

A

POZNÁMKA:

PRED ZAHÁJENÍM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VYTÝČIŤ VŠETKY INŽINIERSKÉ SIETE ICH SPRÁVCAMI !!!

ZÁKAZKA:	PROJEKTANT:  dqe DAQE Slovakia s.r.o. Univerzitná 25, 010 08 Žilina +421 908 047 197 pltonak@dqe.sk						
PRÍLOHA:	SPRIEVODNÁ SPRÁVA	ČÍSLO ZÁKAZKY: 17-042L					
INVESTOR:	ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina	DÁTUM: 04/2018					
KRAJ:	Žilinský	OKRES:	Žilina, Martin	K.Ú.:	Strečno, Nezb. Lúčka, Lipovec, Vrútky	STUPEŇ:	DÚR
MANAŽÉR PROJEKTU:		ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT:	ING. LUKÁŠ ROLKO	Rokus	MIERKA:	-	
NAVRHOL - VYPRACOVAL:	ING. LUKÁŠ ROLKO	Rokus	KONTROLÓVAL:	ING. PETER VONŠ	FORMÁT	-	
					ČÍSLO PRÍLOHY:	SÚPRAVA:	
					A		

SPRIEVODNÁ SPRÁVA

Stavba:

Žilina – Vrútky – Martin, úsek Strečno – Lipovec, Vrútky, Vrútky – Martin mimo cestného telesa I/18 (cyklodopravná trasa)“

Obsah

1	VŠEOBECNÁ ČASŤ	3
1.1	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	3
1.2	ÚCEL A CIELE PROJEKTU	3
1.3	ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA PROJEKTU.....	4
2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU	4
2.1	Popis existujúceho stavu	4
2.2	Popis návrhu, TRASOVANIE CYKLOCHODNÍKA	4
2.3	ZÁBER POZEMKOV	8
2.4	Variantné riešenie.....	10
2.5	Použité podklady	11
3	ZDÔVODNENIE NAVRHOVANEJ STAVBY	11
3.1	Z hľadiska dopravného	11
3.2	Z hľadiska medzinárodných, regionálnych, alebo miestnych hľadísk	12
3.3	Z HĽADISKA VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.....	12
3.4	Z HĽADISKA ZÁBEROV POZEMKOV pPF A LpF.....	13
4	CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA.....	13
4.1	CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA A CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ	13
4.2	CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM K RIEKE VÁH a TURIEC	13
4.3	CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM K TRATI ŽSR.....	13
4.4	CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM K DIAľnici d1	14
4.5	CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM K CESTE I/18	14
4.6	CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM KU KULTÚRNYM PAMIATKAM.....	14
5	VECNÉ A ČASOVÉ VAZBY	14
5.1	Väzby na okolitú výstavbu	14
	V blízkosti sa nenachádzajú žiadne objekty, ktoré by boli stavbou dotknuté.	14
5.2	OCHRANNÉ PÁSMA	14
5.3	Väzby na inžinierske siete	14
5.4	Väzby na prílahlú cestnú sieť, VJAZDY NA TRASU	15
5.5	Väzby na iných investorov a ich záujmy.....	15
6	SÚLAD STAVBY S PLATNOU LEGISLATÍVOU	15
6.1	Súlad s medzinárodnými zmluvami	15

6.2	Súlad s koncepciou územného rozvoja SR (KURS)	15
6.3	Súlad so základnými dokumentami podpory regionálneho rozvoja	16
6.4	Súlad s podmienkami územnoplánovaciej dokumentácie.....	16
6.5	Súlad zo záverečným stanoviskom posúdenia vplyvov stavby na ŽP	16
7	POPIS FUNKČNÉHO A TECH. RIEŠENIA.....	16
7.1	OBJEKTOVÉ ČLENENIE STAVBY	16
7.2	KLASIFIKÁCIA STAVBY	17
7.3	pOPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA	17
7.3.1	SO 100 - Cyklochodník.....	17
7.3.2	SO 101 - Preložka poľnej cesty v km 0,830 – km 1,420	20
7.3.3	SO 103 - Úprava cesty III/2130 v podjazde diaľnice D1	21
7.3.4	SO 201- Rekonštrukcia lávky na cyklochodníku ponad Váh medzi Strečnom a Nezbudskou Lúčkou	22
7.3.5	SO 202 - Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 2,075	24
7.3.6	SO 203.1 - Lávka vo svahu cesty I/18 v km 3,490 – km 3,700	25
7.3.7	SO 203.2 - Lávka vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR v km 4,690 – km 5,440.....	26
7.3.8	SO 204 - Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 6,500	28
7.3.9	SO 205 - Lávka na cyklochodníku ponad potok Hoskora v km 6,890.....	29
7.3.10	SO 206 - Lávka na cyklochodníku ponad Krpeliansky kanál v km 11,470.....	30
7.3.11	SO 207 – Úprava mostného objektu 2130-002 ponad Váh, rozšírením o novú lávku cyklochodníka, km 12,350 navrhovanej trasy.....	31
7.3.12	SO 208 - Lávka na cyklochodníku v km 12,760 ponad trať ŽSR v žkm 318,127.....	33
7.3.13	SO 251 - Oporný mûr cyklochodníka pod železničným mostom v km 1,450.....	35
7.3.14	SO 252 - Oporný mûr cyklochodníka pod železničným mostom v km 1,540.....	35
7.3.15	SO 253 - Oporný mûr cyklochodníka v nadväznosti na lávku SO 201 v km 2,200.....	36
7.3.16	SO 254 - Oporný mûr cyklochodníka v súbehu s krpelianskym kanálom, km 10,980 – km 11,250	36
7.3.17	SO 255 - Oporný mûr cyklochodníka v súbehu s traťou ŽSR, km 12,850 – km 13,200.....	36
7.3.18	SO 501 - Prekládka vedenia NN v Lipovci (vyvolaná investícia)	37
7.3.19	SO 502 - Prekládka oznamovacích vedení v Lipovci (vyvolaná investícia)	37
8	STAVENISKO	37
9	VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE	38
10	ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD	38
11	POŽIADAVKY NA POSTUP STAVBENÝCH PRÁC	38
12	DOPRAVNÉ ZNAČENIE.....	38
13	ĎALŠIE CHARAKTERISTIKY STAVBY	39
13.1	Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie:.....	39
14	ODPADOVÉ HOSPODÁRSTVO STAVBY	39
15	ZÁVER	40

1 VŠEOBECNÁ ČASŤ

1.1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba: **Žilina – Vrútky – Martin, úsek Strečno – Lipovec, Vrútky, Vrútky – Martin mimo cestného telesa I/18 (cyklodopravná trasa)**

Katast. územie: Strečno, Nezbudská Lúčka, Lipovec, Vrútky

Dotknuté parcely: viď. výkres záberu pozemkov

Okres: okres Žilina, okres Martin

Kraj: Žilinský

Druh stavby: Novostavba

Kategória komunikácie: cyklochodník šírky 3,0 m

Stavebník: **Žilinský samosprávny kraj (ŽSK)**

Komenského 48, 011 09 Žilina

Projektant: **DAQE Slovakia s.r.o.**

Univerzitná 8498/25, 010008 Žilina

Profesia: Dopravné stavby

Stupeň PD: Dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR)

Zodpovedný projektant: Ing. Lukáš Rolko

Dátum spracovania: marec 2018

1.2 ÚCEL A CIELE PROJEKTU

Účelom tejto projektovej dokumentácie je vypracovať návrh vedenia novej cyklodopravnej trasy spájajúcej obec Strečno (okres Žilina) a mesto Vrútky (okres Martin). Navrhovaná stavba bude po zrealizovaní slúžiť najmä občanom regiónu. Jej výstavbou sa obyvateľom ponúkne nová možnosť ekologickej a bezpečnej dopravy najmä pri dochádzaní za prácou ako aj pri voľnočasovej cykloturistike. Nakoľko je navrhovaná trasa súčasťou komplexnejšieho cyklokoridoru vedeného pozdĺž rieky Váh (Nové mesto nad Váhom – Trenčín – Bytča – Žilina – Vrútky – Kraľovany.. predpokladá sa jej využívanie aj pri diaľkovej cykloturistike.

Nová cyklodopravná trasa je primárne vedená mimo existujúcu komunikáciu I/18 v samostatnom telesе, aby došlo k oddeleniu týchto dopravných koridorov. Trasa je zasadená do turisticky mimoriadne atraktívneho prostredia údolia rieky Váh a pohoria Malej Fatre. Zároveň priamo sprístupňuje atraktívne a vyhľadávané lokality hrad Strečno a Starhrad.

1.3 ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA PROJEKTU

Trasa spĺňa určité základné kritériá, vychádzajúce z jej určenia pre cykloturistiku na bežných turistických (trekingových) bicykloch. Nie je to teda trasa pre horské bicykle ani trasa pre rýchle pretekárske cestné bicykle. Vyhovujú požiadavkám na dochádzanie za prácou na bicykli, pomalšej cykloturistike a rekreačnej cyklistike, cykloturistom, ktorí putujú stovky kilometrov „na ťažko“, ako aj jednodňovým výletníkom, rodinám s deťmi, seniorom, klientom cyklistických cestovných kancelárií a pod.

2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU

2.1 POPIS EXISTUJÚCEHO STAVU

Navrhovaná cyklotrasa je umiestnená v koridore ktorý v súčasnosti nemá riešenú cyklodopravnú trasu. V existujúcom stave je jediný možný cyklistický prechod na danej trase možný iba po ceste I/18. Jedná sa však o cestu I. triedy európskeho významu s mimoriadne vysokými intenzitami dopravy a vysokou nehodovosťou. Trasa komunikácie vedie stiesneným priestorom údolia Váhu. Napriek tomu, že sa jedná o komunikáciu s neobmedzeným prístupom, neprehľadné trasovanie komunikácie a najmä jej vysoké dopravné zaťaženie s vysokým pomerom nákladnej dopravy doslova znemožňujú účasť cyklistov. Môžeme preto skonštatovať, že v súčasnom stave neexistuje cyklistické prepojenie Strečno – Lipovec – Vrútky.

Poznámka : podľa sčítania dopravy (r. 2010) dostupného na stránkach Cestnej databanky je intenzita dopravy na ceste I/18 v danom úseku 25463 vozidiel za 24 hodín. S toho je 6784 vozidiel ťažkých nákladných.

2.2 POPIS NÁVRHU, TRASOVANIE CYKLOCHODNÍKA

Prvá časť trasy sa nachádza v katastri obce Strečno. Jedná sa o pokračovanie existujúceho cyklochodníka vybudovaného popri ľavom brehu vodnej nádrže Žilina (Vodné dielo Žilina). Pre túto časť stavby už bolo vydané územné rozhodnutie. Táto trasa začína v napojení na už vybudovanú trasu C.3 a pri križovatke s miestou komunikáciou, pokračuje popri Váhu a plotoch po jestvujúcej nespevnenej ceste, v km cca 0,355 sa na ňu napája miestna komunikácia, pokračuje nespevnenou cestou, v km cca 0,725 ide pozdĺž ihriska, v km 0,850 sa na ňu napája miestna komunikácia. Trasa pokračuje pozdĺž ďalšieho ihriska, popri oploteniach, v km cca 1,400 kde vyúsťuje miestna komunikácia a pokračuje okolo píly, oploteniach pozdĺž Váhu a v km cca 2,108 na zjazdnej komunikácii sa osadí pozdĺž komunikácie rigol a zábradlie. Trasa vyúsťuje na jestv. spevnenú plochu pri informačnom centre. V tomto bode trasa vstupuje na existujúcu lávku, ktorá bude v rámci stavby zrekonštruovaná (stavebný objekt SO 201). Cyklotrasa je navrhnutá ako nemotoristická komunikácia pre peších a cyklistov, šírky v spevnení 1,0 - 3,0 m s krajinicami šírky 0,25-0,5m, na lávke 201 je vedená v šírke 2,0 m (limitujúce sú existujúce nosné konštrukcie mosta). Trasa na lávke prechádza z k.ú. Strečno do k.ú. Nezbudská Lúčka. Návrh trasy je limitovaný smerovým a výškovým vedením jestvujúcej komunikácie, zmena šírky je ovplyvnená majetkovými pomermi (súkromnými parcelami) . Celková dĺžka trasy 2134,76m.

V danom bode (zjazd z lávky ponad Váh) začína novo navrhovaná trasa. Je tu staničenie začiatku úseku - KM 0,000 00. Cyklotrasa je v celom úseku navrhnutá ako nemotoristická komunikácia

pre peších a cyklistov, šírky v spevnení 3,0 m (ojedinele bodovo 2,0 m) s krajnicami šírky 0,25-0,5m. Na mostných objektoch, prípadne pri zábradlí oporného múru je rozšírená o bezpečnostnú rezervu 0,25 m (šírka spolu 3,5 m na mostných objektoch a 3,25 pri oporných muroch s jednostranným zábradlím). Trasovanie novej cyklotrasy bolo dané terénnymi pomermi územia, majetkovými hranicami parciel a v neposlednom rade hranicami chránených území.

Trasa navrhovaného chodníka pokračuje v Nezbudskej Lúčke na pravom brehu rieky Váh hned za existujúcou lávkou pre peších a pokračuje pozdĺž miestnej komunikácie smerom proti toku rieky Váh. V tomto úseku (km 0,000 – km 0,140) trasa prechádza popri komunikácii v páse zelene medzi cestou a brehom rieky. V km 0,140 trasa vstupuje na miestnu komunikáciu, ktorú opäťovne opúšťa v km 0,200m. Dôvodom je budova reštaurácie a vjazd na kompu Strečno – Nezbudská Lúčka. Tieto objekty zaberajú celý priestor medzi komunikáciou a riekou a nie je možné ich v tomto priestore obísť bez vstupu na cestu. Nakoľko sa však jedná o komunikáciu s veľmi nízkou intenzitou dopravy nepredstavuje daný bod bezpečnostné riziko. Trasa ďalej pokračuje intravilánom obce medzi MK a riekou až do km 0,246. V tomto bode sa komunikácia odkláňa na východ. Nachádza sa tu križovatka, za ktorou trasa opäť pokračuje v priestore (zeleni) medzi MK a brehom rieky (po za nespevnenú odstavnú plochu). Takýto stav je až po km 0,833 kde končí spevnená miestna komunikácia a začína nespevnená komunikácia, ktorá má charakter poľnej cesty. V tomto bode sa mení aj šírka priestoru medzi brehom a poľnou cestou, priestor sa zužuje natoľko, že nie je možné do tohto priestoru vtesnať navrhovanú trasu. S toho dôvodu tu trasa vstupuje na túto komunikáciu po ktorej pokračuje až po km 1,425. V tomto úseku je navrhnutá prekládka poľnej cesty (SO 101) mimo trasu cyklochodníka (komunikácie budú oddelené pásom zelene šírky 1,5 m). Dôvodom na preloženie je skutočnosť, že poľnú cestu využívajú miestni obyvatelia ako prístupovú komunikáciu ku súkromným poliam a navyše v budúcnosti je plánovaná v danom území zástavba, pričom komunikácia bude slúžiť ako prístupová komunikácia ku staveniská, ako aj ku vystavaným rodinným domom. V km 1,425 sa ku trase zo severu pripája ďalšia miestna komunikácia. Jedná sa o starú spevnenú cestu (povrch je značne zvetralý) šírky cca 3,0 m, ktorá vedie popod železničné mosty brehom rieky Váh smerom ku Starhradu a ďalej až po Chatu pod Suchým. Navrhovaná trasa je vedená po tejto komunikácii od km 1,425 po km 1,587. Dôvodom sú stiesnené priestorové pomery pod železničnou traťou keď nie je možné trasu viesť v samostatnom telese. Jedná sa však o komunikáciu s veľmi malou intenzitou dopravy. Nakoľko však táto komunikácia býva občasne využívaná správcom toku (SVP š.p.) na údržbu (aj ľažšími mechanizmami) bude v danom úseku navrhnutá zosilnená konštrukcia vozovky. V danom úseku sa nachádzajú aj dva oporné múry SO 251 v km 1,450 dĺžky 14,0 m a SO 252 v km 1,540 dĺžky 24,0 m. Jedná so o železobetónové múry s kamenným obkladom v korune ktorých bude ukotvené zvodidlo. Trasa je od km 1,587 po km 2,070 vedená súbežne so spomínanou spevnenou komunikáciou. Vedená je severne od komunikácie a je od nej oddelená pásom zelene premenlivej šírky, minimálne však 1,5 m. Cez túto komunikáciu prechádza (križuje ju) na začiatku a na konci tohto úseku. Trasovanie chodníka južne od komunikácie by tieto kríženia eliminovalo, priestorové pomery však takéto vedenie neumožňovali – bolo by potrebná prekládka komunikácie. V km 2,075 trasa vstupuje na lávku ponad Váh (SO 202). Lávka má dĺžku premostenia 117,5 m a jedná sa o tretie najdlhšie premostenie na trase. Lávka križuje rieku Váh kolmo. Lávka je navrhnutá na prevedenie 100-ročných prietokov, trasa ſou prechádza z katastra Nezbudská

Lúčka opäťovne do katastra Strečno (prechádza z pravého na ľavý breh Váhu). V celom tomto území je trasa vedená mimo zátopové územie rieky Váh a mimo chránené územie NPMF.

Po prechode Váhu sa trasa zatáča prudko vľavo. V tomto bode (km 2,200) sa trasa dostáva pod oporný mûr cesty I/18. Zároveň je tu navrhnutý oporný mûr cyklochodníka (SO 253) ktorým trasa klesá z úrovne premostenia do úrovne terénu ľavého brehu. V km 2,500 sa chodník začína vziať od cesty I/18. Od tohto bodu až po km 3,300 je vedený mierne vyvýšený nad priľahlým terénom v priestore Domašinského meandra medzi cestou I/18 a riekou. Trasa je výškovo osadená cca 2,0 m – 3,5 m nad normálny stav vodnej hladiny a cca 2,0 m pod úroveň cesty I/18. Trasa sa v tomto úseku nachádza v záplavovom území, pričom počas povodní môže dochádzať k jej zatápaniu. Trasa je konštruovaná tak, aby pri jej zatopení nedošlo ku poškodeniu konštrukcie chodníka a aby chodník netvoril bariéru pre stúpajúcu vodu (vyvýšenie nad terén len cca 0,3 m s opevnením svahov kameňom na sucho). Od km 3,300 – km 3,400 trasa prechádza popri existujúcej odstavnej ploche na ceste I/18. V tomto úseku budú zriadené aj vjazdy na stavenisko a bude tie zriadené trvalý vjazd na trasu pre potreby údržby, alebo záchranných zložiek (km 3,340). Aby sa však zamedzilo nástupu ľudí na trasu v danom mieste (zastavovanie vozidiel na odstavnej ploche je nežiadúce a mala by primárne slúžiť na núdzové státie) bude v tomto bode popri trase osadené oplotenie dĺžky 100 m. V mieste vjazdu bude osadená brána. Nasleduje úsek v km 3,400 – km 4,697. Trasa tu prechádza priestorom medzi cestou I/18 a brehom rieky. Šírka tohto priestoru je rôzna a pohybuje sa v rozmedzí cca 9,0 m – 70,0 m. V staničení km 3,490 – km 3,700 bude vo svahu osadená lágka SO 203.1 nakoľko v tejto časti nie je možné viesť trasu na zemnom telesu. Nový chodník je v celom tomto úseku vedený bližšie ku korytu rieky. Poloha je ale volená tak, aby sa zaistil potrebný výškový odstup od hladiny vody. Podobne ako na predchádzajúcim úseku je trasa výškovo osadená cca 2,0 m – 3,5 m nad normálny stav vodnej hladiny a pod úrovňou hľavnej cesty. Rovnako, trasa sa v tomto úseku nachádza v záplavovom území, pričom počas povodní môže dochádzať k jej zatápaniu. V km 4,697 trasa vchádza na lágku (SO 203.2). V tomto úseku je priestor medzi komunikáciou (cesta I/18 a železnica) a riekou veľmi úzky a strmý bez možnosti vedenia trasy chodníka po rovine. Celý priestor je spevnený ako svah komunikácie so sklonmi v rozmedzí 1:1,5 – 1:1. Koryto je v danom mieste pomerne úzke bez možnosti vyliať sa. Lágka je v tejto časti zasadená do svahu cesty I/18 a trate ŽSR. Začína v km 4,697 a končí v km 5,443 napojením na rastlý terén. V celom tomto úseku je minimálna vzdialenosť medzi trasou a cestou I/18 cca 5,5 m a medzi trasou a železničnou traťou 2,4 m (osovo 6,80 m). V úsekokach kde sa nachádza súbeh komunikácií bude v rámci cyklotrasy (lávky) riešená ochrana pred predmetmi, ktoré by prípadne mohli padnúť z vozidiel, alebo prechádzajúcich vlakov na cyklistický chodník kde by mohli spôsobiť úraz. Od km 5,443 trasa pokračuje opäťovne po teréne. Postupne sa vziať od trate ŽSR. V km 5,630 vstupuje na existujúcu starú polnú cestu (čiastočne spevnenú) po ktorej pokračuje až do km 6,273. Táto komunikácia bola v minulosti železničným telesom a v súčasnosti slúži ako občasná prístupová komunikácia pre údržbu trate ŽSR (obchádzka železničný tunel Strečno III). V tomto úseku sa v km 6,0 nachádza prístavisko pltí. Cyklotrasa prechádza okrajom tohto prístaviska. V danom staničení je plánovaný aj prístupový bod na stavenisko a pre údržbu cyklotrasy. Od konca komunikácie po staničenie km 6,493 prechádza chodník po brehu rieky Váh v priestore medzi železnicou a riekou. Vzdialenosť od trate (osová) je minimálne cca 7,7 m. Rovnako v súbehu budú na cyklochodníku ochranné opatrenia na ochranu chodcov pred

pripadnými vyletujúcimi predmetmi z vlaku (vyhodený odpad, fľaše...). Trasa je v tomto úseku vedená na terénnej plošine na úrovni trate vo výške cca 6,0 m nad úrovňou hladiny vody. V km 6,493 trasa vstupuje na ďalšiu lávku ponad Váh. Jedná sa o SO 204, lávka je kolmá na tok rieky a prevádzka trasu z ľavého brehu (k.ú. Strečno) opäťovne na pravý breh (opäťovne do k.ú. Nezbudská Lúčka).

V katastri Nezbudská Lúčka je trasa vedená po staničenie km 6,853, v tesnej blízkosti chráneného územia v 5 stupni ochrany (mostný objekt, ani trasa do tohto územia nezasahuje). Trasovanie je po brehu rieky Váh v priestore medzi riekou a osadou Jánošíkovci. Jedná sa o prevažne rekreačnú oblasť vystavanú na úpätí mierneho brehu rieky. Trasa prechádza západným okrajom osady v smere sever-juh tesne pod oploteniami súkromných pozemkov. Smerovo je trasa tlačená ku osade. Týmto sa získava potrebná výška, aby bola zabezpečená ochrana trasy pred zatápaním. Výškový rozdiel medzi chodníkom a normálnej hladinou je cca 2,50 m – 3,0 m.

Potom ako chodník v km 6,853 opustí k.ú. Nezbudská Lúčka vstupuje do k.ú. Lipovec (až po km. 12,339). V prvom úseku po km 6,900 je vedený v novej trase cez existujúci lesík. V km 6,890 sa nachádza nová lávka ponad potok Hoskora (SO 205). V úseku 6,900 – km 6,939 bude chodník vedený v trase nespevnenej prístupovej komunikácie k osade Jánošíkovci. V tomto úseku bude použitá silnejšia konštrukcia chodníka. Od km 6,939 až do staničenia km 10,926 je chodník vedený v trase existujúcej spevnenej lesnej cesty. Doprava na tejto komunikácii je minimálna, cesta slúži prevažne ako prístup ku osade Jánošíkovo a chatovej oblasti Lipovec (km 10,00). Jedná sa o komunikáciu s asfaltovým povrchom (značne zvetraným) šírky cca 3,0 m. V úseku sa nachádza viacero vjazdov na pozemky mimo komunikáciu, prípadne ku objektom SVP. V km 10,926 lesná cesta prechádza priamo na miestnu komunikáciu obce Lipovec. Nakoľko na týchto komunikáciách je už zvýšená intenzita dopravy cyklochodník sa od cesty odkláňa a v km 11,0 je vedený v samostatnom telese mimo komunikáciu. Nakoľko však priestorové pomery daného územia sú pomerne stiesnené trasa chodníka je od komunikácie oddelená iba vyvýšeným obrubníkom. Od tohto bodu pokračuje chodník v korune zárezu Krpelianského kanála (v správe SVP) na úrovni miestnej komunikácie. Úsek končí v km 11,451 kde trasa vstupuje na lávku (SO 206) ponad Krpeliansky kanál. Stiesnené pomery trasovania chodníka v korune kanála si vyžadujú výstavbu oporného múru (SO 254) od km 10,980 do km 11,250 a prekládku inžinierskych sietí (SO 501 a 502). V celom úseku, kde je chodník vedený v korune kanála bude po pravej strane chodníka osadené nové bezpečnostné zábradlie. Potom ako v km 11,517 chodník prekročí kanál (dostane sa na ľavý breh) bude trasa rozvetvená. Vľavo bude vybudovaný úsek chodníka dl. 34,0 m (po cestu III/2130), ktorý sa bude napájať na výhľadové pokračovanie cyklotrasy smerom na Kraľovany. Za lávkou vpravo bude pokračovať trasa smerom na Vrútky. Za lávkou v km 11,654 chodník vstupuje na miestnu komunikáciu po ktorej čiastočne prechádza až do staničenia 11,633. Tento úsek dl. 21,0 m nie je možné z dôvodu stiesnených priestorových pomerov viesť úplne mimo miestnu komunikáciu. Jedná sa však o cestu s minimálnou dopravou. Po tom ako chodník opustí MP prechádza po nespevnenej poľnej ceste do km 11,725 (jedná sa o cestu/plochu zabezpečujúcu občasný prístup ku súkromným pozemkom). Od tohto bodu pokračuje cyklotrasa v súbehu s cestou III/2130 až po staničenie 12,339 (rozmedzie katastrov). V tomto úseku je trasa vedená primárne pod cestným telesom cesty III. triedy (vb jeho päte). Trasa v km 12,045 a v km 12,150 križuje účelové komunikácie. V staničení km 12,100 sa nachádza kríženie cesty III/2130 s diaľnicou D1. Cesta III. triedy je v tomto

bude vedená v podjazde pod D1. Šírka cesty III. triedy medzi zvodidlami je v tomto bode 7,50 m a svetlá šírka podjazdu je 10,00 m, pričom os cesty je zároveň osou podjazdu. S toho dôvodu (aby bolo možné viesť v podjazde cyklotrasu) bolo potrebné trasu cesty v podjazde vyosíť a smerovo upraviť. Celková dĺžka úprava cesty je 203,0 m. Po úprave bude v podjazde vedená navrhovaná trasa v šírke 2,0 m (na dĺžke 72,0 m) a šírka komunikácie bude zúžená na 6,50 m medzi zvodidlami.

Kataster Vrútky. V k.ú. Vrútky je trasa vedené od km 12,339 po km 14,200 (KÚ). Hned' za vstupom do katastra trasa vchádza k mostu ev.č. 2130-002 na ceste III/2130. Jedná sa o spriahnutý oceľo-betónový most s dĺžkou premostenia 126,0 m. Lávka (SO 207) je na tomto moste zavesená na jeho ľavej rímse, konštrukcia lávky je kotvená do konštrukcie mosta. Za mostom trasa pokračuje po ľavej strane komunikácie popod ktorú prechádza v km 12,600. Prechod je popod existujúci cestný most, ktorý prevádzka cestu ponad trať ŽSR. V tomto bode sa trasa stáča o 90° pokračuje juho-východným smerom pozdĺž trate ŽSR. Súbeh s traťou ŽSR je až po staničenie km 13,439. V tomto úseku je chodník najskôr vedený po existujúcej polnej ceste s traťou po pravej strane. V staničení km 12,756 trasa vstupuje na SO 208 - novú lávku ponad železnici (je navrhnutá súbežne s existujúcim mostom na miestnej komunikácii po jeho severnej strane). Nakoľko sa jedná o elektrifikovanú trať bude nová lávka ochránená proti účinkom bludných prúdov a bude obsahovať protidotykové prekážky a ukoľajnenie. Lávka križuje trať kolmo. Za lávkou sa trasa stáča doľava, v km 12,797 križuje miestnu komunikáciu (ulica Mokrad'). Od tohto bodu po km 12,200 je trasa vedená po hornej hrane železničného zárezu po hranici súkromných parciel (trať je z hľadiska staničenia chodníka po ľavej strane). Nakoľko sa jedná o úsek so stiesnenými priestorovými pomermi je potrebné po ľavej strane trasy vybudovať oporný mûr zo zábradlím. Jedná sa o SO 255 a nachádza sa v staničení 12,850 – 13,200. V staničení 13,200 trasa vstupuje na existujúcu spevnenú miestnu komunikáciu. Jedná sa o prístupovú cestu (slepú ulicu) vedúcu ku niekoľkým rodinným domom. Je to cesta s veľmi nízkou intenzitou. Povrch je asfaltový šírka komunikácie je cca 3,0 m. S priestorových pomerov nie je možné daným územím viesť cyklotrasu v samostatnom telese. Táto komunikácia (aj navrhovaná trasa) končí v km 13,439 napojením na významnú a pomerne začaženú miestnu komunikáciu ulica Horná Kružná. Cyklotrasa prechádza cez túto komunikáciu a od staničenia km 13,500 do staničenia km 14,200 (kú) pokračuje v trase existujúceho chodníka na nábreží rieky Turiec. Tento chodník bude počas stavby vybúraný a rozšírený na potrebnú šírku 3,0 m. Po ľavej strane chodníka sa nachádza ochranný protipovodňový múrik, stavbou sa do tohto nezasahuje. Trasa končí v križovatke ulíc Matušovičovský rad – Čachovský rad pri cestnom moste ponad Turiec. V budúcnosti je tu plánované pokračovanie cyklotrasy v smere na Východ.

