

1. DENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1. Stavba

Názov stavby: Výstavba novej budovy strediska DSS Doména

Objekt: Dopravné napojenie, parkoviská a chodníky

Miesto stavby k.ú. Žiar nad Hronom, p.č. C-KN 1793/3

Okres: Žiar nad Hronom

Kraj: Banskobystrický

1.2. Stavebník

Názov stavebníka: Zariadenie sociálnych služieb LIPA

SNP 594/139

965 01 Žiar nad Hronom

1.3. Spracovateľ

Autor projektu: Ing. Viliam Michálek Phd.

Školská 525/24

013 24 Strečno okr. Žilina

Zodp. projektant: Ing. Michal Löffler

Staničná 5,

013 11 Lietavská Lúčka

Korešpondenčná adresa:

Ing. Michal Löffler

Martinská 14

010 08 Žilina

2. ŠIRŠIE VZŤAHY



Pôvodný vjazd bude zrušený



Navrhovaný vjazd (nová poloha)



Zrušené parkovacie miesta



3. ZEMNÉ PRÁCE

V rámci zemných prác budú realizované výkopy a zhutnené násypy zo stabilizovanej zeminy v miestach navrhovaných komunikácií a spevnených plôch.

Vhodná zemina sa použije do násypu, prebytočná zemina získaná z územia sa uskladní na medzidepóniu zeminy na pozemku investora. Po dohode dodávateľa s investorom sa použije pre ďalšie účely. Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 Zemné práce.

Na stavebnej pláni v podloží komunikácie je požadované $E_{def,2 \text{ min}} = 45 \text{ MPa}$ a na pláni nestmelenej podkladovej vrstve zo štrkodrvy $E_{def,2 \text{ min}} = 60 \text{ MPa}$ pri $E_{def,2} / E_{def1} < 2,0$, pri použití jemnozrnných zemín, resp. $< 2,5$, pri použití hrubozrnných zemín.

Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Vlhkosť rozprestretej zeminy sa pred začatím prác nesmie odlišovať od hodnoty optimálnej vlhkosti stanovenej skúškou PS o viac ako 3% (pri zeminách s I_p 17 o viac ako 5%). V prípade väčšej odchýlky odsúhlasí zástupca investora spôsob úpravy prevlhčenej zeminy.

Pláň pod vozovkou komunikácie a spevnených plôch musí byť upravená v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie.

V hornej 0,5m vrstve násypu a zárezu môžu byť použité len zeminy veľmi vhodné (STN 72 1002 Klasifikácia zemín pre dopravné stavby), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako 1650 kg/m^3 . Upravené podložie sa musí zhutniť hladkým valcom. Miera zhutnenia pre súdržné a nesúdržné zeminy je stanovená v STN 73 6133. Teleso pozemných komunikácií (tabuľka 4 a 5). Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel.

V prípade, že sa v podloží nachádzajú zeminy, ktoré nie sú vhodné pre podklad pod vozovku (predovšetkým plastické íly a hlbšie spraše), pre zabezpečenie únosnosti podložia je potrebné vykonať úpravu podložia. Rozsah a spôsob výmeny bude riešený podľa pokynov geotechnika. O nutnosti výmeny je nutné informovať investora.

Predpokladá sa realizácia cementovej stabilizácie.

Výkopy v ochranných pásmach podzemných vedení budú realizované ručným výkopom. Pred začatím výstavby je nutné dať overiť a vytýčiť podzemné inž. siete príslušnými správcami. Okrem vytýčenia sietí správcami je nutné overiť polohu a hĺbku sietí overovacími ručne kopanými sondami. Preložky či ochrany jednotlivých sietí sú riešené v samostatných objektoch. Svahy sú navrhnuté v sklone 1:2 a budú ohumusované (hr. 150 mm) a zatrávnené.

Pri vykonávaní prác zhotoviteľ zabezpečí:

- udržiavanie poriadku a čistoty na stavenisku a v okolí stavby
- dodržanie dopravných trás pre odvoz stavebného odpadu a dovoz stavebného materiálu
- aby dopravné prostriedky opúšťali stavenisko v stave, v ktorom nebudú znečisťovať mimostaveniskové komunikácie
- organizovanie dopravy a stavebnej činnosti efektívne s minimalizáciou zaťaženia komunikácií
- zníženie prašnosti podľa potreby kropením a zakrývaním sypkého materiálu
- ukladanie stavebného odpadu separovane do príslušných kontajnerov.

