o druhý jazdný pruh šírky 5,0 m.

Parametre navrhovanej OK:

-Priemer okružnej križovatky: 60m/76m (v zmysle TP007 tab.2.1: 25m–40m)

(Vzhľadom na miestne podmienky a tvar navrhovanej OK bol priemer OK zväčšený nad rámec požiadaviek STN. Navrhovaný parameter bol zvolený v záujme bezpečnosti a plynulosti dopravy)

-Šírka jazdného pásu na okruhu: 6,0m (v zmysle TP007 tab.2.1: 5,5m–7,5m)

(Šírka jazdného pásu bola zvolená z ohľadom na plynulý prejazd návrhového vozidla po okružnom páse)

-Šírka vozovky vetiev OK:

-Vjazd do križovatky: 4,5m-5,5m (v zmysle TP007 obr.4.1: 3,5m–5,5m)

-Výjazd z križovatky: 4,5m-5,5m (v zmysle TP007 obr.4.1: 3,5m–5,5m)

-Šírka jazdných pruhov vetiev OK:

Trasa I/61-01

-Vjazd do križovatky (trasa I/61-01b): 3,5m (v zmysle TP007 tab.2.1: 3,25m–3,5m)

-Výjazd z križovatky (trasa I/61-01a): 3,75m (v zmysle TP007 tab.2.1: 3,25m–3,75m)

Trasa I/61-02

-Vjazd do križovatky (trasa I/61-02b): 3,5m (v zmysle TP007 tab.2.1: 3,25m–3,5m)

-Výjazd z križovatky (trasa I/61-02a): 3,75m (v zmysle TP007 tab.2.1: 3,25m–3,75m)

Trasa 03-Billa

-Vjazd do križovatky (trasa 03-Billa): 3,5m (v zmysle TP007 tab.2.1: 3,25m–3,5m)

-Výjazd z križovatky (trasa 03-Billa): 3,5m (v zmysle TP007 tab.2.1: 3,25m–3,75m)

Trasa 04-MK Centrum I.

-Vjazd do križovatky (trasa 04-Centrum): 3,5m (v zmysle TP007 tab.2.1: 3,25m–3,5m)

-Výjazd z križovatky (trasa 04-Centrum): 3,5m (v zmysle TP007 tab.2.1:3,25m–3,75m)

Trasa VMO 01

-Vjazd do križovatky (trasa VMO 01): 3,5m (v zmysle TP007 tab.2.1: 3,25m–3,5m)

-Výjazd z križovatky (trasa VMO 01): 3,75m (v zmysle TP007 tab.2.1: 3,25m–3,75m)

-Polomery napojenia:

Trasa I/61-01

-Vjazd do križovatky (trasa I/61-01b): 15m (v zmysle TP007 tab.2.1: 10m–15m)

-Výjazd z križovatky (trasa I/61-01a): 20m (v zmysle TP007 tab.2.1: 12m–14m)

Trasa I/61-02

-Vjazd do križovatky (trasa I/61-02b): 15m (v zmysle TP007 tab.2.1: 10m–15m)

-Výjazd z križovatky (trasa I/61-02a): 35m (v zmysle TP007 tab.2.1: 12m–14m)

Trasa 03-Billa

-Vjazd do križovatky (trasa 03-Billa): 12m (v zmysle TP007 tab.2.1: 10m–15m)

-Výjazd z križovatky (trasa 03-Billa): 12m (v zmysle TP007 tab.2.1: 12m–14m)

Trasa 04-MK Centrum I.

-Vjazd do križovatky (trasa 04-Centrum I.): 12m (v zmysle TP007 tab.2.1: 10m–15m)

-Výjazd z križovatky (trasa 04-Centrum I.): 12m (v zmysle TP007 tab.2.1: 12m–14m)

Trasa VMO 01

-Vjazd do križovatky (trasa VMO 01): 15m (v zmysle TP007 tab.2.1: 10m–15m)

-Výjazd z križovatky (trasa VMO 01): 30m (v zmysle TP007 tab.2.1: 12m–14m)

-Priečny sklon na okruhu: do 2,5% (v zmysle TP007 tab.2.1: 2,5%)

-Prstenec OK: 2,5m (v zmysle TP007 čl. 4.4.6: min.1,2m, max. 3,0m)

Všetky parametre sú navrhnuté s ohľadom na plynulý prejazd návrhovým vozidlom po ploche križovatky. Prejazdy jednotlivými vetvami OK ako aj prejazd po jazdnom páse OK bol preverený obalovými krivkami návrhového vozidla. Návrhovým vozidlom je súprava ťahača s návesom dl.16,5m.

SÚPIS VETIEV			
Názov vetvy	**Dĺžka vetvy (m)**	**Funkčná trieda**	**Kategória cesty**
TRASA - I61 OK	278,06	B1	MZ 14,0/50
TRASA - I61 01a	85,47	B1	MZ 14,0/50
TRASA - I61 01b	82,39	B1	MZ 14,0/50
TRASA - I61 02a	51,52	B1	MZ 14,0/50
TRASA - I61 02b	51,56	B1	MZ 14,0/50
TRASA - 03 Billa	31,74	C3	MO 7,0/30
TRASA - 04 MK Centrum I.	16,39	C3	MO 7,0/30
TRASA - OC dočas	93,55	C3	MO 7,0/30
TRASA - VMO 01	1313,73	C3	MZ 9,0/50 (8,5/50)
TRASA - VMO 02	77,75	C3	MO 7,5/30
TRASA - VMO 03	59,63	C3	MO 7,0/30
TRASA - VMO 04	77,44	C2	MO 8,5/40

Začiatok úpravy na cesta I/61 je v km 135,558, koniec úpravy je v km 135,783 (kumulatívne staničenie). Dĺžka upravovaného úseku je 225 m.
Trasa VMO obsahuje ďalšie dopravné napojenia jestvujúcich areálov a miestnych komunikácií.

