

OBSAH SPRÁVY:

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ	2
1.1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE.....	2
1.2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU.....	2
1.2.1 Typ vedenia cyklistov v priestore	3
1.2.2 Zdôvodnenie potreby stavby	3
1.2.3 Účel a ciele stavby	5
1.2.4 Celkový rozsah stavby	5
1.3 PREHLAD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV	6
1.4 ČLENENIE STAVBY	6
1.5 PREHLAD ODDIELOV A OBJEKTOV PODĽA SPRÁVCOV.....	6
2. TECHNICKÁ ČASŤ	6
2.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY	6
2.1.1 Zhodnotenie umiestnenia.....	6
2.1.2 Príprava pre výstavbu	7
2.2 URBANISTICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ, DOPRAVNÉ A STAVEBNO – TECHNICKÉ RIEŠENIE STAVBY.....	7
2.2.1 Navrhnuté prvky riešenia stavby.....	7
2.2.2 Alternatívne riešenia.....	7
2.3 HLAVNÉ STAVEBNÉ PRÁCE.....	8
SO 101 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 1.....	8
SO 102 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 2.....	9
4. BEZPEČNOSŤ CESTNEJ PREMÁVKY	10

PRÍLOHY

A. ODPADOVÉ HOSPODÁRSTVO STAVBY

B. PLÁN BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVIA PRI PRÁCI

C. ORIENTAČNE ČASOVÉ NÁROKY STAVEBNÝCH PRÁC

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ

1.1 Identifikačné údaje

Stavba

Názov stavby: **Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK – úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. stanica**

Kraj: Trenčiansky

Okres: Púchov, Považská Bystrica

Druh stavby: Novostavba, rekonštrukcia, doplnenie dopravného značenia

Stupeň projekt. dok.: Dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR)

Stavebník

Názov stavebníka: **Trenčiansky samosprávny kraj**, K dolnej stanici 7782/20 A,
911 01 Trenčín

Zhotoviteľ dokumentácie

Názov a adresa: **DAQE Slovakias.r.o.**,
Univerzitná 25, 010 08 Žilina

Profesia: Inžinierske stavby - komunikácie a spevnené plochy

Vypracoval, kontroloval: Ing. Július Hlaváč

Zodpovedný projektant: Ing. Lukáš Rolko

Dátum spracovania: Október 2016

1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu

Cyklomagistrály v TSK tvoria kostrovú sieť cykloturistických trás a prepájajú Trenčiansky kraj so Žilinským, Trnavským a Nitrianskym samosprávnym krajom a takisto českou republikou. Považská cyklomagistrála je diaľkovou trasou spájajúcou stredné a dolné Považie s Kysucami. Zároveň je prepojená na český systém cykloturistických trás. Má evidenčné číslo 002 a bude najdlhšou cyklomagistrálou na území Slovenska od sútoku Váhu s Dunajom až po prameň rieky Čierny Váh. Bude viesť kraji NSK, TTSK, TSK, ŽSK. Trasa má v súčasnosti dĺžku v rámci kraja 99 km a je evidovaná ako MTB.

Začiatok trasy riešenej našou spoločnosťou sa napája na časť 6 – úsek Púchov – Nosická Priehrada (riešený spol. empulse) a ukončený je napojením na časť 7 úsek Považská Bystrica – Hranica ŽSK.(riešený spol. empulse).

Predmetná dokumentácia rieši priestorové usporiadanie cyklistickej infraštruktúry v úseku medzi Nosickou priehradou a Považskou Bystricou tak aby bola zabezpečená čo možno najplynulejšia a najbezpečnejšia jazda cyklistov v riešenom úseku so zreteľom na finančnú možnosť realizovateľnosti návrhu, charakter terénu v ktorom je trasa vedená a súvisiace stavby v území. Navrhnutá trasa sleduje tieto princípy: bezpečnosť, plynulosť, priamosť spojenia, dostupnosť, komfort a atraktivita. Vedenie trasy v danom úseku priamo súvisí so stavbou ŽSR modernizácia trate Púchov –

Žilina pre rýchlosť do 160 km/h, predovšetkým s objektom budovania novej cestnej komunikácie na opustenom železničnom telese, riešené spoločnosťou (Remingconsulta.s.)

