

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	2
1.1 Stavba	2
1.2 Stavebník.....	2
1.3 Zhotoviteľ stavby.....	2
1.4 Generálny projektant.....	2
1.5 Projektant SO	2
2. PREHĽAD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV	3
2.1 Predchádzajúce dokumentácie stavby	3
2.2 Predchádzajúce rozhodnutia, posudky a stanoviská orgánov štátnej správy, samosprávy a ostatných dotknutých organizácií	3
2.3 Ostatné podklady	3
3. ZMENY OPROTI DOKUMENTÁCII NA STAVEBNÉ POVOLENIE	3
4. PLNENIE POŽIADAVIEK	3
5. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA	3
5.1 Smerové vedenie	4
5.2 Výškové vedenie	4
5.3 Šírkové usporiadanie	5
5.4 Konštrukcia vozovky	5
5.4.1 Posúdenie konštrukcie vozovky	5
5.5 Odvodnenie	8
5.6 Búracie práce.....	9
5.7 Zemné práce.....	9
6. POPIS NAPOJENIA NA EXISTUJÚCU CESTNÚ SIEŤ, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE	9
7. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁC A ÚDRŽBU.....	10
7.1 Doporučený postup výstavby	10
7.2 Súvisiace objekty	10
8. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA CESTY	11
8.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie	11
8.1.1 Vplyv na okolie stavby počas realizácie stavebných prác.....	11
8.1.2 Vplyv stavby na okolie po jej dokončení	11
8.2 Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky	12
8.3 Z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a prevádzky stavebných zariadení počas výstavby	13
8.4 Popis riešenia ochrany proti agresívnemu prostrediu	13
8.5 Dopravné značenie	13
9. VYBAVENIE KOMUNIKÁCIE	16
10. BILANCIA ODPADOV A NAKLADANIE S NIMI	16
10.1 Spôsob nakladania s odpadmi počas prevádzky.....	16
10.2 Spôsob nakladania s odpadmi počas výstavby	16

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

Názov stavby:	Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec
Názov objektu:	„122-00 Miestna komunikácia u Špindli – Bukov, Zmena „A“, Časť: Úplná uzávierka miestnej komunikácie“
Kraj:	Žilinský
Okres:	Čadca
Katastrálne územie:	Čadca, Svrčinovec
Druh stavby:	novostavba, dočasný objekt
Stupeň dokumentácie:	dokumentácia na realizáciu stavby

1.2 Stavebník

Názov a adresa:	Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
Zakladateľ:	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava

1.3 Zhotoviteľ stavby

Názov a adresa:	Združenie D3 Čadca, Bukov STRABAG – PORR – HOCHTIEF Mlynské Nivy 61/A, 825 18 Bratislava
Riaditeľ stavby:	Ján Ozoróczy

1.4 Generálny projektant

Názov a adresa:	Amberg Engineering Slovakia, s.r.o. Somolického 1/B 811 06 Bratislava IČO: 35860073 IČ DPH: SK 2020289953 Tel. +421 2 5930 8261 Fax. +421 2 5930 8260
Riaditeľ projektu:	Ing. Ivan Brigant
Hlavný inžinier projektu:	Ing. Martin Svetlánsky

1.5 Projektant SO

Názov a adresa:	Amberg Engineering Slovakia, s.r.o. Somolického 1/B 811 06 Bratislava IČO: 35860073 IČ DPH: SK 2020289953 Tel. +421 2 5930 8261 Fax. +421 2 5930 8260
Zodpovedný projektant:	Ing. Ľuboslav Nagy
Vypracoval:	Ing. Zuzana Čierna

2. PREHL'AD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV

2.1 Predchádzajúce dokumentácie stavby

- Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec, DSP, Inžinierske združenie AMBERG & PROMA & R-PROJEKT, Bratislava 06/2011,
- Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec, Zmena 1, DSP, Inžinierske združenie AMBERG & PROMA & R-PROJEKT, Bratislava 07/2013.
- SO 122-00 „Miestna komunikácia u Špindli – Bukov“ – DRS, 05/2017, Amberg Engineering Slovakia, s.r.o.

2.2 Predchádzajúce rozhodnutia, posudky a stanoviská orgánov štátnej správy, samosprávy a ostatných dotknutých organizácií

- Stavebné povolenia č.04779/2014/SCDPK/09031, č.16456/2015/SCDPK/64388, č.12172/2016/D220-SLP/34379-M
- Vyjadrenia a rozhodnutia k DSP a k DSP Zmena 1, Diaľnica D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec

2.3 Ostatné podklady

- Súťažné podklady k predmetnej stavbe
- Požiadavky objednávateľa

3. ZMENY OPROTI DOKUMENTÁCII NA STAVEBNÉ POVOLENIE

V rámci projektu dokumentácie na realizáciu stavby pre objekt 122-00 je nutné doriešiť dočasné zabezpečenie dopravy (osobnej, nákladnej i pešej) v lokalite u Špindli – Bukov. V rámci stupňa DSP toto nebolo riešené z dôvodu, že sa nepredpokladalo prerušenie dopravného prepojenia mesta Čadca s jeho miestnymi časťami. Keďže došlo k zmene technologických postupov a plánu organizácie výstavby v predmetnej lokalite pre SO 122-00 Miestna komunikácia U Špindli – Bukov, vetva C“, SO 204-00 „Podchod pre peších v km 38,563 D3“ a SO 281-09 „Pilóťová stena s uholníkovým múrom pri ŽSR vľavo v km 37,590 – 38,595 D3“, je nutné vybudovať komunikáciu, ktorá bude dočasne slúžiť ako prístup k miestnym častiam mesta Čadca cez dopravný uzol U Ševca.