1. *Trasa - VMO 01, ZÚ – pripojenie dočasného napojenia ul. Továrenskej*
2. *Trasa - VMO 01, km 0,058 – pripojenie účelovej komunikácie ul. Továrenská*
3. *Trasa - VMO 01, km 0,259 – pripojenie účelovej komunikácie obchodného centra Retail neriadenou stykovou križovatkou*
4. *Trasa - VMO 01, km 0,449 – pripojenie účelovej komunikácie areálu ZŤS neriadenou stykovou križovatkou*
5. *Trasa - VMO 01, km 0,906 – pripojenie miestnej obslužnej komunikácie Blížne doliny neriadenou stykovou križovatkou*
6. *Trasa - VMO 01, km 1,152 – pripojenie miestnej komunikácie ul. Štúrová neriadenou stykovou križovatkou*

Pre plynulosť dopravy budú v trase VMO doplnené ľavé odbočovacie pruhy :

ĽOP na Trase – VMO 01 pre dopravné napojenie č.2 :
Lc = 45,0 m
Ld = nezriaďuje sa
Lv = 50,0 m
Lr = nezriaďuje sa, pokračuje stredovým deliacim pruhom

ĽOP na Trase – VMO 01 pre dopravné napojenie č.3 :
Lc = 65,0 m
Ld = nezriaďuje sa
Lv = 50,0 m
Lr = 81,0 m

ĽOP na Trase – VMO 01 pre dopravné napojenie č.5 :
Lc = 40,0 m
Ld = nezriaďuje sa
Lv = 50,0 m
Lr/2 = 33,0 m

Odvodnenie:

Odvodnenie komunikácií a spevnených plôch stavby bude riešené do uličných vpustov. Zaústenie vpustov bude do navrhovanej dažďovej kanalizácie. Do vetvy dažďovej, ktorá odvodňuje plochy okružnej križovatky a cesty I/61 nebude zaústené odvodnenie iných plôch. V ďalšom stupni PD bude vypracovaný hydrotechnické posúdenie dažďovej kanalizácie.

Povrchové vody z plôch miestnych a účelových komunikácií nebudú vytekať na cestu I/61, čo bude dokladované vypracovaním vrstevnicového plánu v ďalšom stupni PD.

Dopravné značenie:

Organizácia dopravy na navrhovaných komunikáciách po výstavbe bude upravená vodorovným a zvislým DZ. Návrh dopravného značenia bude súčasťou ďalšieho stupňa PD.

Realizácia stavebný prác navrhovanej stavby bude vykonávaná pod ochranou dočasného DZ. Návrh organizácie dopravy počas výstavby bude súčasťou ďalšieho stupňa PD.

4.2 Dopravno-inžinierske údaje

Súčasne s prípravou tejto dokumentácie bola vykonaná analýza zdrojovej a cieľovej dopravy ako aj smerové sčítanie dopravy na verejných komunikáciách. Zo získaných údajov bola vykonaná prognóza dopravy a navrhnuté nové dopravné usporiadanie v dotknutom území. Základným princípom navrhovaných opatrení je vytvorenie súbežnej alternatívnej trasy s cestou I/61. Tým sa dosiahne presmerovanie časti dopravy na túto navrhovanú trasu, odľahčenie preťaženej cesty I/61 a súčasne uvoľnenie kapacity križovatiek na ceste I/61 v centrálnej časti mesta Dubnica.

4.3 Vplyv ochrany prírody a krajiny na návrh stavby

Stavba nezasahuje do národného parku, prírodnej rezervácie, nedotýka sa žiadnej kultúrnej pamiatky.

Výrub stromov :

Predmetom tejto dokumentácie nie je návrh na výrub stromov. Prípadné kolízie s navrhovanou stavbou a následná potreba výrubu bude riešená samostatnou dokumentáciou.

4.4 Hlukové a emisné účinky prevádzky

Trasovanie navrhovanej komunikácie sa vyhýba zastavanému územiu.

Vzhľadom na dostatočné odstupové vzdialenosti a zmenu organizácie dopravy, nemajú navrhované komunikácie nepriaznivý vplyv na jestvujúcu zástavbu.

4.5 Hľadiská civilnej a požiarnej ochrany

Stavba nemá osobitné požiadavky z hľadiska civilnej ochrany. Navrhnuté parametre komunikácie spĺňajú požiadavky na pohyb sanitných a ťažkých požiarnych vozidiel. Prejazdný profil prístupovej komunikácie a minimálna zaťažiteľnosť komunikácie 80 kN je v zmysle Vyhl. č. 94/2004 Zb. dodržaná.