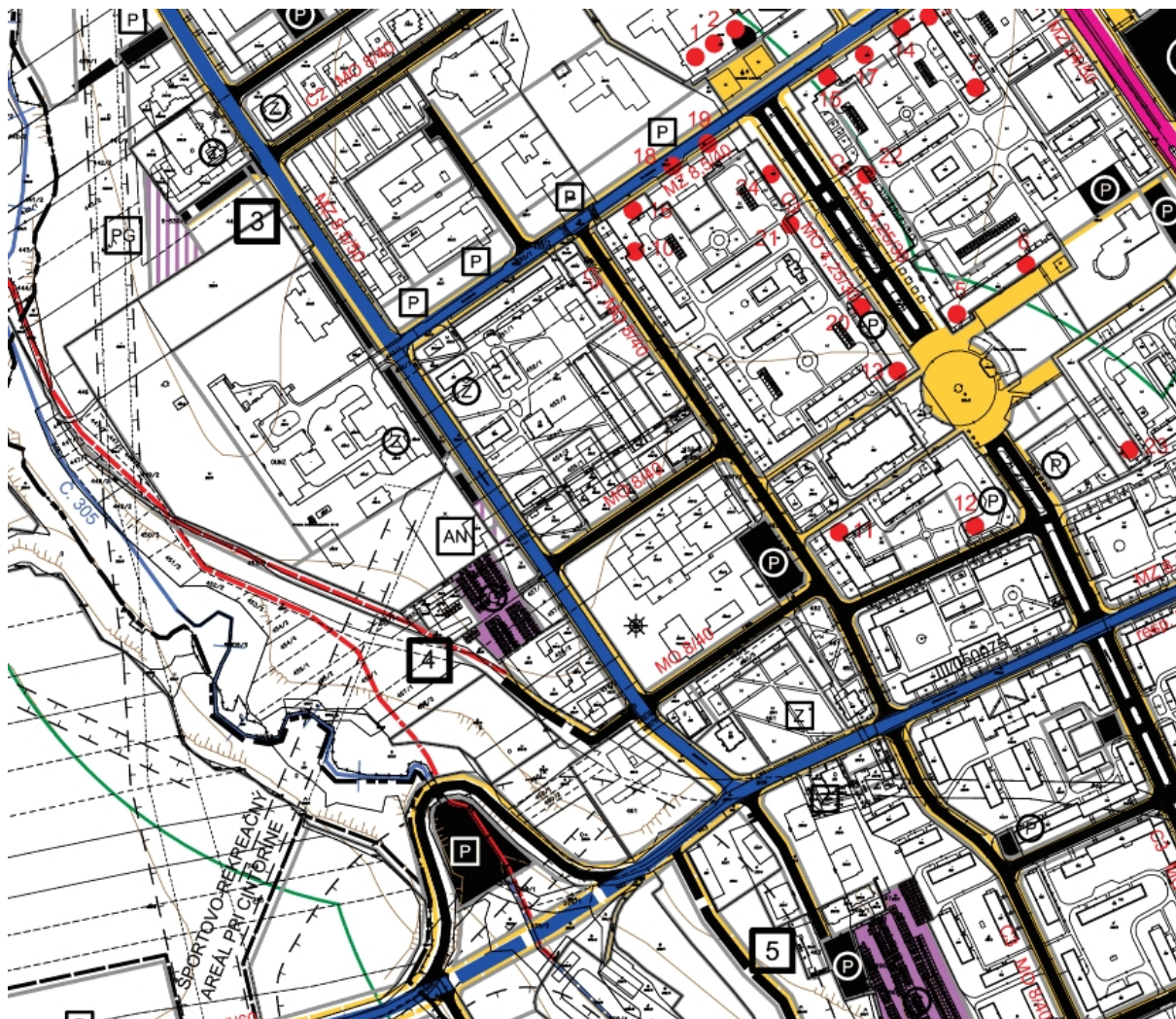
4. TECHNICKÉ RIEŠENIE

Výstavba objektu „Dopravné napojenie, parkoviská a chodníky“ vznikla z požiadavky zabezpečiť dopravné požiadavky riešeného územia pre dopravu ľudí a materiálu.

Účelom navrhovaných komunikácií je:

- Umožniť vjazd do areálu pre zamestnancov a návštevníkov DSS
- vytvoriť odstavné a parkovacie miesta pre zamestnancov a návštevy riešeného územia
- zabezpečiť prístup ku novostavbám pre hasičské vozidlá
- zabezpečiť vjazd vozidiel zásobovania a dopravnej obsluhy

Navrhované územie je dopravne napojené na jestvujúcu miestnu cestu (ulica Sládkovičova) priamym odbočením cez obrubník cestný so skosením 1,5/1,5 ako miesto ležiace mimo cesty.



Cesta Sládkovičova je zaradená do funkčnej triedy MZ8,5/50.

Jestvujúci chodník v mieste vjazdu nebude prerušený (konštrukčne sa upraví).