4. PLNENIE POŽIADAVIEK

- Požiadavky v zmysle Zv3 C4 Technické požiadavky zapracované.
- Požiadavky v zmysle Zv3 C1 Požiadavky objednávateľa zapracované.
- Požiadavky v zmysle vyjadrenia dotknutých orgánov zapracované.

5. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Z dôvodu zmeny technologických postupov Zhotoviteľa a plánu organizácie výstavby v predmetnej lokalite, ktorý pôvodne predpokladal, že objekty 204-00 „Podchod pre peších v km 38,563 D3 a 281,09 „Pilóťová stena s uholníkovým múrom pri ŽSR vľavo v km 37,590 – 38,595 D3, budú realizované až po vybudovaní objektu 122-00 „Miestna komunikácia U Špindli – Bukov, vetva C“, je nutné kvôli zabezpečeniu dopravy osobnej, nákladnej i pešieho prepojenia

v predmetnej lokalite vybudovať dočasnú miestnu komunikáciu. Jej vybudovanie teda vyplynulo z požiadavky stavby, kde počas výstavby SO 204-00 dôjde k narušeniu dopravného prepojenia mesta Čadca s jeho miestnymi časťami Drahošanka, U Ševca, Najdka, Lišky a Vlčáka. Tento dopravný uzol je priamo zasiahnutý realizáciou stavby D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec. Pôvodné dopravné napojenie miestnych častí je peším chodníkom cez lávku ponad železničnú trať v stanici ŽSR a po miestnych komunikáciách z miestnej časti Bukov alebo z miestnej časti Podzávoz.

Dočasná komunikácia je navrhovaná ako miestna komunikácia podľa normy STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“. Komunikácia je navrhnutá ako obojsmerná dvojpruhová s voľnou šírkou 6,50 m v kategórii MO 6,5/30. Základná šírka pruhov je 2,75 m, ľavostranná krajnica je šírky 0,75 m a pravostrannú krajnicu uvažujeme ako pochôdznu pre peší pohyb so šírkou 1,50 m. Dočasná komunikácia sa napojí na existujúce komunikácie smerujúce na ulicu Jesenskú a do miestnych častí pod Drahošankou.

Základné údaje

Kategória cesty:	MO 6,5/30
Funkčná trieda:	C3
Návrhová rýchlosť:	30 km/h
Voľná šírka komunikácie:	6,5 m
Dĺžka trasy:	112,402 m
Smerový oblúk, min.:	30 m
Smerový oblúk, max.:	60 m
Výškový oblúk, min.:	95 m (vypuklý výškový oblúk)
Výškový oblúk, max.:	110 m (vydutý výškový oblúk)
Pozdĺžny sklon, min.:	1,05 %
Pozdĺžny sklon, max.:	15,50 %
Sklon vozovky strechovitý:	2,00 %
Sklon vozovky dostredný:	2,00 %

5.1 Smerové vedenie

Smerové vedenie dočasnej miestnej komunikácie je tvorené kružnicovými oblúkmi a priamkami. Minimálny polomer oblúka je 30 m a maximálny je 60 m. Celková dĺžka trasy je 112,402 m. Začiatok a koniec trasy sú situované na existujúcej komunikácii zabezpečujúcej dopravné prepojenie mesta Čadca s miestnymi časťami. Trasa je vedená vo veľmi stiesnenom koridore, z čoho vyplynulo aj jej smerové i výškové vedenie.

5.2 Výškové vedenie

Výškové vedenie dočasnej miestnej komunikácie je tvorené vypuklými a vydutými výškovými oblúkmi. Minimálny polomer výškového oblúka je 95 m a maximálny je 110 m. Minimálny pozdĺžny sklon nivelety je 1,05% a maximálny je 15,50%. Výpočet pre minimálny polomer výškových oblúkov vychádzal z predpokladu, že v miestach napojení bude rýchlosť pre všetky vozidlá znížená na 20 km/hod. Vzhľadom na veľmi stiesnené pomery nie je možné dodržať normou stanovený pozdĺžny sklon komunikácie, kde musíme pri priamom napojení obchádzky uvažovať až so sklonom 15,50%.

Priečny sklon v priamej časti je uvažovaný jednostranný 2,0%, v oblúkoch je sklon dostredný tiež s hodnotou 2,00%. Daný sklon vyhovuje pre návrhovú rýchlosť 30 km/hod a pre polomery R=30m a R=60m.

5.3 Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie pre kategóriu cesty MO 6,50/30 obojsmernú dvojpruhovú je nasledovné:

jazdný pruh:	2 x 2,75 m	
nespevnená krajnica:	1 x 0,75 m	(do voľnej šírky započítavané
	1 x 1,50 m	len 2x 0,50m)
spolu:	6,5 m	

Rozšírenie vozovky v oblúku

Pre použité polomery smerových oblúkov je nutné rozšírenie vozovky. Pre polomer $R=30$ m a šírku jazdného pruhu 2,75 m je rozšírenie uvažované obojstranné s hodnotou 1,30 m, pre polomer $R=60$ m a základnú šírku jazdného pruhu 2,75 m je rozšírenie uvažované obojstranné s hodnotou 0,95 m.

5.4 Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky dočasnej miestnej komunikácie je navrhnutá vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie a klimatické pomery v nasledovnom zložení:

Asfaltový betón	AC 11-II O CA 50/70	50 mm	STN EN 13108-1
Asfaltový postrek spojovací	PS; A 0,5 kg/m ²		STN 73 6129
Asfaltový betón	AC 22-II L CA 35/50	60 mm	STN EN 13108-1
Asfaltový postrek infiltračný	PI; A 0,7 kg/m ²		STN 73 6129
Kamenivo spevnené cementom	CBGM C _{8/10}	150 mm	STN 73 6124-1
Nestmelená vrstva zo štrkodrviny	ŠD 0/63 G _c	190 mm	STN 73 6126

Celková hrúbka vozovky: 450 mm

Priečny sklon vozovky je jednostranný 2,0%, sklon nespevnenej krajnice je 8% a pláň je navrhnutá v sklone 3,0%.