4.6 Nakladanie s odpadmi

Konštrukčné prvky, materiály a stavebné technológie navrhnuté v projekte nemajú negatívny vplyv na životné prostredie.

Zemina z výkopov bude umiestnená na pozemku investora a následne využitá na terénne úpravy okolo komunikácií.

Výstavbou vznikne stavebný odpad – betón, asfalt a kamenivo z vybúraných vrstiev vozovky pri napojovaní na jestvujúce komunikácie. Zatriedenie stavebných odpadov v zmysle Vyhlášky č. 365/2015 Z.z. :

17 05 04 Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 170503
Kategória „O"
Množstvo : 5120 t
Spôsob zhodnotenia : Použitie zeminy a kameniva z výkopov do násypových konštrukcií na stavenisku. Zabudovaný materiál nesmie byť kontaminovaný. Použitie materiálu musí byť zaznamenané v stavebnom denníku a pri kolaudácii preukázané fotodokumentáciou.

17 03 02 Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 170301
Kategória „O"
Množstvo : 150 t
Spôsob zhodnotenia : Vybúraný asfalt z komunikácií bude odovzdaný oprávnenej organizácii na recykláciu.

17 01 01 Betón
Kategória „O"
Množstvo : 250 t
Spôsob zhodnotenia : Vybúraný betón z komunikácií bude odovzdaný oprávnenej organizácii na recykláciu.

Za vzniknuté stavebné odpady je zodpovedný stavebník. Plnením povinností, vyplývajúcich zo Zákona o odpadoch (č.79/2015Zb.) môže stavebník poveriť dodávateľskú organizáciu.

Stavebník (dodávateľ stavby) je povinný viesť evidenciu odpadov od ich vzniku až po likvidáciu. Doklady o likvidácii odpadu je povinný predložiť pri kolaudácii. Počas výstavby je stavebník povinný udržovať na stavbe poriadok, dbať na zamedzenie prašnosti kropením a zabrániť úkapom ropných látok zo stavebných strojov a dopravných prostriedkov do podložia stavby.

5 Podmieňujúce predpoklady

5.1 Obmedzenie cestnej premávky

Počas výstavby bude nutné vykonať čiastočné uzávierky komunikácie. Dĺžka uzávierok bude prispôsobená postupujúcim prácam. S ohľadom na vysoké dopravné zaťaženie bude na ceste I/61 zabezpečená premávka nepretržite v dvoch jazdných pruhoch.

Všetky napojenia MK a priľahlých areálov ostanú počas výstavby prístupné.

5.2 Opatrenia na uvoľnenie staveniska

S realizáciou stavebných prác je možné začať po odovzdaní staveniska investora dodávateľovi stavby. K tomuto termínu je potrebné zabezpečiť :
- výrub stromov
- výkupy pozemkov určených na zastavanie
- vypratanie vykúpených pozemkov

5.3 Preložky súvisiacich ciest

Úprava jestvujúcich komunikácií a preložky čiastkových úsekov miestnych komunikácií, vrátane úpravy križovatiek, sú priamo obsahom tejto stavby.

5.4 Ochrana vodných nádrží a vodných zdrojov

Pri realizácii prác je potrebné dodržať požiadavky vodného zákona na ochranu povrchových a spodných vôd.

Navrhovaná stavba sa nenachádza v 1. ani 2. ochrannom pásme vodného zdroja.

5.5 Napojenie na technické vybavenie územia

Navrhované komunikácie sú napojené na nadradenú cestnú sieť – cestu I/61 v jestvujúcich bodoch napojenia, úpravou jestvujúcich križovatiek. Súčasťou riešenia je úprava napojenia ul.Továrenskej a doplnenie nového dopravného napojenia areálu ZŤS na VMO. Na konci úseku je komunikácia obchvatu pripojená na jestvujúcu MK ul.Štúrova.

Navrhovaná komunikácia bude pripojená na jestvujúce pešie trasy a súbežne s navrhovanou komunikáciou bude vybudovaný i chodník pre peších.

V trase navrhovanej komunikácie bude vytvorená územná rezerva pre vedenie cyklistickej cestičky. Cyklistická cestička nie je predmetom tejto stavby.

V súčasnosti je v lokalite Blížne doliny budovaná cyklistická trasa v koridore jestvujúcej komunikácie. Navrhovaná stavba VMO priamo nezasahuje do tejto stavby, ale naopak vytvára dopravné prepojenie cyklistickej cestičky na jestvujúce MK vytvorením križovania VMO priechodom pre cyklistov.

Navrhovaná komunikácia bude osvetlená verejným osvetlením, ktoré bude pripojené na jestvujúci rozvod V.O.

Odvodnenie komunikácie bude pripojené na jestvujúcu dažďovú kanalizáciu areálu ZŤS.

5.6 Koordinácia so zámermi iných stavebníkov

Stavba bude realizovaná bez práva tretích osôb v rozsahu navrhnutej objektovej skladby. Súčasne s navrhovanou komunikáciou bude prebiehať aj výstavba OC Retail, v susedstve OC Kaufland. Obidve navrhované stavby sú vzájomne skoordinované a ich výstavba nie je vzájomne limitovaná.

Počas prác nie je v riešenom území známy ďalší stavebník.