Vzhľadom na majetko právne pomery nie je možné využiť jestvujúci vjazd a nový je nutné posunúť na pozemky vo vlastníctve mesta.

V mieste navrhovaného vjazdu je nutné odstrániť jestvujúci obrubník, ktorý sa nahradí nábehovým obrubníkom a odstráni sa aj jestvujúce konštrukčné vrstvy chodníka (zrealizujú sa nové, pre pojazd vozidlami kategórie N1 a N2).

V mieste, kde sa osadí nový cestný obrubník je nutné zarezať jestvujúci asfalt a odstrániť konštrukcie potrebné pre jeho osadenie. Priestor medzi jestvujúcou vozovkou a obrubníkom sa doasfaltuje a všetky spoje sa zalejú pružnou asfaltovou zálievkou (respektíve bitúmenovou naliepaciou páskou).

V rámci riešeného vjazdu je nutné zrušiť minimálne tri jestvujúce parkovacie miesta. Ich nahradenie je plne v kompetencii mesta (náhradné novovybudované parkovacie miesta budú na Ul. Sládkovičovej medzi terajšou Sociálnou poisťovňou a novou budovou strediska DSS Doména na parcele č. C-KN 1793/102 ako pokračovanie vybudovaného parkoviska BSD 498).

Na jestvujúcom parkovisku sa zrealizujú dopravné ostrovčeky z plastových obrubníkov (minimalizovanie zásahu do vozovky).

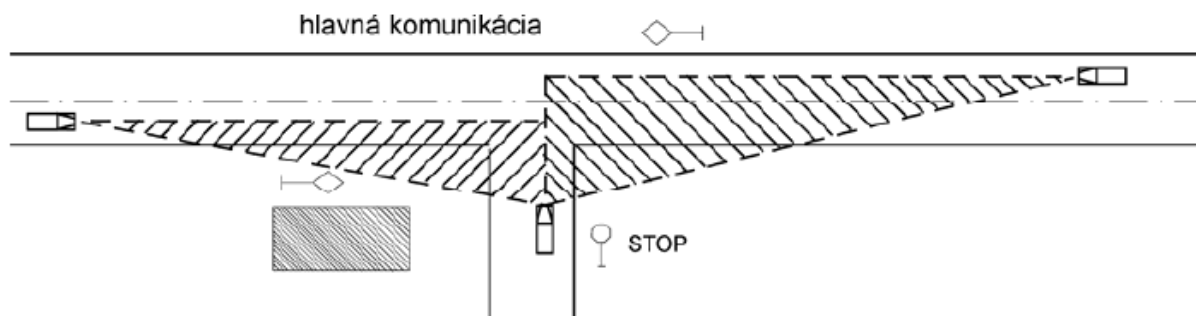


Z dopravného hľadiska sa predpokladá vjazd do riešeného územia prioritne pre vozidlá kategórie N1 (vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3 500kg).

Dopravná obsluha (zimná údržba, odvoz TKO a podobne) územia sa predpokladá vozidlami kategórie N2 (vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 3 500 kg, ale neprevyšujúcou 12 000 kg), kde sa dopravne obmedzí maximálna celková dĺžka súprav 8,0m.

Cesty v rámci riešeného územia sú navrhnuté ako dvojpruhové obojsmerné účelové cesty čiastočne neprístupné verejnej premávke. Základná šírka vozovky je navrhnutá 5,5 a 6,0m (s rozšírením v smerovom oblúku). Smerové trasovanie cesty je navrhnuté s jedným smerovým oblúkom s polomerom $R=5,0m$.

Zaistenie dostatočného rozhľadu sa dosiahne odstránením prekážok v rozhľadovom trojuholníku. Na ploche rozhľadového trojuholníka sa musia odstrániť všetky prekážky brániace rozhľadu a to nad plochou vymedzenou spojnicami bodov ležiacich vo výške 0,9m nad úrovňou hrán oboch cestných telies.



Parkovacie miesta pre osobné vozidlá v rámci riešeného územia sú navrhnuté pre kategóriu O2 (prípojné vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 750 kg, ale neprevyšujúcou 3 500 kg). Základný predpokladaný rozmer vozidla pre návrh parkovacích plôch je dĺžka vozidla 4,75m a šírka (bez spätných zrkadiel) 1,75m.

Parkovacie miesta sú navrhnuté:

- s kolmým radením a so základným rozmerom stojísk $2,5 \times 5,25m$ v počte 5 stojísk, dve parkovacie miesta s rozmerom $2,5 \times 5,25$ s manipulačným priestorom 1,0m pre osoby so zdravotným postihnutím. S pozdĺžnym
- s pozdĺžnym radením a so základným rozmerom stojísk $2,6 \times 5,75m$ v počte 3 stojíska.