Návrh konštrukcie vozoviek vychádza z predpokladu, že hodnota deformačného modulu podložia dosiahne min. $E_{def2} = 45$ MPa. Po odkopaní na úroveň zemnej pláni je potrebné zhodnotiť stav podložia, v prípade potreby vykonať statickú zaťažovaciu skúšku a na základe výsledkov prípadne navrhnuť sanáciu podložia.

5.4.1 Posúdenie konštrukcie vozovky

Vstupné údaje

Požadovaná miera zhutnenia (modul deformácie) na pláni vozovky $E_{def,2} = \text{min. } 45$ MPa; $E_{def,2} / E_{def,1} = \text{max. } 2,5$

Návrhové obdobie asfaltovej vozovky: 2 roky

Celkový počet návrhových náprav (s parametrom $2P = 100$ kN) bude:

- hodnota NC je prebratá zo stavebného objektu SO 122-00

NC = 162 498 vozidiel (pre netuhé vozovky)

Trieda dopravného zaťaženia: TDZ III

Podložie

Do výpočtu a posúdenia vozovky je uvažované podložie pod touto vrstvou zhutnené na min. $E_{def,2} = \text{min. } 45$ MPa.

Posúdenie návrhu vozovky programom LAYMED

Číslo vrstvy	Materiál	Hrúbka (cm)
1	ACo 11 II	5.0
2	AC _L -22 II	6.0
3	CBGM 8-10	15.0
4	ŠD	19.0

Dokonalý kontakt na všetkých stykoch vrstiev

Údaje o konfigurácii zaťaženia vozovky:

Návrhová náprava s hmotnosťou 10 ton (2P=100 kN)

Zaťaž. č.	ZX	ZY	ZRO	QN
1	0.0000	17.2000	11.5200	-0.6000
2	0.0000	-17.2000	11.5200	-0.6000
ZX,ZY	súradnice x, y stredu zaťažovacieho kruhu			
ZRO	polomer zaťažovacieho kruhu			
QN	intenzita zvislého zaťaženia			

Sieť výpočtových bodov:

Bod č.	v rovine xy	vo smere z	(č. vrstvy)
1	(0.00, 0.00)	0.00	(1)
2	(0.00, 5.68)	5.00	(1)
3	(0.00, 17.20)	11.00	(2)
4	(0.00, 28.72)	26.00	(3)
5		45.00	(4)

Údaje o dopravnom zaťažení vozovky:

Trieda dopravného zaťaženia : III

Údaje o podloží a vplyve prostredia:

Vodný režim podložia:	pendulárny
Namrzavosť zeminy podložia:	mierne namrzavá
Návrhová hodnota indexu mrazu s periodicitou n = 0,25:	400.0
Návrhová hodnota modulu:	45.0
Poissonovo číslo:	0.3

Výsledky hodnotenia vozovky:

Vrstva č.	súč. využitia	Poznámka
	(stability)	
1 ACo 11 II	0.0000	
2 AC _L -22 II	0.1117	PODĽA VZŤAHU (6.5)
3 CBGM 8-10	0.7311	PODĽA VZŤAHU (6.5)
4 SD	1.292	PODĽA VZŤAHU (6.9)

Únosnosť podložia (informatívne, neposudzuje sa):

Podmienky	modul pruž.,MPa	Poiss. Číslo	prieťah, cm
LETNE	45.0	0.30	0.05298
Podmienky	dov. namáh.,MPa	skut. namáh.,MPa	súčín. využitia
LETNE	0.0335	0.01946	0.5809

Posúdenie tepelného odporu vozovky:Tepelný odpor potrebný = 0.2270 m²K/W

Tepelný odpor vozovky vykazovaný $R_v = 0.2433 \text{ m}^2\text{K/W}$

Prevádzková výkonnosť pre jednotkový súčiniteľ využitia = $0.50223\text{E}+07$

Súhrnné posúdenie vozovky:

Posudzovaná veličina	dolná medza	výpočtová hodnota	horná medza	výsledok hodnotenia
súč. využitia stmelen. Vrstiev		0.7311	0.9000	VYHOVUJE
stabilita nestmel. Vrstiev		-	-	NEPOSUDZUJE SA
stabilita podložia		0.0195	0.0335	VYHOVUJE
tepelný odpor vozovky	0.2270	0.2433		VYHOVUJE

Posúdenie konštrukcie vozovky

Ochrana proti účinkom premrzania:

Klimatické podmienky:

návrhový index mrazu $I_{m,n}$ pre periodicitu $n = 0,25$ (podľa STN 73 6114, TDZ III):

$I_{m;0,25} = 400^\circ\text{C}$, deň

približná hĺbka premrzania vozovky a podložia:

$$h_{pr} = 0,05 \times \sqrt{I_{m,n}} = 0,05 \times \sqrt{400} = 1,0 \text{ m}$$

Druh vodného režimu: kapilárny

Namrzavosť zemín v podloží: miernene namrzavá

Potrebný tepelný odpor vozovky:

$$h_{z,dov} = 0,65$$

$$\lambda_0 = 1,75$$

$$\lambda_z = 1,68 \text{ (pre ílovitú zeminu) str. 15 TP 033}$$

$$R_{vp} = 0,227 \text{ podľa tab. str. 15 TP 033}$$

Skutočný tepelný odpor navrhutej vozovky $R_v [\text{m}^2\text{K}\cdot\text{W}^{-1}]$ pozostávajúcej z vrstiev hrúbok $h_i [\text{m}]$ so súčiniteľom tepelnej vodivosti $\lambda_i [\text{W}\cdot\text{m}^{-1}\cdot\text{K}^{-1}]$:

$$R_v = \sum \frac{h_i}{\lambda_i} = \frac{0,05}{1,4} + \frac{0,06}{1,4} + \frac{0,15}{2,15} + \frac{0,19}{2,0} = 0,2433 \text{ m}^2\cdot\text{K}\cdot\text{W}^{-1}$$

h_i – hrúbka jednotlivých vrstiev vozovky

λ_i – výpočtová hodnota súčiniteľa tepelnej vodivosti materiálu jednotlivých vrstiev vozovky (tab. v TP v prílohách)