6 Technické a organizačné riešenie stavby

6.1 Zoznam objektov

	Názov objektu	Správca objektu
SO 01	Úpravy na ceste I/61	Slovenská správa ciest
SO 02	Komunikácie vnútorného mestského okruhu	Mesto Dubnica nad Váhom
SO 03	Miestne komunikácie a chodníky	Mesto Dubnica nad Váhom
SO 04	Oporné múry	Mesto Dubnica nad Váhom
SO 05	Účelová komunikácia Billa	BILLA s.r.o.
SO 06	Účelová komunikácia ul.Továrenská	SGI s.r.o.
SO 07	Dažďová kanalizácia	Mesto Dubnica nad Váhom
SO 08	Preložka splaškovej kanalizácie	DNV ENERGO, a.s.
SO 09	Preložka vodovodu	Považská vodárenská spoločnosť a.s.
SO 10	Ochrana VN vedenia	BILLA s.r.o.
SO 11	Verejné osvetlenie	Mesto Dubnica nad Váhom
SO 12	Preložka STL plynovodu	SPP – distribúcia, a.s.
SO 13	Úprava oplotenia	SGI s.r.o.
SO 14	Ochrana a preložka SLP	Slovak Telekom, a.s.
SO 15	Úprava objektu ČSPH	SLOVNAFT, a.s.

6.2 Požiadavky pre užívanie osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu

Pohyb chodcov v riešenom území je zabezpečený po samostatných peších komunikáciách – chodníkoch. Pešie koridory verejných peších komunikácií budú napojené na areálové komunikácie pre peších pri obchodných centrách a ostatných areáloch.

Funkčná trieda peších komunikácií je D3.

Chodníky pre peších budú vyhotovené s povrchom zo zámkovej dlažby.

Jedná sa o urbanizovaný priestor v meste, preto budú napojenia chodníkov na vozovku riešené bezbariérovo a doplnené o prvky pre pohyb osôb s poruchami zraku.

6.3 Podmienky orgánu pamiatkového fondu a ochrany prírody

V obvode stavby nie sú známe žiadne historicky vzácne objekty a chránené prírodné lokality. Stavba v užívaní si nevyžaduje zabezpečiť žiadny monitorovací systém pre zabezpečenie ochrany prírody a krajiny.

6.4 Koncepcia riešenia protikoróznej ochrany

Vplyv bludných prúdov na konštrukcie tejto stavby sa nepredpokladá.
Kovové konštrukcie budú uzemnené a ochránené zinkovaním.

6.5 Hlavné zásady návrhu organizácie výstavby

Plochy zariadenia staveniska sú uvažované na plochách investora. Na ploche zariadenia staveniska budú umiestnené unimobunky vedenia stavby, šatne zamestnancov, mobilný sklad a voľné skládky materiálu. Zariadenie staveniska bude pripojené na rozvod el. energie. S napojením ZS na vodovod a kanalizáciu sa neuvažuje. Telefonické spojenie bude zabezpečené prostredníctvom mobilného operátora. Prístup k ploche zariadenia staveniska je po ceste I/61 a po účelovej komunikácií z ul. Továrenská a cez miestnu komunikáciu z ul. Štúrova.

Medziskládky materiálu na stavbe nie sú uvažované. Materiál bude na stavenisko dovážaný k priamemu zabudovaniu.

Odpad, vzniknutý na stavbe bude odvezený na riadenú skládku odpadov, materiály schopné recyklácie budú odovzdané oprávnenej organizácii na ďalšie spracovanie.

Získaná ornica bude použitá na rekultiváciu v súlade s pokynmi pozemkového úradu.

Postup výstavby bude rešpektovať premávku na jestvujúcich komunikáciách. Premávka na ceste I/61 bude zachovaná počas celej doby výstavby v oboch smeroch. Množstvo dopravných napojení a krátka vzdialenosť križovatiek neumožňuje efektívne využitie pracovnej CSS. Stavba preto bude etapizovaná tak, aby premávku nebolo potrebné prerušiť a súčasne aby bol zachovaný prístup do jednotlivých prevádzok.

6.6 Etapizácia výstavby

V súlade s dosiahnutím čiastkových cieľov je nevyhnutné stavbu etapizovať.

Samostatný prevádzkový celok tvorí križovatka s cestou I/61, vrátane pripojenia na jestvujúcu infraštruktúru. V tejto etape bude vytvorené dočasné napojenie ul. Továrenskej vrátane potrebných zásahov do okolitých objektov, inžinierskych sietí a infraštruktúry v súlade s výkresom č. 05 (SITUÁCIA – ÚPRAVY NA CESTE I/61 – DOČASNÉ NAPOJENIE).

V ďalšej etape bude dobudovaná vetva VMO, vrátane napojenia na areál ZŤS a ul. Štúrovu vrátane potrebných zásahov do okolitých objektov, inžinierskych sietí a infraštruktúry v súlade s výkresom č. 02 (SITUÁCIA – ÚPRAVY NA CESTE I/61), výkresom č. 03 (SITUÁCIA – VMO 1. ČASŤ) a výkresom č. 04 (SITUÁCIA – VMO 2. ČASŤ).

Najskôr je potrebné vykonať práce na inžinierskych sieťach a následne je možné pristúpiť k výstavbe komunikácií. Všetky práce budú organizované tak, aby na ceste I/61 ostala premávka zachovaná aj počas výstavby v dvoch jazdných pruhoch.