Celkový počet parkovacích miest je 10 parkovacích miest.

Parkovacie miesta sú od komunikácie oddelené betónovým obrubníkom cestným uložením do betónového lôžka s bočnou oporou.

Parkovacie miesta pri chodníku sú lemované betónovým obrubníkom cestným so skosením 12/4

uloženým do betónového lôžka s bočnou oporou. Stavebne bude obrubník osadený na výšku 100mm nad niveletu parkoviska.

Parkovacie miesta pri vodnej záhrade sú lemované betónovým obrubníkom cestným bez skosenia uloženým do betónového lôžka s bočnou oporou. Stavebne bude obrubník osadený na výšku nivelety parkoviska.

Súčasťou riešeného územia sú aj chodníky, rozptylové plochy a námestia zaradené do funkčnej triedy D1 (upokojené komunikácie - pešie zóny a obytné ulice, obytné zóny). Chodníky a rozptylové plochy sú navrhnuté tak, aby umožňovali bezpečný pohyb chodcov (samostatné trasy mimo ciest) v rámci riešeného územia s minimalizovaním nebezpečných a kolíznych bodov.

V mieste vstupu je vzhľadom na majetkopráve pomery šírka chodníka 1,0m, ktorá sa postupne rozširuje na 1,7m. Šírka chodníka je navrhnutá s ohľadom na to, že sa nejedná o verejne prístupný chodník (využívaný bude návštevníkmi a obyvateľmi DSS).

Na prekonanie výškového rozdielu je navrhnutý oporný múrik so zábradlím osadený na hranicu parcely.

5. NÁVRH RIEŠENIA BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVANIA STAVBY

Výškové rozdiely na komunikáciách pre chodcov musí mať obrubník s výškou nášľapu maximálne 20mm. Nadväzujúce šikmé plochy pre chodcov môžu mať pozdĺžny sklon maximálne v pomere 1:8 (12,5%) a priečny sklon maximálne v pomere 1:50 (2,0%).

Použitie materiály pre hmatové úpravy – betónová dlažba zámková pre nevidiacich. Pešie prístupové trasy musí spĺňať podmienky pre používanie stavby osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie

6. KONŠTRUKCIA VOZOVKY

Spevnená plocha z betónovej dlažby

Chodník – betónová dlažba

| | |
|--|-----------------------------|
| • Betónová dlažba „SEMMELOCK CITYTOP“ (alebo zodný ekvivalent) | 60mm |
| • Podkladné lôžko z kameniva fr. 4-8mm | DDK 30mm |
| • Kamenivo spevnené cementom | CBGM C _{5/6} 120mm |
| • Štrkodrava fr. 0-32mm | ŠD 180mm |

Chodník – mlat

| | |
|--|-------|
| • Zmes ílovitej hliny a vápencového piesku fr. 0/4mm | 40mm |
| • Štrkodrava fr. 0/16mm | 200mm |
| • Štrkodrava fr. 0/32mm | 200mm |
| • Separčná geotextília 200-300g/m ² | |
| • Pôvodný terén | |

Komunikácia v rámci parkoviska

| | |
|---|----------|
| • Betónová dlažba „SEMMELOCK EKOGreen“ (alebo zodný ekvivalent) | 80mm |
| • Podkladné lôžko z kameniva fr. 4-8mm | DDK 40mm |
| • Netkaná textília na zychytávanie ropných látok „Reo Fb“ | |
| • Štrkodrava fr. 0-32mm | 150mm |
| • Štrkodrava fr. 0-63mm | ŠD 220mm |
| • Drenážny geokompozit MACDRAIN AB“ (alebo zodný ekvivalent) | |

Parkovisko

| | |
|---|----------|
| • Betónová dlažba „SEMMELOCK EKODrein“ (alebo zodný ekvivalent) | 80mm |
| • Podkladné lôžko z kameniva fr. 4-8mm | DDK 40mm |
| • Netkaná textília na zychytávanie ropných látok „Reo Fb“ | |
| • Štrkodrava fr. 0-32mm | 150mm |
| • Štrkodrava fr. 0-63mm | ŠD 220mm |
| • Drenážny geokompozit MACDRAIN AB“ (alebo zodný ekvivalent) | |

Dlažba bude ukladaná na ložnú vrstvu s drveného kameniva fr. 4-8mm s veľkosťou škár 3 až 5mm vyplneným kremičitým pieskom. Pokládka dlažby je nutné realizovať podľa technických podmienok výrobcu. Vzhľadom na mechanické namáhanie dlažby vozidlami je nutné použiť systém s integrovanou poistkou proti posunu.