Účelom a výsledným benefitom navrhutej stavby bude:

- bezpečnejšie cestovanie
- zlepšenie postavenia cyklistickej dopravy v dopravnom systéme
- usmernenie cyklistickej dopravy po určenej trase
- vyššia segregácia dopravy
- vylepšenie súčasného stavu
- cyklodopravazameraná na zapojenie obyvateľov miest a obcí na trase
- cykloturistika pre všetky vekové skupiny zahŕňajúc rekreačných, dialkových aj športových horských cyklistov

1.2.1 Typ vedenia cyklistov v priestore

V riešenom úseku budú využívané všetky možnosti vedenia cyklistov v priestore.

- cyklistická cestička – ako obojsmerná dvojpruhová, jednotlivé protismerné pruhy oddelené pomocou vodorovného dopravného značenia ako aj
- koridor pre cyklistov – predstavuje časť pozemnej komunikácie, ktorú cyklisti využívajú najčastejšie. Koridor bude vedený na existujúcich účelových komunikáciach, miestnych komunikácii a po pôvodnej ceste III/1983 ako aj navrhovanej ceste III tr. Vedenie bude v jazdnom pruhu doplnené príslušným dopravným značením, pričom priestor môžu využívať aj ostatní účastníci cestnej premávky
- cyklistický pruh – ktorý bude súčasťou pozemnej komunikácie a oddelený od ostatnej dopravy pomocou vodorovného značenia

Pre vybudovanie cyklistickej infraštruktúry budú použité viaceré opatrenia. Medzi najvýznamnejšie patrí vybudovanie nového telesa cyklistickej cestičky s kompletnou konštrukciou cyklistickej komunikácie a súvisiace úpravy na príľahlých plochách a dotknutých líniových stavieb. Ďalšou využívanou úpravou bude rekonštrukcia a revitalizácia pôvodnej konštrukcie účelovej resp. miestnej komunikácie pre dosiahnutie optimálnych parametrov a poslednou úpravou využívanou vo väčšine trasy je doplnenie dopravného značenia pre vedenie cyklokoridoru po miestnych komunikáciach.

1.2.2 Zdôvodnenie potreby stavby

Cyklistika má svoj nezameniteľný podiel na forme trávenia voľného času, cykloturistiky a postupne sa zvyšuje jej podiel pri dopravnej obsluhu územia. Dôležitým predpokladom pre zabezpečenie rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky vybudovanie cyklistickej infraštruktúry, značením cyklistických trás alebo novými doplnkovými službami. Trend smeruje ku snahe zdravší životný štýl, zníženiu dopadov dopravy na životné prostredie, úspore financií, energie i času.

Vzhľadom na rozvoj Slovenska:

Jedná sa verejnú investíciu, stavbu nadregionálneho významu, ktorou sa prepájajú viaceré vyššie územné celky Slovenska cyklistickou infraštruktúrou.

Vzhľadom na nadregionálne a medzinárodné zmluvy:

Stavba nie je v rozpore s takýmito dokumentmi, dopĺňa a nadväzuje na riešenie Važskej cyklomagistrály prepájajúcej dolné Považie s Kysucami.

Vzhľadom na koncepciu územného rozvoja a na podmienky predchádzajúcej štúdie:

Navrhnutá cyklistická infraštruktúra je v súlade s koncepciou rozvoja územia. V územnom pláne mesta bolo uvažované trasovanie cyklistickej dopravy v priestore KÚ Milochov pri vodnej nádrži Nosice. Takéto usporiadanie je však technicky, finančne a majetkovo nerealizovateľné. Z tohto dôvodu je vedenie cyklistickej dopravy upravené tak, aby prechádzalo daným územím s bližšou nadväznosťou na zástavbu IBV mestskej časti Milochov a využívalo uvoľnenú dopravnú sieť po vybudovaní schválených infraštruktúrnych projektov. Vedenie cyklistov v časti Orlové a Považská Bystrica je následne v súlade s územným plánom mesta Považská Bystrica. Návrh riešenia cyklistickej dopravy je vypracovaný v súlade s poskytnutou štúdiou, v ktorej bola navrhnutá trasa vedenia cyklistickej infraštruktúry v predmetom úseku.