2.3 ZÁBER POZEMKOV

Trasa zasahuje trvalým záberom do nasledovných pozemkov:

KATASTRÁLNE ÚZEMIE NEZBUDSKÁ LÚČKA					
KN - C		KN - E			
4431	5351/1	1183/1	1217/4	1231	1246
4432	5351/6	1183/7	1218/1	1232	1247
4438	5351/7	1183/8	1218/3	1233	1249
4441	5351/10	1201	1219	1234	1250/1
4453/2	5351/12	1204	1220/1	1235/2	1250/2

4457	5355	1205/1	1220/3	1235/3	1250/3
4471	5356/1	1205/2	1220/4	1236/1	1251
4472	5372	1209/1	1220/5	1236/2	1253/1
5086/1		1209/2	1221	1237	1254/1
5086/43		1210	1222	1238	1254/2
5086/44		1213/1	1224	1239	1255/2
5092/1		1213/2	1225	1242/2	1256/2
5092/26		1214	1226	1243	1257/2
5092/27		1215	1228	1244	1258/1
5092/48		1217/3	1229/2	1245	1339/101

KATASTRÁLNE ÚZEMIE STREČNO			
KN - C	KN - E		
1173/2	541	588/6	598
1173/3	562	589/1	599
1177/32	564/1	589/4	604/4
1177/34	565/1	589/5	909/2
1365	580/2	589/6	909/202
1368	584	590	909/932
1381	585	593/1	945/10
1383/11	587	593/2	945/11
1383/5	588/1	594/1	945/13
1384/3	588/2	594/2	945/14
1384/7	588/3	595	945/4
1384/8	588/4	596	957/1
	588/5	597	957/2

KATASTRÁLNE ÚZEMIE LIPOVEC			
KN - C		KN - E	
2140	1213/1	1890/18	858/1
2141	1213/11	1890/19	
2338	1213/3	1890/20	
2342	1213/8	1890/7	
2343	1220/1	1890/9	
2345	155/1	2203/1	
2346	1889/18	310/1	
2348	1890/13	311/1	
1201/1	1890/14	502/2	
1202/1	1890/15	503/1	
1203/1	1890/16	831/2	
1203/2	1890/17	868/1	

KATASTRÁLNE ÚZEMIE VRÚTKY				
KN - C			KN - E	
193/2	1694	1764/3	191	2797
205/3	1695	2638/2	192	4245/1
205/4	1696	2677/2	193	4248
1506/2	1697	2798/2	199	4251/1
1549/2	1698	2798/5	200	4298
1681	1699	4245/1	203	4349/1
1682	1700	4247/1	204	4348
1683/1	1701	4248	205	4430/4
1687	1702/1	4250/1	206	4437/1
1688	1703/3	4298	207	4439/2
1690	1705	4349/1	208	
1691	1707/4	4427/1	1693	
1693	1764/2	4430/2	1696	

Nevyhnutný dočasný záber na zriadenie stavebných dvorov sa týka nasledovných pozemkov

KATASTRÁLNE ÚZEMIE NEZBUDSKÁ LÚČKA					
KN - C		KN - E			
4431	4472	1250/1	1251	1254/2	1566/3
4438	5086/1	1250/2	1253/1	1255/2	
		1250/3	1254/1	1347	

KATASTRÁLNE ÚZEMIE STREČNO			
KN - C		KN - E	
1136/1	1368	562	957/1
1177/32	1384/3	909/801	

KATASTRÁLNE ÚZEMIE LIPOVEC			
KN - C		KN - E	
155/1	2204	2348	
2203/1	2342		

KATASTRÁLNE ÚZEMIE VRÚTKY				
KN - C			KN - E	
4245/1	4248	4349/1	4248	4349/1

2.4 VARIANTNÉ RIEŠENIE

Stavba v stupni DUR neobsahuje variantné riešenia. V štúdií slúžiacej ako odklad boli navrhované variantné riešenia vedenia trasy s ktorých sa na pracovných stretnutiach a rokovaniach

zvolili najvhodnejšie varianty, ktoré boli rozpracované v tejto PD. Trasovanie chodníka v tejto dokumentácii vychádza z vypracovanej štúdie.

2.5 POUŽITÉ PODKLADY

Pre projekčné spracovanie boli použité nasledujúce podklady:

- Požiadavky objednávateľa dokumentácie
- Geodetické zameranie územia poskytnuté objednávateľom v roku 2016
- Osobná obhliadka miesta stavby
- Cyklodopravná trasa Žilina - Vrútky - Martin, úsek Strečno – Lipovec, Vrútky – Martin“, časť Strečno - Vrútky - Štúdia uskutočniteľnosti, Občianske združenie Modrá planéta – HEART Žilina (01/2017)
- Cyklodopravný koridor Horné Považie – Turiec, Cyklotrasa Strečno – Lipovec – Vrútky-Martin - Technická štúdia, Občianske združenie Modrá planéta – HEART Žilina (09/2014)
- Inžiniersko-geologický prieskum - IG štúdia, GEOTECHNIK SK, s.r.o. (12/2016)
- PD Cyklotrasa Hrad Budatín – Hrad Strečno, SO C.5: Cyklotrasa Strečno, PROFIM s.r.o. (10/2011)
- PD Stavebné úpravy lávky pre peších ponad rieku Váh so zvýšením začažiteľnosti a úpravou šírkových parametrov pre cyklodopravu. JaD projekt s.r.o. (07/2016)
- PD Oprava mosta cez Váh na ceste III/2130 do Lipovca, INFRAPROJEKT s.r.o. (02/2016)
- národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (2013)
- Územný plán VUC Žilinského kraja
- Územný plán obce Strečno
- Územný plán mesta Vrútky
- Príslušné STN a typové podklady
- pracovné rokovania u objednávateľa a dotknutých orgánov

3 ZDÔVODNENIE NAVRHOVANEJ STAVBY

3.1 Z HLADISKA DOPRAVNÉHO

Navrhovaná cyklotrasa je umiestnená v koridore ktorý v súčasnosti nemá riešenú cyklodopravnú trasu. V existujúcom stave je jediný možný cyklistický prechod na danej trase možný iba po ceste I/18. Jedná sa však o cestu I. triedy európskeho významu s mimoriadne vysokými intenzitami dopravy a vysokou nehodovosťou. Trasa komunikácie vedie stiesneným priestorom údolia Váhu. Napriek tomu, že sa jedná o komunikáciu s neobmedzeným prístupom, neprehľadné trasovanie komunikácie a najmä jej vysoké dopravné začaženie s vysokým pomerom nákladnej dopravy doslova znemožňujú účasť cyklistov.

Vybudovanie novej bezpečnej cyklodopravnej trasy oddelenej od intenzívne využívaných komunikácií má v danom regióne z dopravného hľadiska mimoriadne vysoký miestny význam. Realizáciou diela sa otvárajú úplne nové možnosti na ekologické cestovanie bicyklom naprieč daným regiónom. Nakol'ko cesta I/18 je cestou medzinárodného významu slúžiaca vo veľkej miere tranzitnej doprave, nepredpokladá sa pokles intenzity automobilovej dopravy vplyvom výstavby cyklotrasy.

Predpokladá sa však vznik určitej skupiny obyvateľov, ktorý začnú využívať vyniknutú trasu na dochádzanie za prácou napríklad do priemyselnej zóny Strečno zo smeru Lipovec. Zároveň sa predpokladá značný nárast počtu cyklistov, ktorí budú danú trasu využívať na cykloturistiku – trasa prechádza mimoriadne atraktívnym prostredím prielomu Váhu cez Malú Fatru.

3.2 Z HLADISKA MEDZINÁRODNÝCH, REGIONÁLNYCH, ALEBO MIESTNÝCH HLADÍSK

Jedná sa o stavbu regionálneho významu. Stavba nebola z hľadiska medzinárodného posudzovaná. Z hľadiska miestneho a regionálneho sa jedná o stavbu vyššieho významu nakoľko stavba rieši vybudovanie úplne novej cyklodopravnej trasy, ktorá v danom mieste doteraz chýbala a ktorej spoločenská potreba je vysoká. Bližší popis významu stavby pre región je v odstavci 6.3.

3.3 Z HLADISKA VPLYVOV NA ŽIVIOTNÉ PROSTREDIE

Z hľadiska vplyvov stavby na ŽP je možné tieto rozdeliť do dvoch kategórií:

- Vplyvy počas výstavby: počas výstavby sa predpokladá zhoršenie životného prostredia v danom území. Týka sa to najmä zvýšenej hlučnosti a prašnosti. Počas stavebných prác musí zhotoviteľ jednotlivé stavebné práce vykonávať tak aby nepriaznivé vplyvy na životné prostredie boli čo najmenšie. Počas celej doby výstavby musí dbať na únosnú mieru hluku a prašnosti, neznečisťovať životné prostredie. Osobitú pozornosť musí venovať zamedzeniu úniku potencionálne nebezpečných látok do ovzdušia, pôdy, nadzemných a podzemných vôd. Nakoľko sa z hľadiska ochrany ŽP jedná o citlivú lokalitu musí zhotoviteľ vypracovať detailný harmonogram prác a podrobne technologické predpisy, ktoré bude konzultovať aj so zložkami ochrany prírody. Zároveň musí skracovať povodňový a havarijný plán na jednotlivé úseky stavby. Tieto požiadavky budú podrobnejšie zadefinované v ďalších stupňoch PD.
- Vplyvy po spustení premávky na cyklochodníku: Stavba ako taká nie je zdrojom hluku ani žiadnych emisií. Po spustení premávky sa predpokladajú negatívne vplyvy súvisiace najmä s pohybom osôb. Tieto sa dostanú aj do lokalít ktoré boli zatial verejnosti neprístupné, v ostatných lokalitách množstvo návštevníkov stúpne (odhadu je sa že násobne). Prevládať bude pravdepodobne znečisťovanie životného prostredia odhodeným bežným komunálnym odpadom (obaly, sáčky, PET fláše, papier....). Po vytvorení cyklotrasy sa však žiaľ nedá vylúčiť ani občasné znečisťovanie iným druhom odpadu (bytové zariadenie, pneumatiky, spotrebiče). Na zmiernenie týchto vplyvov budú po celej trase umiestnené informačné a výstražné tabule nabádajúce k udržiavaniu poriadku a nádoby na odpad (v dostatočnom množstve). Zároveň musí byť zabezpečená pravidelná údržba a čistenie cyklotrasy.

3.4 Z HĽADISKA ZÁBEROV POZEMKOV PPF A LPF

4 CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA

4.1 CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA A CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ

Z hľadiska chránených území sa stavba nachádza v ochrannom pásme národného parku Malá Fatra. Vo viacerých úsekoloch ide trasa cyklotrasy v súbehu s hranicou **NPMF** no na jeho územie nevstupuje. V tesnej blízkosti trasy sa nachádzajú aj chránené územia Domašín a Krivé. Stavbou sa do týchto území nezasahuje.

Z hľadiska lokalít **NATURA 2000** stavba od km 2,00 do km 9,500 zasahuje do chráneného vtáčieho územia SKCHVU013 Malá Fatra. Zároveň stavba v rozsahu staničenia od km 2,00 do km 9,500 zasahuje do územia európskeho významu SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu.

4.2 CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM K RIEKE VÁH A TURIEC

Trasa v celej svojej dĺžke prechádza údolím riek Váh, alebo Turiec. V celom úseku dotyku s riekou Váh je cyklochodník trasovaný tak, aby pri bežných prietokoch nedochádzalo k jeho zaplavovaniu. Vo viacerých úsekoloch je však vedený pod úrovňou 100 aj 50 ročnej vody. Je to z dôvodu terénnych podmienok, keď by vedenie trasy na pilieroch, alebo vysokom násype bolo neekonomicke a priam nemožné. S týmto stavom bolo pri návrhu trasy uvažované a budú navrhnuté opatrenia aby pri zaplavení chodníka nedošlo k jeho poškodeniu.

Všetky mostné objekty budú zrealizované podľa platných STN – spodná hrana NK bude umiestnená minimálne 0,50 m nad úroveň Q100 (odporúča sa rezervu zvýsiť minimálne 1,0 m). Detailné posúdenie prietočných profilov a výšok hladín pri jednotlivých stavoch bude predmetom vyšších stupňov PD. Na základe týchto výsledkov je potrebné preveriť a prípadne upraviť (optimalizovať) výškové osadenie objektov lávok. Poloha lávok daná v tejto PD sa ich miernou výškovou úpravou nemení.

V k.ú. Lipovec je trasa vedená pozdĺž kanála rieky Váh. Stavbou sa do samotného kanálu nijako nezasahuje.

V k.ú. Vrútky je trať vedená pozdĺž rieky Turiec. Trasa nijako do tejto rieky nezasahuje. Od rieky je oddelená existujúcim protipovodňovým múrikom do ktorého sa nezasahuje.

4.3 CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM K TRATI ŽSR

Stavba sa nachádza v ochrannom pásme železničnej trate č. 180 Žilina - Košice. Zásahy do ochranného pásma sa týkajú nasledovných úsekov:

km 1,380 – km 1,600 (**žkm 324,43**) – cyklotrasa prechádza popod existujúce železničné mosty. V danom mieste budú vybudované nové oporné múriky (SO 251 a SO 252)

km 5,120 – km 5,800 (**žkm 323,76 – žkm 323,14**) – cyklotrasa je v danom úseku vedená na mostnom objekte SO 203.2 (od km 5,120 – km 5,443). V celom tomto úseku je minimálna vzdialenosť medzi trasou a železničnou traťou 2,3 m (osovo 6,80 m). V úsekoloch kde sa nachádza súbeh trasy a železnice bude v rámci cyklotrasy (aj lávky) riešená ochrana pred predmetmi, ktoré by prípadne (**žkm 323,48**) mohli padnúť z prechádzajúcich vlakov na cyklistický chodník kde by mohli spôsobiť úraz.

Od km 5,443 trasa pokračuje opäťovne po teréne. Postupne sa vzdalauje od trate ŽSR. V km 5,630 vstupuje na existujúcu starú poľnú cestu.

km 6,250 – km 6,500 (**žkm 322,77** – žkm **322,54**). V tomto úseku prechádza chodník po brehu rieky Váh v priestore medzi železnicou a riekou. Vzdialenosť od trate (osová) je minimálne cca 7,7 m. Rovnako v súbehu budú na cyklochodníku ochranné opatrenia na ochranu chodcov pred prípadnými vyletujúcimi predmetmi z vlaku (vyhodený odpad, fľaše...). Trasa je v tomto úseku vedená na terénej plošine na úrovni trate vo výške cca 6,0 m nad úrovňou hladiny vody. V km 6,493 (žkm **322,54**) trasa vstupuje na ďalšiu lávku ponad Váh. Jedná sa o SO 204, lávka je kolmá na tok rieky a prevádzka trasu z ľavého brehu (k.ú. Strečno) opäťovne na pravý breh (opäťovne do k.ú. Nezbudská Lúčka).

4.4 CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM K DIAĽNICI D1

Stavba zasahuje do ochranného pásma diaľnice D1. Navrhovaná trasa prechádza popod D1 existujúcim podjazdom v km 214,932 D1 (staničenie 12,092 cyklotrasy). Stavba nemá žiadnený vplyv na diaľnicu a nijako do nej nezasahuje.

4.5 CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM K CESTE I/18

Stavba zasahuje do ochranného pásma cesty I/18. Konkrétnie sa jedná o úsek trasy od km cca 2,200 do km 5,250 a od km 5,980 do km 5,160. Napriek tomu stavba nijako nezasahuje vozovky. V úseku od km 3,490 – km 3,700 a od km 4,690 – km 5,160 sa nachádzajú v svahu komunikácie ukotvené opory mostných objektov SO 203.1 a SO 203.2. Z hľadiska cesty I/18 sa jedná o staničenia cca ckm 470,190 – ckm 470,400 a cca ckm 471,330 – ckm 472,000.

Tieto objekty budú budované v svahu medzi komunikáciou a riekou Váh pričom budú kotvené do svahu ktorý nesie cestu I/18. Stavebný zásah bude spočívať vo vybudovaní základov premostení, ktoré budú ukotvené pomocou mikropilót a zemných kotieb do podložia cesty I/18. Zároveň budú v týchto staničeniach vo svahu umiestnené zabraný (ochrana cyklochodníka) proti padaniu nečistôt a predmetov z cesty na chodník, kde by mohli zraniť osoby, prípadne spôsobiť materiálne škody.

Počas realizácie bude na ceste I/18 umiestnené dočasné dopravné značenie. Navyše sa predpokladá s dopravnými obmedzeniami počas výstavby stavebných objektov SO 203.1 a SO 203.2. Po ukončení realizácie stavba nebude mať žiadnený negatívny vplyv na premávkou na ceste I/18.

4.6 CHARAKTERISTIKA VZHĽADOM KU KULTÚRNYM PAMIATKAM.

Stavba nezasahuje do žiadnych národných kultúrnych pamiatok ani chránených objektov.

5 VECNÉ A ČASOVÉ VÄZBY

5.1 VÄZBY NA OKOLITÚ VÝSTAVBU

V blízkosti sa nenachádzajú žiadne objekty, ktoré by boli stavbou dotknuté.

5.2 OCHRANNÉ PÁSMA

5.3 VÄZBY NA INŽINIERSKE SIETE

Stavba nevyžaduje výstavbu nových IS, potrebná je však úprava (preložky existujúcich IS). Rozsah týchto prác je pomerne malý a týka sa výlučne k.ú. Lipovec kde je trasa vedená pri existujúcej MK čo vyžaduje prekládku NN vedenia (SO 501) a prekládku oznamovacích vedení v Lipovci (SO 502).

5.4 VÄZBY NA PRIĽAHLÚ CESTNÚ SIEŤ, VJAZDY NA TRASU

Stavba bola navrhovaná tak, aby zásahy do existujúcej cestnej siete boli minimálne a aby bola pokiaľ je to možné vedená mimo existujúce vyťažené komunikácie. Zároveň však všetky časti trasy sú v prípade potreby dostupne z existujúcich komunikácií. Týmto je zaistená údržba trasy ako aj prípadný prístup pre záchranné zložky. Prepojenia trasy na existujúcu dopravnú sieť sú nasledovné:

- Úsek na ľavom brehu Váhu (k.ú. Strečno) je prístupný zo začiatku a z konca úseku. Prístup je z miestnych komunikácií.
- Úsek na pravom brehu k.ú. Nezbudská Lúčka (km. 0,000 – km 2,200) je prístupný z cesty III/2073 v extraviláne obce. Potom s miestnych komunikácií súbežných s navrhovanou trasou. V extraviláne obce je úsek prístupný z existujúcej poľnej cesty, prípadne s navrhovanej preložky poľnej cesty. S tejto strany Váhu je navrhovaný aj hlavný prístup k mostnému objektu SO 202 ponad Váh.
- V k.ú. Strečno bude zriadený vjazd (km 3,340) ktorým bude možné obsluhovať úsek od km 2,200 – 4,570. Zjazd bude zriadený z existujúcej odstavnej plochy na ceste I/18. V mieste Zjazdu bude pozdĺž trasy vybudované oplotenie na dĺžke 100 m, a v mieste vjazdu bude osadená brána. Týmito opatreniami sa zabránil neželanému vstupu a vjazdu na cyklodopravnú trasu v mieste odstavnej plochy.
- V. KM 6,0 trasa križuje existujúci zjazd ku prístavisku pltí. V tomto mieste bude možný prístup na trasu pre úsek km 4,570 – km 6,600 (úsek obsahuje objekty SO 203 a SO 204). Tento vjazd bude slúžiť iba pre údržbu trasy a prípadné záchranné zložky, nebude slúžiť ako nástupný bod pre cyklistov. S toho dôvodu bude v tomto mieste bude pri ceste I/18 osadené dopravné značenie zakazujúce parkovanie osobných vozidiel a ich zjazd z cesty I/18 do priestoru cyklochodníka.
- Úsek cyklotrasy od km 6,600 až do km 11,700 bude prístupný z existujúcej lesnej cesty v ktorej trase je trasa vedená, alebo z miestnych komunikácií v obci Lipovec.
- Úsek od km 11,700 – 12,700 (vrátane objektu SO 207) je prístupný z cesty III/2130 na viacerých bodoch
- Úsek od km 12,700 – k.ú. v km 14,200 je prístupný z miestnych komunikácií v k.ú. Vrútky.

5.5 VÄZBY NA INÝCH INVESTOROV A ICH ZÁUJMY

Stavba nie je v dôtyku so žiadnou plánovanou ani prebiehajúcou investíciou.

6 SÚLAD STAVBY S PLATNOU LEGISLATÍVOU

6.1 SÚLAD S MEDZINÁRODNÝMI ZMLUVAMI

Stavba nie je v rozpore s takýmito zmluvami. Nejedná sa o stavbu medzinárodného významu.

6.2 SÚLAD S KONCEPCIOU ÚZEMNÉHO ROZVOJA SR (KURS)

Stavba nie je v rozpore s KUSR. Nejedná sa o stavbu celoslovenského významu.

6.3 SÚLAD SO ZÁKLADNÝMI DOKUMENTAMI PODPORY REGIONÁLNEHO ROZVOJA

Medzi priority rozvoja Žilinského samosprávneho kraja patrí práve rozvoj cyklodopravy a cyklodopravnej siete. Zároveň je kladená priorita na kvalitné prepojenie regionálnych koridorov na európske cyklodopravné komunikácie. S týmto priamo súvisí kvalita života obyvateľstva a rozvoj cestovného ruchu (cykloturistiky a agroturistiky). Preto je možné prehlásiť že vybudovaním predmetnej stavby sa tento cieľ napĺňa. Znamená to, že stavba je v súlade so základnými dokumentami Žilinského VÚC (Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja ŽSK pre roky 2014 - 2020).

6.4 SÚLAD S PODMIENKAMI ÚZEMNOPLÁNOVACIEJ DOKUMENTÁCIE

Stavbe je v súlade s UP Žilinského samosprávneho kraja. Z hľadiska vzťahu stavby k UP sa nevyskytujú žiadne obmedzenia.

6.5 SÚLAD ZO ZÁVEREČNÝM STANOVISKOM POSÚDENIA VPLYVOV STAVBY NA ŽP

7 POPIS FUNKČNÉHO A TECH. RIEŠENIA

7.1 OBJEKTOVÉ ČLENENIE STAVBY

SO 100	Cyklochodník
SO 101	Preložka poľnej cesty v km 0,830 – km 1,420
SO 103	Úprava cesty III/2130 v podjazde diaľnice D1
SO 201	Rekonštrukcia lávky na cyklochodníku ponad Váh medzi Strečnom a Nezbudskou Lúčkou
SO 202	Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 2,075
SO 203.1	Lávka vo svahu cesty I/18 v km 3,490 – km 3,700
SO 203.2	Lávka vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR v km 4,690 – km 5,440
SO 204	Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 6,500
SO 205	Lávka na cyklochodníku ponad potok Hoskora v km 6,890
SO 206	Lávka na cyklochodníku ponad krpeliansky kanál v km 11,470
SO 207	Úprava mostného objektu 2130-002 ponad Váh rozšírením o novú lávku Cyklochodníka v km 12,350 navrhovanej trasy
SO 208	Lávka na cyklochodníku v km 12,760 ponad trať ŽSR v žkm 318,127
SO 251	Oporný mûr cyklochodníka pod železničným mostom v km 1,450
SO 252	Oporný mûr cyklochodníka pod železničným mostom v km 1,540
SO 253	Oporný mûr cyklochodníka v nadvýznoti na lávku SO 201 v km 2,200
SO 254	Oporný mûr cyklochodníka v súbehu s krpelianskym kanálom, km 10,980 – km 11,250
SO 255	Oporný mûr cyklochodníka v súbehu s traťou ŽSR, km 12,850 – km 13,200
SO 501	Prekládka vedenia NN v Lipovci (<i>vyvolaná investícia</i>)
SO 502	Prekládka oznamovacích vedení v Lipovci (<i>vyvolaná investícia</i>)

7.2 KLASIFIKÁCIA STAVBY

45.20.00

7.3 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA

7.3.1 SO 100 - Cyklochodník

- Dĺžka trasy: 2,134 km + 14,20 km (spolu 16,334 km)
- Základná šírka chodníka: 3,0 m
- Minimálna šírka chodníka: 2,0 m
- Pozdĺžny sklon trasy: maximálne 14,59%

Jedná sa o hlavný stavebný objekt. Stavebný objekt rieši teleso a povrch cyklodopravnej trasy (okrem mostných objektov a oporných múrov). Súčasťou SO sú aj teréne úpravy okolo cyklochodníka a dopravné značenie. Cyklotrasa je navrhnutá ako nemotoristická komunikácia pre peších a cyklistov

Vedenie trasy územím

Prvá časť trasy sa nachádza v katastri obce Strečno. Jedná sa o pokračovanie existujúceho cyklochodníka vybudovaného popri ľavom brehu vodnej nádrže Žilina (Vodné dielo Žilina). Táto trasa začína v napojení na už vybudovanú trasu C.3, pokračuje popri Váhu a vyúsťuje na jestv. spevnenú plochu pri informačnom centre v Strečne. V tomto bode trasa vstupuje na existujúcu lávkou, ktorá bude v rámci stavby zrekonštruovaná (stavebný objekt SO 201). Celková dĺžka prvého úseku trasy 2134,76m.

Za lávkou ponad Váh je tu staničenie začiatku úseku - KM 0,000 00. Trasa navrhovaného chodníka pokračuje v Nezbudskej Lúčke na pravom brehu rieky Váh. V km 2,075 trasa vstupuje na lávku ponad Váh (SO 201), trasa ďalej prechádza z katastra Nezbudská Lúčka opäťovne do katastra Strečno (prechádza z pravého na ľavý breh Váhu). Po prechode Váhu sa trasa zatáča prudko vľavo a pokračuje v priestore medzi cestou I/18 a korytom. V km 6,493 trasa vstupuje na ďalšiu lávku ponad Váh. Jedná sa o SO 204. Cyklochodník tu prechádza z ľavého brehu (k.ú. Strečno) opäťovne na pravý breh (opäťovne do k.ú. Nezbudská Lúčka).

V katastri Nezbudská Lúčka je trasa vedená po staničenie km 6,853, v tesnej blízkosti chráneného územia v 5 stupni ochrany. Chodník následne opustí k.ú. Nezbudská Lúčka vstupuje do k.ú. Lipovec (až po km. 12,339). Od km 6,939 až do staničenia km 10,926 je chodník vedený v trase existujúcej spevnenej lesnej cesty. Doprava na tejto komunikácii je minimálna, cesta slúži prevažne ako prístup ku osade Jánošíkovo a chatovej oblasti Lipovec (km 10,00). Jedná sa o komunikáciu s asfaltovým povrhom (značne zvetraným) šírky cca 3,0 m. V km 11,451 sa nachádza lánka (SO 206) ponad Krpeliansky kanál. Chodník je ďalej trasovaný popri ceste III/2130, postupne prechádza pod diaľnicu D1 a ponad Váh (SO 207). V k.ú. Vrútky je trasa vedené od km 12,339 po km 14,200 (KÚ). Za Váhom trasa pokračuje po ľavej strane komunikácie popod ktorú prechádza v km 12,600. Prechod je popod existujúci cestný most. Nasleduje súbeh s traťou ŽSR (až po staničenie km 13,439). V staničení km 12,756 trasa vstupuje na SO 208 - novú lávku ponad železnici a prechádza z ľavej na pravú stranu trate. Tento úsek končí v km 13,439 napojením na významnú a pomerne začaženú miestnu komunikáciu ulica Horná Kružná. Cyklotrasa prechádza cez túto komunikácie a od staničenia km 13,500 do staničenia km 14,200 (kú) pokračuje v trase existujúceho chodníka na nábreží rieky Turiec.

Výškové vedenie trasy, klopenie

Výškové vedenie je dané existujúcimi terénnymi podmienkami a výškou mostných objektov na ktoré trasa stúpa, res. klesá. Maximálny pozdĺžny sklon 14,59% je v Lipovci, v úseku okolo km 11,6 kde je trasa vedená v telese existujúcej MK. Výškové osadenie v teréne je možné prispôsobiť konkrétnym podmienkam na stavbu (okrem mostných objektov).

Priečny sklon komunikácie jednostranný 2% (pri Váhu v smere k rieke Váh).

Šírkové usporiadanie

Úsek 1 dĺžky 2134,76 m:

- km 0,000 – 1,704 šírky 3,0m
- km 1,713 – 1,775 šírky 2,5m
- km 1,789 – 1,946 šírky 3,0m
- km 1,959 – 1,968 šírky 1,0m
- km 1,978 – 2,005 šírky 2,0m
- km 2,021 – 2,134 šírky 3,0m.

Zmena šírky komunikácie je ovplyvnená majetkovými pomermi (súkromnými parcelami).