Etapizácia výstavby v rámci členenia na SO bude nasledovná:

Dočasné napojenie – I. etapa	***Trvalé napojenie – II. etapa***
SO 01 Úpravy na ceste I/61 *bude realizovaný v celosti*	***SO 01 Úpravy na ceste I/61*** *nebude realizovaný, nakoľko už bol realizovaný v celosti v predchádzajúcej etape*
SO 02 Komunikácie vnútorného mestského okruhu *nebude realizovaný*	***SO 02 Komunikácie vnútorného mestského okruhu*** *bude realizovaný v celosti*
SO 03 Miestne komunikácie a chodníky *bude realizovaný v časti súvisiacej so SO 01, t.j. na ulici Centrum I.*	***SO 03 Miestne komunikácie a chodníky*** *bude realizovaný v celosti s výnimkou časti na ulici Centrum I., ktorá bola realizovaná v celosti v predchádzajúcej etape*
SO 04 Oporné múry *nebude realizovaný*	***SO 04 Oporné múry*** *bude realizovaný v celosti*
SO 05 Účelová komunikácia Billa *bude realizovaný v celosti*	***SO 05 Účelová komunikácia Billa*** *nebude realizovaný, nakoľko už bol realizovaný v celosti v predchádzajúcej etape*
SO 06 Účelová komunikácia ul. Továrenská *bude realizovaný v celosti*	***SO 06 Účelová komunikácia ul. Továrenská*** *nebude realizovaný*
SO 07 Dažďová kanalizácia *bude realizovaný v časti súvisiacej so SO 01 a SO 06, t.j. v časti o dĺžke 98 m vedľa ČSPH Slovnaft a taktiež v časti o dĺžke 153 m, pričom obe tieto časti novo vybudovanej dažďovej kanalizácia spoločne zaústené do existujúcej dažďovej kanalizácie DNV ENERGO s.r.o. na pozemku CKN 3747/301 v šachte E7-03*	***SO 07 Dažďová kanalizácia*** *bude realizovaný v ostávajúcej časti v celosti a nadviaže na ukončenú časť z prechádzajúcej etapy, t.j. bude pokračovať na pozemku CKN 3747/301 od šachty E7-03*
SO 08 Preložka splaškovej kanalizácie *nebude realizovaný*	***SO 08 Preložka splaškovej kanalizácie*** *bude realizovaný v celosti*
SO 09 Preložka vodovodu *nebude realizovaný*	***SO 09 Preložka vodovodu*** *bude realizovaný v celosti*
SO 10 Ochrana VN vedenia *bude realizovaný v celosti*	***SO 10 Ochrana VN vedenia*** *nebude realizovaný, nakoľko už bol realizovaný v celosti v predchádzajúcej etape*
SO 11 Verejné osvetlenie *bude realizovaný v časti súvisiacej so SO 01 a SO 06*	***SO 11 Verejné osvetlenie*** *bude realizovaný v ostávajúcej časti v celosti a nadviaže na ukončenú časť z prechádzajúcej etapy*
SO 12 Ochrana STL plynovodu *bude realizovaný v celosti*	***SO 12 Ochrana STL plynovodu*** *nebude realizovaný, nakoľko už bol realizovaný v celosti v predchádzajúcej etape*
SO 13 Úprava oplotenia *bude realizovaný v časti súvisiacej so SO 07, SO 10 a SO 11 na styku pozemkov CKN*	***SO 13 Úprava oplotenia*** *bude realizovaný v ostávajúcej časti v celosti a nadviaže na ukončenú časť z prechádzajúcej*

3747/296 a CKN 3748/1	etapy
SO 14 Ochrana a preložka SLP bude realizovaný v celosti	**SO 14 Ochrana a preložka SLP** nebude realizovaný, nakoľko už bol realizovaný v celosti v predchádzajúcej etape
SO 15 Úprava objektu ČSPH bude realizovaný v celosti	**SO 15 Úprava objektu ČSPH** nebude realizovaný, nakoľko už bol realizovaný v celosti v predchádzajúcej etape

6.7 Podklady pre ďalší stupeň PD

Pre spracovanie ďalšieho stupňa PD bude nutné zabezpečiť povolenie na výrub drevín.

7 Technické a organizačné riešenie stavby

SO 01 Úpravy na ceste I/61

Začiatok úpravy na cesta I/61 je v km 135,558, koniec úpravy je v km 135,783 (kumulatívne staničenie). Dĺžka upravovaného úseku je 225 m. Podrobnosti návrhu – viď ods. 4.1

SO 02 Komunikácie vnútorného mestského okruhu

Úsek vnútorného mestského okruhu medzi cestou I/61 a ul.Štúrovou tvorí samostatnú trasu pozemnej komunikácie. Na začiatku úseku je trasa napojená ako samostatné rameno na okružnú križovatku na ceste I/61. Na konci trasy VMO pokračuje jestvujúcou MK ul.Štúrova. Celková dĺžka trasy je 1,314 km. Na trase sa nachádzajú pripojenia miestnych a účelových komunikácií (viď ods. 4.1). Komunikácia je navrhnutá v kategórii MZ 9,0/50 (8,5/50), s príslušnými rozšíreniami v oblúkoch a v miestach odbočovacích pruhov. Základná šírka jazdného pruhu je 3,50 m. Konštrukcia vozovky bude navrhnutá pre triedu dopravného zaťaženia III. Napojenie vozovky bude riešené s preplátovaním.
Komunikáciu je pre svoje dopravné usporiadanie možné budovať samostatne, po vybudovaní úprav na ceste I/61 a realizovaní preložiek inžinierskych sietí.