Vzhľadom na predchádzajúce prerokovania a závery rokovaní:

Navrhnutá trasa je v súlade so závermi rokovaní. Všetky stanoviská dotknutých organizácií budú priložené k PD v samostatnej prílohe E. Súčasťou dokladovej časti budú aj zápisy z jednotlivých pracovných rokovaní s prezenčnými listinami zúčastnených osôb.

Vzhľadom na dopravno-výkonnostné požiadavky:

Trasa navrhnutej cyklistickej infraštruktúry prechádza úsekmi s rozdielnymi dopravnými charakteristikami. Úvodná časť je vedená prírodným koridorom po cyklistickej cestičke, a účelovej komunikácii a následne vchádza na miestne komunikácie do zastavanej časti obce Milochov kde je vedená po miestnych komunikáciach. Úseky v objekte SO 102 zahŕňajú predovšetkým riešenie trasy pomocou koridorov pre cyklistov, ktoré sú vedené po miestnych a účelových komunikáciach ako aj po pôvodnej ceste III/1983 a navrhovanej ceste III. tr. Dopravné zaťaženie predmetných komunikácií bude výrazne znížené vybudovaním novej plnohodnotnej cesty III. tr. s dopravnými napojeniami na existujúcu sieť miestnych komunikácií, ktorá bude funkčne nahrádzať pôvodnú cestu III/1983. Tým sa stane pôvodná komunikácia dopravne výrazne menej zaťažená a uvoľní tak dopravný priestor pre bezpečné vedenie cyklistickej dopravy. Navrhnutá cesta III. tr. bude s obmedzeným dopravným režimom.

Predpokladá sa, že v dôsledku vybudovania nových cyklistických trás a cestičiek pre cyklistov a vytvárania podmienok pre cyklistickú dopravu sa zvýši nemotorová doprava v danej lokalite. Predpokladá sa aj zníženie nehodovosti v danom území vzhľadom na budovanie novej cestnej infraštruktúry a doplnenia dopravných zariadení.

Vzhľadom na odstránenie, alebo zníženie negatívnych vplyvov dopravy na ŽP:

Stavba nemá negatívne vplyvy na životné prostredie. Pre stavbu nebolo spracované posúdenie vplyvov na ŽP nakoľko si to jej charakter nevyžaduje.

Vzhľadom na miestny význam stavby:

Jedná sa o verejnoprospešnú stavbu. Význam navrhutej stavby je z pohľadu lokálneho predovšetkým v priamom napojení obcí na trasu Važskej cyklomagistrály, čím sa dosiahne zatraktívnenie a zlepšenie dostupnosti týchto obcí v rámci regiónu.

Vzhľadom na umiestnenie stavby a vplyvov na ŽP, zábery PPF a LPF pôdy:

Stavbou sa zaberajú plochy trvalého trávnatého porastu, lesného pozemku a ornej pôdy. Stavba sa nachádza v katastrálnych územiach Nosice, Miločov, Orlové a Považská Bystrica.

1.2.3 Účel a ciele stavby

Účelom stavby je vybudovanie cyklistickej infraštruktúry v úseku od Nosickej priehrady po železničnú stanicu v Považskej Bystrici.

1.2.4 Celkový rozsah stavby

Realizácia opatrení bude na trase prebiehať v úsekoch:

SO 101

Úsek 1 – začína napojením na časť 6 úsek Púchov – Nosická priehrada a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 1. Úsek 1 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 0,000 00 – 0,198 09. Jeho dĺžka je 198,09 m.

Úsek 2 – začína napojením na objekt SO 102 – úsek 1 a ukončený je napojením na obj. SO 101 - úsek 3. Úsek 2 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 1,652 31 – 2,204 70. Jeho dĺžka je 552,39 m.