SO 201 (existujúca lávka ponad Váh): šírka medzi zábradliami (šírka chodníka): 2,0 m

Úsek 1 dĺžky 14 200,00 m:

- km 0,000 – km 2,075 šírka 3,0 m
- km 2,075 – km 2,200 šírka 3,5 m (SO 202), na lávke 0,25 + 3,0 + 0,25 m
- km 2,200 – km 4,697 šírka 3,0 m
- km 4,697 – km 5,443 šírka 3,5 m (SO 203.2), na lávke 0,25 + 3,0 + 0,25 m
- km 5,443 – km 6,493 šírka 3,0 m
- km 6,493 – km 6,569 šírka 3,5 m (SO 204), na lávke 0,25 + 3,0 + 0,25 m
- km 6,569 – km 10,980 šírka 3,0 m
- km 10,980 – 11,250 šírka 3,25 m (SO 254), na múre 0,25 + 2,5 m + 0,25 m
- km 11,250 – km 11,451 šírka 3,0 m
- km 11,451 – km 11,517 (SO 206), na lávke 0,25 + 3,0 + 0,25 m
- km 11,517 – km 12,063 šírka 3,0 m
- km 12,063 – km 12,130 šírka 2,75 m, v podjazde popod D1 0,5+2,0+0,25
- km 12,130 – km 12,339 šírka 3,50 m
- km 12,339 – km 12,476 šírka 3,75 m (SO 207), na moste 0,50 + 2,50 + 0,25 m
- km 12,476 – km 12,756 šírka 3,0 m
- km 12,756 – km 12,787 šírka 3,5 m (SO 208), na lávke 0,25 + 3,0 + 0,25 m
- km 12,787 – km 12,850 šírka 3,50 m
- km 12,850 – km 13,200 šírka 3,25 m (SO 255), na múre 0,25 + 2,5 m + 0,25 m
- km 13,200 – km 13,500 šírka 3,50 m
- km 13,500 – KÚ šírka 3,25 m, popri zábradlí a múre 0,25 + 3,0 m

Navrhované skladby chodníkov

Základné zloženie cyklochodníka:

asfaltový betón pre obrusnú vrstvu

ACO8-I

30 mm

STN EN 13108-1

spojovací postrek asfaltový	PS A	0,5 kg/m ²	STN 73 6129:2009
cementom stmelená zmes	CBGM 5/6	120 mm	STN 73 6124-1
nestmelená vrstva zo štrkodrviny	ŠD 31,5 GC	150 mm	STN 73 6126
Spolu	min. 300 mm		

Požadovaná únosnosť na cestnej pláni je: Edef,2 = min. 45 MPa, pomer hodnôt modulov Edef.2 a Edef,1 bude max. 2,5.

Zoženie cyklochodníka v mieste zosilnenia konštrukčných vrstiev:

asfaltový betón pre obrusnú vrstvu	ACO8-I	30 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek asfaltový	PS A	0,5 kg/m ²	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre ložnú vrstvu	ACL16-II	50 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek asfaltový	PS A	0,5 kg/m ²	STN 73 6129:2009
cementom stmelená zmes	CBGM 5/6	150 mm	STN 73 6124-1
nestmelená vrstva zo štrkodrviny	ŠD 31,5 GC	200 mm	STN 73 6126
Spolu	min. 430 mm		

Požadovaná únosnosť na cestnej pláni je: Edef,2 = min. 60 MPa, pomer hodnôt modulov Edef.2 a Edef,1 bude max. 2,5.

Zloženie cyklochodníka vedeného po existujúcej spevnenej komunikácii (oprava krytu):

- Frézovanie s vyrovnaním podkladu hr. 30 mm
- Vysprávky výtlkov, ACL16-II priem. 50 mm STN EN 13108-1

Nový kryt:

asfaltový betón pre obrusnú vrstvu	ACO11-I	50 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek asfaltový	PS A	0,5 kg/m ²	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre ložnú vrstvu	ACL16-II	30-80 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek asfaltový	PS A	0,5 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Spolu	min. 80 - 120 mm		

Pôvodná konštrukcia vozovky

Zemné teleso

Zemné práce pozostávajú zo zhrnutia prípadnej vegetačnej vrstvy, odkopáviek a prekopáviek do projektovaných profilov, úpravy miestnych výtlkov, úpravy podložia, vyrovnania podkladov, odstránenia okrajových a náletových krovín. Stavbu a kontrolu zemného telesa vykonáť podľa STN 73 6133. Hĺbka výkopov a výška násypov zemného telesa trasy je do 1,0 m. Všetky násypy budú vybudované z veľmi vhodnej zeminy hutnenenj po vrstvách na Id min. 0,9. Krajnice chodníka budú dosypané vhodnou zeminou (ŠD fr. 0-22).

Svahy zemného telesa sú 1:2 a v mieste napojenia nového zemného telesa na súčasné svahy telesa je táto hodnota premenná. Svahy násypov a výkopov sa zahumusujú (+hydroosev) v hr. 0,15 m. Základný priečny sklon pláne je 3%. Pokiaľ nebude v PD uvedené inač všetky plochy dotknuté výstavbou sa ohumusujú a zatrávnia.

Odvodnenie

Odvodnenie objektu je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky cyklochodníka voľne do terénu. V odôvodnených prípadoch budú vybudované spevnené priekopy a prieplavy. Prieplavy budú slúžiť na prevedenie vody popod trasu.

Na základe dostupných podkladov sa predpokladá budovanie nových prieplavov v nasledovných bodech:

DN 600 v km 0,092
DN 800 v km 2,507
DN 1000 v km 2,984
DN 1400 v km 3,247
DN 800 v km 3,503
DN 800 v km 3,629
DN 600 v km 3,737
DN 600 v km 4,303
DN 1000 v km 5,226
DN 800 v km 5,624
DN 600 v km 7,111 (oprava a prečistenie)
DN 600 v km 7,502 (oprava a prečistenie)
DN 600 v km 8,220 (oprava a prečistenie)
DN 600 v km 9,604 (oprava a prečistenie)
DN 600 v km 9,896 (oprava a prečistenie)
DN 2000 v km 11,713 (oprava a prečistenie)
DN 800 v km 12,013

Ochrana drobných migrujúcich živočíchov

V úseku od km 12,150 – km 12,260 je pri ceste III/2130 zrealizovaný navádzací plot pre obojživelníky. Jedná sa o dĺžku 110 m. Súčasťou úseku je aj jeden prieplav pre prechod týchto živočíchov popod cestu. V tomto úseku bude zariadenie demontované a bude presunuté na hranu navrhovaného cyklochodníka. Prieplav bude predĺžený podľa potreby.

Záhytné a bezpečnostné zariadenia

V rámci objektu je vo vybraných úsekoch navrhnuté bezpečnostné oceľové zábradlie, ktoré bude zabetónované do krajnice.

Dopravné značenie

Dopravné značenie trasy bude detailne riešené v ďalšom stupni PD.

7.3.2 SO 101 - Preložka poľnej cesty v km 0,830 – km 1,420

- Dĺžka trasy: 590 m
- Základná šírka komunikácie: 3,0 m

Stavebný objekt rieši preložku existujúcej nespevnenej poľnej cesty, ktorá vedenie tesne hrane brehu rieky Váh. Dôvodom je skutočnosť, že nie je možné novú cyklocestu umiestniť medzi rieku a existujúcu poľnú cestu. Existujúca PC využívaná na prístupy ku blízkym poliam a v budúcnosti sa predpokladá jej využívanie ako prístup k rodinným domom (počas stavby aj užívanie po stavbe). Preto

nie je vhodné aby bola trasa vedená za touto komunikáciou – všetky vozidla by na pozemky vchádzali cez nový chodník, prípadne by ho využívali namiesto nespevnenej cesty. S toho dôvodu je navrhnutá nová komunikácia oddelená od cyklotrasy zeleňou.

Vedenie trasy, parametre

Územie ktorým cesta prechádza je pomerne rovinné. Nová komunikácia bude kopírovať existujúci terén a bude smerovo prispôsobená vedeniu chodníka. Komunikácie je na začiatku aj na konci napojená na existujúce poľné cesty. Výškovo objekt rešpektuje a kopíruje existujúci terén. Komunikácia nemá navrhnuté klopenie. Šírka cesty je 3,0 m (jednopruhová komunikácia).

Navrhovaná skladba vozovky

nestmelená vrstva zo štrkodrviny fr. 0-63	ŠD 31,5 GP	200 mm	STN 73 6126
nestmelená vrstva zo štrkodrviny fr. 0-63	ŠD 31,5 GP	200 mm	STN 73 6126
Spolu		400 mm	

Požadovaná únosnosť na cestnej pláni je: Edef,2 = min. 45 MPa, pomer hodnôt modulov Edef,2 a Edef,1 bude max. 2,5.

Odvodnenie

Odvodnenie objektu je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky voľne do terénu. Jedná sa o nespevnenú štrkovú cestu.

7.3.3 SO 103 - Úprava cesty III/2130 v podjazde diaľnice D1

- Dĺžka trasy: 203,0 m
- Základná šírka chodníka: 6,50 m
- Začiatok úpravy na ceste III/2130: km 0,617
- Kategória cesty C 7,5/80 (redukovaná)

Stavebný objekt rieši úpravu cesty III/2130 v mieste podjazdu popod diaľnicu D1. Dôvodom je potreba vedenia navrhovanej cyklodopravnej trasy popod diaľnicu D1 v danom bode a nevyhovujúce šírkové usporiadanie podjazdu (mosta na D1).

Popis riešenia

Riešenie spočíva v zmene šírky komunikácie z kategórie C 7,5/80 na kategóriu C 7,5/80 redukovaná. Redukcia šírky spočíva v zmene šírky medzi zvodidlami v podjazde keď pôvodná šírka 7,50 m bude upravená na 6,50 m. Šírka vozovky v podchode ostáva 6,50 m. Zároveň bude komunikácia vyosená o 0,64 m vpravo (v smere staničenia cesty).

Ku zmene šírky vozovky nedochádza nakoľko medzi existujúcou vozovkou a zvodidlami sa nachádzajú po obidvoch stranách betónové odvodňovacie žľaby. Tieto budú vybúrané a budú nahradené líniovými štrbinovými žľabmi umiestnenými tesne na úroveň zvodidla.

Celková dĺžka úpravy je 203,0 m, pričom táto sa skladá 2x z nábehu (zmene šírky, vyosenie) dĺžky 70,0 m a úseku v podjazde so zmenenou šírkou dĺžky 63,0 m. Smerové, ani sklonové parametre komunikácie sa nemenia. Smerovo bude komunikácia v rámci úpravy vyosená.

Šírkové usporiadanie komunikácie v podjazde je nasledovné: 2x jazdný pruh šírky 2,75 m, 2x vodiaca čiara šírky 0,25 m, 2x spevnená krajnica (odvodňovací prúžok) šírky 0,25 m

Navrhovanou úpravou sa v podjazde dosiahne priestor na vedenie jednostranného cyklistického chodníka šírky 2,0 m.

Navrhovaná konštrukcia vozovky

asfaltový betón pre obrusnú vrstvu, modifik.	ACO11-I	50 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek katiónaktívny emulzný	PS CB	0,5 kg/m ²	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre ložnú vrstvu, modifik.	ACL 16-I	70 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek katiónaktívny emulzný	PS CB	0,5 kg/m ²	STN 73 6129:2009
asfaltový betón pre hornú podkladovú vrstvu	ACp 22-I	100 mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek katiónaktívny emulzný	PI CB	0,5 kg/m ²	STN 73 6129:2009
cementom stmelená zmes	CBGM 5/6	150 mm	STN 73 6124-1
nestmelená vrstva zo štrkodrviny	ŠD 31,5 GC	180 mm	STN 73 6126
Spolu		min. 550 mm	

Požadovaná únosnosť na cestnej pláni je: Edef,2 = min. 80 MPa, pomer hodnôt modulov Edef,2 a Edef,1 bude max. 2,5.

Odvodnenie

Ovodnenie objektu je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky do postranných odvodňovacích zariadení a ďalej voľne do terénu – ostáva zachovaný existujúci stav.

Záhytné a bezpečnostné zariadenia

V podjazde nude osadené zvodidlo s úrovňou zadržania min. H2.

Dopravné značenie

Dopravné značenie bude detailne riešené v ďalšom stupni PD.

7.3.4 SO 201- Rekonštrukcia lávky na cyklochodníku ponad Váh medzi Strečnom a Nezbuskou Lúčkou

Základne údaje o premostení

Druh prevádzanej komunikácie nová cyklodopravná trasa

Staničenie na trase bez staničenia

Prekážka vodný tok – rieka Váh

Vlastník/správca lávky Obec Stečno

Počet mostkových podlaží jednopodlažný most

Výšková poloha mostovky spodná mostovka

Meniteľnosť základnej polohy nepohyblivý most

Doba trvania objektu trvalý

Priebeh trasy na moste v priamej

Situatívne usporiadanie kolmý most

Hmotná podstata masívny

Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie oceľová konštrukcia, ŽB doska

Východzia charakteristika	priehradový nosník
Počet dilatačných celkov	1
Dĺžka premostenia	158,80 m
Rozpätie	39,10 + 39,40 + 39,40 + 39,10 m
Dĺžka mosta	163 m
Šikmosť mosta	90 °
Šírka spevnnej časti vozovky (chodníka)	2,0m
Šírka medzi zábradliami	2,0 m
Šírka chodníka	0,25 m BR + 1,5 m + 0,25 m BR
Celková šírka mostovky	cca 2,60 m
Výška mosta nad terénom	cca 6,6 m (svetlá výška cca 6,3 m)
Plocha mosta	$158,8 * 2,0 = 317,6 \text{ m}^2$
Zaťaženie	normové pre lávku

Účel stavebného objektu

Jedna sa o rekonštrukciu existujúcej lávky, ktorá je v havarijnom stave. Stavebný objekt prevádzka navrhovanú cyklodopravnú trasu ponad rieku Váh. Potreba premostenia a poloha mosta vyplynuli z trasovania navrhovanej cyklodopravnej komunikácie. Pri rekonštrukcií sa zvýši svetlá vzdialenosť medzi zábradliami z cca 1,90 na 2,0 m.

Zakladanie a spodná stavba

Krajné opory aj medziľahlé podpery (existujúce) sú monolitické železobetónové. Zakladanie je pravdepodobne plošné. Stavbou sa do zakladania ani spodnej stavby nezasahuje. Navrhujú sa iba sanačné práce na betónových častiach. Prístupové železobetónové rampy a schodisko budú v rámci stavby kompletnie zrekonštruované.

Nosná konštrukcia

Nosná konštrukcia lávky je tvorená priehradovou zváranou konštrukciou z valcovaných profilov. Materiál je podľa pôvodnej PD oceľ triedy 10 373. Lávka bola postavená v roku 1958. Spojity priehradový nosník ma výšku 2,40 m (2,24 m osovo). V priečnom smere je vzdialenosť priehradových nosníkov 2,178 m. Skladá sa zo spodného pásu, vrchného pásu, zvislíc a diagonál. Mostovke je prvková, pochôdzna časť je tvorená betónovými panelmi na ktorých je vrstva liateho asfaltu. Zábradlie je oceľové výšky 1,1 m.

V rámci navrhovaných stavebných prác je uväzované (podľa PD poskytnutej obcou Strečno) so zvýšením únosnosti lávky pridaním dodatočných oceľových profilov. Zároveň bude vymenaná mostovka a bude vyhotovené nové zábradlie. Ako alternatívu na zosilnenie lávky je možné uvažovať zosilnenie pridaním voľnej predpínacej výstuže, ktorá bude cez deviátory nadľahčovať priehradový nosník. Nakol'ko časom dochádza ku degradácií oceľovej konštrukcie bude presný postup sanácie lávky zvolený až pri spracovaní stavebného a realizačného projektu.

Príslušenstvo mosta

Na moste bude osadené nové oceľové zábradlie výšky 1,3 m. Vozovka bude betónová.

Odvodnenie

Odvodenie je navrhnuté priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky do odvodňovacích zariadení a ďalej voľne pod most do terénu (do rieky Váh).

7.3.5 SO 202 - Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 2,075

Základne údaje o premostení

Druh prevádzanej komunikácie

nová cyklodopravná trasa

Staničenie na trase

km 2,075

Prekážka

vodný tok – rieka Váh

Počet mostovkových podlaží

jednopodlažný most

Výšková poloha mostovky

spodná mostovka

Meniteľnosť základnej polohy

nepohyblivý most

Doba trvania objektu

trvalý

Priebeh trasy na moste

v priamej

Situatívne usporiadanie

kolmý most

Hmotná podstata

masívny

Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie

oceľová konštrukcia, ŽB doska

Východzia charakteristika

priehradový, zavesený

Počet dilatačných celkov

1

Dĺžka premostenia

117,5 m

Rozpätie

12,6 + 16,2 + 18,0 + 72,0 m

Dĺžka mosta

127,80 m

Šíkmost mosta

90 °

Šírka spevnenej časti vozovky (chodníka)

3,50 m

Šírka medzi zábradliami

3,5 m

Šírka chodníka

0,25 m BR + 3,00 m + 0,25 m BR

Celková šírka mostovky

4,5 m

Výška mosta nad terénom

cca 7,4 m (svetlá výška cca 7,0 m)

Plocha mosta

117,5 * 3,5 = 411,25 m²

Zaťaženie

normové pre lávku

Účel stavebného objektu

Jedna sa o novostavbu. Stavebný objekt prevádzza navrhovanú cyklodopravnú trasu ponad rieku Váh. Potreba premostenia a poloha mosta vyplynuli z trasovania navrhovanej cyklodopravnej komunikácie.

Zakladanie a spodná stavba

Krajné opory mosta budú založené do brehov rieky Váh. Medziľahlé podpery budú založené v inundačnom území, pričom žiadna podpera nie je založená priamo v koryte. Predpokladá sa hlbinné zakladanie. Z dôvodu prístupu a realizovateľnosti bude zakladanie pravdepodobne na mikropilótačach.

Spodná stavba mosta (opory, podpery a krídla) bude železobetónová monolitická. Súčasťou podpery 2 bude kotevný blok nosných lán mosta. Podpera 4 bude tvorená iba základom a úložným blokom na ktorom bude osadený oceľový pylón.

Nosná konštrukcia

Jedná sa o zavesený spojity priečny nosník. NK mosta bude montovaná priamo na mieste z dovezených dielov za použitia dočasných montážnych podpier (umiestnených aj v rieke).

Nosná konštrukcia lávky bude oceľová priečna so železobetónovou spriahnutou mostovkou (spodná mostovka). Výška konštrukcie je 2,1 m, vzdialenosť dvojice hlavných nosníkov je 4,2 m. Priečna konštrukcia bude položená na krajných oporách a medziľahlých podperach, jedná sa o bez zvislicový tvar priečnej konštrukcie z modulom 1,80 m (osová vzdialenosť stýčníkov).

V najdlhšom štvrtom poli bude zavesená na oceľových lanach. Vzdialenosť závesov je 18,0 m. Laná sú podopierané oceľovým pylónom. Pylón bude dĺžky 27,0 m a bude odklonený od zvislej roviny smerom nad pole č. 4 o uhol 10°. Pylón má tvar písmena H, ktoré sa postupne rozširuje (od základov ku vrcholu). Pylón slúži zároveň ako medziľahlá podpera mostovky.

Príslušenstvo mosta

Na moste bude osadené oceľové zábradlie výšky 1,3 m. Vozovka bude betónová (horný povrch dosky mostovky).

Odvodenie

Odvodenie je navrhnuté priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky do odvodňovacích zariadení a ďalej voľne pod most do terénu (do rieky Váh).

7.3.6 SO 203.1 - Lávka vo svahu cesty I/18 v km 3,490 – km 3,700

Základne údaje o premostení

Druh prevádzanej komunikácie	nová cyklodopravná trasa
Staničenie na trase	km 3,490
Prekážka	vodný tok – rieka Váh
Počet mostovkových podlaží	jednopodlažný most
Výšková poloha mostovky	spodná mostovka
Meniteľnosť základnej polohy	nepohyblivý most
Doba trvania objektu	trvalý
Priebeh trasy na moste	v priamej
Situatívne usporiadanie	kolmý most
Hmotná podstata	masívny
Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie	ŽB doska spriahnutá s oceľovými nosníkmi
Východzia charakteristika	doskový
Počet dilatačných celkov	21
Dĺžka premostenia	209 m
Rozpätie	21 x 10,0 m
Dĺžka mosta	100 m
Šikmosť mosta	premenlivá
Šírka spevnej časti vozovky (chodníka)	3,50 m

Šírka medzi zábradliami	3,5 m
Šírka chodníka	0,25 m BR + 3,00 m + 0,25 m BR
Celková šírka mostovky	4,5 m
Plocha mosta	$21 * 3,5 = 735 \text{ m}^2$
Zatáženie	normové pre lávku

Účel stavebného objektu

Jedna sa o novostavbu. Stavebný objekt prevádzka (podopiera) navrhovanú cyklodopravnú trasu v strmom skalnatom svahu. Z hľadiska prekážky je lávka vedená nad úrovňou rieky Váh, nad hladinou 100-ročnej vody. Potreba realizácie takého premostenia a poloha mosta vyplynuli z trasovania navrhovanej cyklodopravnej komunikácie ktorá sa v danom úseku vyhýba chráneným územiam.

Zakladanie a spodná stavba

Krajné opory mosta budú založené do brehov rieky Váh mimo strmého svahu. Ich súčasťou budú aj železobetónové rovnobežné krídla. Medziahlé podpery budú pozostávať zo základov kotvených do skalného podložia, nízkeho drieku a konzolovitej časti na ktorej bude položená mostovka. Podpery budú monolitické. Kotvenie základov bude kombináciou mikropilót a aktívnych kotieb.

Počas výstavby zakladanie bude narušené existujúce opevnenie svahu. Toto opevnenie bude po ukončení výstavby spodnej stavby obnovené.

Nosná konštrukcia

Sa skladá z dilatačných blokov osovej dĺžky 10,0 m. Jednotlivé bloky budú tvorené oceľovými nosníkmi spriahnutými zo železobetónovou doskou. Rozmery a hmotnosti jednotlivých kusov NK budú umožňovať ich prefabrikovanú výrobu a následne osádzanie žeriavom do výslednej polohy. Týmto sa zjednoduší a urýchli výstavba úseku.

Príslušenstvo mosta

Na moste bude osadené oceľové zábradlie výšky 1,3 m. Vozovka bude betónová (horný povrch dosky mostovky). Súčasťou objektu sú aj opatrenia na zabránenie padaniu predmetov z cesty I/18 na trasu (ochranné oplotenie a ochranné bariéry).

Odvodnenie

Odvodnenie je navrhnuté priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky do odvodňovacích zariadení a ďalej voľne pod most do terénu (do rieky Váh).

7.3.7 SO 203.2 - Lávka vo svahu cesty I/18 a trate ŽSR v km 4,690 – km 5,440

Základne údaje o premostení

Druh prevádzanej komunikácie	nová cyklodopravná trasa
Staničenie na trase	km 4,690
Prekážka	vodný tok – rieka Váh
Počet mostovkových podlaží	jednopodlažný most
Výšková poloha mostovky	spodná mostovka
Meniteľnosť základnej polohy	nepohyblivý most

Doba trvania objektu	trvalý
Priebeh trasy na moste	v priamej
Situatívne usporiadanie	kolmý most
Hmotná podstata	masívny
Členitost hlavnej nosnej konštrukcie	ŽB doska spriahnutá s oceľovými nosníkmi
Východzia charakteristika	doskový
Počet dilatačných celkov	75
Dĺžka premostenia	749 m
Rozpätie	75 x 10,0 m
Dĺžka mosta	760 m
Šíkmost mosta	premenlivá
Šírka spevnenej časti vozovky (chodníka)	3,50 m
Šírka medzi zábradliami	3,5 m
Šírka chodníka	0,25 m BR + 3,00 m + 0,25 m BR
Celková šírka mostovky	4,5 m
Plocha mosta	750 * 3,5 = 2625 m ²
Zaťaženie	normové pre lávku

Účel stavebného objektu

Jedna sa o novostavbu. Stavebný objekt prevádzka (podopiera) navrhovanú cyklodopravnú trasu v strmom skalnatom svahu. Z hľadiska prekážky je lávka vedená nad úrovňou rieky Váh, nad hladinou 100-ročnej vody. Potreba realizácie takého premostenia a poloha mosta vyplynuli z trasovania navrhovanej cyklodopravnej komunikácie ktorá sa v danom úseku vyhýba chráneným územiam.

Zakladanie a spodná stavba

Krajné opory mosta budú založené do brehov rieky Váh mimo strmého svahu. Ich súčasťou budú aj železobetónové rovnobežné krídla. Medziahlé podpery budú pozostávať zo základov kotvených do skalného podložia, nízkeho drieku a konzolovitej časti na ktorej bude položená mostovka. Podpery budú monolitické. Kotvenie základov bude kombináciou mikropilót a aktívnych kotieb.

Počas výstavby zakladanie bude narušené existujúce opevnenie svahu. Toto opevnenie bude po ukončení výstavby spodnej stavby obnovené.

Nosná konštrukcia

Sa skladá z dilatačných blokov osovej dĺžky 10,0 m. Jednotlivé bloky budú tvorené oceľovými nosníkmi spriahnutými zo železobetónovou doskou. Rozmery a hmotnosti jednotlivých kusov NK budú umožňovať ich prefabrikovanú výrobu a následne osádzanie žeriavom do výslednej polohy. Týmto sa zjednoduší a urýchli výstavba úseku.

Príslušenstvo mosta

Na moste bude osadené oceľové zábradlie výšky 1,3 m. Vozovka bude betónová (horný povrch dosky mostovky). Súčasťou objektu sú aj opatrenia na zabránenie padaniu predmetov z cesty I/18 a zo železničnej trate na cyklochodník (ochranné oplotenie a ochranné bariéry).

Odvodenie

Odvodenie je navrhnuté priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky do odvodňovacích zariadení a ďalej voľne pod most do terénu (do rieky Váh).

7.3.8 SO 204 - Lávka na cyklochodníku ponad Váh v km 6,500

Základne údaje o premostení

Druh prevádzanej komunikácie

nová cyklodopravná trasa

Staničenie na trase

km 6,500

Prekážka

vodný tok – rieka Váh

Počet mostkových podlaží

jednopodlažný most

Výšková poloha mostovky

spodná mostovka

Meniteľnosť základnej polohy

nepohyblivý most

Doba trvania objektu

trvalý

Priebeh trasy na moste

v priamej

Situatívne usporiadanie

kolmý most

Hmotná podstata

masívny

Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie

oceľová konštrukcia, ŽB doska

Východzia charakteristika

oblúkový zavesený, plnostenný

Počet dilatačných celkov

2

Dĺžka premostenia

74,60 m

Rozpätie

66,0 + 9,0 m

Dĺžka mosta

86,0 m

Šikmosť mosta

90 °

Šírka spevnenej časti vozovky (chodníka)

3,50 m

Šírka medzi zábradliami

3,5 m

Šírka chodníka

0,25 m BR + 3,00 m + 0,25 m BR

Celková šírka mostovky

4,5 m

Výška mosta nad terénom

cca 7,4 m (svetlá výška cca 7,0 m)

Plocha mosta

74,6 * 3,5 = 261,1 m²

Zaťaženie

normové pre lávku

Účel stavebného objektu

Jedna sa o novostavbu. Stavebný objekt prevádzza navrhovanú cyklodopravnú trasu ponad rieku Váh. Potreba premostenia a poloha mosta vyplynuli z trasovania navrhovanej cyklodopravnej komunikácie.

Zakladanie a spodná stavba

Krajné opory mosta budú založené do brehov rieky Váh. Medziľahlá podpery je založené v inundačnom území na pravom brehu rieky. Žiadna podpera nie je založená priamo v koryte.

Predpokladá sa hlbinné zakladanie. Z dôvodu prístupu a realizovateľnosti bude zakladanie pravdepodobne na mikropilótoch. Spodná stavba mosta (opory, podpera a krídla mosta) bude železobetónová monolitická.

Nosná konštrukcia

Skladá sa z dvoch častí (dilatačných celkov).

Hlavný mostný objekt (ponad Váh) je tvorený oceľovou oblúkovou konštrukciou ktorá nesie spriahnutú oceľo-betónovú mostovku. Prenos síl do oblúka je zaistený sústavou šikmých závesov. Rozpätie oblúku mosta je 66,0 m, vzopäťie je 7,0 m. Vzdialenosť dvojice hlavných nosníkov je 4,2 m, nosníky budú zvislé. NK mosta v poli 1 bude montovaná priamo na mieste z dovezených dielov za použitia dočasných montážnych podpier (umiestnených aj v rieke).

V poli 2 je navrhnutý jednoduchý plnostenný most s rozpätím 9,0 m. Nosníky tvaru I budú niesť železobetónovú mostovku. Toto pole sa nachádza v inundačnom území rieky Váh a premostuje terénný schod medzi brehom a hornou hranou koryta.

Príslušenstvo mosta

Na moste bude osadené oceľové zábradlie výšky 1,3 m. Vozovka bude betónová (horný povrch dosky mostovky).

Odvodnenie

Ovodnenie je navrhnuté priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky do odvodňovacích zariadení a ďalej voľne pod most do terénu (do rieky Váh).