Návrh vozovky z hľadiska ochrany pred nepriaznivými účinkami mrazu:

$$R_v > R_{v,p} \Rightarrow 0,2433 > 0,227 \rightarrow \text{VYHOVUJE}$$

Pevnosť a únava stmeleních materiálov:

$$\sum_j q_j = \frac{\sigma_{r,i,j}}{S_{N,i} \cdot R_{i,j}} \leq SV$$

Kde q_j je relatívna doba j s podmienkami namáhania konštrukcie, ktorá sa uvažuje 0,2 pre zimné obdobie, 0,3 pre leto a 0,5 pre jar a jeseň so strednými ročnými podmienkami,

$\sigma_{r,i,j}$ – napätie v ťahu pri ohybe v kritickvej vrstve od zaťaženia nápravou s hmotnosťou 10,0 ton (2P = 100 kN) pri podmienkach v jednotlivých obdobiach j, (MPa)

$S_{N,i}$ – súčiniteľ únavy materiálu pre N opakovaní zaťaženia vrstvy i,

$R_{i,j}$ – výpočtová hodnota pevnosti materiálu posudzovanej vrstvy i v jednotlivých obdobiach j,

SV – súčiniteľ využitia pevnosti materiálu, ktorý je ako najväčšia prípustná relatívna hodnota rozdielny pre vozovky s rôznou triedou dopravného zaťaženia, pre TDZ VI = 0,90

$$0,2 \cdot \frac{\sigma_{r,i,z}}{S_{N,i} \cdot R_{i,z}} + 0,5 \cdot \frac{\sigma_{r,i,j}}{S_{N,i} \cdot R_{i,j}} + 0,3 \cdot \frac{\sigma_{r,i,l}}{S_{N,i} \cdot R_{i,j,l}} \leq 0,90$$

Posúdenie cementom stmeleních materiálov:

CBGM C8/10: $0,7311 \leq 0,90$

Návrh konštrukcie netuhej vozovky na úrovni asfaltového betónu pre hornú podkladovú vrstvu podľa tohto kritéria vyhovuje.

Záver

Navrhovaná konštrukcia vozovky vyhovuje pre dané podmienky.

Tab. Prehľad splnenia posudzovaných kritérií návrhu vozovky

Návrh vozovky	Celková hrúbka	Tepelný odpor [m ² .K.W ⁻¹]		Pevnosť a únava stmeleních	
				cementom	
		požadovaný $R_{v,p}$	skutočný $R_{v,sk}$	$\sum q_j \cdot \frac{\sigma_{r,i,j}}{S_{N,i} \cdot R_{i,j}}$	SV
Drahošanka	45 cm	0,227	0,2433	0,7311	0,90

5.5 Odvodnenie

Odvodnenie dočasnej miestnej komunikácie bude zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom na svahy cestného telesa, prípadne do súbežnej pravostrannej priekopy. Voda z vozovky je odvedená prirodzeným odtokom cez nespevnené krajnice na svahy násypov a zárezov zemného telesa do záchytnej priekopy. Táto priekopa je uvažovaná ako vsakovacia/odparovacia. Tzn., že aj pri sklone 15,50% ju uvažujeme ako nespevnenú. Odvodnenie pláne je zabezpečené 3% sklonom taktiež na svahy cestného telesa, prípadne do nespevnenej priekopy.

5.6 Búracie práce

V rámci výstavby dočasnej komunikácie dôjde k frézovaniu existujúcich vozoviek v hrúbke min. 50 mm z dôvodu napojenia navrhovanej komunikácie na existujúce miestne komunikácie. Celková plocha frézovanie je 26m².

5.7 Zemné práce

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

Rozsah zemných prác zodpovedá návrhu smerového a výškového vedenia trasy cesty.

Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 „Zemné práce“. Norma presne definuje základné pojmy, súvisiace so zemnými prácami, zaoberá sa prípravnými prácami, vykopávkami v trase, manipuláciou s výkopom, budovaním sypaných konštrukcií, ich zhutňovaním, úpravou podložia, svahov a pláne zemného telesa, ako aj ďalšími pomocnými, zabezpečovacími a dokončovacími prácami. V dodatku tejto normy sú citované všetky technické normy, právne a bezpečnostné predpisy, smernice a vyhlášky, ktoré musí zhotoviteľ pri vykonávaní zemných prác dodržiavať.

Sklon svahov zemného telesa násypu i zárezov je navrhnutý jednotne s hodnotou 1:2. Pláň pod vozovkou musí byť zhotovená v priečnom sklone podľa projektovej dokumentácie tak, aby bolo zabezpečené jej odvodnenie. Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel. Na povrchu pláne spevnených plôch je nutné dosiahnuť $E_{def2} \geq 45$ MPa, a pomer $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$.

Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Ak to nie je možné z rôznych dôvodov splniť, je možné použiť aj iné technologické postupy pri stavbe zemného telesa, avšak tieto nie sú predmetom tohto projektu, lebo výber vhodného postupu závisí od aktuálnych pomerov na stavbe, čo nie je možné dopredu určiť.

Odhumusovanie a zahumusovanie

Odhumusovanie bolo zrealizované v rámci prípravy územia pre SO 101-00. Toto bolo zrealizované v hrúbke podľa pedologického prieskumu. Pre dočasnú komunikáciu neuvažujeme so zahumusovaním svahov.