Úsek 3 – začína napojením na objekt SO 101 – úsek 2 a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 2. Úsek 3 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 2,204 70 – 3,045 94. Jeho dĺžka je 841,24 m.

SO 102

Úsek 1 – je vzhľadom na charakter stavebných úprav začlenený do objektu SO 102. Začína sa napojením na obj. SO 101 - úsek 1 a ukončený je napojením na obj. SO 101 – úsek 2. Úsek 1 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 0,198 09 – 1,652 31. Jeho dĺžka je 1454,22 m. V rámci tohto úseku je navrhnuté odfrézovanie pôvodnej obrusnej asfaltovej vrstvy hr. 50 mm s doplnením dvoch nových asfaltových vrstiev celk. hr. 90 mm.

Úsek 2 – začína napojením na objekt SO 101 – úsek 3 a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 3. Úsek 2 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 3,045 93 – 4,342 68. Jeho dĺžka je 1 296,75 m. Vedený je po miestnych komunikáciach a po pôvodnej ceste III/1983.

Úsek 3 – Na svojom začiatku sa napája na objekt SO 102 – úsek 2 a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 4. Úsek 3 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 4,342 68 – 5,816 76. Jeho dĺžka je 1474,08 m. Trasa je v tomto úseku vedená po pôvodnej ceste III/1983 a po novej ceste III tr. na pôvodnom železničnom zvršku.

Úsek 4 –napája sa na objekt SO 102 – úsek 3 a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 5. Úsek 4 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 5,816 76 – 7,464 76. Jeho dĺžka je 1,648 01 m. Trasa je v tomto úseku vedená po pôvodnej ceste III/1983 v časti Horný Milochov.

Úsek 5 –napája sa na objekt SO 102 – úsek 4 a ukončený je napojením na obj. SO 102 - úsek 6. Úsek 5 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 7,464 76 – 8,304 29 Jeho dĺžka je 0,839 53 m. Trasa je v tomto úseku vedená po novej ceste IIItr, ktorá premostňuje železniciu vychádzajúcu z tunela západným portálom.

Úsek 6 –Začína sa napojením na objekt SO 102 – úsek 5 a ukončený je napojením na časť 7 úsek Považská Bystrica – Hranica ŽSK. Úsek 6 sa nachádza v kumulatívnom staničení km 8,304 29 – 10 101,51. Jeho dĺžka je 1,797 18 m. Trasa je v tomto úseku vedená po pôvodnej ceste III/1983 na ulici Robotníckej.

Celková dĺžka riešenej cyklistickej infraštruktúry v predmetnom úseku je 10 101,51 m. Nové trasovanie cyklistickej cestičky je v dĺžke 750,48 m, rekonštrukcia pôvodnej komunikácie bude v dĺžke 841,24 m a výmena obrusnej vrstvy krytu bude na dĺžke úseku 1454,22 m. Zostávajúca časť cyklistickej infraštruktúry bude riešená dopravným značením a dopravnými zariadeniami a bude v dĺžke 7 055,57 m.

1.3 Prehľad východiskových podkladov

Podklady a požiadavky stavebníka

- objednávka na vykonanie prác
- určenie názvu stavby a miesta napojení začiatku a konca úseku
- požadovaný rozsah prác

Podklady a požiadavky zhotoviteľa PD

- geodetické zameranie, katastrálne mapy
- projektová dokumentácia „Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK – úsek Nosická priehrada – Považská Bystrica, žel. Stanica“
- rokovania so zainteresovanými orgánmi v priebehu spracovávania PD
- osobná obhliadka alternatívnych trás

1.4 Členenie stavby

Stavba je členená na nasledujúce stavebné objekty:

SO 101 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 1

SO 102 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 2

2. TECHNICKÁ ČASŤ

2.1 Charakteristika územia stavby

2.1.1 Zhodnotenie umiestnenia

Stavba je riešená v k.ú. Nosice, Milochovo, Orlové a Považská Bystrica. Prechádza intravilánom ako aj extravilánom týchto obcí. Umiestnenie stavby vychádza z výstavby budovaných infraštruktúrnych projektov v etape predchádzajúcej riešeniu cyklistickej infraštruktúry. V projekte je riešená priama nadväznosť na túto výstavbu. Priestor trasovania cyklistickej dopravy je výrazne priestorovo obmedzený a to predovšetkým náročnou geomorfológiou územia ako aj zástavou a dopravnou sieťou ktorá týmto územím prechádza.