7.3.9 SO 205 - Lávka na cyklochodníku ponad potok Hoskora v km 6,890

Základne údaje o premostení

Druh prevádzanej komunikácie	nová cyklodopravná trasa
------------------------------	--------------------------

Staničenie na trase	km 6,890
---------------------	----------

Prekážka	potok Hoskora
----------	---------------

Počet mostkových podlaží	jednopodlažný most
--------------------------	--------------------

Výšková poloha mostovky	spodná mostovka
-------------------------	-----------------

Meniteľnosť základnej polohy	nepohyblivý most
------------------------------	------------------

Doba trvania objektu	trvalý
----------------------	--------

Priebeh trasy na moste	v priamej
------------------------	-----------

Situatívne usporiadanie	kolmý most
-------------------------	------------

Hmotná podstata	masívny
-----------------	---------

Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie	oblúkový, presypaný
--------------------------------------	---------------------

Východzia charakteristika	klenba
---------------------------	--------

Počet dilatačných celkov	1
--------------------------	---

Dĺžka premostenia	4,34 m
-------------------	--------

Rozpätie	4,39 m
----------	--------

Dĺžka zatrubnenia	11,0 m
-------------------	--------

Šikmosť mosta	73 °
---------------	------

Šírka spevnenej časti vozovky (chodníka)	3,50 m
--	--------

Šírka medzi zábradliami	3,5 m
Šírka chodníka	0,25 m BR + 3,00 m + 0,25 m BR
Výška mosta nad terénom	cca 3,0 m (2,36 m svetlá výška)
Plocha mosta	11,0 * 3,5 = 43,7 m ²
Zataženie	normové pre lávku

Účel stavebného objektu

Jedna sa o novostavbu. Stavebný objekt prevádzka navrhovanú cyklodopravnú trasu ponad miestny vodný tok – potok Hoskora.

Zakladanie a spodná stavba

Mostný objekt nemá spodnú stavbu.

Nosná konštrukcia

Most je tvorený oceľovým uzavoreným tlamovým profilom typu TUBO-SIDER. Svetla šírka profilu je 4,34 m, výška 2,72 m. Dĺžka zatrubnenia (profilu) je 11,0 m. Jedná sa o presypaný most. Oceľový profil bude uložený na vrtve ŠD (upravenom podloží) a zasypaný. Profil bude na vtoku a výtoku upravený (zrezaný) podľa tvaru svahu a okraj oceľovej konštrukcie bude obložený lomovým kameňom do betónu (bude vytvorený ochranný límec/obruba). Rovnako lomovým kameňom bude spevnené a upravené dno v oceľovom profile.

Príslušenstvo mosta

V krajnici chodníka bude nad mostom osadené jednoduché oceľové zábradlie výšky 1,3 m.

Odvodnenie

Odvodnenie je navrhnuté priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky voľne do terénu (jedná sa o presypaný most bez odvodňovačov).

7.3.10 SO 206 - Lávka na cyklochodníku ponad Krpeliansky kanál v km 11,470

Základne údaje o premostení

Druh prevádzanej komunikácie	nová cyklodopravná trasa
Staničenie na trase	km 11,470
Prekážka	vodný tok – kanál Váhu

Počet mostkových podlaží	jednopodlažný most
Výšková poloha mostovky	spodná mostovka
Meniteľnosť základnej polohy	nepohyblivý most
Doba trvania objektu	trvalý
Priebeh trasy na moste	v priamej
Situatívne usporiadanie	kolmý most
Hmotná podstata	masívny
Členitlosť hlavnej nosnej konštrukcie	oceľová konštrukcia, ŽB doska
Východzia charakteristika	oblúkový zavesený, plnostenný

Počet dilatačných celkov	1
Dĺžka premostenia	64,5 m
Rozpätie	66,0 m

Dĺžka mosta	73,50 m
Šíkmost' mosta	90 °
Šírka spevnenej časti vozovky (chodníka)	3,50 m
Šírka medzi zábradliami	3,5 m
Šírka chodníka	0,25 m BR + 3,00 m + 0,25 m BR
Celková šírka mostovky	4,5 m
Výška mosta nad terénom	cca 13,5 m (svetlá výška cca 13,0 m, výška nad maximálnou hladinou vody v kanáli je min. cca 5,5 m, podjazdná výška nad obslužnou komunikáciou kanále je min. 5,50 m)
Plocha mosta	$64,5 * 3,5 = 225,75 \text{ m}^2$
Zaťaženie	normové pre lávku

Účel stavebného objektu

Jedna sa o novostavbu. Stavebný objekt prevádzka navrhovanú cyklodopravnú trasu ponad rieku Krpeliansky kanál a ponad obslužnú komunikáciu SVP. Potreba premostenia a poloha mosta vyplynuli z trasovania navrhovanej cyklodopravnej komunikácie. V blízkosti sa nachádza existujúci cestný most na ceste III/2130.

Zakladanie a spodná stavba

Krajné opory mosta budú založené do brehov rieky Váh. Medziľahlá podpery je založené v inundačnom území na pravom brehu rieky. Žiadna podpera nie je založená priamo v koryte. Predpokladá sa hlbinné zakladanie. Z dôvodu prístupu a realizovateľnosti bude zakladanie pravdepodobne na mikropilótoch. Spodná stavba mosta (opory, podpera a krídla mosta) bude železobetónová monolitická.

Nosná konštrukcia

Hlavný mostný objekt je tvorený oceľovou oblúkovou konštrukciou ktorá nesie spriahnutú oceľo-betónovú mostovku. Prenos sín do oblúka je zaistený sústavou šíkmých závesov. Rozpätie oblúku mosta je 66,0 m, vzopäťie je 7,0 m. Vzdialenosť dvojice hlavných nosníkov je 4,2 m, nosníky budú zvislé. NK mosta bude montovaná priamo na mieste z dovezených dielov. Tieto diely budú zostavené na stavenisku do jedného celku a celá oceľová konštrukcia bude následne osadená na opory žeriavmi. Alternatívne je možné OK montovať za použitia dočasných podpier.

Príslušenstvo mosta

Na moste bude osadené oceľové zábradlie výšky 1,3 m. Vozovka bude betónová (horný povrch dosky mostovky).

Odvodenie

Odvodenie je navrhnuté priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky do odvodňovacích zariadení a ďalej voľne pod most do terénu (do rieky Váh).

7.3.11 SO 207 – Úprava mostného objektu 2130-002 ponad Váh rozšírením o novú lávku cyklochodníka v km 12,350 navrhovanej trasy

Základne údaje o premostení (moste ev.č. 2130-002)

Druh prevádzanej komunikácie

cesta III/2130 a nová cyklodopravná trasa

Stanovište na ceste III/2130	km 0,375
Stanovište na trase	km 12,350
Prekážka	vodný tok – rieka Váh
Počet mostovkových podlaží	jednopodlažný most
Výšková poloha mostovky	spodná mostovka
Meniteľnosť základnej polohy	nepohyblivý most
Doba trvania objektu	trvalý
Priebeh trasy na moste	v priamej
Situatívne usporiadanie	kolmý most
Hmotná podstata	masívny
Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie	oceľová konštrukcia, ŽB doska
Východzia charakteristika	priehradový, zavesený
Počet dilatačných celkov	1
Dĺžka premostenia	126,88 m
Rozpätie	39,0 + 51,0 + 39,0 m
Dĺžka mosta	151,25 m
Šíkmost mosta	73 °
Šírka spevnenej časti vozovky mosta	6,50 m
Šírka spevnenej časti chodníka	3,00 m
Šírka medzi zvodidlom a zábradlím	3,00 m
Šírka chodníka	0,25 m BR + 2,50 m + 0,25 m BR
Celková šírka mosta	12,09 m
Celkové šírky ríms	ľavá 1790
Výška mosta nad terénom	cca 12,2 m (svetlá výška min. cca 4,8 m)
Plocha rozšírenia	260,0 m2
Celková plocha mosta	1215,5 + m2
Zaťaženie	na moste: Zn = 28 t, Zr = 80 t, Ze = 175 t na lávke: normové

Účel stavebného objektu

Jedna sa o stavebnú úpravu na existujúcom mostnom objekte. Stavebný objekt prevádzka navrhovanú cyklodopravnú trasu ponad rieku Váh. Potreba premostenia a poloha mosta vyplýnuli z trasovania navrhovanej cyklodopravnej komunikácie. Nová lávka je riešená ako rozšírenie existujúceho mostného objektu na ceste III/2130.

Pôvodný most bol postavený v roku 1959 a rekonštruovaný v rámci výstavby diaľnice D1 v rokoch 2014-2015.

Zakladanie a spodná stavba

Spodná stavba existujúceho mosta je masívna železobetónová. Tvorená je krajnými oporami súčasťou ktorých sú rovnobežné krídla. Dvojica medziahlých pilierov je rovnako zo železobetónu. Líne plochy driekov opôr a pilierov sú obložené kamenným obkladom, úložné prahy sú železobetónové.

Zakladanie je pravdepodobne hlbinné. Stavbou sa do základov mosta nezasahuje.

Stavebné úpravy spodnej stavby budú spočívať v jednostrannom rozšírení úložných prahov, tak a by bolo možné na tieto osadiť novú konštrukciu lávky. Zároveň budú rozšírené krídla mosta.

Nosná konštrukcia

NK mosta je tvorená štyrmi plnostennimi oceľovými nosníkmi zvarovanými do tvaru písmena I. Tieto sú spriahnuté so železobetónovou doskou mostovky. Výška nosníkov je konštantná 1,88 m. Osová vzdialenosť nosníkov je 2,50 m, hrúbka dosky mostovky je 0,20 m a šírka dosky je 9,58 m.

V rámci stavebných úprav NK bude vedľa krajného pravého (v smere staničenia cyklochodníka) postavená priečadová konštrukcia, ktorá bude podopierať rozšírenie rímsy. Rozpäťia oceľovej konštrukcie budú rovnaké ako sú rozpätia mosta: 39,0 + 51,0 + 39,0 m. OK bude tvorená jedným zvislým a jedným šikmým priečadovým väzníkom. Tieto väzníky budú mať spoločný spodný pás a samostatné horné pásy. Priečadová konštrukcia je navrhnutá ako bezzvislicová sústava s modulom 2,7887 m. Výška OK bude jedná sa o samonosnú konštrukciu ktorej stabilita bude zaistená vzperami ukotvenými o krajný oceľový nosník mosta.

NK mosta bude montovaná priamo na mieste z dovezených dielov z vozovky existujúceho mosta bez použitia pomocných podpier. Na priečadovej konštrukcií bude vyhotovená spriahnutá priamo pojazdná betónová mostovka (bude tvoriť rozšírenie rímsy mosta). Celková šírka vyloženia je 2,01 m, celková konštrukčná výška konštrukcie je 2,50 m.

Rozšírená časť nosnej konštrukcie bude priamo nadvázovať na rozšírenie opôr a krídiel mosta.

Príslušenstvo mosta

Na moste je asfaltová vozovka a železobetónové rímsy. Na rímsach sú v súčasnosti revízne chodníky šírky 1,0 m. Na vonkajších hranách je osadené zábradlie výšky 1,1 m a pri obrube je osadené oceľové zvodidlo. Po úprave pravej rímsy bude zábradlie demontované a na okraji rozšírenia bude osadené nové oceľové zábradlie výšky 1,3 m. Stavbou sa do vozovky nezasahuje.

Odvodenie

Odvodenie mosta je realizované sklonmi ríms a vozovky ku obrubám a následne do odvodňovačov. Tento spôsob ostáva zachovaný. Pod mostom voda tečie voľne do terénu a do rieky Váh.

7.3.12 SO 208 - Lávka na cyklochodníku v km 12,760 ponad trať ŽSR v žkm 318,127

Základne údaje o premostení

Druh prevádzanej komunikácie

nová cyklodopravná trasa

Staničenie na trase

km 12,760

Staničenie na trati ŽSR

318,127

Prekážka

železničná trať Žilina – Košice č. 180 (dvojkoľajná elektrifikovaná trať, trieda trate D4, napájacia sústava 3kV jednosmerná)

Počet mostovkových podlaží	jednopodlažný most
Výšková poloha mostovky	spodná mostovka
Meniteľnosť základnej polohy	nepohyblivý most
Doba trvania objektu	trvalý
Priebeh trasy na moste	v priamej
Situatívne usporiadanie	kolmý most
Hmotná podstata	masívny
Členitosť hlavnej nosnej konštrukcie	oceľová konštrukcia, ŽB doska
Východzia charakteristika	priehradový nosník
Počet dilatačných celkov	1
Dĺžka premostenia	30,0 m
Rozpätie	31,0 m
Dĺžka mosta	34,75 m
Šikmosť mosta	90 °
Šírka spevnenej časti vozovky (chodníka)	3,50 m
Šírka medzi zábradliami	3,5 m
Šírka chodníka	0,25 m BR + 3,00 m + 0,25 m BR
Celková šírka mostovky	4,5 m
Výška mosta nad terénom	cca 7,8 m, podjazdná výška pod mostom na železničnej trati minimálne 7,4 m.
Plocha mosta	30,0 * 3,5 = 105 m ²
Zatáčenie	normové pre lávku

Účel stavebného objektu

Jedna sa o novostavbu. Stavebný objekt prevádzka navrhovanú cyklodopravnú trasu ponad železničnú trať. Železnica v danom bode prechádza popod mostný objekt v záreze. V blízkosti sa nachádza existujúci cestný most na miestnej komunikácii (ulica Mokrad').

Zakladanie a spodná stavba

Krajné opory mosta budú založené v korune zárezu železničnej trate. Most nemá medziahlé podpery. Predpokladá sa hlbinné zakladanie. Z dôvodu prístupu a realizovateľnosti bude zakladanie pravdepodobne na mikropilóta. Spodná stavba mosta (opory a krídla mosta) bude železobetónová monolitická.

Nosná konštrukcia

Hlavný mostný objekt je tvorený oceľovou priehradovou konštrukciou so zaobleným horným pásmom. Mostovka je spodná. Jedná sa o bez zvislicovú sústavu s modulom 2,0 m (vzdialenosť styčníkov). Šikmé prúty priehradovej konštrukcie sú na každom nosníku v dvoch smeroch, pričom sa opticky križujú.

Rozpätie mosta je 31 m, výška priehradovej konštrukcie je premenlivá, maximálne 2,8 m (osi prútov). Vzdialenosť dvojice hlavných nosníkov je 4,2 m, nosníky budú zvislé. NK mosta bude zmontovaná priamo na mieste z dovezených dielov bez použitia dočasných montážnych podpier. Tieto budú zostavené na stavenisku a celá oceľová konštrukcia bude následne osadená na opory žeriavmi.

Príslušenstvo mosta

Na moste bude osadené oceľové zábradlie výšky 1,3 m. Vozovka bude betónová (horný povrch dosky mostovky).

Súčasťou mosta budú aj prekážky proti dotyku s živými časťami TV a ukoľajnenie konštrukcie mosta.

Odvodnenie

Odvodnenie je navrhnuté priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vozovky do odvodňovacích zariadení. Ďalej bude voda stiahnutá ku krajným oporám po svahu do železničnej priekopy pod mostom.

7.3.13 SO 251 - Oporný mûr cyklochodníka pod železničným mostom v km 1,450

Dĺžka mûru:	14,0 m
Max. výška mûru:	3,2 m (nad terénom)
Nosný materiál:	Železobetón

Účel stavebného objektu

Objekt je navrhnutý v úseku opory existujúceho železničného mosta. Cyklotrasa tu prechádza v trase existujúcej poľnej cesty tesne popred oporu mosta. Oporný mûr je navrhnutý za účelom vytvoriť oporu pre navrhovaný cyklochodník a za účelom získania priestoru na osadenie bezpečnostného zariadenia, nakoľko sa jedná o neprehľadný úzky úsek v ktorom je navyše po cyklochodníku umožnený aj prejazd automobilovej dopravy (správa a údržba Váhu – SVP š.p., zásobovanie chaty pod Suchým, údržba trate ŽSR).

Popis technického riešenia

Jedná so o železobetónový mûry dĺžky 14,0 m. Mûr bude kotvený do svahu zemnými kotvami (klincami). Pohľadová časť bude upravená kamenným obkladom, v korune bude rímsa v ktorej bude ukotvené ochranné zvodidlo s madlom.

7.3.14 SO 252 - Oporný mûr cyklochodníka pod železničným mostom v km 1,540

Dĺžka mûru:	24,0 m
Max. výška mûru:	2,50 m (nad terénom)
Nosný materiál:	Železobetón

Účel stavebného objektu

Objekt je navrhnutý v úseku opory existujúceho železničného mosta. Cyklotrasa tu prechádza v trase existujúcej poľnej cesty tesne popred oporu mosta. Oporný mûr je navrhnutý za účelom vytvoriť oporu pre navrhovaný cyklochodník a za účelom získania priestoru na osadenie bezpečostného zariadenia, nakoľko sa jedná o neprehľadný úzky úsek v ktorom je navyše po cyklochodníku umožnený aj prejazd automobilovej dopravy (správa a údržba Váhu – SVP š.p., zásobovanie chaty pod Suchým, údržba trate ŽSR).

Popis technického riešenia

Jedná so o železobetónový mûry dĺžky 14,0 m. Mûr bude kotvený do svahu zemnými kotvami (klincami). Pohľadová časť bude upravená kamenným obkladom, v korune bude rímsa v ktorej bude ukotvené ochranné zvodidlo s madlom.

7.3.15 SO 253 - Oporný mûr cyklochodníka v nadväznosti na lávku SO 201 v km 2,200

Dĺžka múru:	35,0 m
Max. výška múru:	4,0 m (nad terénom)
Nosný materiál:	Železobetón

Účel stavebného objektu

Objekt je navrhnutý v úseku od opory 2 mosta SO 202 a zabezpečuje oporu cyklochodníku počas prekonávania výškového rozdielu ako chodník klesá z úrovne mosta na úroveň terénu. Toto riešenie bolo zvolené ako vhodnejšie oproti násypu, nakoľko zemný násyp by zasahoval až do koryta rieky Váh čo nie je možné.

Popis technického riešenia

Jedná so o železobetónový mûr dĺžky 35,0 m. Mûr bude kotvený do svahu zemnými kotvami (klincami). Pohľadová časť bude upravená kamenným obkladom, v korune bude rímsa v ktorej bude ukotvené ochranné oceľové zábradlie výšky 1,3 m.

7.3.16 SO 254 - Oporný mûr cyklochodníka v súbehu s krpelianskym kanálom, km 10,980 – km 11,250

Dĺžka múru:	270,0 m
Max. výška múru:	2,0 m (nad terénom)
Nosný materiál:	vystužená zemná konštrukcia s gabionovým lícom

Účel stavebného objektu

Objekt je navrhnutý v úseku kde je trasa vedená po hrane strmého zárezu Krpelianského kanála. V úseku múru sa hrana zárezu dostáva tesne ku hrane komunikácie popri ktorej je vedený chodník. S toho dôvodu je potrebné na danej potrebnej dĺžke vybudovať oporný mûrik (nakoľko nie je možné realizovať prísyp pre veľké výškové rozdiely).

Popis technického riešenia

Jedná sa o pomerne jednoduchú konštrukciu. Konštrukcia oporného mûru je navrhnutá z prefabrikovaných blokov a geomreží. Jedná sa o výstužné drôtokamenné bloky z oceľovej siete vyplnené kamenivom a zásypovou zeminou. Medzi jednotlivými vrstvami blokov sú rozprestreté geomrže, ktoré zabezpečujú stabilitu konštrukcie. Založenie mûru je plošné na vrstve štrkodrviny. V korune mûru je ukotvené oceľové zábradlie výšky 1,30 m.

7.3.17 SO 255 - Oporný mûr cyklochodníka v súbehu s traťou ŽSR, km 12,850 – km 13,200

Dĺžka múru:	350,0 m
Max. výška múru:	2,0 m (nad terénom)
Nosný materiál:	vystužená zemná konštrukcia s gabionovým lícom

Účel stavebného objektu

Objekt je navrhnutý v úseku kde je trasa vedená po hrane strmého zárezu železničnej trate a nie je ju z majetkových dôvodov možné umiestniť ďalej za hornú hranu zárezu. V úseku múru sa hrana zárezu dostáva tesne ku hraniciam súkromných pozemkov (oplotené záhrady). Chodník je vedený priamo v tomto priestore. S toho dôvodu je potrebné na danej potrebnej dĺžke vybudovať oporný mûrik (nakoľko nie je možné realizovať prísyp pre veľké výškové rozdiely).

Popis technického riešenia

Jedná sa o pomerne jednoduchú konštrukciu. Konštrukcia oporného múru je navrhnutá z prefabrikovaných blokov a geomreží. Jedná sa o výstužné drôtokamenné bloky z oceľovej siete vyplnené kamenivom a zásypovou zeminou. Medzi jednotlivými vrstvami blokov sú rozprestreté geomrže, ktoré zabezpečujú stabilitu konštrukcie. Založenie múru je plošné na vrstve štrkodrviny. V korune múru je ukotvené oceľové zábradlie výšky 1,30 m.

7.3.18 SO 501 - Prekládka vedenia NN v Lipovci (vyvolaná investícia)

Stavebná objekt rieši prekládku nadzemného vedenia NN v obci Lipovec nakoľko toto je v kolízii s navrhovanou trasou chodníka a s navrhovaným oporným múrom.

7.3.19 SO 502 - Prekládka oznamovacích vedení v Lipovci (vyvolaná investícia)

Stavebná objekt rieši prekládku nadzemného oznamovacieho vedenia v obci Lipovec nakoľko toto je v kolízii s navrhovanou trasou chodníka a s navrhovaným oporným múrom.

8 STAVENISKO

Príjazdy na stavenisko sú nasledovné

- Úsek na ľavom brehu Váhu (k.ú. Strečno) je prístupný zo začiatku a z konca úseku. Prístup je z miestnych komunikácií.
- Úsek na pravom brehu k.ú. Nezbudská Lúčka (km. 0,000 – km 2,200) je prístupný z cesty III/2073 v intraviláne obce. Potom s miestnych komunikácií súbežných s navrhovanou trasou. V extraviláne obce je úsek prístupný z existujúcej poľnej cesty, prípadne s navrhovanej preložky poľnej cesty. S tejto strany Váhu je navrhovaný aj hlavný prístup k mostnému objektu SO 202 ponad Váh.
- V k.ú. Strečno bude zriadený vjazd (km 3,340) ktorým bude možné obsluhovať úsek od km 2,200 – 4,570. Zjazd bude zriadený z existujúcej odstavnej plochy na ceste I/18. V mieste Zjazdu bude pozdĺž trasy vybudované oplotenie na dĺžke 100 m, a v mieste vjazdu bude osadená brána. Týmito opatreniami sa zabránil neželanému vstupu a vjazdu na cyklodopravnú trasu v mieste odstavnej plochy.
- V. KM 6,0 trasa križuje existujúci zjazd ku prístavisku pltí. V tomto mieste bude možný prístup na trasu pre úsek km 4,570 – km 6,600 (úsek obsahuje objekty SO 203 a SO 204). Tento vjazd bude slúžiť iba pre údržbu tras a prípadné záchranné zložky, nebude slúžiť ako nástupný bod pre cyklistov. S toho dôvodu bude v tomto mieste bude pri ceste I/18 osadené dopravné značenie zakazujúce parkovanie osobných vozidiel a ich zjazd z cesty I/18 do priestoru cyklochodníka.
- Úsek cyklotrasy od km 6,600 až do km 11,700 bude prístupný z existujúcej lesnej cesty v ktorej trase je trasa vedená, alebo z miestnych komunikácií v obci Lipovec.
- Úsek od km 11,700 – 12,700 (vrátane objektu SO 207) je prístupný z cesty III/2130 na viacerých bodoch
- Úsek od km 12,700 – k.ú. v km 14,200 je prístupný z miestnych komunikácií v k.ú. Vrútky.

9 VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE

Ku dotyku stavby s ochrannými pásmami inžinierskych sietí dochádza najmä v zastavaných územiach obcí. Stavba bola trasovaná tak, aby boli zásahy do IS minimálne. V rámci stavby dochádza ku zásahu do vedebnia NN a ku zásahu do oznamovacích vedení Slovak telekom (obidve v intraviláne obce Lipovec). Tiato zásahy sú riešené v samostatných stavebných objektoch SO 501 a SO 502.

Pri realizácii stavebných prác je nutné rešpektovať ochranné pásma všetkých inžinierskych sietí. V miestach predpokladaného kontaktu so zemným vedením inžinierskych sietí je nutné postupovať podľa nariadení a požiadaviek správcu. Vedenie všetkých inž. sietí v priestore staveniska je potrebné nechať vytýčiť pred zahájením stavby, výkopy realizovať ručne a všetky poškodenia hlásiť správcovi. Takisto je nutné pri pojazde stavebných mechanizmov dbať na ochranu vzdušných vedení v priestore stavby. Uvedené zákresy inžinierskych sietí tejto PD sú len orientačné. Pred realizáciou je nutné ich polohu overiť a po dobu výstavby dostatočne chrániť pre poškodením.

10 ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD

Stavbe negeneruje znečistené povrchové vody. Všetky vody z komunikácií budú odvádzané sklonmi chodníka (priečnym a pozdĺžnym) voľne do terénu, kde budú buď vsakovať, alebo budú stekať do recipientov (rieka Váh, potok Hosorka, Krpeliansky kanál...). Všetka voda, ktorá spadne a bude zachytená na mostných objektoch bude zachytená a bude zvedená sústavou odvodňovačov pod mostné objekty do vodných tokov, respektívne odvodňovcích zariadení (existujúce priekopy, kanalitácia...).

Hladina podzemnej vody nebola v rámci IG stavby identifikovaná. Predpokladá sa však zakladanie premostení pod hladinou spodných vôd. Vzhľadom ku charakteru stavebných prác sa nepredpokladá negatívny vplyv na spodné vody (zakladanie na mikropilóta).

Rovnako, prípadný negatívny vplyv spodnej vody (agresívne a korozívne prostredie) na konštrukciu bude minimalizovaný použitím vhodných a odolných materiálov.

11 POŽIADAVKY NA POSTUP STAVBENÝCH PRÁC

Etapizácia, podrobný harmonogram a organizácia dopravy bude detailne riešená v nasledujúcom stupni PD. Predpokladá sa výstavba celého úseku naraz pričom stavebné objekty budú realizované súčasne (podľa možnosti zhotoviteľa). **Predpokladaná doba výstavby stavby je 18 mesiacov.**

12 DOPRAVNÉ ZNAČENIE

Návrh trvalého zvislého ako aj vodorovného značenia bude súčasťou nasledujúceho stupňa projektovej dokumentácie. Smerový a výškový návrh nového trasovania, ako aj usporiadanie križovaní s existujúcimi komunikáciami a dopravnými napojeniami bolo prerokované na príslušnom dopravnom inšpektoráte.

Dočasné dopravné značenie bude závislé od presne zvolenej etapizácie. Bude riešené v ďalšom stupni PD.

13 ĎALŠIE CHARAKTERISTIKY STAVBY

13.1 Z HLADISKA STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE:

Navrhnutou cyklodopravnou trasou nebudú do územia pridané žiadne zdroje znečistenia hlukom, prachom a emisiami. Nepredpokladá sa preto negatívny vplyv stavby na ŽP.

Pre stavbu bolo spracované posudzovanie vplyvov na ŽP, ktoré nie je súčasťou tejto PD ale je v samostatnom dokumente.

14 ODPADOVÉ HOSPODÁRSTVO STAVBY

Odpady v štádiu stavebnej výroby :

Odpadové hospodárstvo je činnosť zameraná na predchádzanie a obmedzovanie vzniku odpadov a znižovanie ich nebezpečnosti pre životné prostredie a nakladanie s odpadmi v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch.

Odpadové hospodárstvo, nakladanie s odpadmi a ich zhodnocovanie sa riadi podľa:

- Zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch [1]
- Vyhláška Min. životného prostredia SR č. 365/2015 – katalóg odpadov [2]

Odpady v štádiu stavebnej výroby :

Držiteľom odpadov v priestore stavebného dvora a odpadov zo stavebnej činnosti (vzniknuté realizáciou stavby) je zhotoviteľ stavby. Jeho základné povinnosti ako držiteľa odpadov týkajúce sa vzniknutých odpadov sú popísané v §14 [1]. V prípade vzniku nebezpečných odpadov sa držiteľ riadi §25 [1].

Odpady vzniknuté realizáciou stavby budú odovzdané za účelom zabezpečenia ich zhodnotenia alebo zneškodnenia osobe oprávnenej nakladať s odpadmi v súlade s §19 [1]. Zhotoviteľ stavby je povinný nakladať zo stavebnými odpadmi v súlade s §77 [1].

Podľa §77 [1] ods. (3) je za nakladanie s odpadmi podľa tohto zákona, ktoré vznikli pri výstavbe, údržbe, rekonštrukcii alebo demolácií komunikácií je zodpovedná osoba, ktorej bolo vydané stavebné povolenie. Táto osoba (investor) môže zmluvne dané povinnosti preniesť na zhotoviteľa stavby. Následne podľa §77 [1] ods. (4) táto osoba je povinná stavebné odpady vznikajúce pri tejto činnosti a odpady z demolácií materiálovovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií. Predpokladané množstvo odpadov viď. výkaz výmer.

[V zmysle Vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov](#) sú vzniknuté odpady zatriedené:

Vznikajúce odpady z búracích a demolačných prác:

Č. skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov druhu odpadu:	Kategória:	
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest		
17 01 01	Betón	O	
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	
17 04 05	Železo a oceľ	O	
17 05 04	Zemina a kamenivo iné , ako uvedené 17 05 03	O	
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O	

Prebytočná výkopová zemina a sutiny z búrania budú umiestnené na skládke odpadov vo vzdialosti do 20 km od najvzdialenejšej časti stavby.