Inteligentná technológia škár sa špeciálne koncentruje na požiadavky plôch s vysokým dopravným zaťažením. Vďaka usporiadaným spojovacím, dištančným a fixačným prvkom sa vždy docieli normou požadovaná šírka škár. To umožňuje vyplnenie škár podľa normy pri minimálnom dotyku jednotlivých kociek.

7. VÝPOČET NÁROKOV NA STATICKÚ DOPRAVU

Kapacita nárokov na statickú dopravu bola stanovená v zmysle s STN 73 6110 / Z2.

Celkový počet stojísk na riešenom území sa vypočíta podľa vzorca:

$$N = 1,1 * O_o + 1,1 * P_o * k_{mp} * k_d$$

N – celkový počet stojísk v riešenom regióne/území/objekte

P_o – základný počet parkovacích stojísk

O_o – základný počet odstavňových stojísk

K_{mp} – regulačný koeficient mestskej polohy pričom prístup do oblasti, kde Je obmedzený možný počet parkovísk musí zabezpečiť dostatočná

ponuka MHD, ktorá sa musí preukázať návrhom

k_d – súčiniteľ vplyvu delby prepravnej práce

Koeficient 1,1 zahŕňa aj 10% rezervu stojísk pre krátkodobé parkovanie návštev verejne prístupných

Funkčné využitie objektu:

dom s opatrovateľskou službou

Počet klientov :

25 klientov

Potreba nárokov odstavňových stojísk:

1 stojisko/4 klientov

$$N = 1,1 * O_o + 1,1 * P_o * k_{mp} * k_d$$

$$N = 1,1 * 0,0 + 1,1 * 6,3 * 1,0 * 0,8$$

$$N = 5,5 \text{ stojiska} = 6 \text{ stojísk}$$

Funkčné využitie objektu:

dom s opatrovateľskou službou

Počet zamestnancov :

12 zamestnancov

Potreba nárokov odstavňových stojísk:

1 stojisko/4 zamestnancov

$$N = 1,1 * O_o + 1,1 * P_o * k_{mp} * k_d$$

$$N = 1,1 * 0,0 + 1,1 * 3,0 * 1,0 * 0,8$$

$$N = 2,7 \text{ stojiska} = 3 \text{ stojiská}$$

Celková potreba parkovacích miest v zmysle s STN 73 6110/Z2 pre riešené územie je minimálne 9 parkovacích miest. V rámci projektovej dokumentácie je navrhnutých 10 parkovacích miest, čo vyhovuje potrebám prevádzky.

V zmysle Z.z. č. 532/2002 z celkového počtu stojísk je potrebné vyhradiť 4% pre osoby s poruchou pohybu a orientácie. Z celkového počtu 10 parkovacích miest je nutné vyznačiť minimálne 1 stojisko.

8. ODVODNENIE KOMUNIKÁCIE

Na odvádzanie povrchových vôd sa využijú povrchové odparovacie plochy (vodné záhrady), ktoré vytvoria dostatočne veľké akumulačné priestory na zachytávanie prívalových zrážok a umožnia pomalé plytké vsakovanie do horninového prostredia kombinované s výparom v suchom období. Plytké vsakovacie drenáže a odparovacie plochy sú veľmi vhodnou alternatívou najmä pre zrážkovo deficitné oblasti.

Cestná pláň (neslúži na zachytávanie povrchových vôd – ochrana zemnej pláne proti spodnej vode) je odvodnená jej priečnym sklonom min. 3 % do navrhnutých trativodov, ktoré sú zaústené do vsakov (vodných záhrad). Hĺbka trativodu je 0,40 m, resp. min 0,25 m. Pre pozdĺžny trativod sa použijú perforované drenážne rúry z plastických hmôt DN 160 (STN 13 8740), rúry sa uložia na

pieskové lôžko hr. min. 70 mm, obsyp sa zhotoví zo štrkopiesku frakcie 4 – 12 mm a obalia sa geotextíliou.

Súčasťou systému na odvádzanie povrchových je použitie textílie NTRF, ktorá v prípade havárie dokáže zachytiť ropné látky pred priesakom do podložia.

Vďaka použitiu nových vysokopevných poréznych a hydrofóbných vlákien s veľkým povrchom (0,6m²/g) sa životnosť textílie zvýšila a nie je obmedzená (pôvodný materiál sa nasýtil a vyčerpá svoju sorpčnú kapacitu za minimálne 20 rokov). Materiál, z ktorého je textília vyrobená prepúšťa vodu a ropné látky zachytáva sorpciou na povrchu. Na parkovisku sa použije textília s membránou minimálne 400g/m².