6. POPIS NAPOJENIA NA EXISTUJÚCU CESTNÚ SIEŤ, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE

Na začiatku komunikácie sa dočasná miestna komunikácia napája na existujúcu miestnu komunikáciu U Špindli – Bukov, na konci sa napája taktiež na existujúcu miestnu komunikáciu smerujúcu k Jesenského ulici. Trasa sa plynule napojí na oboch koncoch na existujúce komunikácie. Prístupy na pozemky v predmetnom úseku nie sú budovaním obchádzkovej trasy znemožnené.

Jestvujúce inžinierske siete sa prekladajú do nových polôh aj v súvislosti s trasou diaľnice, resp. sa počas trvania obchádzky ochráni po konzultácii so správcami. Siete sú podrobne riešené vo svojich samostatných objektoch.

7. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁČ A ÚDRŽBU

Objekt sa nachádza v zastavanom území mesta. Z tohto dôvodu je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť najmä tomu, aby bol život ľudí bývajúcich v okolí stavby narušený len v nevyhnutnej miere. Vzhľadom na previazanosť so susednými objektami je potrebné všetky súvisiace objekty navzájom koordinovať.

Jedná sa o dočasnú miestnu komunikáciu, ktorej účelom je zabezpečiť dopravné a pešie prepojenie mesta Čadca s jej miestnymi časťami. Zároveň predmetná trasa bude slúžiť aj pre účely stavby. Následne po dobudovaní objektu 204-00 a súvisiacich objektov bude opätovne obnovené dopravné prepojenie mesta s miestnymi časťami a dočasná trasa sa odstráni.

7.1 Doporučený postup výstavby

Pred výstavbou dočasnej miestnej komunikácie je potrebné:

- vytýčenie všetkých podzemných inžinierskych sietí v dotknutom území ich majiteľmi resp. správcami,
- výrub kríkov a stromov,
- zrealizovať preložky a úpravy inžinierskych sietí.

Výstavba cestného objektu:

- výkop zárezových svahov,
- úprava a zhutnenie podlažia,
- zhotovenie telesa cesty po pláň,
- zhotovenie novej konštrukcie vozovky,
- dosypávka krajníc,
- dokončovacie práce.

7.2 Súvisiace objekty

S výstavbou dočasnej miestnej komunikácie súvisia tieto objekty:

- SO 101-00 Diaľnica D3 v km 37,037 - 42,710
- SO 122-00 Miestna komunikácia u Špindli – Bukov
- SO 171-00 Chodník pre peších u Ševca v km 38,545 – 38,635 D3
- SO 204-00 Podchod pre peších v km 38,546 D3
- SO 204-01 Zaistenie stavebnej jamy pre podchod pod diaľnicou D3
- SO 216-00 Rekonštrukcia lávky pre peších ponad žel. stanicu Čadca v km 38,540 D3
= ŽKM 279,942
- SO 281-06 Oporný múr v strednom deliacom páse v km 37,675 – 38,850 D3
- SO 281-08 Zárubný múr vpravo v km 38,624 – 39,159 D3
- SO 281-09 Pilótová stena s uholníkovým múrom pri ŽSR vľavo v km 37,950 – 38,595
- SO 281-10 Zárubný múr vpravo v km 38,590 – 38,890 D3
- SO 501-00 Kanalizácia diaľnice v km 37,037 – 42,710 D3
- SO 511-00 Preložka kanalizácie DN 300 v km 38,500 – 38,600 D3
- SO 515-05 Úprava kanalizácie v km 38,522 D3
- SO 515-06 Úprava kanalizácie v km 38,553 D3
- SO 544-00 Preložka vodovodu D160 v km 38,660 D3
- SO 611-01 Preložka NN vzdušného vedenia v km 37,550 – 38,530 D3
- SO 611-13 VO podchodu pre peších v km 38,546 D3

- SO 621-02 Úprava verejného osvetlenia miestn. komunikácie u Špindli–Bukov, vetva B
- SO 652-00 Preložka MTS v km 38,353 – 38,845 D3

8. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA CESTY

8.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

Navrhnutá komunikácia je v predmetnom území, z hľadiska svojho charakteru, novostavbou (dočasná komunikácia). Stavba sa bude riadiť platnými legislatívnymi predpismi v oblasti ochrany prírody a krajiny (Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších úprav, Vyhláška č.24/2003 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny), ochrany pôd (zákon č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy), ochrany vôd (zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách) a v oblasti odpadového hospodárstva (zákon č. 223/2001 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a vykonávacích vyhlášok).

Počas výstavby možno v priestore staveniska očakávať mierne zhoršenie kvality životného prostredia. Je predpoklad, že dôjde k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov v záujmovom území. Tieto vplyvy sú lokalizované priamo na stavenisko. Vzhľadom na skutočnosť, že ide o vplyvy dočasné a krátkodobé, elimináciu uvedených vplyvov je možné zabezpečiť opatreniami technického a organizačného charakteru.

8.1.1 Vplyv na okolie stavby počas realizácie stavebných prác

Najnepriaznivejší vplyv na všetky zložky životného prostredia hrozí počas samotnej výstavby. Pohyb vozidiel dodávateľov jednotlivých stavebných prác ovplyvňuje dopravu na príľahlých komunikáciách, zvyšuje riziko vzniku dopravných nehôd, prašnosť a hlučnosť v bezprostrednom okolí používaných komunikácií. Počas výstavby sa zvyšujú nároky na údržbu komunikácií, opravu zariadení poškodených práve vozidlami stavby a pod. Minimalizácia týchto negatívnych vplyvov sa dá dosiahnuť dodržiavaním prísnej prevádzkovej disciplíny zo strany dodávateľa stavby, technicky správnym a včasným označením všetkých verejných komunikácií, že v predmetných úsekoch ciest prebiehajú stavebné práce, ohľaduplnosťou všetkých účastníkov cestnej premávky a zároveň ekonomickým, pružným a odôvodneným postupom jednotlivých stavebných činností.