Odpady vznikajúce na mieste hlavného staveniska:

Druh	Názov	Kategória *
08 01 12	odpadové farby a laky iné ako uvedené v 08 01 11	o
08 01 99	odpady inak nešpecifikované	
15 01 01	obaly z papiera a lepenky	o
15 01 02	obaly z plastov	o
15 01 03	obaly z dreva	o
15 01 04	obaly z kovu	o
15 01 05	kompozitné obaly	o
15 01 06	zmiešané obaly	o
17 01 01	betón	o
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	o
17 05 04	zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	o
17 06 04	izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	o
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	o

15 ZÁVER

Táto PD slúži ako podklad pre vydanie územného rozhodnutia stavby. PD neslúži na vydanie stavebného povolenia ani pre realizáciu stavby. V ďalšom stupni PD je potrebné zrealizovať všetky hydrotechnické posúdenie prietokov vo Váhu a na základe ich výsledkov prípadne upraviť (optimalizovať) výškové osadenie objektov lávok.

Zároveň je potrebné v ďalšom stupni PD zrealizovať podrobný IG prieskum pre upresnenie zakladania mostov a dendrologický prieskum (inventarizácia porastov) ktorý bude slúžiť ako podklad k povoleniu na výrub drevín.

Požiadavky všetkých dotknutých organizácií boli rešpektované, stanoviska jednotlivých organizácií sú v dokladovej časti.

V Žiline 3/2018

Ing. Lukáš Rolko

PREHĽADNÁ SITUÁCIA



B

POZNÁMKA:
PRED ZAHÁJENÍM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VYTÝČIŤ VŠETKY INŽIERNERSKE SIETE ICH SPRÁVCAMI !!!

ZÁKAZKA:

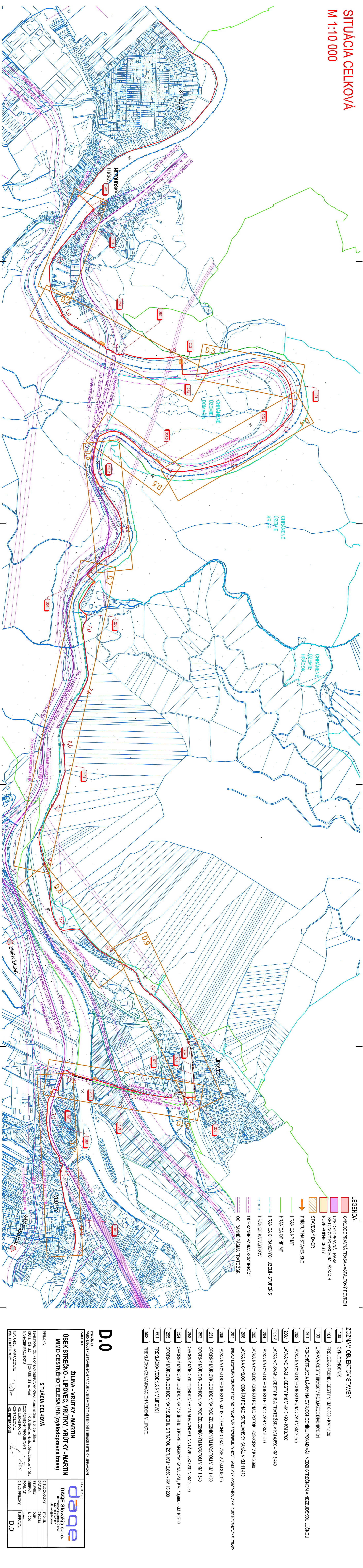
**ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VRÚTKY, VRÚTKY - MARTIN
MIMO CESTNÉHO TELESA II/18 (cyklodopravná trasa)**

DAQE Slovakia s.r.o.
Univerzitná 25, 010 08 Žilina
+421 908 047 197
pilonak@daqe.sk

PRÍLOHA:	PREHĽADNÁ SITUÁCIA	PROJEKTANT:
INVESTOR: ŽILINSKÝ SAMOVLÁDNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina	ČÍSLO ZÁKAZY:	17-042L
KRAJ: Žilinský	DÁTUM:	04/2018
OKRES: Žilina, Martin	STUPEŇ:	DUR
MANAŽER PROJEKTU:	MIERKA:	-
ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT:	FORMAT:	-
ING. LUKÁŠ ROLKO	ČÍSLO PRÍLOHY:	SUPRÁVA:
NAVRHOV. - VYPRACOVÁVATEĽ:		
ING. LUKÁŠ ROLKO		
KONTROLOVATEĽ:		
ING. PETER VONŠ		

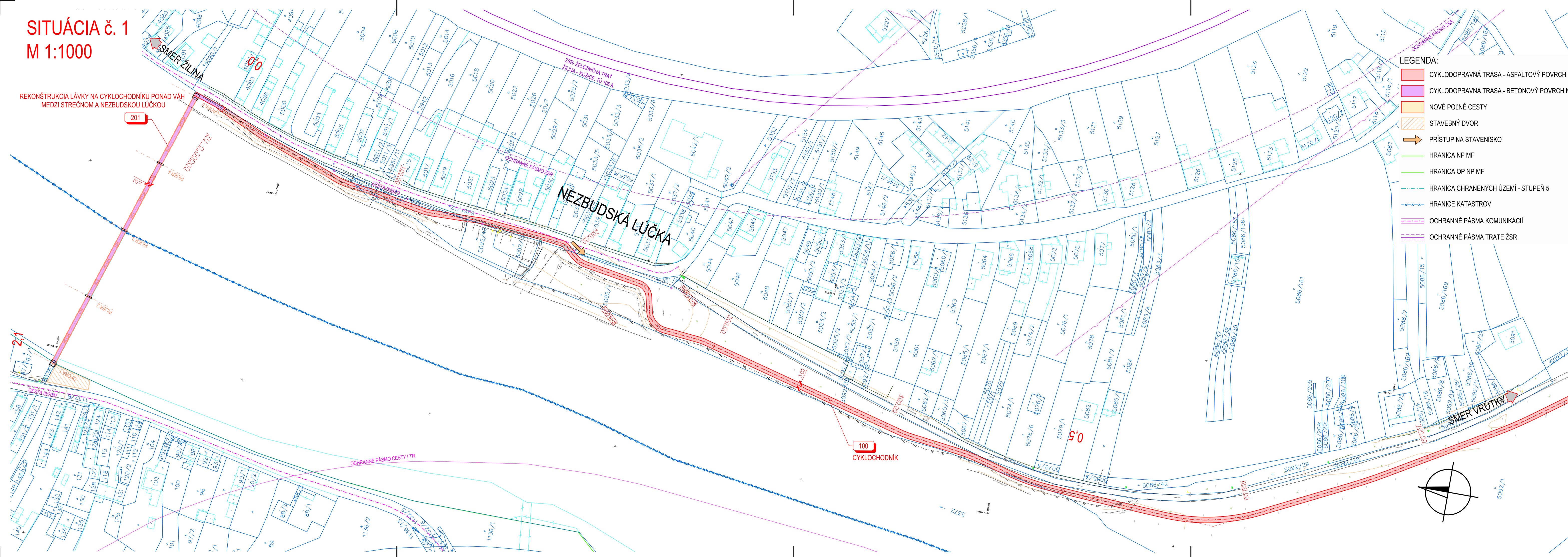
SITUÁCIA CELKOVÁ

M 1:10 000



SITUÁCIA č. 1

M 1:1000

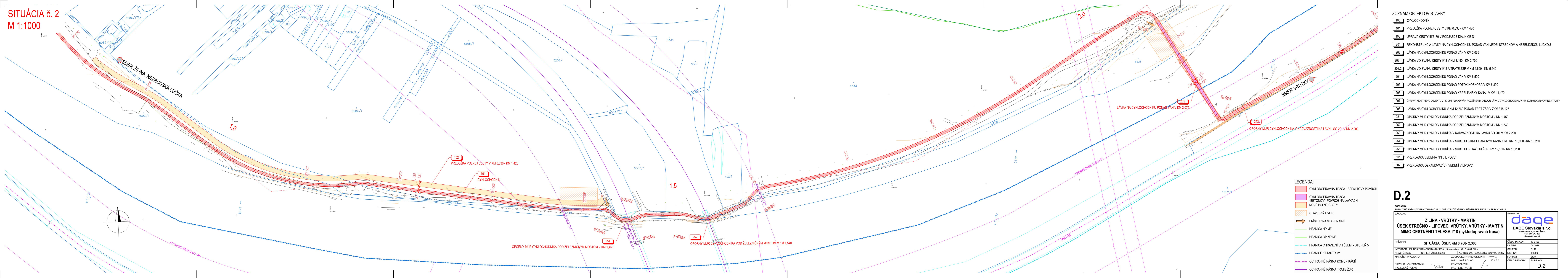


ZOZNAM OBJEKTOV STAVBY

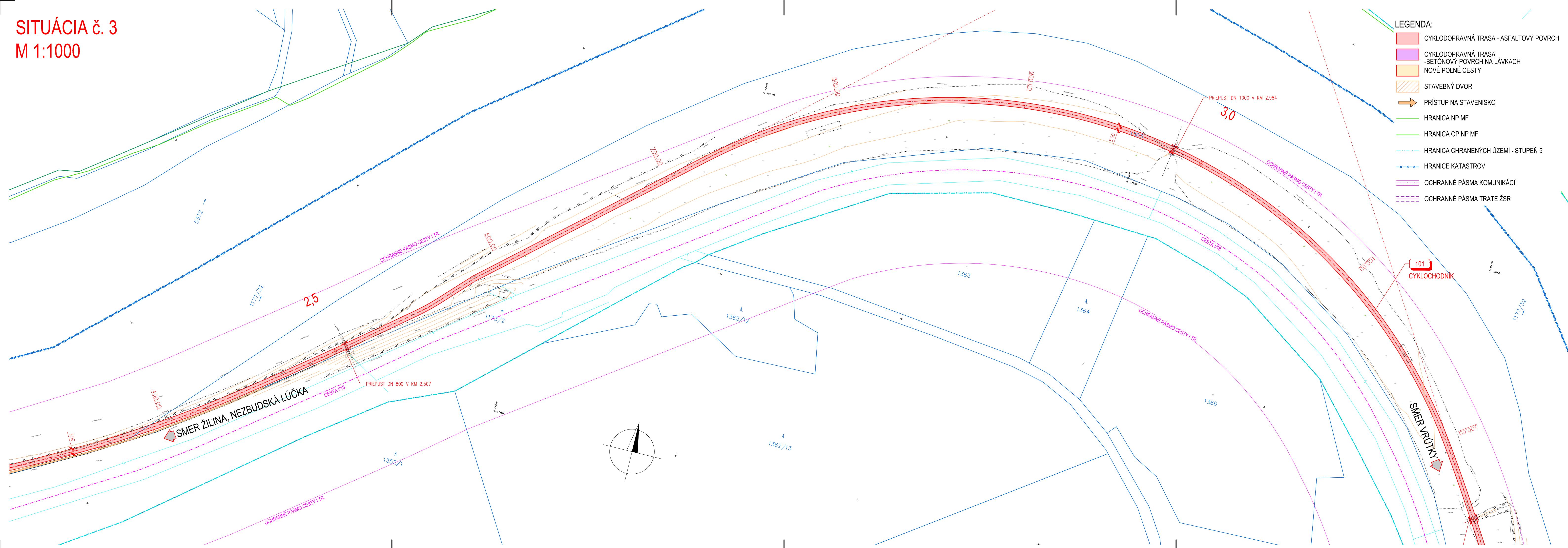
- 100 CYKLOCHODNÍK
- 101 PRELOŽKA POLNEJ CESTY V KM 0,830 - KM 1,420
- 103 ÚPRAVA CESTY III/2130 V PODJAZDE DIALNICE D1
- 201 REKONŠTRUKCIA LÁVKY NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH MEDZI STREČNOM A NEZBUDSKOU LÚČKOU
- 202 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 2,075
- 203.1 LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 V KM 3,490 - KM 3,700
- 203.2 LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 A TRATE ŽSR V KM 4,690 - KM 5,440
- 204 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 6,500
- 205 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD POTOK HOSKORA V KM 6,890
- 206 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 11,470
- 207 ÚPRAVA MOSTNÉHO OBJEKTU 2130-002 PONAD VÁH ROZŠÍRENÍM O NOVÚ LÁVKU CYKLOCHODNÍKA V KM 12,350 NAVRHOVANEJ TRASY
- 208 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU V KM 12,760 PONAD TRAT ŽSR V ŽKM 318,127
- 251 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA POD ŽELEZNIČNÝM MOSTOM V KM 1,450
- 252 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA POD ŽELEZNIČNÝM MOSTOM V KM 1,540
- 253 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA V NADVAZNOSTI NA LÁVKU SO 201 V KM 2,200
- 254 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S KRPELIANSKYM KANÁLOM , KM 10,980 - KM 10,250
- 255 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S TRAŤOU ŽSR, KM 12,850 - KM 13,200
- 501 PREKLÁDKA VEĐENIA NN V LIPOVCI
- 502 PREKLÁDKA OZNAMOVACÍCH VEĐENÍ V LIPOVCI

D.1

POZNÁMKY: PRED ZAHAJENÍM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VYTÝČIŤ VŠETKY INŽINIERSKÉ SIEŤE ICH SPRÁVCAMI !!!	
ZÁKAZKA:	
DAQE Slovakia s.r.o. Universitetská 22, 911 01 Žilina +421 905 047 191 pitnak@daqe.sk	
PROJEKTANT:	
ŽILINA - VRÚTKY - MARTIN ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VRÚTKY, VRÚTKY - MARTIN MIMO CESTNÉHO TELESA I/18 (cyklodopravná trasa)	
PRÍLOHA:	
SITUÁCIA, ÚSEK KM 0,000 - 0,788	
INVESTOR: ŽILINSKY SAMOSPRÁVNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina	
KRAJ:	Žilinský
OKRES:	Žilina, Martin
K.Ú.:	Strečno, Nez. Lúčka, Lipovec, Vŕútka
MANAŽER PROJEKTU:	ING. LUKÁŠ ROLKO
ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT:	ING. LUKÁŠ ROLKO
NAVROL - VYPRACOVAL:	ING. LUKÁŠ ROLKO
KONTROLÓVAL:	ING. PETER VONŠ
ČÍSLO PRÍLOHY:	17-042L
DÁTUM:	04/2018
STUPEŇ:	DUR
MIERKA:	1:1000
FORMAT:	5xA4
ČÍSLO SÚPRAVY:	D.1



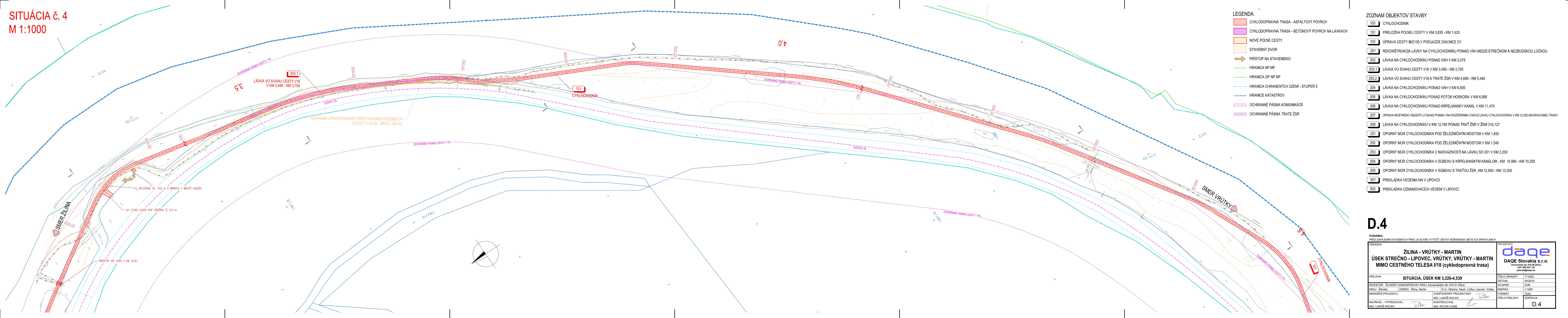
SITUÁCIA č. 3
M 1:1000



ZOZNAM OBJEKTOV STAVBY	
100	CYKLOCHODNÍK
101	PRELOŽKA POLEJNEJ CESTY V KM 0,830 - KM 1,420
103	ÚPRAVA CESTY III/2130 V PODJAZDE DIALNICE D1
201	REKONŠTRUKCIA LÁVKY NA CYKLOCHODNÍK PONAD VÁH MEDZI STREČNOM A NEZBUDSKOU LÚČKOU
202	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍK PONAD VÁH V KM 2,075
203.1	LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 V KM 3,490 - KM 3,700
203.2	LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 A TRATE ŽSR V KM 4,690 - KM 5,440
204	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍK PONAD VÁH V KM 6,500
205	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍK PONAD POTOK HOSKORA V KM 6,890
206	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍK PONAD KRPELIANSKY KANÁL V KM 11,470
207	ÚPRAVA MOSTNÉHO OBJEKTU 2130-002 PONAD VÁH ROZŠÍRENÍM O NOVÚ LÁVKU CYKLOCHODNÍKA V KM 12,350 NAVRHOVANEJ TRASY
208	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍK V KM 12,760 PONAD TRATU ŽSR V ŽKM 318,127
251	OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA POD ŽELEZNIČNÝM MOSTOM V KM 1,450
252	OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA POD ŽELEZNIČNÝM MOSTOM V KM 1,540
253	OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA V NADVAZNOSTI NA LÁVKU SO 201 V KM 2,200
254	OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S KRPELIANSKYM KANÁLOM , KM 10,980 - KM 10,250
255	OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S TRAŤOU ŽSR, KM 12,850 - KM 13,200
501	PREKLÁDKA VEDENIA NN V LIPOVCI
502	PREKLÁDKA OZNAMOVACÍCH VEDENÍ V LIPOVCI

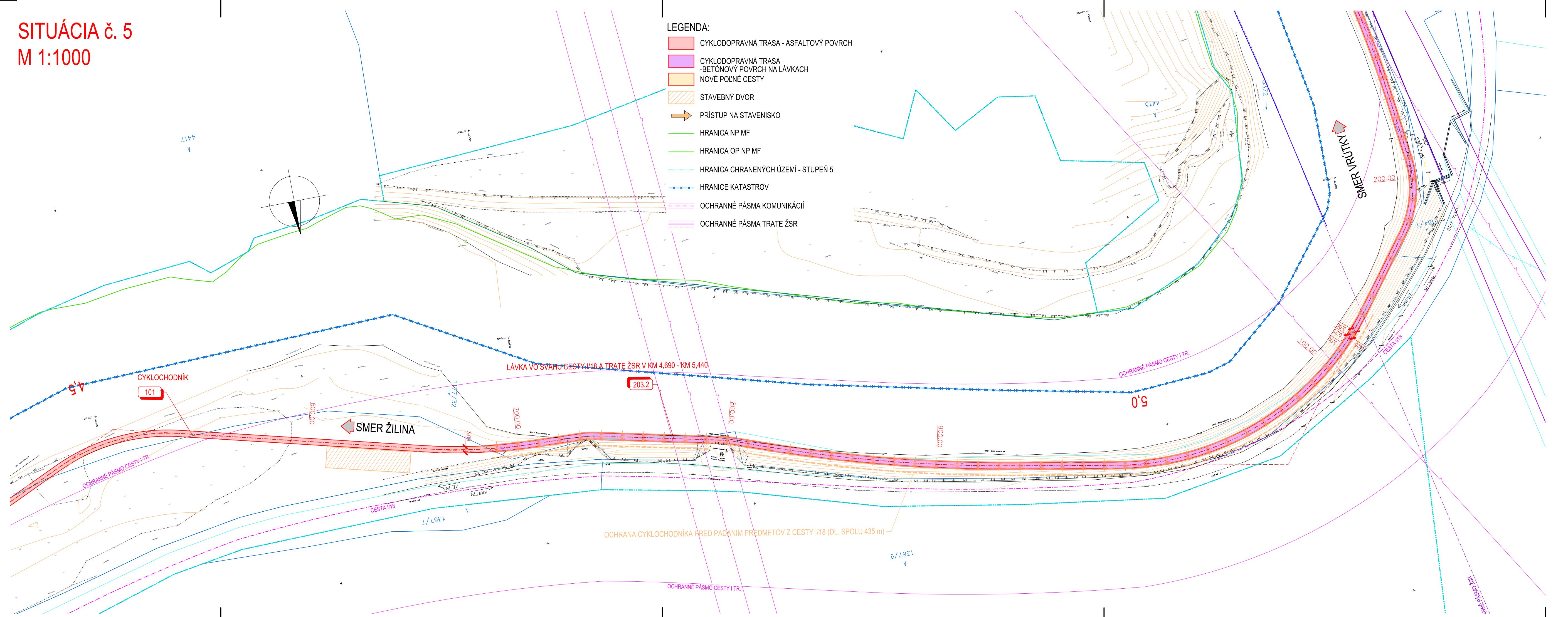
D.3

POZNÁMKY: PRED ZAHÁJENÍM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VYTÝČIŤ VŠETKY INŽINIERSKÉ SIETE ICH SPRÁVCAMI !!!	
ZÁKAZKA:	daqe DAQE Slovakia s.r.o. Universitetská 22, 911 01 Žilina +421 905 047 191 pitonak@daqe.sk
PROJEKTANT:	daqe
PRÍLOHA:	SITUÁCIA, ÚSEK KM 2,300 - 3,226
INVESTOR:	ŽILINSKY SAMOSPRÁVNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina
KRAJ:	Žilinský
OKRES:	Žilina, Martin
K.Ú.:	Strečno, Nez. Lúčka, Lipovec, Vŕucky
MANAŽER PROJEKTU:	ING. LUKÁŠ ROLKO
ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT:	ING. LUKÁŠ ROLKO
NAVROL - VYPRACOVAL:	ING. LUKÁŠ ROLKO
KONTROLÓVAL:	ING. PETER VONŠ
FORMÁT:	5xA4
ČÍSLO PRÍLOHY:	17-042L
ČÍSLO PRÍLOHY:	04/2018
ČÍSLO PRÍLOHY:	DUR
ČÍSLO PRÍLOHY:	1:1000
ČÍSLO PRÍLOHY:	Ing. Lukáš Rolko
ČÍSLO PRÍLOHY:	Ing. Peter vonš
SÚPRAVA:	D.3



SITUÁCIA č. 5

M 1:1000



ZOZNAM OBJEKTOV STAVBY

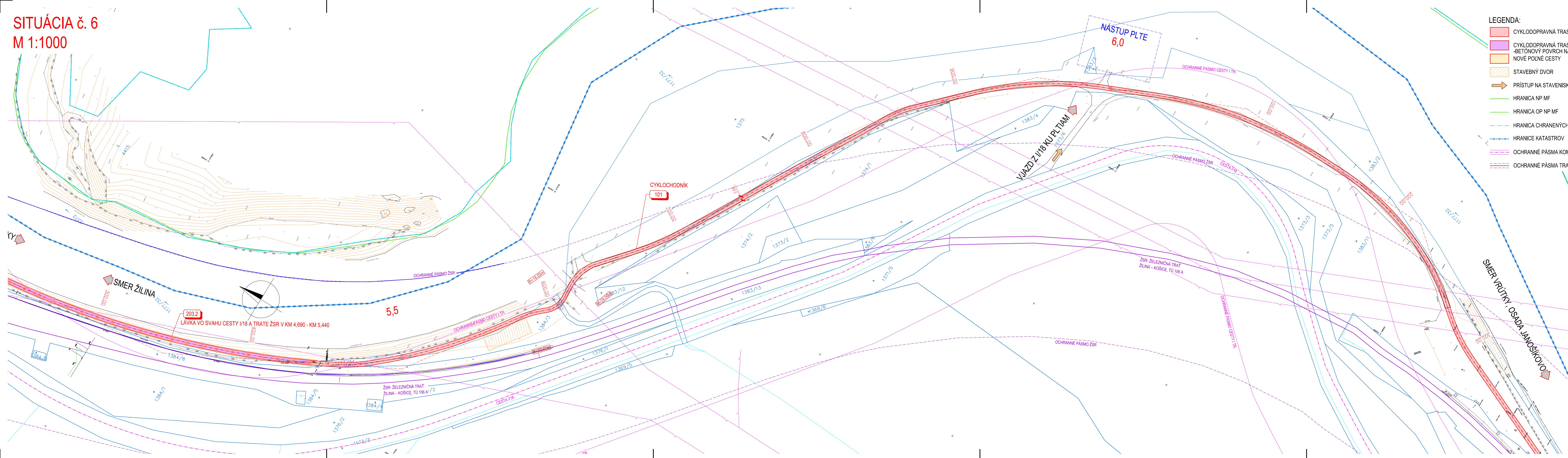
- 100 CYKLOCHODNÍK
- 101 PRELÓŽKA POĽNEJ CESTY V KM 0,830 - KM 1,420
- 103 ÚPRAVA CESTY III/2130 V PODJAZDE DIALNICE D1
- 201 REKONŠTRUKCIA LÁVKY NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH MEDZI STREČNOM A NEZBUDSKOU LÚČKOU
- 202 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 2,075
- 203.1 LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 V KM 3,490 - KM 3,700
- 203.2 LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 A TRATE ŽSR V KM 4,690 - KM 5,440
- 204 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 6,500
- 205 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD POTOK HOSKORA V KM 6,890
- 206 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD KRPELIANSKY KANÁL V KM 11,470
- 207 ÚPRAVA MOSTNÉHO OBJEKTU 2130-002 PONAD VÁH ROZŠÍRENÍ O NOVÚ LÁVKU CYKLOCHODNÍKA V KM 12,350 NAVRHOVANEJ TRASY
- 208 LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU V KM 12,760 PONAD TRAŤ ŽSR V ŽKM 318,127
- 251 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA POD ŽELEZNIČNÝM MOSTOM V KM 1,450
- 252 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA POD ŽELEZNIČNÝM MOSTOM V KM 1,540
- 253 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA V NADVAZNOSTI NA LÁVKU SO 201 V KM 2,200
- 254 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S KRPELIANSKÝM KANÁLOM , KM 10,980 - KM 10,250
- 255 OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S TRAŤOU ŽSR, KM 12,850 - KM 13,200
- 501 PREKLÁDKA VEDENIA NN V LIPOVCI
- 502 PREKLÁDKA OZNAMOVACÍCH VEDENÍ V LIPOVCI

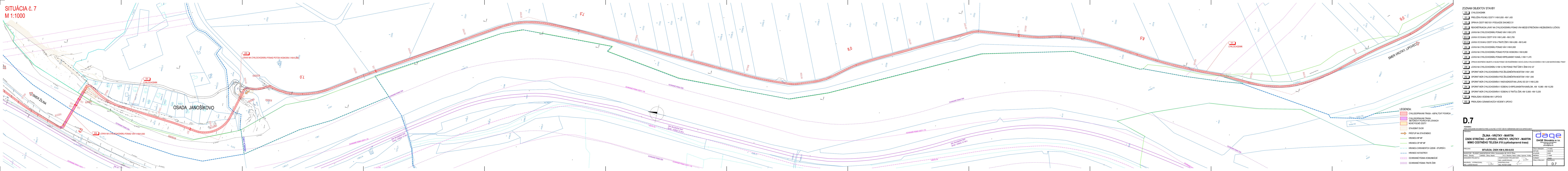
D.5

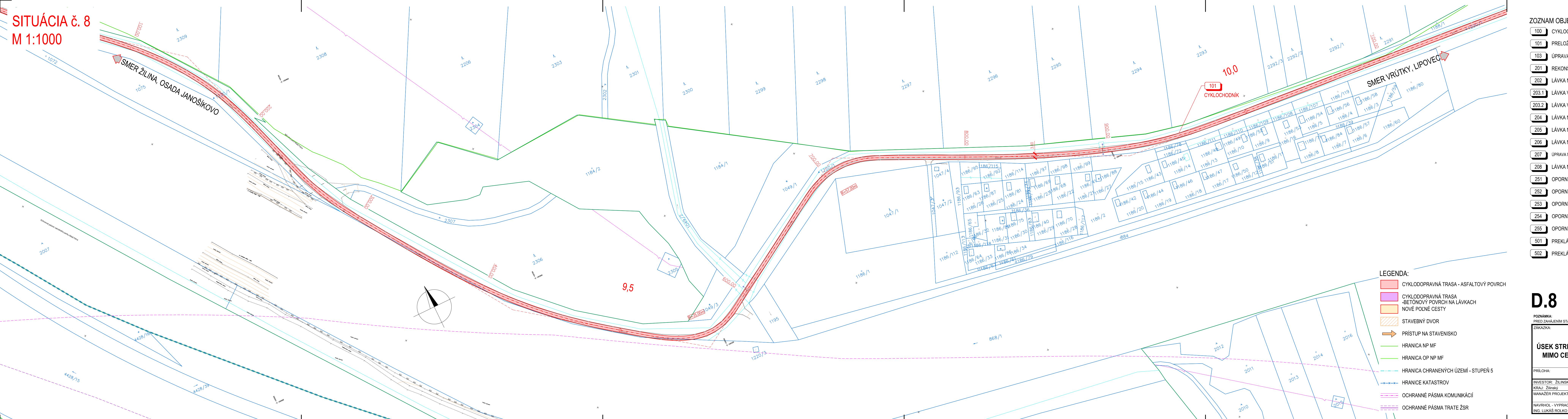
POZNÁMKA:
PRED ZAHÁJENÍM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VYTÝČIŤ VŠETKY INŽINIERSKÉ SIETE ICH SPRÁVCAMI !!!