Poloha textílie v konštrukcii parkoviska (pod kamenivom fr. 4-8mm) je navrhnutá tak, aby v prípade havárie boli stavebné práce čo najmenšie a nebolo potrebné rozoberať celú konštrukciu. V prípade havárie (úniku ropných látok) sa rozoberie dlažba v okolí minimálne 2,0m od poškodeného miesta a odstráni sa nasýtená textília (zlikviduje sa špecializovanou a odbornou firmou s oprávnením na likvidovanie ropných látok). Následne sa nahradí poškodený úsek novou textíliou s preplátovným minimálne 10cm po celom obvode.

Po predpokladanej (pôvodnej) dobe nasýtenia (20rokov) sa skontroluje stav textílie na kontrolných úsekoch a v prípade potreby sa poškodená textília vymení. V rámci vykonávaných sond sa vykoná aj rozbor vzorky podložia pod textíliou, či nedošlo k priesaku do podložia. Následne sa bude kontrola realizovať každých 5 rokov (v úsekoch s pôvodnou textíliou).

Ak sa vymení textília na celom parkovisku, skúšky sa budú realizovať za ďalších 20 rokov, podľa pôvodného predpisu.

Súčasťou vodných záhrad je aj perforovaná rúra DN250, ktorá bude vyústená do navrhovanej vsakovacej šachty.

9. DOPRAVNÉ ZNAČENIE TRVALÉ

Dopravné značenie trvalé a dopravné zariadenia je nutné používať iba v takom rozsahu a takým spôsobom, ktorý nevyhnutne vyžaduje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Dopravné značky a dopravné zariadenia musia svojím vyobrazením zodpovedať skutočnej situácii.

Dopravné značenie trvalé je vypracované podľa STN 01 8020, vyhlášky o pravidlách cestnej premávky na pozemných komunikáciách a zásad pre navrhovanie a umiestnenie dopravného značenia.

Bočné umiestnenie zvislého dopravného značenia, dopravného zariadenia a ich nosné konštrukcie nesmú zasahovať do vymedzenej časti dopravného priestoru stanoveného voľnou šírkou a voľnou výškou cesty podľa STN 73 6101, STN 73 6110 a STN 73 6201. Najmenšia vodorovná vzdialenosť bližšieho okraja zvislej dopravnej značky, dopravného zariadenia od vonkajšieho okraja spevnenej časti krajnice, prípadne od vozovky (u miestnych komunikácií od obrubníka) je 0,50m, najväčšia vzdialenosť je 2,00m. Vo výnimočných prípadoch je možné v obci najmenšiu vzdialenosť znížiť na 0,30m.

Výškové umiestnenie – spodný okraj umiestnených dopravných značiek (vrátane dodatkových tabuliek) je v obci vo výške minimálne 2,00m nad úrovňou vozovky.

Na jednom stĺpiku alebo nosnej konštrukcii nesmú byť umiestnené viac ako dve dopravné značky. Do tohto počtu sa nezapočítavajú dodatkové tabuľky.

Minimálna vzdialenosť zvislého dopravného značenia v obci je 20m, výnimočne 10m.

Navrhnuté dopravné značenie zvislé je v základnom rozmere, reflexnej úprave s prelisom na pozinkovaných stĺpikoch.

Pri použití zvislých dopravných značiek je potrebné dodržať nasledovné základné požiadavky:

- musia mať príslušný certifikát zhody stavebných výrobkov – patria v zmysle vyhl. 158/2004 Z.z. do skupiny stavebných výrobkov č. 0514
- ich vyobrazenie musí byť vyhotovené v zmysle vyhl. č. 30/2020 Z.z.
- rozmery musia zodpovedať STN 01 8020 a STN 01 8020/Z2
- polomer zaoblenia prednej (čelnej strany musí byť väčší ako 10mm – STN EN 12 899-1
- materiál konštrukcií a upevňovacích prvkov a nosičov musí zodpovedať STN EN 12 899-1 a STN EN ISO 12 944-5

Vodorovné dopravné značenie sa prevedie na očistený a suchý povrch nástrekom bielou farbou pre vodorovné dopravné značenie (ZEBAKRYL, SYNOLAK) s prísadou BALOTINY.

Nástrek sa aplikuje na pripravenú vozovku pri teplote od 5°C do 30°C. Doba schnutia je cca 20 minút pri teplote 20°C a preto minimálne počas tejto doby je potrebné nastriekanú plochu ochrániť pred prejazdom vozidlami. Minimálna dávka farby je 0,65kg/m² a balotiny 0,23kg/m².

10. DOPRAVNÉ ZNAČENIE DOČASNÉ

Za účelom vykonania potrebnej organizácie dopravy, ktorou sa zabezpečí ochrana účastníkov cestnej premávky v oblasti pracoviska je potrebné vyznačiť pracovisko prenosným dopravným značením.