- Počas výstavby sa predpokladá zhoršenie vplyvov na krajinu a obyvateľstvo v dôsledku zvýšenia prašnosti, emisií prípadne zanášania vodných tokov splaveninami.
- Zhotoviteľ vypracuje plán havarijných opatrení v zmysle platnej legislatívy.
- Všetky plochy na odstavenie mechanizmov musia byť spevnené so zachytávaným odvodnením.
- Dodržiavať výborný technický stav vozidiel a stavebných mechanizmov.
- Maximálne využiť jestvujúce komunikácie. Zhotoviteľ bude dbať na disciplínu pri pohybe vozidiel a mechanizmov po stavenisku a nepripustí manipuláciu mimo jeho obvodu.
- Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť bezprašnosť prístupových komunikácií ich udržiavaním.
- Verejné komunikácie je potrebné pri pohybe vozidiel stavby neustále udržiavať v čistom a bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá.

8.1.2 Vplyv stavby na okolie po jej dokončení

Problém exhalácií

Nakoľko ide o dočasnú komunikáciu, ktorá sa po vybudovaní súvisiacich objektov v plnom rozsahu zruší, nepredpokladá sa zhoršenie emisnej situácie.

Lokálne znečistenie ovzdušia počas výstavby spôsobí znečistenie tuhými znečisťujúcimi látkami z primárnej a sekundárnej prašnosti na stavenisku, tento vplyv bude dočasný, krátkodobý, lokálny a s rôznou intenzitou. Veľkosť a intenzitu tohoto vplyvu možno eliminovať organizáciou práce, čistením povrchu cesty, jej kropením a pod.

Účinky hluku a vibrácií

Nakoľko ide o dočasnú komunikáciu, ktorá sa po vybudovaní súvisiacich objektov v plnom rozsahu zruší, nepredpokladá sa zhoršenie kvality života z dôvodu zvýšenej hlučnosti a vibrácií.

Vplyv na pôdu

Vzhľadom na charakter stavby (dočasná komunikácia) dôjde k zabratiu pôdy. Po zrušení dočasnej komunikácie sa dočasne zabratá pôda uvedie do pôvodného stavu.

Vplyv na režim povrchových a podzemných vôd

Vzhľadom na charakter stavby nedôjde k zmene charakteru režimu podzemných a povrchových vôd. Priame vplyvy na podzemnú ani povrchovú vodu sa vzhľadom na terénne práce neočakávajú. Ich ochrana je zabezpečená zvoleným systémom odvodnenia, keď sa zrážkové vody z vozovky odvádzajú do priekop, prípadne do okolitého terénu.

Zamedzenie nadmernej prašnosti

Prípád znečistenia cesty môže nastať v havarijnom prípade, resp. po ukončení zimného obdobia znečistením posypovými látkami. Táto situácia je štandardne riešená údržbou a čistením vozovky jej správcom.

Problematika nadmernej prašnosti vychádza viac do popredia v štádiu budovania a užívania cesty. V tomto období budú komunikácie znečisťované hlavne výjazdami staveniskových vozidiel (okrem bežnej dopravy). Aj táto situácia sa štandardne rieši pravidelným čistením komunikácií zhotoviteľom stavby. Každý zhotoviteľ stavby je s touto podmienkou oboznámený, je nutné v tomto smere dodržiavať disciplínu.

Vplyv stavby na okolitú prírodu

Vzhľadom na charakter stavby - dočasná komunikácia - nedôjde k výraznému ovplyvneniu okolitej prírody. Navrhovanými technickými opatreniami sa predpokladá zmiernenie uvedených vplyvov.

8.2 Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky

Všetky motorové vozidlá sú povinné dodržiavať predpisy cestnej premávky na pozemných komunikáciách. Na stavenisko majú dovolený vstup iba vozidlá stavby vo vyhovujúcom technickom stave.

Na predmetnej ceste sú navrhnuté prvky aktívnej i pasívnej bezpečnosti. Sú to hlavne smerové a výškové vedenie s priečnym usporiadaním a konštrukciou vozovky, ktorý zabezpečuje bezpečnú jazdu návrhovou rýchlosťou za každých podmienok. Na odvedenie zrážkových vôd z vozovky je navrhnutý systém odvodnenia cesty zabezpečený dostatočným priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky.

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

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

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

Vhodným spôsobom musí byť zabránený vstup na stavenisko nepovolaným osobám. Hranice staveniska musia byť viditeľne označené.

Taktiež z hľadiska bezpečnosti chodcov je potrebné výkopy zabezpečiť ochranným zábradlím, dočasným premostením a dopravnými značkami s výstražným upozornením, že na stavbe sa pracuje.

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

Ďalej je nutné dodržiavať nasledovné zákony a nariadenia:

Zákon č. 538/2005 Z.z. o zdravotnej starostlivosti.

Zákon č. 154/2013 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci (zmenil a doplnil zákon č. 124/2006 Z.z.).

Zákon č. 311/2001 Z.z. zákonník práce v znení neskorších predpisov.

Zákon č. 125/2006 Z.z. o inšpekcii práce (doplňa sa zákonom č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave).

Zákon č. 132/2010 Z.z., ktorým sa doplňa zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia.

Zákon č. 314/2001 Z.z. o ochrane pred požiarmi v znení neskorších predpisov.

Nariadenie vlády SR č. 281/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri ručnej manipulácii s bremenami.

Nariadenie vlády SR č. 391/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na pracovisko.

Nariadenie vlády SR č. 392/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri používaní pracovných prostriedkov.