SO 03 Miestne komunikácie a chodníky

Stavebný objekt obsahuje výstavbu a rekonštrukciu všetkých miestnych komunikácií a chodníkov. Miestne komunikácie sú navrhnuté v šírkovom usporiadaní rovnakom, ako sú jestvujúce komunikácie, na ktoré sa pripájajú navrhované trasy. Základná šírka jazdného pruhu je 3,0 m. Konštrukcia vozovky bude navrhnutá pre triedu dopravného zaťaženia V. Napojenie vozovky bude riešené s preplátovaním.

Chodníky budú s povrchom zo zámkovej dlažby. Minimálna šírka chodníka je 1,50 m, v súbehu s komunikáciou doplnená o bezpečnostný odstup 0,50 m. Chodník bude v miestach napojenia na vozovku riešený bezbariérovo, v celej trase budú zhotovené prirodzené a umelé vodiace línie pre osoby s poruchami zraku.

SO 04 Oporné múry

Navrhnuté výškové riešenie trasy VMO a konfigurácia okolitého terénu si vyžadujú potrebu zachytenia výškového rozdielu pomocou oporných konštrukcií.

Oporný múr č. 1 :
Dĺžka : 74 m
typ konštrukcie : uholníkový oporný múr
materiál : oceľou vystužený betón
Oporný múr č. 2 :
Dĺžka : 105 m
typ konštrukcie : uholníkový oporný múr
materiál : oceľou vystužený betón

SO 05 *Účelová komunikácia Billa*

Stavebný objekt obsahuje zmenu dopravného napojenia OC Billa. Pôvodné dopravné napojenie je riešené v jestvujúcej križovatke, bez dostatočných odstupových vzdialeností a nevhodným usporiadaním vo väzbe na jestvujúce križovatky. V súlade s navrhovaným riešením a rešpektujúc osadenie OC Billa v území, je navrhnutá úprava dopravného napojenia zmenou polohy, uhla kríženia a polomerov napojenia. Šírka komunikácie bude 7,0m. Polomery napojenia budú R=12,0 m.

SO 06 *Účelová komunikácia ul.Továrenská*

Postup výstavby umožňuje rozčlenenie stavby na úpravy spojené s premávkou na ceste I/61 a v druhej fáze na dobudovanie VMO. Do doby vybudovania celej trasy VMO a súčasne s tým aj prepojenia areálu ZŤS novým dopravným napojením, vzniká potreba zachovania prístupu do areálu ZŤS jestvujúcim pripojením po ul.Továrenskej. Pôvodné dopravné napojenie ul.Továrenskej bude po prestavbe križovatky upravené do novonavrhovanej polohy. Navrhnutý je dočasný stavebný objekt, ktorý obsahuje prepojenie navrhovanej okružnej križovatky na ceste I/61 s cestou ul.Továrenská. Šírkové a výškové riešenie objektu bude prispôsobené jestvujúcej konštrukcii ul.Továrenská, s maximálnym zohľadnením navrhovanej trasy VMO.

Po dobudovaní trasy VMO v plnom rozsahu, bude napojenie ul. Továrenskej zrušené. Prístup do areálu ZŤS bude umožnený novým dopravným napojením (Trasa VMO 02).

SO 07 *Dažďová kanalizácia*

Navrhované komunikácie od ZÚ po križovatku napojenia areálu ZŤS budú riešené mestskou úpravou so zachytením povrchových vôd do uličných vpustov. Celý tento úsek bude pripojený vetvou dažďovej kanalizácie na stoky dažďovej kanalizácie vo vnútri areálu ZŤS. Pred zaústením do jestvujúcej kanalizácie budú osadené retenčné nádrže. Objem retencie bude upresnený v ďalšom stupni PD.

Dĺžka navrhovanej dažďovej kanalizácie : 98 + 153 + 440 + 227 = 918 m

Množstvo zrážkových vôd :

Komunikácie : $Q_z = \psi \,.\, i \,.\, A = 167{,}0 \times 0{,}8 \times 0{,}4 = 53{,}44$ *l/s*

Q_z	– prietok zrážkových vôd z povrchového odtoku	[l/s]
ψ	- súčiniteľ odtoku (STN 75 6101)	[-]
i	– výdatnosť dažďa pri per. p=1 a dĺžke trvania dažďa 15 min.	[l/s.ha]
A	– odvodňovaná plocha	[ha]

Dažďová kanalizácia bude rozdelená na čiastkové úseky, podľa možností zaústenia do jestvujúcich odvodňovacích zariadení v území. Prvý úsek v priestore navrhovanej okružnej križovatky, bude pripojený cez retenčnú nádrž na jestvujúcu dažďovú kanalizáciu v km 0,077 Trasy VMO 01. Dažďová kanalizácia bude pokračovať odľahčovacou vetvou až k bodu napojenia pri Trase VMO 02. Pripojená bude cez retenčnú nádrž na jestvujúcu stoku dažďovej kanalizácie v reáli ZŤS. Samostatná vetva kanalizácie bude vybudovaná na konci úseku, so zachytením povrchových vôd na ul. Štúrovej. Táto vetva kanalizácie bude zaústená cez retenčnú nádrž do povrchového recipientu na ul.Štúrovej.