Prenosné dopravné značky a dopravné zariadenia určené na zabezpečenie pracovísk na ceste sa môžu používať len v takom rozsahu a takým spôsobom, ako to nevyhnutne vyžaduje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

Pokyny a informácie prenosných dopravných značiek a dopravných zariadení si nesmú navzájom odporovať a nesmú byť nelogické alebo nezmyselné.

Prenosné dopravné značenie je nutné aktualizovať v súlade s postupom prác a po ukončení prác musí byť neodkladne odstránené.

Zvislé dopravné značky používané na zabezpečovanie pracovísk musia byť vyhotovené v reflexnej úprave, základnom rozmere a na červeno bielych nosičoch. Vodorovné dopravné značenie bude realizované samolepiacou značkovacou fóliou alebo značkovacou farbou.

Viditeľnosť prenosných ZDZ vo dne udáva chromatickosť (trichromatické súradnice x, y) a koeficient jasu. V zmysle čl. 5.2.1.2. v STN EN 12 899-1 musia zodpovedať hodnotám triedy R2 (tabuľka 6 v STN EN 12 899-1) pre fólie v reflexnej úprave triedy 1 a triedy 2. Požadované hodnoty platia aj pre prípad vyhotovenia pomocou transparentných sieťotlačových farieb a transparentných farebných fólií.

Viditeľnosť prenosných značiek v noci je daná koeficientom retroreflexie R_r. Tento koeficient v zmysle čl. 5.2.2 citovanej STN musí mať hodnotu triedy Ref,2 resp. Ref,1. Súčasne musia prenosné dopravné značky zodpovedať najmenej triedam P3, E2, WL2, PL2, TDB5, TDT6, SP1 alebo SP2.

Dopravné značky použité na vyznačenie pracoviska na komunikácii musia byť na zadnej strane trvalo označené nasledovnými údajmi:

- číslo a dátum príslušnej normy
- názvom výrobku a príslušnými požiadavkami klasifikácie výrobku
- mesiacom a poslednými dvoma číslami roku výroby
- menom, ochrannou známkou alebo iným prostriedkom identifikácie výrobcu alebo zhotoviteľa ak nie sú jedna osoba

V prípade, keď sa na upevnenie podperných stĺpikov prenosných ZDZ a DZ používa podstavec voľne položený na komunikácii musí sa zvoliť tak, aby bola zabezpečená požadovaná stabilita prenosnej ZDZ alebo DZ.

ZDZ, použité na označenie pracovného miesta, musí byť umiestnené:

- tak, aby nezasahovalo do pracovného priestoru
- na jednom nosiči max. 2 značky rovnakej veľkosti a rovnakého vyhotovenia
- cca 0,5 až 2,0 m od okraja vozovky
- min. 0,6 m nad úrovňou komunikácie
- dopravné značky rovnakého typu

11. INŽINIERSKE SIETE

Pred začatím prác realizátor

zabezpečí vytyčenie existujúcich podzemných vedení v mieste križovania a súbehu s projektovanou plochou, aby sa predišlo ich prípadnému porušeniu pri výkope.

12. VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Spracovaný projekt organizácie výstavby sa zameriava aj na koncepciu organizácie výstavby z hľadiska minimalizovania negatívnych vplyvov realizácie stavby na svoje okolie. Vychádza pritom z posúdenia miesta a technológie výstavby pri zohľadnení zákona č. 17/1992 Zb. o životnom prostredí, zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších zákonov a predpisov, ktoré stanovujú pravidlá správania sa účastníkov výstavby aj s ohľadom na ochranu jednotlivých zložiek životného prostredia.

13.1. VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE POČAS VÝSTAVBY

Realizáciou stavby nedôjde k nepriaznivým vplyvom na životné prostredie. Počas realizácie bude na stavbe minimálne zvýšená prašnosť a hlučnosť.

Počas realizácie stavebných prác, najmä pri frézovaní asfaltových vrstiev komunikácie bude krátkodobo zvýšená prašnosť prostredia. Bodovým zdrojom budú stavebné mechanizmy (prevažne fréza), liniovým zdrojom prašnosti sa stane samotné stavenisko.

Nákladné autá budú v obmedzenej dobe (prevažne pri frézovaní asfaltových vrstiev, pri zemných prácach a dodávke materiálu na stavbu) pôsobiť ako mobilné zdroje znečistenia spaľovaním motorových palív.

Opatrením na elimináciu prašnosti je kropenie prašných povrchov počas suchého obdobia.