Nariadenie vlády SR č. 395/2006 Z.z. o minimálnych požiadavkách na poskytovanie a používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov.

Nariadenie vlády SR č. 387/2006 Z.z. o požiadavkách na zaistenie bezpečnostného a zdravotného označenia pri práci.

Pre stavbu vypracuje vybraný dodávateľ stavby projekt BOZP.

8.4 Popis riešenia ochrany proti agresívnemu prostrediu

Na predmetnej stavbe nie je predpoklad styku s agresívnym prostredím.

8.5 Dopravné značenie

Pre dočasné dopravné značenie počas výstavby bude vypracovaný samostatný projekt. Návrh dopravného značenia bude spracovaný v súlade s platnými predpismi. Dočasné dopravné

značenie bude použité pri zmene organizácie dopravy počas stavebných prác a počas prevádzky dočasnej komunikácie. Projekt uvažuje pri usmernení dopravy s použitím zvislých dopravných značiek.

Požiadavky na dočasné dopravné značenie

Dočasné dopravné značenie, ktoré osadí počas výstavby dodávateľ stavby, musí zabezpečiť tak dopravnú prístupnosť územia, ako aj bezpečné vykonávanie stavebných prác. Dočasné dopravné značenie si vzhľadom na operatívnosť a pružnosť výstavby, osadí počas výstavby dodávateľ stavby podľa druhu vykonávaných prác.

Dopravné značenie bude použité len v takom rozsahu a takým spôsobom, ako to nevyhnutne vyžaduje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a bude umiestnené iba na nevyhnutnú dobu a bude riadne udržiavané.

Presný termín použitia dopravných značiek určí realizátor stavby, určí taktiež zodpovednú osobu za dodržiavanie podmienok určenia dočasného dopravného značenia.

Pri samotnom realizovaní prenosných dopravných značiek je potrebné dodržať nasledovné zásady:

- dopravné značky a dopravné zariadenia môžu byť osadené v súlade s projektom len bezprostredne pred začatím prác a presmerovaním dopravy,
- označovanie pracovného miesta na PK vykonáva odborne spôsobilá osoba (organizácia),
- vedenie dopravy v oblasti pracovného miesta musí byť pre všetkých účastníkov premávky na PK jednoznačne pochopiteľné a dobre rozpoznateľné;
- na zabezpečenie pracovného miesta sa vykonávajú len také opatrenia, ktoré sú bezpečné a potrebné,
- osadenie (montáž) dopravných značiek a zariadení musí postupovať v smere jazdy vozidiel, pri ich odstraňovaní sa postupuje proti smeru jazdy,
- ZDZ, VDZ, DZ, ktoré sú potrebné na zabezpečenie pracovného miesta, sa inštalujú až tesne pred začiatkom prác; ak sa dopravné značky, dopravné zariadenia alebo svetelné signály nainštalujú skôr, musí byť ich platnosť vhodným spôsobom (napr. zakrytím) zrušená do času začatia práce,
- s prácami na pracovisku v riešenom úseku je možné začať až po kompletnom osadení dopravných značiek a zariadení,
- dopravné značky a dopravné zariadenia použité na zabezpečenie uvedených prác musia byť v bezchybnom stave, nesmú byť poškodené, musia byť udržiavané v čistote a na určených miestach,
- prenosnou zvislou dopravnou značkou pre túto miestnu úpravu sa rozumie značka umiestnená na červeno-bielom pruhovanom stĺpiku. Tieto značky musia byť v reflexnej úprave základnej veľkosti. Umiestnené majú byť tak, aby značky ani ich nosné konštrukcie nezasahovali do dopravného priestoru komunikácie. Bočná vodorovná vzdialenosť bližšieho okraja značky od spevnenej krajnice nesmie byť menšia ako 0,50m, v obci min. 0,30m od hrany obrubníka. Spodný okraj najnižšie osadenej zvislej dopravnej značky bude 1,50m nad úrovňou spevnenej krajnice.
- v prípade, že prekážka v cestnej premávke zostane aj počas nočnej doby alebo za zníženej viditeľnosti, je potrebné, aby bola náležite osvetlená v zmysle platných noriem,
- DDZ sa musí odstrániť ihneď, ak sa práce ukončili a DDZ stratilo svoje opodstatnenie.

Pracovné vozidlá a stroje na pracoviskách musia byť vybavené príslušným bezpečnostným označením, výstražné svetlá, červeno-biele reflexné prvky, svetelné šípky a pod. Osoby, ktoré sa trvalo alebo príležitostne pohybujú v priestore pracoviska na ceste, sú povinné nosiť výstražné oblečenie zodpovedajúce príslušným predpisom.

Medzi priestorom pracoviska a priestorom dopravy je potrebné zachovať v prípade možností min. odstup 0,6 m. Pracovný materiál a vykopaná zemina nesmie byť uložená mimo vyznačeného pracovného priestoru.

Na funkčnosť zabezpečenia pracovišťa na ceste je potrebné neustále dohliadať a to aj v období, keď sa na pracovisku nepracuje. Pri zistení nesúladu dopravného značenia medzi schváleným dopravným značením a skutočnosťou je potrebné neodkladne odstrániť zistené nedostatky.

Dopravné značky a dopravné zariadenia použité na zabezpečenie staveniska musia byť v bezchybnom stave, nesmú byť poškodené, musia byť udržiavané v čistote, správne osadené, musí byť zabezpečená ich neustála funkčnosť, musia byť upevnené tak, aby vplyvom poveternostných podmienok a vplyvom cestnej premávky nedochádzalo k ich deformácii, mechanickému kmitaniu, posunutiu, pootočeniu alebo padnutiu.

Presné vyhotovenie graficky pripraví dodávateľ, ktoré pred vyhotovením najskôr odsúhlasí s dopravným inšpektorátom a príslušným správnym cestným orgánom.