ZÁKAZKA:	ŽILINA - VRÚTKY - MARTIN ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VRÚTKY, VRÚTKY - MARTIN MIMO CESTNÉHO TELESA I/18 (cyklodopravná trasa)		PROJEKTANT: dqe DAQE Slovakia s.r.o. Univerzitná 25, 010 00 Žilina +421 908 047 197 ptonal@dqe.sk
PŘÍLOHA:	SITUÁCIA, ÚSEK KM 4,539-5,238		CÍLOVÉ ZÁKAZY: 17-042L DÁTUM: 04/2018
INVESTOR:	ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina	STUPEN:	DÚR
KRAJ:	Žilinský	KRAS:	1:1000
MANAŽÉR PROJEKTU:	ING. LUKÁŠ ROLKO	ZODPovedný PROJEKTANT:	ING. LUKÁš ROLKO
NAVRHOL - VYPRACOVAL:	ING. LUKÁš ROLKO	KONTROLoval:	ING. PETER VONŠ
CÍLOVÉ PRÍLOHY:	5xA4	SÚPRAVA:	D.5

SITUÁCIA č. 6
M 1:1000







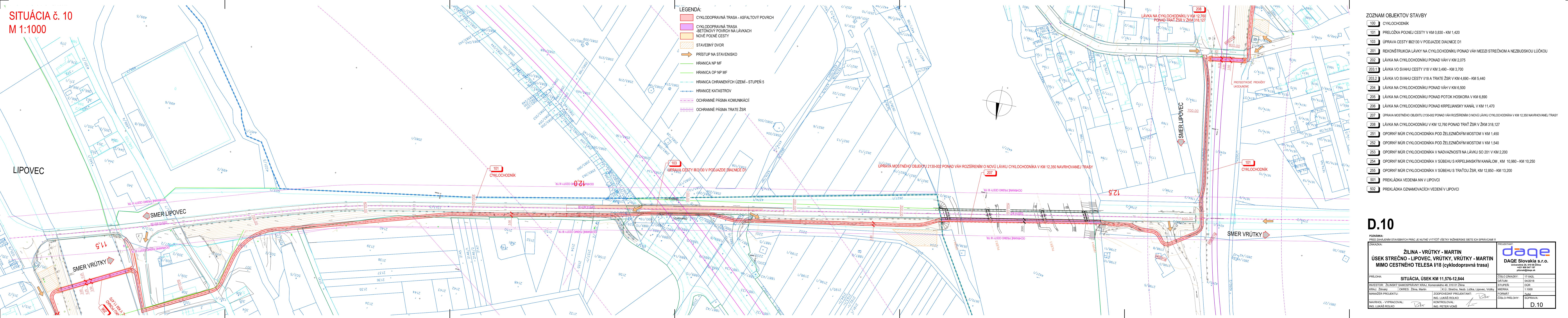
ZOZNAM OBJEKTOV STAVBY	
100	CYKLOCHODNÍK
101	PRELOŽKA POĽNEJ CESTY V KM 0,830 - KM 1,420
103	ÚPRAVA CESTY III/2130 V PODJAZDE DIAĽNICE D1
201	REKONŠTRUKCIA LÁVKY NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH MEDZI STREČNOM A NEZBUDSKOU LÚČKOU
202	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 2,075
203.1	LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 V KM 3,490 - KM 3,700
203.2	LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 A TRATE ŽSR V KM 4,690 - KM 5,440
204	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 6,500
205	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD POTOK HOSKORA V KM 6,890
206	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD KRPELIANSKY KANÁL V KM 11,470
207	ÚPRAVA MOSTNÉHO OBJEKTU 2130-002 PONAD VÁH ROZŠÍRENÍ O NOVÚ LÁVKU CYKLOCHODNÍKA V KM 12,350 NAVRHOVANEJ TRASY
208	LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU V KM 12,760 PONAD TRAT ŽSR V ŽKM 318,127
251	OPORNÝ MUR CYKLOCHODNÍKA POD ŽELEZNIČNÝM MOSTOM V KM 1,450
252	OPORNÝ MUR CYKLOCHODNÍKA POD ŽELEZNIČNÝM MOSTOM V KM 1,540
253	OPORNÝ MUR CYKLOCHODNÍKA V NADVAZNOSTI NA LÁVKU SO 201 V KM 2,200
254	OPORNÝ MUR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S KRPELIANSKYM KANÁLOM , KM 10,980 - KM 10,250
255	OPORNÝ MUR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S TRAŤOU ŽSR, KM 12,850 - KM 13,200
501	PREKLÁDKA VEDENIA NN V LIPOVCI
502	PREKLÁDKA OZNAMOVACÍCH VEDENÍ V LIPOVCI

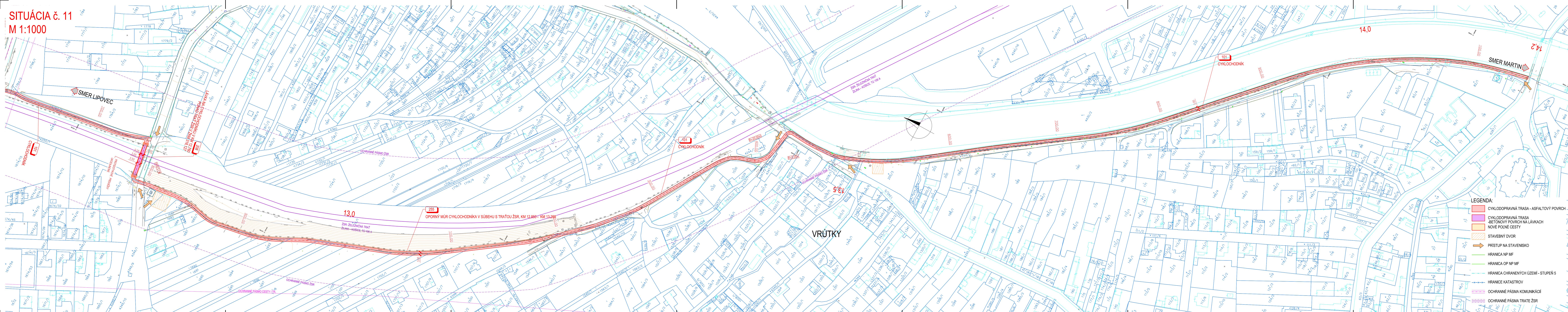
D.8

POZNÁMKA:
PRED ZAHAJENÍM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VYTÝČIŤ VŠETKY INŽINIERSKÉ SIETI ICH SPRÁVCAMI !!!

ZÁKAZKA:	ŽILINA - VŕUTKY - MARTIN ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VŕUTKY, VŕUTKY - MARTIN MIMO CESTNÉHO TELESA I/18 (cyklodopravná trasa)	
PROJEKTANT:	dage DAQE Slovakia s.r.o. Universitná 25, 010 08 Žilina +421 908 047 197 ptpona@daqe.sk	
PRÍLOHA:	SITUÁCIA, ÚSEK KM 9,033-10,150	
ČÍSLO ZÁKAZY:	17-042L	
DÁTUM:	04/2018	
INVESTOR:	ŽILINSKY SAMOSPRÁVNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina	
KRAJ:	Žilinský	
KR:	OKRES: Žilina, Martin	
KU:	Strečno, Nezb. Lúčka, Lipovec, Vŕutky	
MANÁŽER PROJEKTU:	ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT: ING. LUKÁš ROLKO	
NAVROL - VYPRACOVÁVANÝ:	ING. LUKÁš ROLKO	
KONTROLORVÁVANÝ:	ING. PETER VONŠ	
ČÍSLO PRÍLOHY:	SÚPRAVA:	
	D.8	



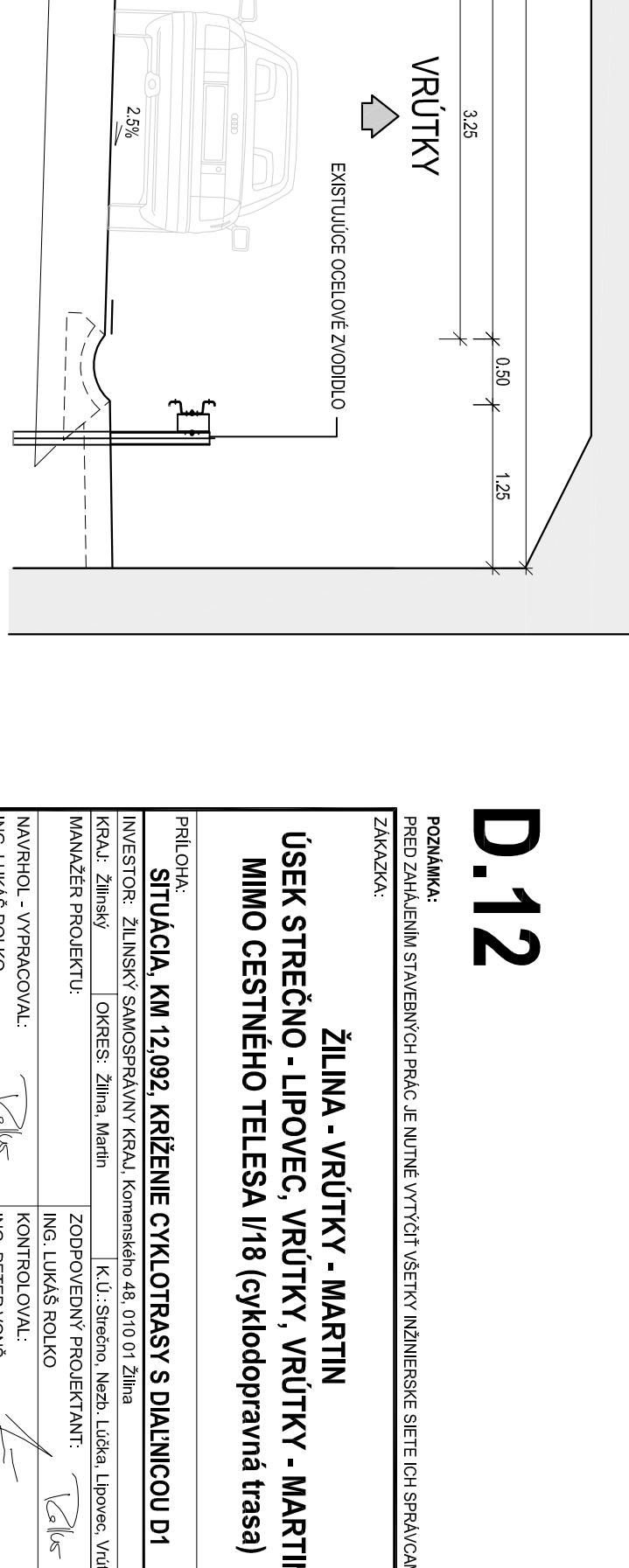
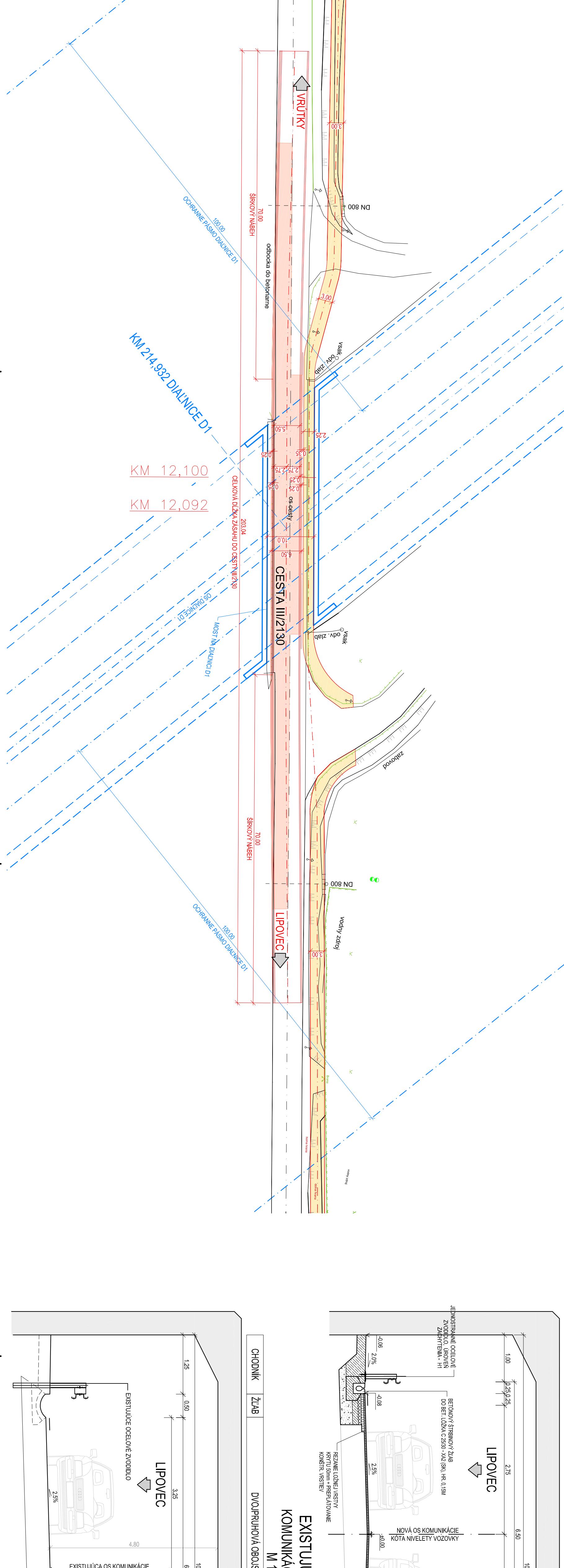


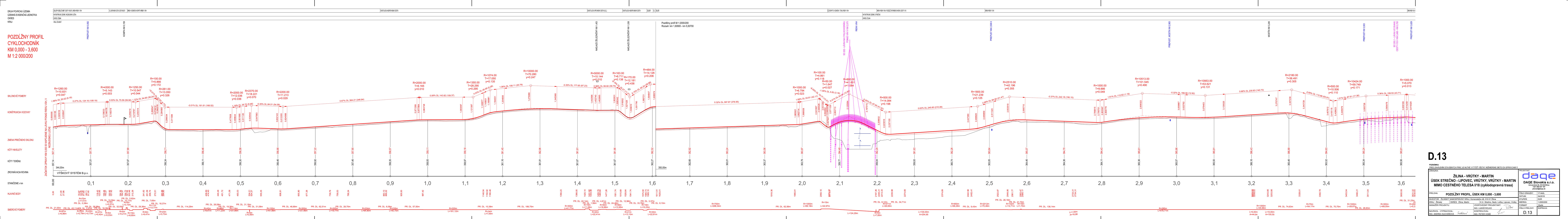


ZOZNAM OBJEKTOV STAVBY	
100	CYKLOCHODNIK
101	PREŁOŽKA POLNEJ CESTY V KM 0,830 - KM 1,420
103	ÚPRAVA CESTY III/2130 V PODJAZDE DIAĽNICE D1
201	REKONSTRUKCIA LÁVKY NA CYKLOCHODNIKU PONAD VÁH MEDZI STREČNOM A NEZBUDSKOU LÚJKOU
202	LÁVKA NA CYKLOCHODNIKU PONAD VÁH V KM 2,075
203.1	LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 V KM 3,490 - KM 3,700
203.2	LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 A TRATE ŽSR V KM 4,690 - KM 5,440
204	LÁVKA NA CYKLOCHODNIKU PONAD VÁH V KM 6,500
205	LÁVKA NA CYKLOCHODNIKU PONAD POTOK HOSKORA V KM 6,890
206	LÁVKA NA CYKLOCHODNIKU PONAD KRPELIANSKY KANÁL V KM 11,470
207	ÚPRAVA MOSTNÉHO OBJEKTU 2130-002 PONAD VÁH ROZŠÍRENÍ O NOVÚ LÁVKU CYKLOCHODNIKA V KM 12,350 NAVRHOVANEJ TRASY
208	LÁVKA NA CYKLOCHODNIKU V KM 12,760 PONAD TRAT ŽSR V ŽKM 318,127
251	OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNIKA POD ŽELEZNIČNÝM MOSTOM V KM 1,450
252	OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNIKA V NADVÄZNOSTI NA LÁVKU SO 201 V KM 2,200
253	OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNIKA V SÚBEHU S KRPELIANSKYM KANÁЛОM , KM 10,980 - KM 10,250
254	OPORNÝ MÚR CYKLOCHODNIKA V SÚBEHU S TRAŤOU ŽSR, KM 12,850 - KM 13,200
501	PREKLADKA VEDENIA NN V LIPOVCI
502	PREKLADKA OZNAMOVACIICH VEDENI V LIPOVCI

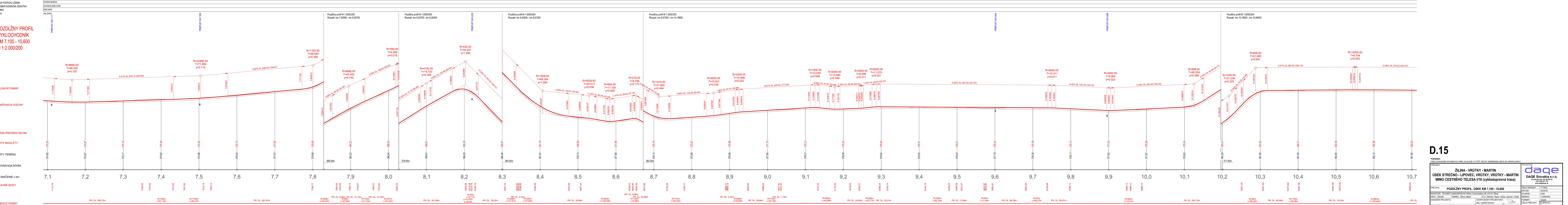
**SITUÁCIA, KM 12,092, KRÍŽENIE
CYKLOTRASY S DIAL'NICOU D1**

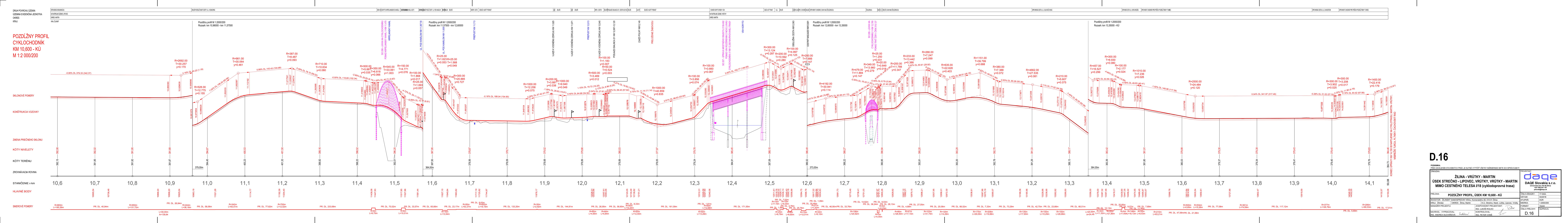
M 1:500





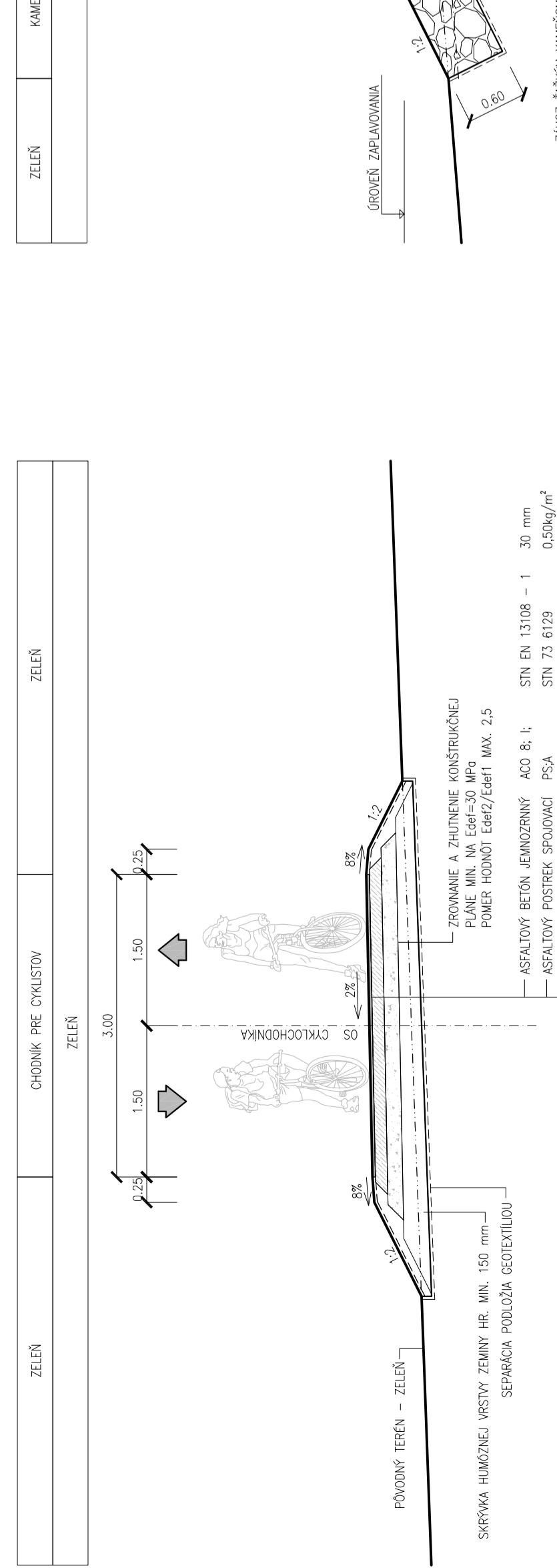
POZDĽŽNY PROFIL
CYKLOCHODNÍK
KM 7,100 - 10,600
M 1:2 000/200



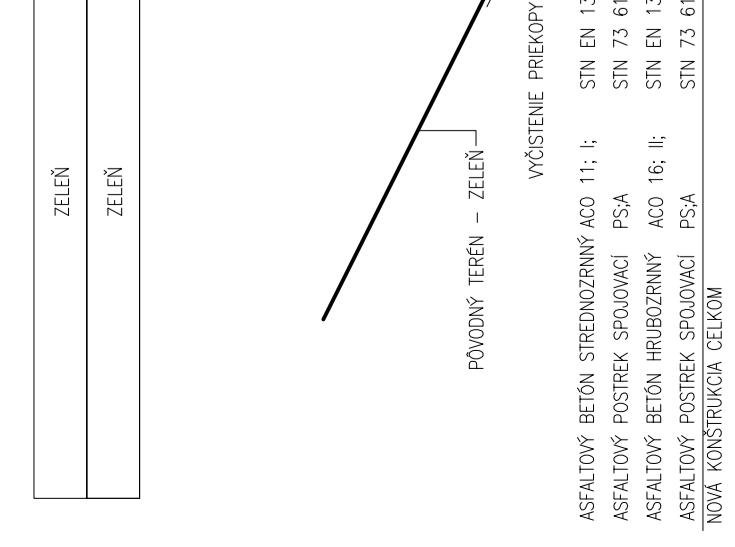


VZOROVÝ PRIEČNY REZ

CHODNÍK PRE CYKLISTOV VOLNE V TERÉNE M 1:50

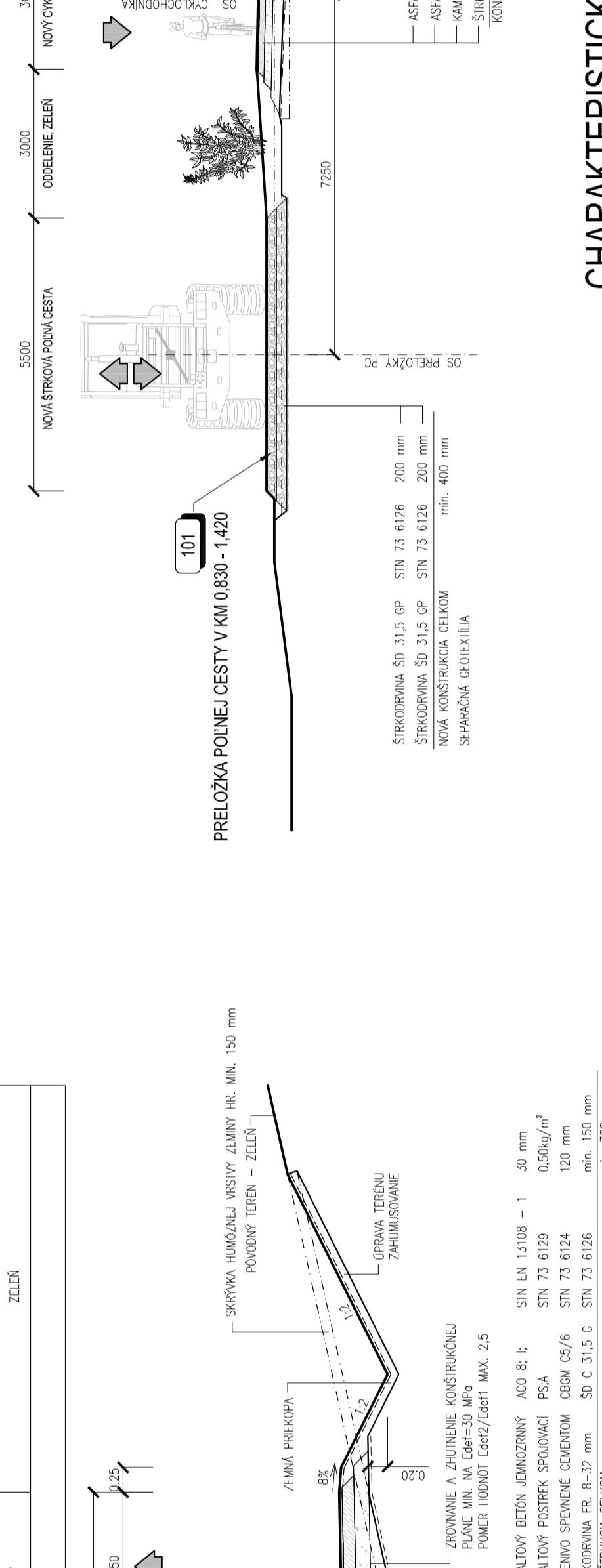


VZOROVÝ PRIEČNY REZ
PO EXISTUJÚcej POLINEj CESTY, KM 6,939 - 10,926
M 1:50

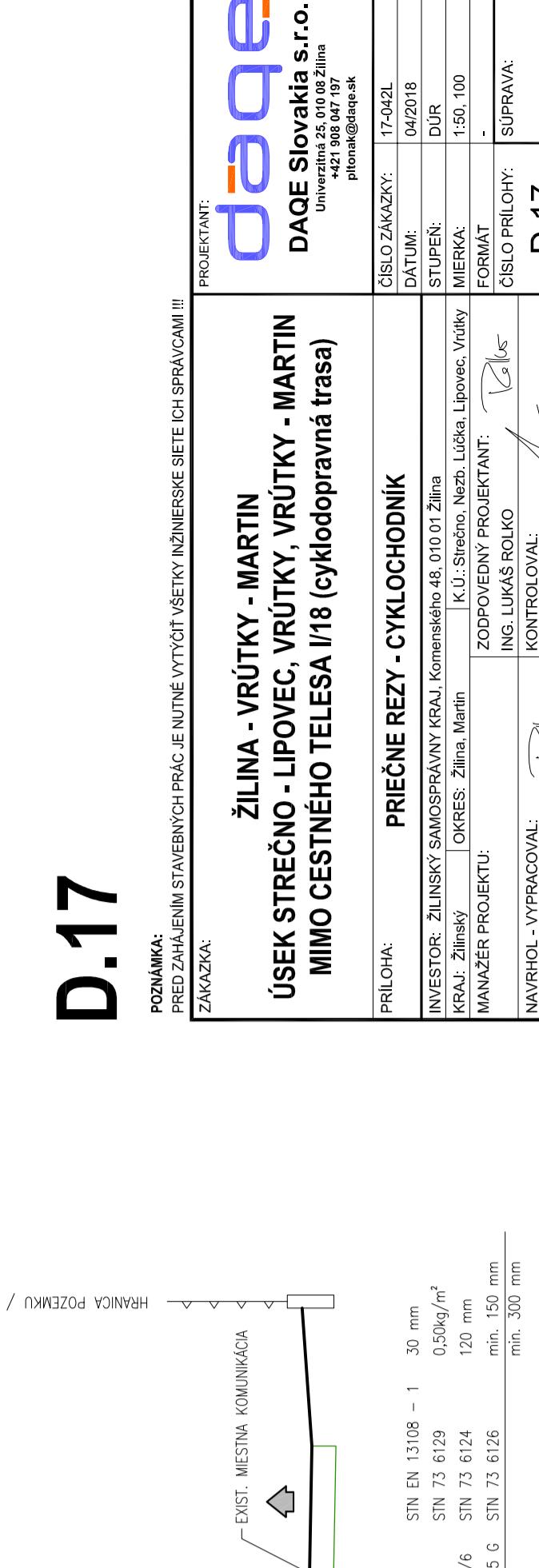
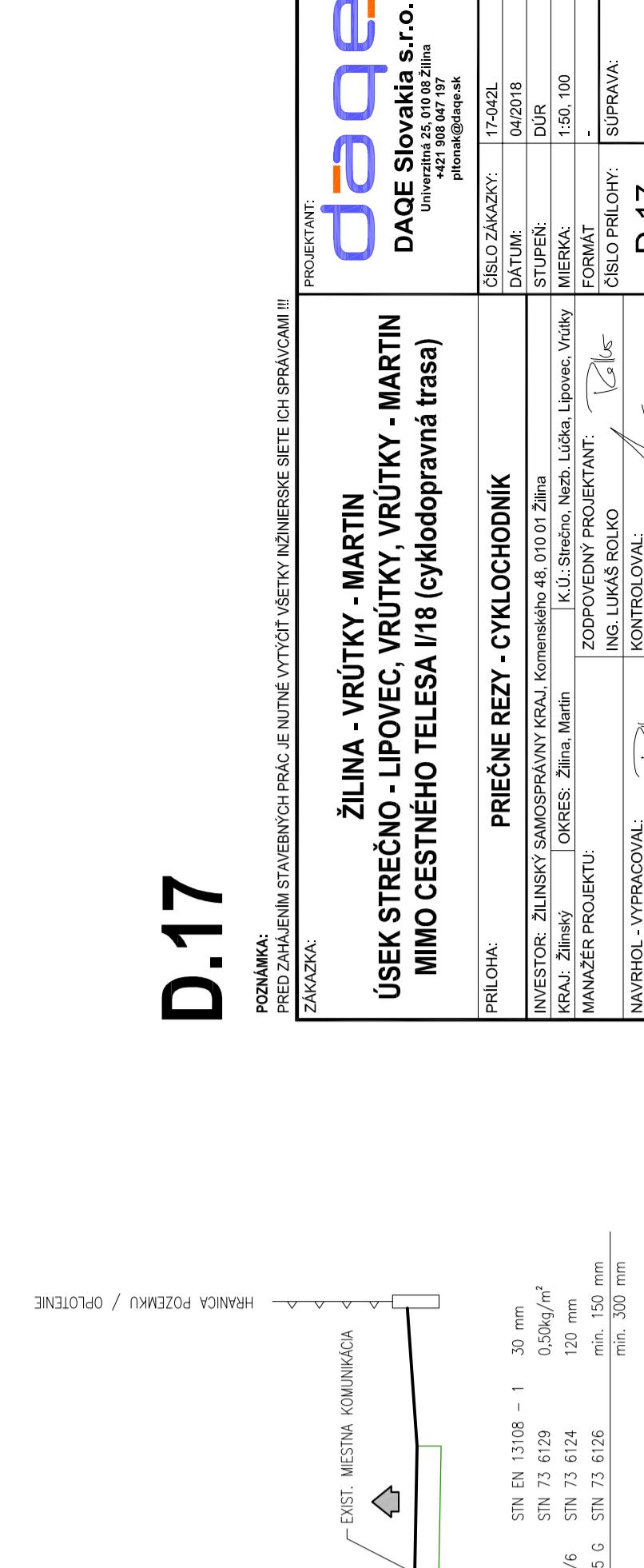