Pri realizácii je nutné rešpektovať nasledovné podmienky:

- pri realizácii stavby je potrebné dbať na to, aby vozidlá vychádzajúce zo staveniska na verejné komunikácie boli očistené a neznečisťovali okolie únikmi ropných látok,
- pohyby stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu, manipulačné pásy a určené prístupové trasy,
- počas výstavby minimalizovať nepriaznivé vplyvy obvyklými opatreniami - kropenie povrchu a čistenie prístupových komunikácií, minimalizovať zásoby sypkých stavebných materiálov na stavenisku a zakryť ich povrch, pri hlučných a vibračných prácach v blízkosti obytných zón zohľadniť dennú dobu a dni pracovného pokoja,
- počas výstavby vylúčiť premávku stavebných mechanizmov v čase nočného pokoja,
- zabezpečiť nakladanie a likvidáciu odpadov vzniknutých pri stavebných prácach a počas prevádzky podľa zistených druhov odpadov v rámci platnej legislatívy, t.j. v zmysle zákona NR SR č. 223/2001 Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z. z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení vyhlášky MŽP SR č. 409/2002 Z. z.

13.2. VPLYV STAVBY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE POČAS PREVÁDZKY

Žiadne zvýšené záťaže na životné prostredie počas prevádzky sa nepredpokladajú.

Ochrana ovzdušia

Riadi sa zákonom č. 137/2010 Z. z. o ochrane ovzdušia a vyhláškou č. 410/2012 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší. Podľa charakteru prevažne sa vyskytujúcich prác na stavbe sa stavenisko zaraďuje do malých zdrojov znečisťovania ovzdušia. Nepredpokladá sa doprava voľne ložených prašných materiálov. Ak by sa takého dopravovali (napr. prašný stavebný odpad) navrhuje sa prekryvanie ich povrchu pri ich doprave.

Ochrana vôd

Riadi sa zákonom č. 364/2004 Z. z. o vodách – vodný zákon a vyhláškou č. 418/2010 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení vodného zákona, podľa ktorých zhotoviteľ stavby musí používať zariadenia, vhodné technologické postupy a zaobchádzať s nebezpečnými látkami takým spôsobom aby sa zabránilo nežiaducemu zmiešaniu podzemných vôd s odpadovými vodami alebo s vodou z povrchového odtoku.

Splaškové vody zo sociálneho zariadenia staveniska, budú odvážané oprávnenou organizáciou.

Ochrana proti hluku

Postupuje sa podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. Predmetná stavba sa však nachádza mimo obytnej zóny. Ochrana zelene

14. ODPADOVÉ HOSPODÁRSTVO

1. Vznik a likvidácia odpadov

1.1. Vznik odpadov

- 1.1.1. Počas výstavby sa predpokladá vznik rôznych odpadov. Nakladanie s odpadmi musí byť v súlade s platnými legislatívnymi ustanoveniami v oblasti odpadového hospodárstva. Za odpadové hospodárstvo v priebehu výstavby bude zodpovedať dodávateľ stavby, ktorý bude musieť splniť všetky povinnosti ako producent odpadov, podľa zákona MŽP SR č.371/2015 Z.z. o odpadoch a nadväzujúcej legislatívy (vyhl.365/2015 Z.z.) a podľa vyhlášky MŽP SR č. 344/2022 Z. z.

Spôsob zneškodňovania:

R1 - využitie ako palivo alebo na získanie energie iným spôsobom

R3 - recyklácia alebo spätné získavanie látok (vrátane kompostovania)

R4 - recyklácia alebo spätné získavanie kovov a ich zlúčenín

D1 - uloženie do zeme alebo na povrchu zeme(napr. skládka odpadov)

1.2. Likvidácia odpadov

- 1.2.1. Pri likvidácii odpadov je pôvodca odpadov – v prípade že je stavebníkom fyzická osoba - generálny dodávateľ stavby v prípade, že je stavebníkom právnická osoba je stavebník povinný pri nakladaní a likvidácii odpadov plniť povinnosti vyplývajúce zo Zákona o odpadoch č. 223/2001 Z.z. vrátane všetkých jeho príloh a vykonávacích predpisov.

1.3. Ohrozenie životného prostredia pri nakladaní s odpadmi

- 1.3.1. Životné prostredie pri nakladaní s odpadmi počas realizácie stavby nebude ohrozené. Druhy jednotlivých odpadov sa musia skladovať na oddelených skládkach. Musí byť zamedzený prístup nepovolánym osobám na tieto skládky, aby nedošlo k znehodnoteniu a prípadnému úniku do okolitého priestoru. Jednotlivé odpady, ktoré možno využiť, budú použité na základe konzultácie s projektantom. Pôvodca môže zabezpečiť využitie alebo zneškodnenie všetkých druhov odpadov buď samostatne alebo prostredníctvom oprávnenej sprostredkovateľskej organizácie, ktorá zabezpečí prepravu a zneškodnenie všetkých druhov odpadov na základe platných povolení vydaných príslušnými orgánmi štátnej správy.