2.1.2 Príprava pre výstavbu

Práce budú realizované na existujúcich komunikáciach (miestne, účelové, cesty III.tr.) ako aj na nespevnených plochách (t.t.p., orná pôda), kde bude odstránená humózná zemina z plochy stavby a uskladnená pre potreby budúceho rozprestretia.

Prístup na stavenisko bude po novo vybudovanej ceste III. tr., ktorá je ďalej napojená na nadradenú cestnú sieť.

Uvoľnenie pozemkov a objektov

Nie sú žiadne špeciálne požiadavky na uvoľňovanie stavebných pozemkov. Stavebné pozemky slúžia ako verejne prístupné plochy.

Demolácia objektov

Demolácie objektov nie sú v rámci stavby uvažované

Výruby stromov, skrávka ornice

Výrub stromov alebo odstránenie kríkov v rámci stavby nie je uvažovaný vzhľadom na výstavbu predchádzajúcej navrhovanej stavby. Dôjde ku skrávke ornice v ploche navrhnutého nového telesa cyklistickej cestičky – v objekte SO 101 úsek 1 a 2.

Zabezpečenie ochrany inžinierskych sietí

Pred zahájením stavebných prác zhotoviteľ stavby dá vytýčiť všetky inžinierske siete. Vzhľadom na charakter stavebných prác sa prekládka inžinierskych sietí neuvažujú.

Všetky siete musia byť pred začatím výstavby overené a vytýčené ich správcami.

Spôsob nakladania s odpadmi

Nakladanie s odpadmi je riešené v prílohe A – odpadové hospodárstvo.

2.2 Urbanistické, architektonické, dopravné a stavebno – technické riešenie stavby

2.2.1 Navrhnuté prvky riešenia stavby

Navrhnuté úpravy v rámci cyklistickej infraštruktúry zahŕňajú predovšetkým

nasledujúce práce:

- nové trasovanie cyklistickej cestičky v dvoch úsekoch
- doplnenie zvislého a vodorovného dopravného značenia v potrebnom rozsahu
- doplnenia dopravných zariadení
- rekonštrukcia vozovky s novou konštrukčnou skladbou
- výmena obrusnej vrstvy krytu
- odpočívadlo pre cyklistov
- stojany na bicykle, náučné panely

2.2.2 Alternatívne riešenia

Alternatívne trasovanie cyklistickej infraštruktúry bolo posudzované v štúdií, ktorá predchádzala tejto dokumentácii. Navrhnutá trasa v predloženej PD korešponduje s vedením cyklistov v spracovanej štúdii.

V rámci riešenia cyklistickej infraštruktúry v predmetnom úseku boli preverené alternatívne možnosti vedenia cyklistov, predovšetkým s ohľadom na zvýšenie stupňa segregácie dopravy. Všetky tieto varianty sa však ukázali ako nevýhodnejšie z pohľadu potrebných stavebných technických úprav a ich finančnej náročnosti ako aj majetkových vzťahov.