CHARAKTERISTICKÝ PRIEČNY REZ

PO EXISTUJÚcej POLINEj CESTY S JEJ PRELOŽKOU, KM 0,830 - 1,420 M 1:100



CHARAKTERISTICKÝ PRIEČNY REZ
VO VRÚTKACH, SÚBEH S RIEKOU TURIEC, KM 13,900
M 1:100

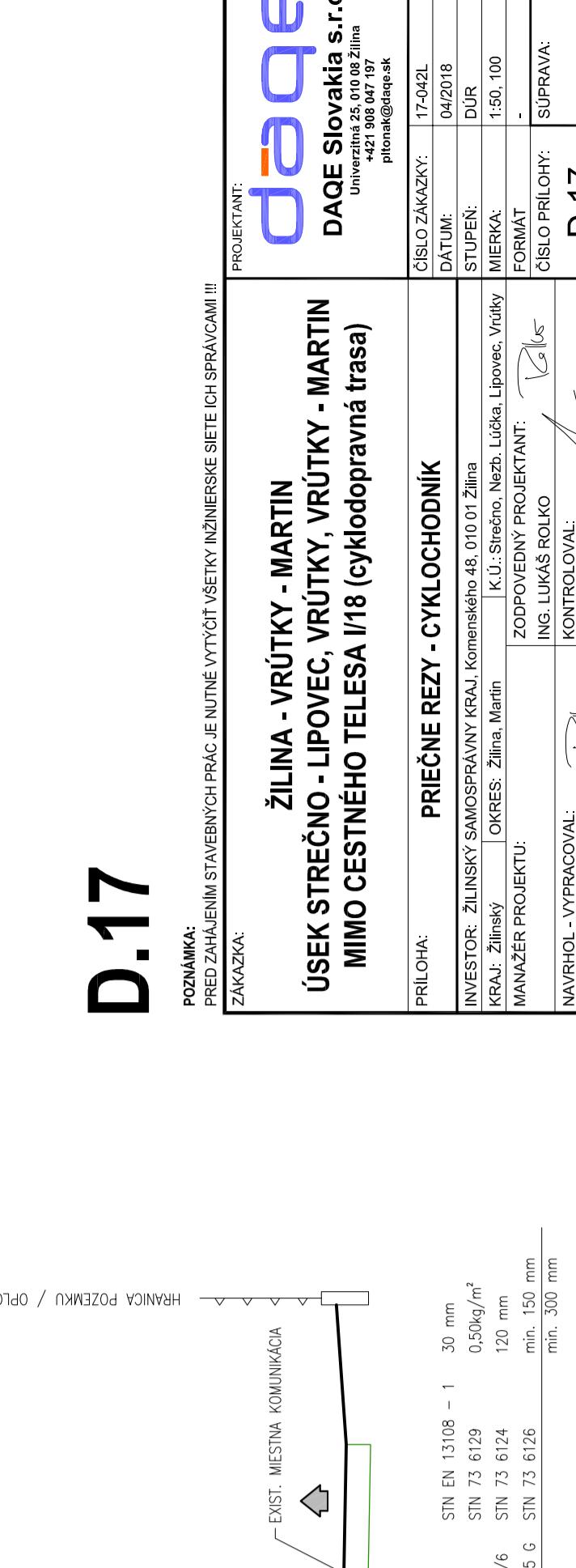


VZOROVÝ PRIEČNY REZ

CHODNÍK PRE CYKLISTOV VOLNE V SÚBEBU S VODNÝM TOKOM M 1:50



VZOROVÝ PRIEČNY REZ
V LIPOVCI, SÚBEH S KANÁLOM, KM 11,300
M 1:100

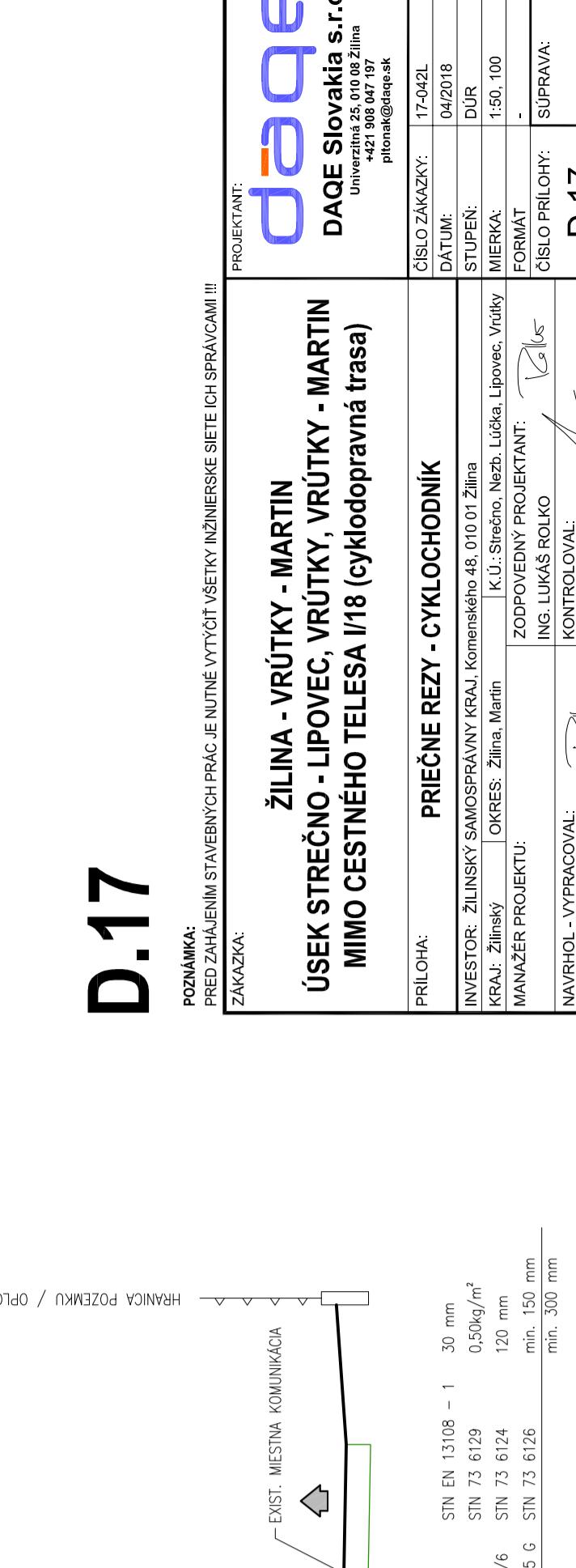


VZOROVÝ PRIEČNY REZ

CHODNÍK PRE CYKLISTOV VOLNE V TERÉNE M 1:50

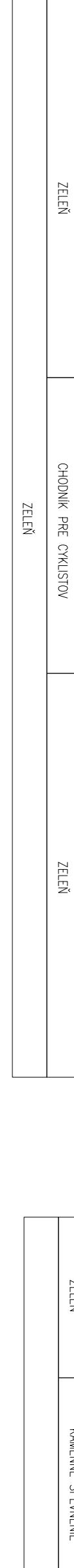


VZOROVÝ PRIEČNY REZ
PO EXISTUJÚcej POLINEj CESTY, KM 6,939 - 10,926
M 1:50

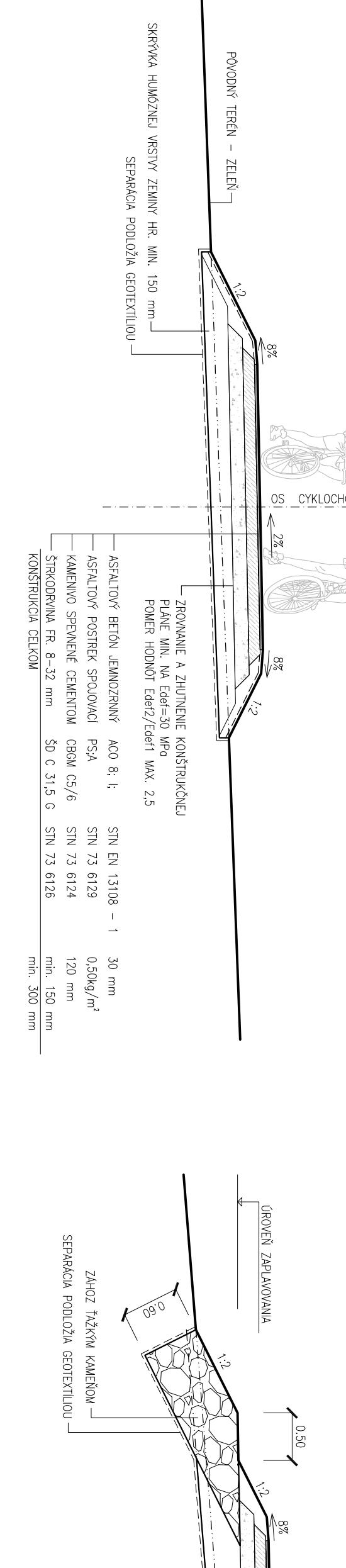


VZOROVÝ PRIEČNY REZ

CHODNÍK PRE CYKLISTOV VOLNE V TERÉNE
M 1:50

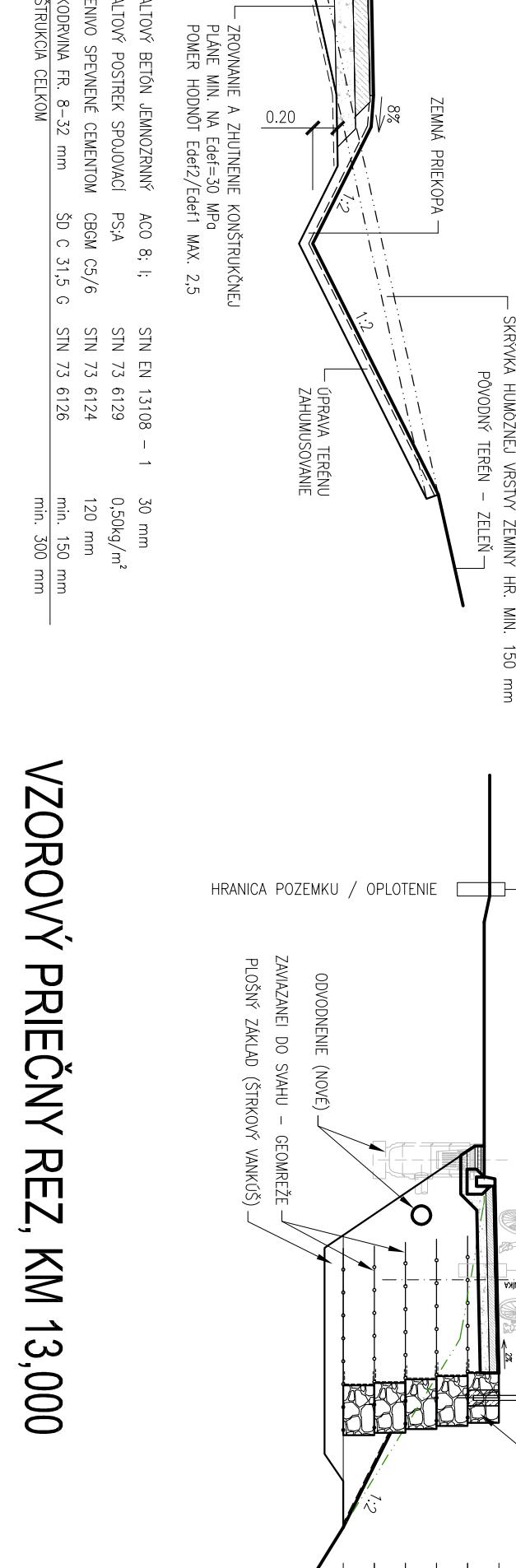


VZOROVÝ PRIEČNY REZ PO EXISTUJÚcej POLENEj CESTY, KM 6,939 - 10,926 M 1:50

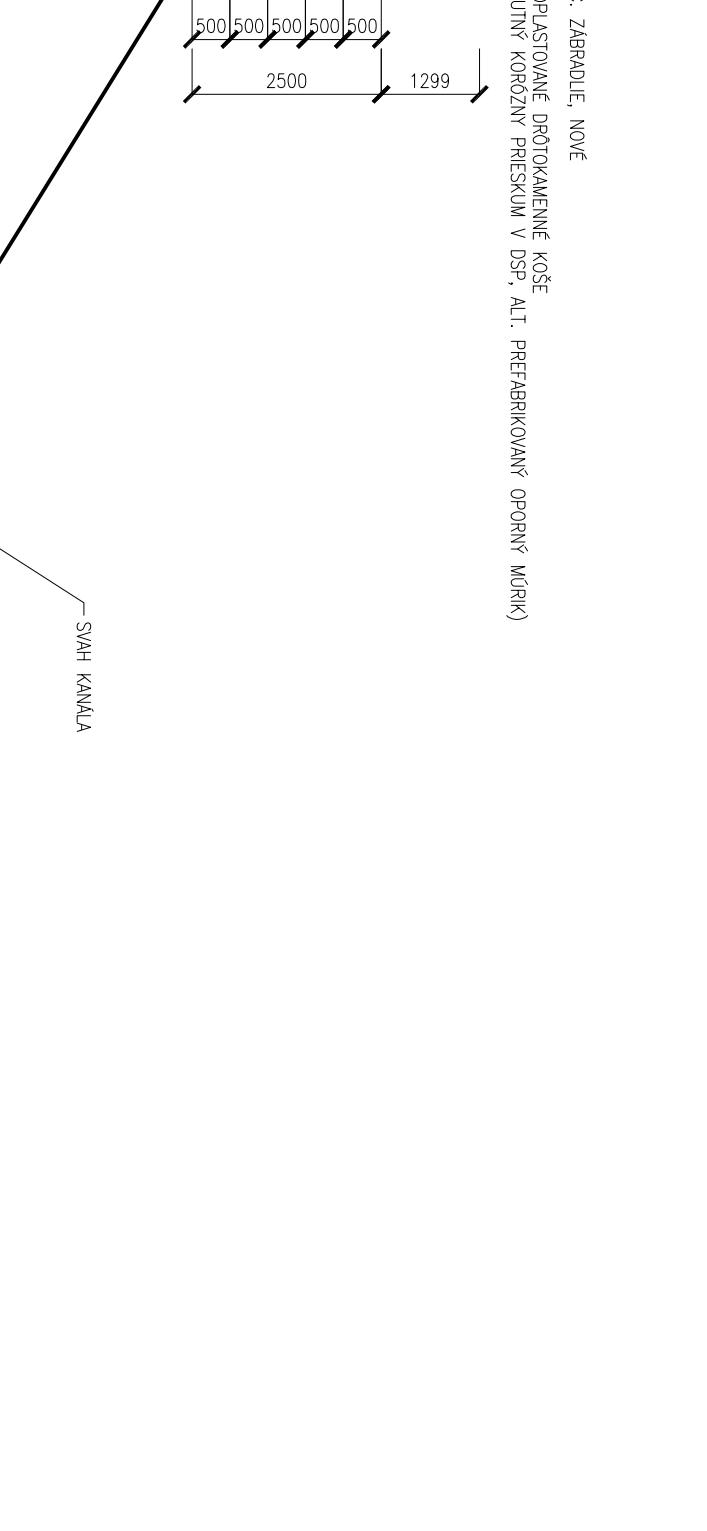


VZOROVÝ PRIEČNY REZ

CHODNÍK PRE CYKLISTOV VOLNE V SÚBEHU S VODNÝM TOKOM
M 1:50



VZOROVÝ PRIEČNY REZ, KM 13,000 OPORNÝ MUR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S TRAŤOU ŽSR, KM 12,850 – KM 13,200 M 1:100



(NUTNÝ KROZÝNÝ PRESKUM V DSP, ALT. PREFABRIKOVANÝ OPORNÝ MUR)

PRED ZAHÁJENIEM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VÝKÁT VŠETKY MÁNIERSKÉ SIEŤE ICH SPRÁVACAMI!!!

D.17

ZAKLAD:

PRIEČNE REZY

DAQE Slovakia s.r.o.

Universita 25, 010 08 Žilina

priekopu@daqe.sk

číslo zákazky: 44-198-044-19

DATAKUM: 04/2018

DUR:

STUPEN:

MERKA:

FORMAT:

1:50, 100

ZDOKOVEDENÝ PROJEKTANT:

ING. LUKÁš ROLKO

NAVIGHOL - VÝPRACOVATEĽ:

ING. PETER VONŠ

NÁVRHÁR KONSTRUKCIA CELKOM

ING. LUKÁš ROLKO

ING. PETER VONŠ

D.17

VZOROVÝ PRIEČNY REZ, KM 11,100

OPORNÝ MUR CYKLOCHODNÍKA V SÚBEHU S KRPELIANSKÝM KANÁLOM, POZDĽŽ MK V LIPOVCI
M 1:100



(NUTNÝ KROZÝNÝ PRESKUM V DSP, ALT. PREFABRIKOVANÝ OPORNÝ MUR)

PRED ZAHÁJENIEM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VÝKÁT VŠETKY MÁNIERSKÉ SIEŤE ICH SPRÁVACAMI!!!



DAQE Slovakia s.r.o.
Univerzitná 25, 010 08 Žilina
+421908047197 pitonak@daqe.sk

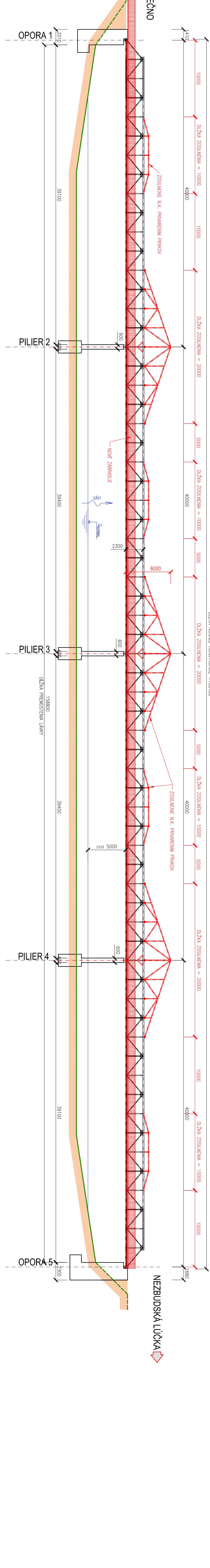
Číslo paré

Názov stavby (akcie):

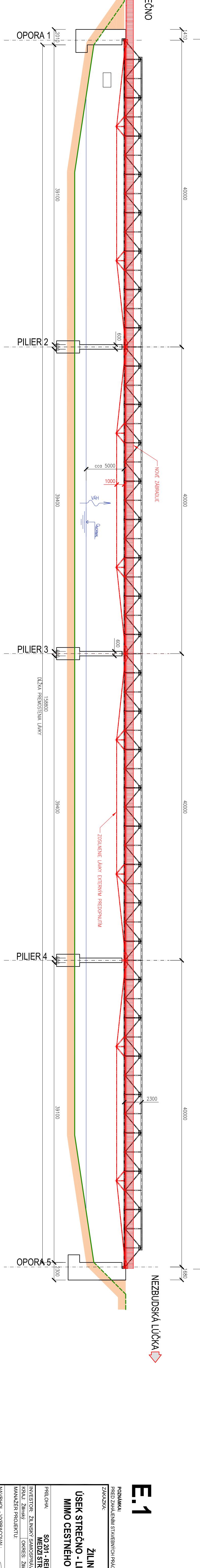
**ŽILINA - VRÚTKY - MARTIN, ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VRÚTKY,
VRÚTKY - MARTIN MIMO CESTNÉHO TELESA I/18
(CYKLODOPRAVNÁ TRASA)**

Investor/objednávateľ:	ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ Komenského 48, 010 01 Žilina			
Miesto:	okresy Žilina a Martin			
DOKUMENTÁCIA NA ÚZEMNÉ ROZHODNUTIE				
E - MOSTNÉ OBJEKTY				
ZOZNAM PRÍLOH DOKUMENTÁCIE:				
Č.p.	Názov prílohy			
E.1	SO 201 - REKONŠTRUKCIA LÁVKY NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH MEDZI STREČNOM A NEZBUDSKOU LÚČKOU			
E.2	SO 202 - LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 2,075			
E.3	SO 203.1 - LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 V KM 3,490 - KM 3,700 SO 203.2 - LÁVKA VO SVAHU CESTY I/18 A TRATE ŽSR V KM 4,690 - KM 5,440			
E.4	SO 204 - LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 6,500			
E.5	SO 205 - LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD POTOK HOSKORA V KM 6,890			
E.6	SO 206 - LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD KRPELIANSKY KANÁL V KM 11,470			
E.7	SO 207 - ÚPRAVA MOSTNÉHO OBJEKTU 2130-002 PONAD VÁH ROZŠÍRENÍM O NOVÚ LÁVKU CYKLOCHODNÍKA V KM 12,350 NAVRHOVANEJ TRASY			
E.8	SO 208 - LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU V KM 12,760 PONAD TRAŤ ŽSR V ŽKM 318,127			
Zodpovedný riešiteľ:	Ing. Lukáš Rolko			
Riešitelia:	kolektív			
Kontroloval	Ing. Lukáš Rolko			
Archívne číslo:	17-042L	Dátum: 04/2018		

POZDĽŽNÝ REZ V OSI MOSTA - REKONŠTRUKCIA - VARIANT 1
ZVÝŠENIE ÚNOSENOSTI DOPLENÍM PRÚTOV PRIERADOVEJ KONŠTRUKCIE
M 1:250



POZDĽŽNÝ REZ V OSI MOSTA - REKONŠTRUKCIA - VARIANT 2
M 1:250 ZVÝŠENIE ÚNOSENOSTI DODATOCHNÝM PREDOPLNUTÍM LÁVKY
M 1:250



E.1

ZAKÁZKA:

PRED ZAHAJENIOM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VÝTVRTI VŠETKY MÍNNERSKE SNETE ICH SPRÁVAMI !!!

ZAKÁZKA:

SO 201 - REKONŠTRUKCIA LÁVKY PONAD VAH MEDZI STREČNOM A NEZBUDSKOU LÚČKOU

ŽILINA - VRÚTKY - MARTIN

MIMO ČESTNÉHO TELESA II/8 (cylkodopravná trasa)

PRILHOZA:

DAQE Slovakia s.r.o.

projektant:

Universitatis 25. júna 082 210 Žilina

projekt@daqe.sk

číslo zakázky: 144-198-041-97

DATAKUM: 04.02.2018

STUPEŇ: DUR

MERKA: 1:1000

FORMAT: A4A

SUPRAVA:

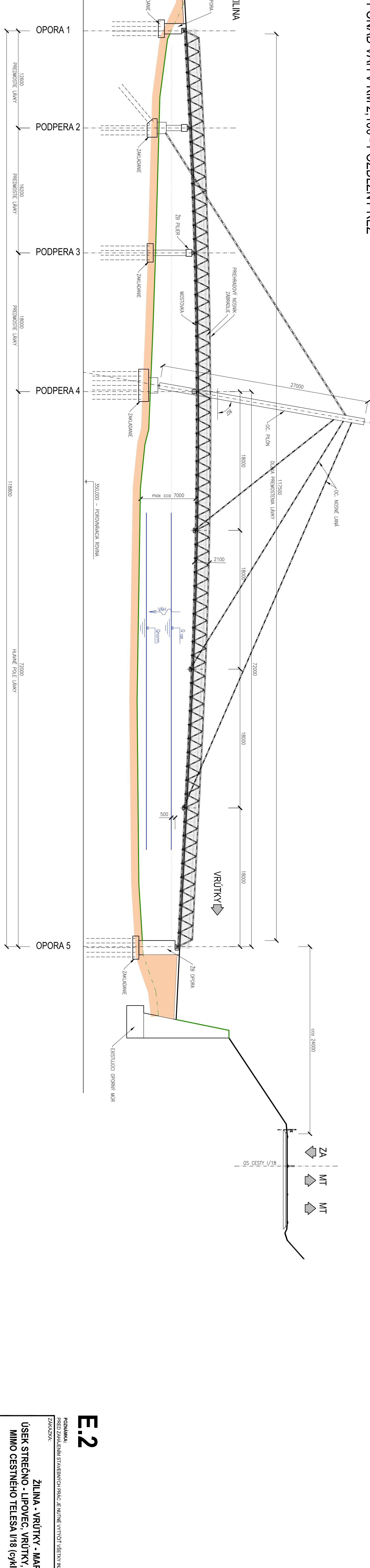
E.1

NAVRHOL - VÝPRAVCOVÁL:

ING. LUKÁš ROLKO

ING. PETER VONÍš

LÁVKA PONAD VÁH V KM 2,100 - POZDĽŽNÝ REZ
M 1:250



E.2

ZÁZNAMKA:
PRE DŽAHENIUM STAVEBNÝCH PRÁC. JE NUTNE VÝTVRŤ VŠETKY MÍJANÉSKÉ SIETE ICH SPRÁVAMI!!!

**ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VRÚTKY, VRÚTKY - MARTIN
MIMO CESTNÉHO TELESA II/8 (cyklotoprávna trasa)**

PROJEKTANT:

daqe Slovakia s.r.o.