Súčasťou stavebného objektu je aj preložka jestvujúcej dažďovej kanalizácie v mieste ul.Továrenskej a napojení trasy VMO 01. V trase navrhovanej komunikácie sa nachádza jestvujúca dažďová kanalizácia Dn300. Kanalizácia bude v dĺžke 55 m preložená do novej polohy.

Odvodnenie cesty I/61 bude riešené do uličných vpustov. Zaústenie vpustov bude do navrhovanej dažďovej kanalizácie. Do vetvy dažďovej, ktorá odvodňuje plochy okružnej

križovatky a cesty I/61 nebude zaústené odvodnenie iných plôch. V ďalšom stupni PD bude vypracovaný hydrotechnické posúdenie dažďovej kanalizácie.

Povrchové vody z plôch miestnych a účelových komunikácií nebudú vytekať na cestu I/61, čo bude dokladované vypracovaním vrstevnicového plánu v ďalšom stupni PD.

SO 08 Preložka splaškovej kanalizácie

V trase navrhovanej komunikácie sa nachádza jestvujúca splašková kanalizácia Dn300. Kanalizácia bude v dĺžke 155 m preložená do novej polohy.

SO 09 Preložka vodovodu

V trase navrhovanej komunikácie VMO, v lokalite Blížne doliny, sa nachádza jestvujúci zásobovací rad pitného vodovodu. V dĺžke 60 m bude vodovod preložený do novej polohy s osadením do oceľovej chráničky.

V mieste okružnej križovatky na ceste I/61 sa nachádza križovanie dvoch jestvujúcich vodovodných potrubí s okružným pásom križovatky. Pre zabezpečenie opravy prípadnej poruchy na vodovodnom potrubí pod okružným pásom križovatky bude medzi vetvou k OC Billa a ramenom smerom na Ilavu doplnené rozšírenie spevnenej plochy pre prípadnú obchádzku miesta poruchy. V mieste križovania vodovodu pri vjazde na čerpaciu stanicu je možné využiť navrhované spevnené plochy vjazdu.

SO 10 Ochrana VN vedenia

Úprava existujúceho VN vedenia spoločnosti BILLA s.r.o.
Prúdová a napäťová sústava: 3 str.50Hz, 22 000V
Zaradenie el. zariadenia do skupiny v zmysle vyhlášky č. 508/2009 Z. z.:
Navrhované EZ je zaradené do skupiny A
Podľa vyhlášky MPSVaR SR 508/2009 §3 .časť 1.a) ide o vyhradené technické zariadenie s vysokou mierou ohrozenia (skupina "A") a sú považované za vyhradené technické zariadenie (VEZ).
Technické riešenie :

V danej lokalite kde je plánovaná výstavba sa nachádza VN vedenie. Existujúce dvojité vedenie VN, l.č.177 v majetku BILLA s.r.o. bude križovať navrhovanú komunikáciu. Pri križovaní komunikácie sa vedenie uloží do betónových žľabov a popri existujúcej trase sa pripravia chráničky, aby v prípade poruchy bolo možné vtiahnuť nový kábel bez obmedzenia užívania komunikácie. Navrhované chráničky sa uložia do betónových žľabov alebo sa obetónujú. V chráničkách bude pripravený zaťahovací drôt.

SO 11 Verejné osvetlenie

Napäťová sústava: NN - 3PEN, 50Hz stried., 230/400V/ TN-C
Zaradenie EZ: Podľa Vyhl.č.508/2009 Z.z., Vyhradené elektrické zariadenie skupiny B.

Verejné osvetlenie bude napojené z rozvádzača RVO, ktorý sa nachádza pri navrhovanej trafostanici. Ovládanie bude riešené súmrakovým spínačom automaticky a ručne, prípadne podľa požiadaviek prevádzkovateľa.

Verejné osvetlenie bude s použitím LED svietidiel, presný typ bude upresnený v ďalšom stupni PD. Predpokladaný súčasný výkon cca 7kW. Počet stožiarov cca 62ks. Použité budú jedno dvoj a trojramenné výložníky. Presný typ stožiarov a výložníkov bude upresnený v ďalšom stupni PD. Napojenie verejného osvetlenia bude zemným káblom, ktorý bude napájať stožiare ktoré osvetľujú komunikácie a priechody pre chodcov. Napojenie jednotlivých stožiarov VO bude realizované slučkovaním a pravidelným striedaním jednotlivých fáz. Všetky stožiare budú vzájomne pospájané FeZn Ø10mm. Verejné osvetlenie bude napojené viacerými vetvami.

Rozvod bude vedený prednostne v zeleni. Káble pod spevnenými plochami a pri križovaní s inžinierskymi sieťami, musia byť v korungovaných chráničkách FXKV. Káble areálového osvetlenia budú uložené v hĺbke min.80cm, kryté výstražnou fóliou. Napojenie svetiel môže byť napojené z exist. verejného osvetlenia.