Zastavovanie vozidiel bude zabezpečené oprávnenými osobami v zmysle zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke.

Legislatívne podmienky

Symbody, vyobrazenie a rozmery dopravných značiek sú navrhnuté v súlade so:

- Zákomom č. 315/1996 Z. z., o premávke na pozemných komunikáciách
- Vyhláškou č. 225/2004 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 315/1996 Z. z.
- so zákonom č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- s vyhláškou č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov s účinnosťou od 1.2.2009,
- s novelou č. 130/2010 Z.z. s účinnosťou od 15.4.2010, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- s novelou č. 413/2010 Z.z. s účinnosťou od 1.11. 2010, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení vyhlášky č. 130/2010 Z.z.,
- s novelou č. 361/2011 Z.z. s účinnosťou od 1.11.2011, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- s novelou č. 467/2013 Z.z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov s účinnosťou od 17.12.2013,
- Technickou normou STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách“, júl 2000.
- Technickou normou STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách, Zmena 1“, december 2003.
- Technickou normou STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách, Zmena 2, máj 2005.
- Technickou normou STN EN 12899-1 Trvalé zvislé dopravné značky, časť: Trvalé značky, december 2003.
- Technickou normou STN EN 1436 Materiály na vodorovné dopravné značenie pozemných komunikácií. Požiadavky na vodorovné dopravné značky.
- TP 04/2005 „Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách“.
- TP 08/2005 Všeobecné zásady na použitie retroreflexných dopravných gombíkov na pozemných komunikáciách.
- TP 09/2006 „Použitie, kvalita a systém hodnotenia dopravných a parkovacích zariadení.

9. VYBAVENIE KOMUNIKÁCIE

Bezpečnostné zariadenia

V nespevnenej krajnici v km 0,065 – km 0,105 je na ľavej strane obchádzkovej komunikácie navrhnuté cestné oceľové zvodidlo JSNH4/H1 podľa TPV 167/SK/2015. Zvodidlo je umiestnené v priestore krajnice na hranici voľnej šírky a nesmie žiadnou časťou zasahovať do voľnej šírky komunikácie. Zvodidlo sa začína a končí krátkym výškovým nábehom dĺžky 4,795 m z dôvodu stiesnených pomerov. Dĺžka zvodidla je 45 m vrátane výškových nábehov.

Zvodidlo, jeho vyhotovenie i osadenie, je riešené v súlade s technickými predpismi výrobcu, kde sú definované dynamické priechyby a pracovné šírky pre použitú úroveň zachytenia H1. V miestach, kde nemáme navrhnuté oceľové zvodidlo uvažujeme z bezpečnostných dôvodov s osadením vodiacich bezpečnostných zariadení – smerové stĺpiky, ktoré sú osadené v nespevnenej časti krajnice. Tieto zabezpečujú smerové vedenie a usmerňovanie vozidiel pri zníženej viditeľnosti vplyvom zlého počasia alebo v noci.

Vzájomná vzdialenosť smerových stĺpikov, nadstavcov a odraziek na zvodidle je nasledujúca:

- v smerových oblúkoch s hodnotami polomerov

$$250\text{m} > R_0 \geq 50\text{m} \dots\dots\dots 10\text{m}$$

$$R_0 < 50\text{m} \dots\dots\dots 5\text{m}$$

10. BILANCIA ODPADOV A NAKLADANIE S NIMI

10.1 Spôsob nakladania s odpadmi počas prevádzky

Samotná prevádzka objektu nie je zdrojom odpadov.

10.2 Spôsob nakladania s odpadmi počas výstavby

Vzniknuté odpady sa zaraďujú do kategórií a druhov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje „Katalóg odpadov“, v znení vyhlášky MŽP SR č. 409/2002 a vyhlášky MŽP SR č. 129/2004. Jednotlivé druhy odpadov sa zaraďujú do skupín a podskupín odpadov.

V zmysle tejto vyhlášky je možné vznikajúce odpady pri výstavbe objektu všeobecne zaradiť nasledovne:

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu:	Pôvod vzniku odpadu	Kategória odpadu
17 01 01	Betón	Búranie vozoviek	O
17 01 07	Zmesi betónu	Búranie vozoviek	
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	Búranie a frézovanie vozoviek	O
17 04 05	Železo a oceľ	Odstránenie zvodidiel a značiek	O
17 05 03	Zemina znečistená ropnými látkami	Havária na stavbe	N
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	Nestmelené podklady vozoviek	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená	Výkopy	O

	v 17 05 05		
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03		O
20 03 99	Zmesový odpad inak nešpecifikovaný	Demolácie	O

O – ostatný, N – nebezpečný

Počas výstavby dočasnej miestnej komunikácie vznikne jeden druh odpadu – a to frézovaním existujúcej vozovky pri napojení trasy na existujúce komunikácie. Celková hmotnosť vyfrézovanej vozovky je v hodnote 1,25t a je zaradená do skupiny odpadov 17 03 02 „Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01, Búranie a frézovanie vozoviek“.

Spôsob nakladania s odpadmi

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

Vybúrané a odkopané materiály budú odvezené na riadenú skládku TKO.

V zmysle zákona o odpadoch 79/2015, §77 ods.3 je za nakladanie s odpadmi zodpovedný ten, pre ktorého bolo vydané stavebné povolenie.

Počas výstavby bude vedená evidencia všetkých druhov odpadov v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 283/2001 Z. z. („Evidenčný list odpadu“), sumárne „Hlásenie o vzniku odpadu a nakladaní s ním“ bude predložené príslušnému obvodnému úradu ku koľaudácii stavby.

V Bratislave júl 2018

Vypracoval:

Ing.

Zuzana

Čierna