Hlavné pole lavy

Universitná 25, 010 08 Žilina

tel.: +421 902 041 397

e-mail: project@daqe.sk

PRILoha:

SOD 202 - LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD VÁH V KM 2,075

INVESTOR: ŽILINSKÝ SAMOUPRAVNÝ RAD Komenského 4b, 010 01 Žilina

KRAJ: Žilinský

OKRES: Žilina

MÍSTO: Lipovec, Vrútky

MANAŽER PROJEKTU:

ING. Lukáš Ročko

ZODPovedný PROJEKTANT:

ING. Lukáš Ročko

NAVRHOL - VYPRACOVAL:

ING. Lukáš Ročko

ING. Peter vonš

KONTROLOVAL:

ING. Lukáš Ročko

SUPRAVÁ:

E.2

FORMAT:

A4

MERKA:

1:1000

DUR:

04/2018

DATUM:

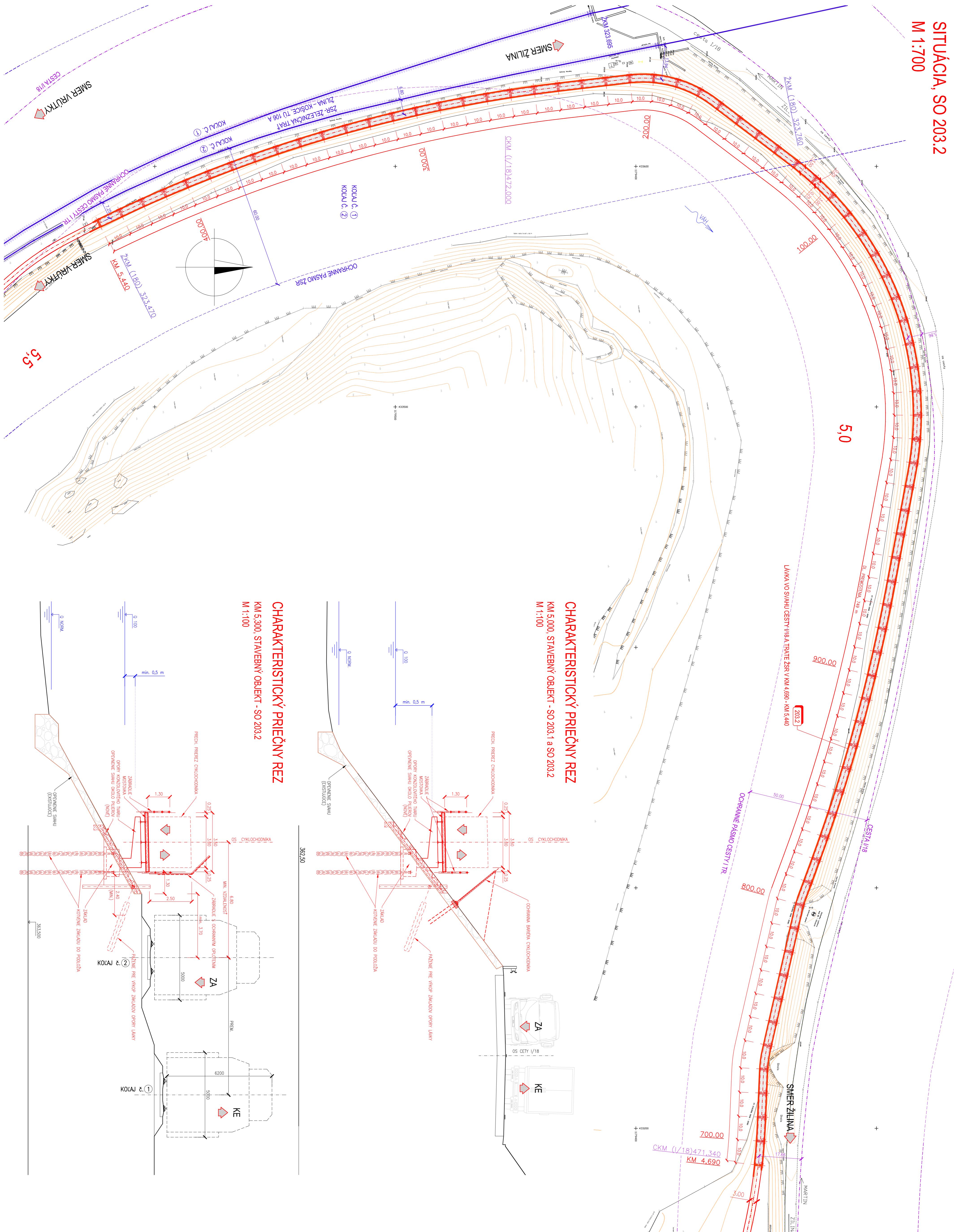
17.-02.-21

Číslo ZAKÁZKY:

42-198-041-19

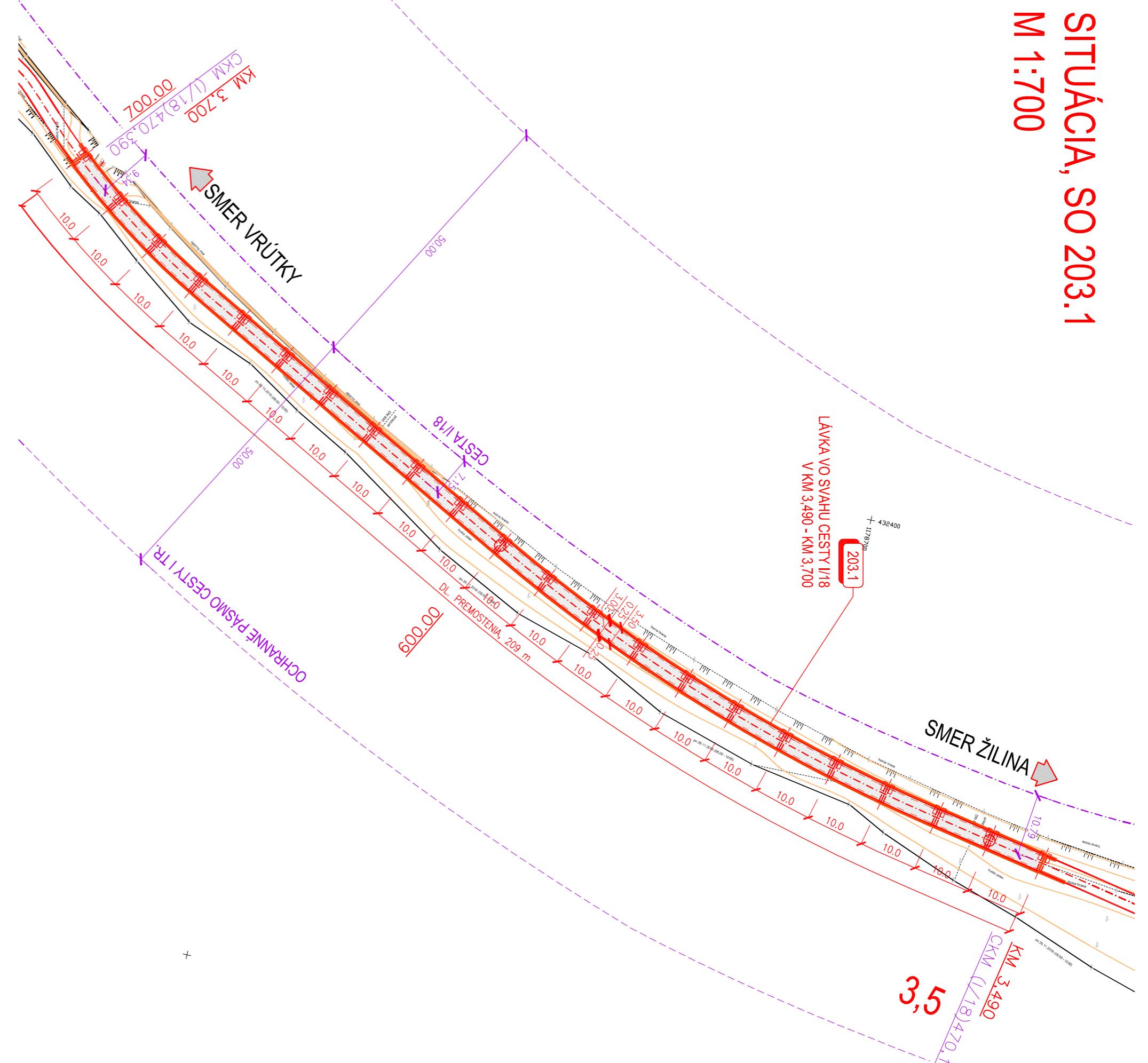
projekt@daqe.sk

SITUÁCIA, SO 203.2
M 1:700



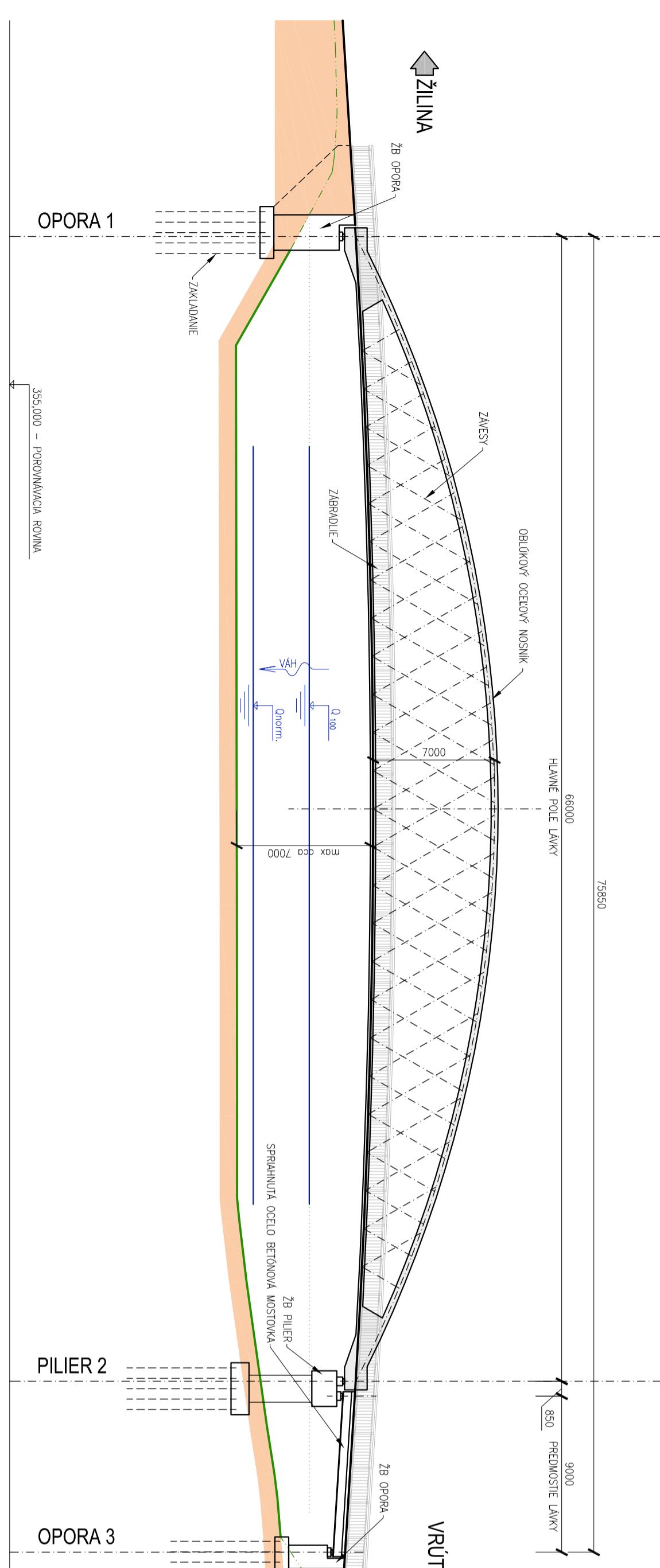
ZÁZNAMKA:	
POZORNOSŤ: PRE ZAHLÁDNU STAVEBNÝCH RÁZOVÉ NÚJNE VÝVÖT VŠETRY RUŽINSKÉ SIEŤ ISH SPRACUJAMI!!!	
ZÁZNAMKA:	
ŽILINA - VRÚJKY - MARTIN	
ÚSEK STREČENO - LIPOVEC, VRÚTKY - VRÚTKY - MARTIN	
MIMO CESTNÉHO TELESA (cyklotoprávna trasa)	
PRÍLOHA: SO 203.2 - LÁVKAVO SVAHU CESTY / 18 V KM 4,690 - KM 5,440	
OZNACE: ZLHN 1. Základny zložky výšky, ktoré sú používane v rámci výšky výšky.	
OZNACE: ZLHN 2. Základny zložky výšky, ktoré sú používane v rámci výšky výšky.	
MANÁGER PROJEKTU: ING. LUKÁš DOKO	
ZOPERAČNÝ LEADER: ING. LUDMILA VESNA	
NAVRH - VYPRACOVANÝ: ING. LUKÁš DOKO	
KONTROLÓVAL: ING. PETR VONK	
E.3	

SITUÁCIA, SO 203.1
M 1:700



LÁVKА PONAD VÁH V KM 6,500 - POZDÍŽNÝ REZ

M 1:250



E.4

Poznámka:
PRE ZAHÁJENIEM STAVEBNÝCH PRÁC JE NEJTNE VYTÝČIŤ VŠETKY INŽIERNESKE SIETE ICH SPRÁVCAMI !!!

ZAKÁZKA:

**ŽILINA - VRÚTKY - MARTIN
ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VRÚTKY, VRÚTKY - MARTIN
MIMO CESTNÉHO TELESA I/18 (cyklotravna trasa)**

PRÍLOHA:

SO 204 - LÁVKА NA CYKLOCHODNIKU PONAD VÁH V KM 6,500

INVESTOR: ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina

KRAJ: Žilinský

OKRES: Žilina, Martin

K.Ú.: Strečno, Nez. Lúčka, Lipovec, Vŕútky

MANAŽER PROJEKTU:

ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT:

ING. LUKÁš ROLKO

KONTROLOROL:

ING. PETER VONŠ

NAVRHOL - VYPRACOVAL:

ING. LUKÁš ROLKO

ING. PETER VONŠ

E.4

PROJEKTANT:

dāqe

Universitná 25, 010 08 Žilina

+421 908 047 197

mailto:pilotnik@dake.sk

Číslo zákazky:

17-042L

Dátum:

04/2018

Stupeň:

DUR

Mierka:

1:1000

Format:

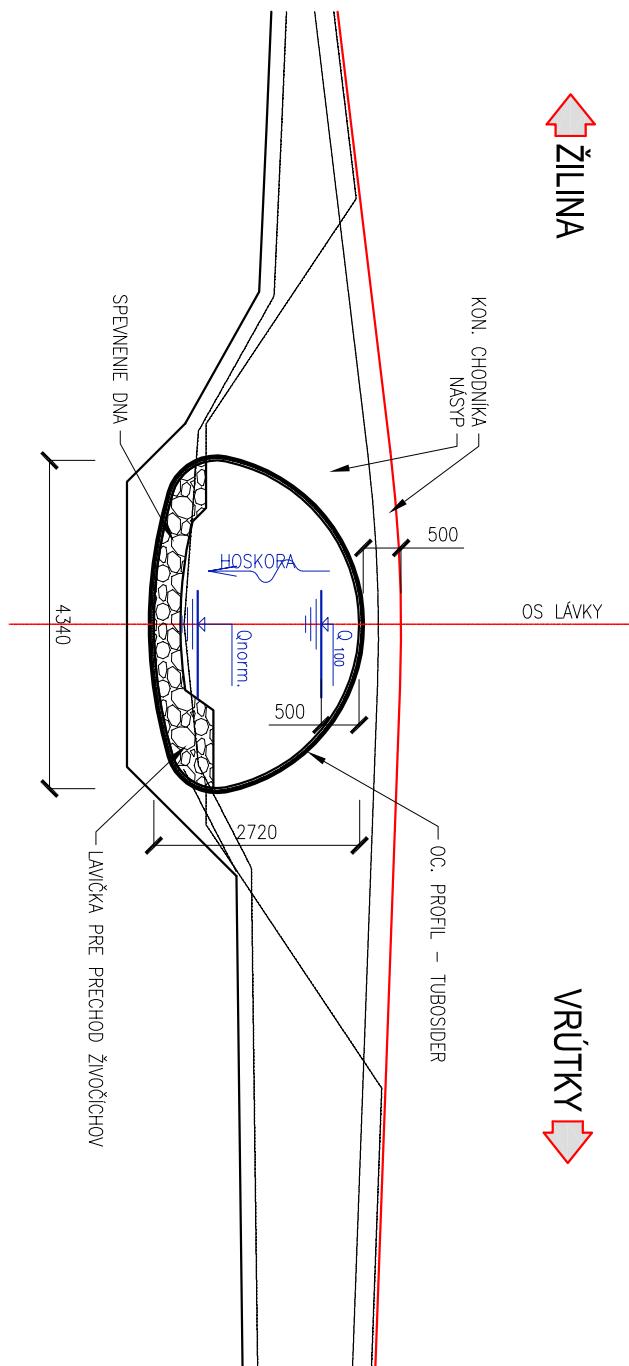
6xA4

Číslo prílohy:

SUPRAVA:

E.4

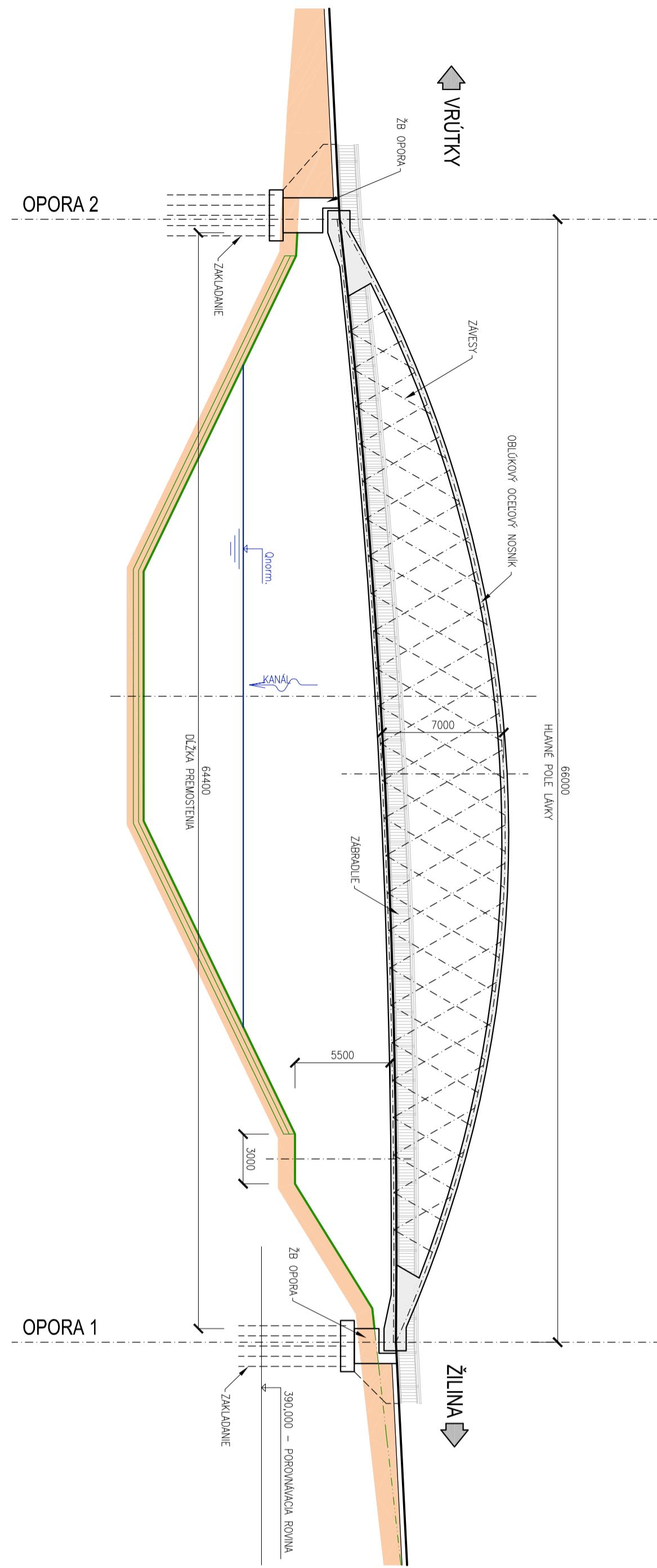
LÁVKA PONAD POTOK HOSKORA V KM 6,890
M 1:100



E.5

POZNÁMKÁ: PRED ZAHÁJENÍM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VYTÝČIŤ VŠETKY INŽINIERSKE SIETE ICH SPRÁVCAMI !!!	
ZÁKAZKA:	
ŽILINA - VRÚTKY - MARTÍN ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VRÚTKY, VRÚTKY - MARTÍN MIMO CESTNÉHO TELESA I/18 (cyklotravná trasa)	
PRÍLOHA:	PROJEKTANT: dqe DAQE Slovakia s.r.o. Univerzitná 25, 010 08 Žilina +421 908 047 197 pilonak@daqe.sk
SO 205 - LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD POTOK HOSKORA V KM 6,890	
INVESTOR: ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina	Číslo zákazky: 17-042L
KRAJ: Žilinský	Dátum: 04/20/18
OKRES: Žilina, Martin	Stupeň: DUR
MANAŽER PROJEKTU:	Mierka: 1:1000
ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT: ING. LUKÁŠ ROLKO	Formát: 2xA4
NAVRHOV. - VYPRACOVAL: ING. LUKÁŠ ROLKO	Číslo prílohy: SÚPRAVA:
KONTROLOVAL: ING. PETER VONŠ	E.5

LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD KRPELIANSKY KANÁL V KM 11,470
M 1:250



E.6

Poznámka:
PRED ZAHÁJENÍM STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VYTÝČIŤ VŠETKY INŽIERNESKE SIETE ICH SPRÁVCAMI !!!

ZAKÁZKA:

**ŽILINA - VRÚTKY - MARTIN
ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VRÚTKY, VRÚTKY - MARTIN
MIMO CESTNÉHO TELESA I/18 (cyklotravná trasa)**

PRÍLOHA:

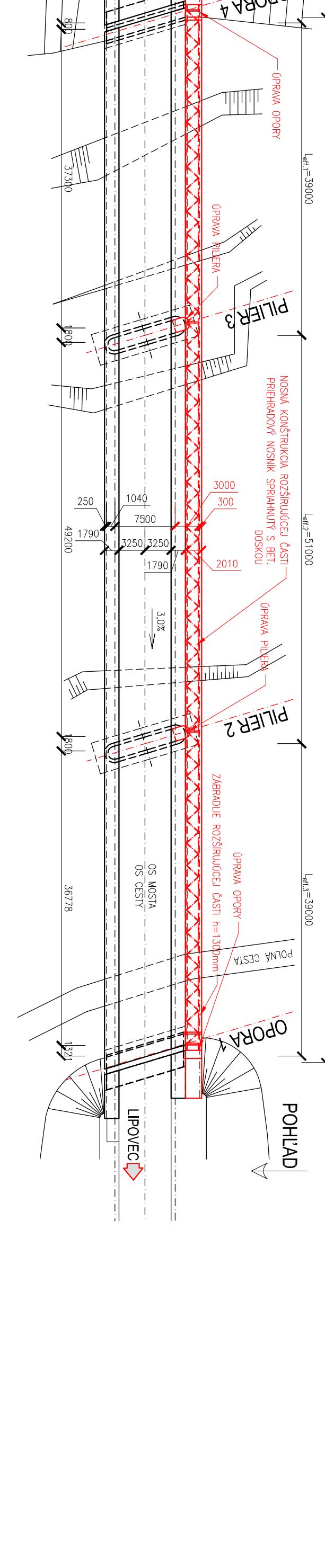
SO 206 - LÁVKA NA CYKLOCHODNÍKU PONAD KRPELIANSKY KANÁL V KM 11,470

PROJEKTANT:

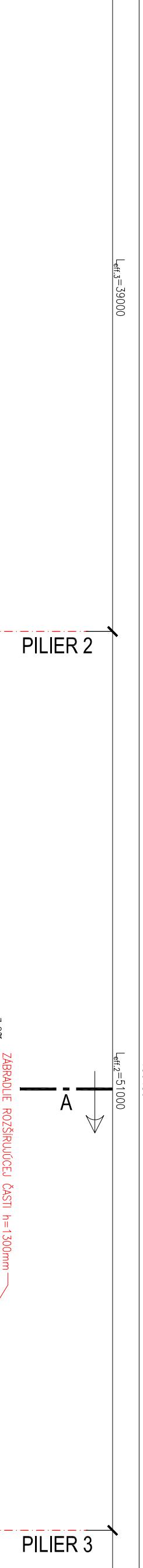
dāqe
DAQE Slovakia s.r.o.
Universitná 25, 010 08 Žilina
+421 908 047 197
pietonak@daqe.sk

PRÍLOHA:	Číslo ZÁKÁZKY:	17-042-L
INVESTOR: ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina	DATUM:	04/2018
KRAJ: Žilinský OKRES: Žilina, Martin	STUPŇ:	DUR
MANAJER PROJEKTU: K. J. Strečno, Nežab, Lúčka, Lipovec, Vŕútky	MIERKA:	1:1000
ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT: ING. LUKÁŠ ROLKO	FORMAT:	6xA4
NAVRHOL - VYPRACOVAL: ING. LUKÁŠ ROLKO	ČISLO PRÍLOHY:	SUPRÁVA:
KONTROLOVAL: ING. PETER VONŠ	E.6	

PÓDORYS M 1:500



POZDÍŽNÝ POHĽAD NA ROZŠÍRENIE MOSTA M 1:250



E.7

PRIEČNY REZ A-A M 1:100



E.7

ZAKÁZKA:

PRED ZAHÁJENIAMI STAVEBNÝCH PRÁC JE NUTNÉ VYKÁŤ VŠETKY MŇAMERSKE SIETE ICH SPRÁVAMI !!!

**ŽILINA - VRÚTKY - MARTIN
MIMO ČESTNÉHO TELESA II/8 (cyklotodopravná trasa)**

PROJEKTANT:

daqe Slovakia s.r.o.

Universita 25. júna 01008 Žilina

číslo zákazky: 44-198-041-19
projekt@daqe.sk

PRÍLOHA: SO 207 - ÚPRAVA MOSTNÉHO OBJEKTU II/130-002 PONAD VAH ROZŠÍRENÍ
O MONOLITIKU CYKLOCHODNÍKA V KM 12,350 NAVRHOVANEJ TRASY

INVESTOR: ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ Komenského 48, 010 01 Žilina

KRAJ: Žilinský

OKRES: Žilina Martin

MANÁŽER PROJEKTU:

ZODPovedný PROJEKTANT: ING. LUKÁš ROLKO

NÁVRHOL - VÝPRAČOVATEL:

ING. PETER VONÍK

NAVRHOL - VÝPRAČOVATEL:

ING. LUKÁš ROLKO

KONTROLOVATEL:

ING. PETER VONÍK

FORMAT:

A4

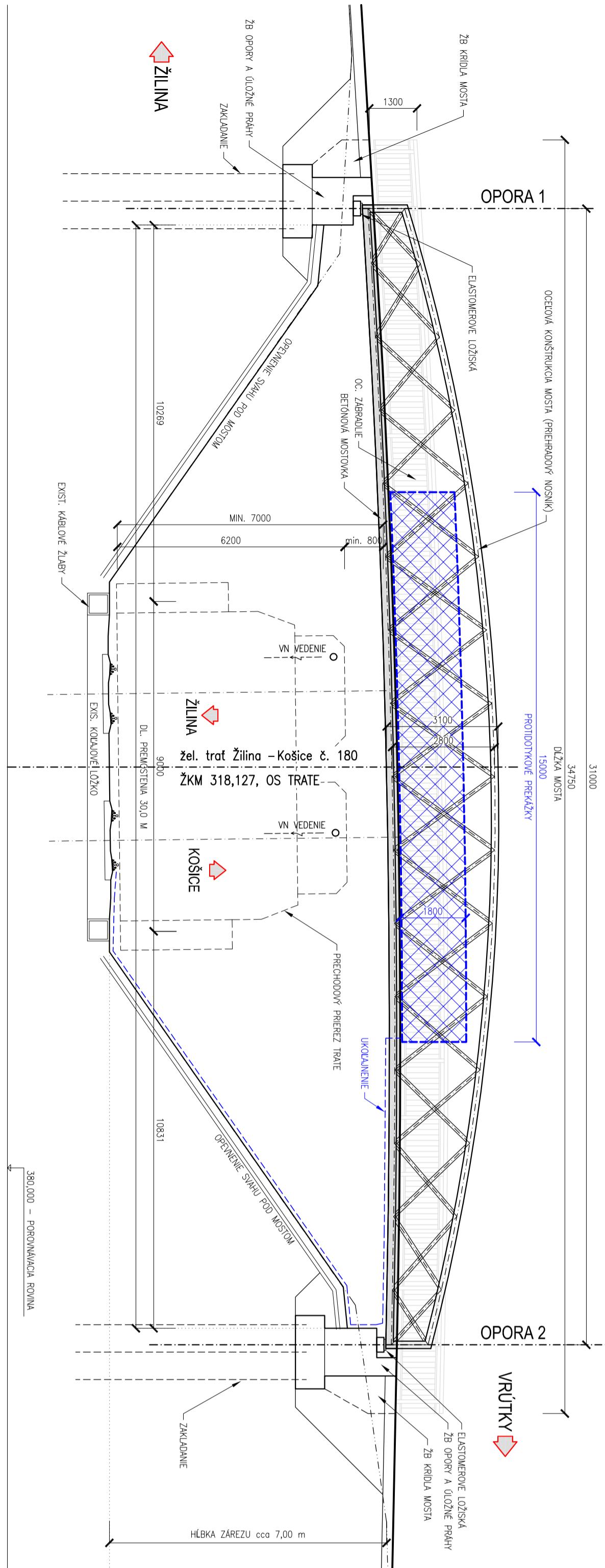
ČÍSLO PRÍLOHY:

SUPRAVAC:

E.7

LÁVKA PONAD VÁH V KM 2,100 - POZDĽŽNÝ REZ

M 1:100



E.8

Poznámka:
Pred začatím stavebnych prác je nutné vytvoriť všetky inžinierske siete ich správcami!!!

Zákazka:

ŽILINA - VRÚTKY - MARTIN
ÚSEK STREČNO - LIPOVEC, VRÚTKY, VRÚTKY - MARTIN
MIMO CESTNÉHO TELESA I/18 (cykloodopravná trasa)

PRÍLOHA: SO 208 - LÁVKA NA CYKLOCHODNIKU V KM 12,760

PONAD TRAT ŽSR V ŽKM 318,127

INVESTOR: ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ, Komenského 48, 010 01 Žilina

KRAJ: Žilinský

OKRES: Žilina, Martin

K.Ú.: Strečno, Nezbojník, Lúčka, Lipovec, Vrútky

MANAŽER PROJEKTU:

ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT:

ING. LUKÁŠ ROLKO

KONTROLOVAL:

ING. PETER VONŠ

daqe
daqe Slovakia s.r.o.
Universitetská 25, 010 08 Žilina
+421 908 047 197
rolkok@daqe.sk

Číslo zákazky:

17-042-L

Dátum:

04/2018

Stupeň:

DUR

Mierka:

1:1000

Format:

2xA4

Cíllovo prílohy:

SUPRAVA:

E.8