Priechody pre chodcov na ceste I/61 a na MK budú osvetlené samostatným osvetlením na priechody pre chodcov. SSC nebude vlastníkom a správcom verejného osvetlenia. Svetlo-technický návrh a výpočet bude súčasťou ďalšieho stupňa PD.

SO 12 *Preložka STL plynovodu*

Nakoľko pri výstavbe komunikácií dochádza ku križovaniu trasy komunikácie s jestvujúcim STL plynovodom D 110, PN1 je potrebné tento STL plynovod ochrániť tak, aby bola zachovaná bezpečnosť jeho prevádzky. V dĺžke 29 m bude plynovod uložený do oceľovej delenej chráničky so stredovým vymedzením. Chránička bude presahovať za spevnené konštrukcie vozovky min. 1,0 m. Pri križovaní a súbehu s inými inžinierskymi sieťami musí byť dodržaná STN 73 6005 Priestorová úprava vedení technického vybavenia.

Pre uloženie chráničky plynovodu bude vykopaná ryha š. 60 cm. Pod potrubím bude zhotovené pieskové lôžko hr. 15 cm a potrubie bude obsypané pieskom do výšky 20 cm nad potrubie a zbytok rýhy bude dosypaný štrkopieskom a terén bude upravený do navrhovaného stavu.

SO 13 *Úprava oplotenia*

Trasa navrhovaného obchvatu zasahuje do hranice bývalého oploteného areálu ZŤS. Navrhnuté je preto vybúranie pôvodného oplotenia v dĺžke 630 m.

SO 14 *Ochrana a preložka SLP*

Navrhovaná stavba sa nachádza v území s hustou sieťou inžinierskych sietí. Pri križovaní a súbehu inžinierskych sietí je potrebné dodržať STN 73 6005.

Navrhované riešenie obsahuje rekonštrukciu a preložku komunikácií, úpravu križovatiek a chodníkov pre peších. Doterajšie trasovanie kábelových rozvodov SLP bolo riešené v plochách mimo vozovky. Navrhované komunikácie kolidujú s trasami jestvujúcich rozvodov SLP. V miestach, kde navrhované komunikácie zasahujú nad jestvujúce vedenie SLP, je navrhnutá preložka SLP vedenia, prípadne jej ochrana.

Preložka vedenia bude realizovaná ručným odkopom jestvujúceho vedenia, naspojkovaním a preložením do novej trasy. Vedenie bude v miestach križovania s komunikáciami uložené do kábelových žľabov, s presahom za okraj komunikácie min. 1,0m.

Spätný zásyp ryhy bude zhotovený netriedeným štrkopieskom a zhutnený ľahkými hutniacimi prostriedkami tak, aby nedošlo k poškodeniu žľabov.

Po obvode navrhovanej okružnej križovatky, oboch stranách komunikácie VMO a v miestach križovatiek, budú pripoložené rezervné chráničky HDPE Ø90 pre plánované vedenia SLP.

SO 15 *Úprava objektu ČSPH*

Na ČSPH Slovnaft je zmenou organizácie dopravy potrebné zabezpečiť prístup k jestvujúcim výdajným stojanom. Aby bola zabezpečená dostatočná šírka pruhu pre nákladné automobily, je navrhnutá demontáž dvoch jestvujúcich stĺpov prístrešku pre ČSPH a ich preloženie do novej polohy, umožňujúcej prejazd zákazníckych vozidiel. Šírka krajného jazdného pruhu bude po úprave min. 5,00m. Zhotovené bude rozšírenie vozovky, demontáž kapotáže prístrešku, úprava nosnej konštrukcie, zhotovenie základov a povrchové úpravy oceľových konštrukcií.
Prístup zásobovacích vozidiel k stáčaciemu miestu nebude navrhovanými úpravami obmedzený.

Zmenou organizácie dopravy je zachovaná aj požiadavka na zachovanie voľného prejazdu pre vozidlá, ktoré prídu do areálu ČSPH z iného dôvodu, ako je tankovanie pohonných hmôt. Toto je dosiahnuté obojsmernou parkoviskovou komunikáciou, ktorá obchádza výdajné stojany ČSPH. Toto riešenie umožňuje vjazd na parkovisko ČSPH pred tankovaním ako aj po natankovaní.

Pred čerpacou stanicou je požadované vybudovanie vyčkávacej plochy pred výdajnými stojanmi s PHM. Navrhovaná ČSPH obsahuje 6 výdajných stojanov. V zmysle STN 73 6059 sa minimálna vyčkávacia plocha stanoví výpočtom:

Plocha čakacieho státia **x** *Počet čakacích státí* **=** *Minimálna vyčkávacia plocha*
-čakacie státie je rozmeru 2,5x5,5=13,75m².
-najmenší počet čakacích státí (v zmysle tab.1 je pre 6 stojanov stanovených 13 čakacích státí)

Minimálna vyčkávacia plocha = 13,75 x 13 = 178,75m.

Navrhovaná čakacia plocha navrhovanej ČSPH je 320m² > 178,78m – ***Návrh vyhovuje***

Konštrukčný návrh a statické posúdenie bude obsahom ďalšieho stupňa PD.

Trenčín, september 2018
Revízia : 30.05.2022

Vypracoval: Ing. Igor Ševčík