2.3 Hlavné stavebné práce

SO 101 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 1

Úsek 1 a 2

Trasa je vedená na existujúcej účelovej komunikácii pri priehradnom múre Nosickej priehrady v kat. území Nosice na dĺžke 120,5 m. Táto časť bude predstavovať koridor pre cyklistov s minimálnym ovplyvnením inými druhmi dopravy. Pokračuje sa vybudovaním nového telesa cyklistickej cestičky tak, aby bol umožnený bezpečný prechod cez navrhnutú cestu III. tr. a ďalej je navrhnutá dvojpruhová obojsmerná cyklistická komunikácia až po napojenie na pôvodnú účelovú komunikáciu. V rámci riešenia cyklistickej cestičky je navrhnuté vybudovanie dvoch priepustov – zatrubnení cestnej priekopy DN 400 mm vybavených betónovým monolitickými čelami s doplneným oceľovým zábradlím. Vybudovaný bude taktiež betónový oporný múrik na dl. 32 m pre prekonanie terénnej nerovnosti. Druhý úsek celkovej dĺžky 552,39 m rieši obchádzku neprístupného lesného hornatého terénu s nepriaznivými sklonovými pomermi, kde v súčasnosti nie je vybudovaná alternatívna trasa. Navrhnuté je vytvorenie samostatnej cyklistickej cestičky, ktorá bude úrovňovo viesť cez cestu III. tr. priechodom pre cyklistov a ďalej bude vedená ako dvojpruhová obojsmerná cyklistická komunikácia s oddelením protismerných pruhov pomocou vodorovného dopravného značenia. Koniec úseku prechádza priechodom pre cyklistov na opačnú stranu cesty III tr., kde sa napája na pôvodnú komunikáciu.

Úsek 3

Tretí úsek dĺžky 841,24 m je vedený v priestore pôvodnej účelovej komunikácie a plynule prechádza napojením na miestne komunikácie v časti Milochovo. Využitie sú komunikácie s minimálnym dopravným zaťažením, mimo hlavnej trasy výstavby IBV pre čo najväčšiu segregáciu dopravy a zároveň predstavujú najplynulejšiu a najprirodzenejšiu trasu pre cyklistov. V celej dĺžke úseku 3 bude cyklistická doprava vedená koridorom pre cyklistov.

SO 102 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 2

Úsek 1 (kum. staničenie km 0,198 09 – 1,652 31)

Začiatok prvého úseku v rámci objektu SO 102 riešenej cyklistickej infraštruktúry sa napája na obj. SO 101 úsek 1 (cyklistická cestička) a pokračuje ďalej ako cyklistická cestička až po križovatku s cestou vedúcou do chatovej oblasti Cérov v km 0,657 00. Celková dĺžka úseku je 1652 31 m. V rámci úseku 1 bude časť trasy s úplnou segregáciou cyklistickej dopravy od iných druhov dopravy a zostávajúci úsek bude s minimálnym ovplyvnením inými druhmi dopravy (okrem dopravnej obsluhy oblasti Cérov, ktorá sa nedá z priestoru vylúčiť). Vzhľadom na nevhodný stav pôvodného krytu, ktorý by predstavoval ohrozenie bezpečnosti cyklistickej dopravy je v celej dĺžke prvého úseku navrhnuté odfrézovanie krytu a jeho doplnenie dvoma novými asfaltovými vrstvami hr. 40 a 50 mm v pruhu šírky 3,0 m s plynulým výškovým napojením na okolitý spevnený povrch vozovky.

Úsek 2 (kum. staničenie km 3,045 93 – 4,342 68)

Druhý úsek je celkovej dĺžky 1 296,75 m, pričom vedie koridor pre cyklistov po miestnej komunikácii, ktorá sa od km 0,365 82 klasifikuje ako cesta III/1983.

Úsek 3 (kum. staničenie km 4,342 68 – 5,816 76)

Tretí úsek predstavuje dopravne najnáročnejšiu časť riešeného koridoru. Vzhľadom na charakter terénu ktorý neumožňuje stavebné úpravy v tejto časti a skutočnosti že sa na pôvodný žel. zvršok vracia trasa modernizovanej železnice a navrhnutá nová cesta III. tr. sa napája na pôvodné vedenie cesty III/1983. V tomto úseku s dĺžkou 1474,08 m budú cyklisti vedený po súčasnej ceste III.tr., pričom pre zvýšenie bezpečnosti ich premávky musia byť maximálnej možnej miere využité prvky vodorovného a zvislého dopravného značenia, prípadne doplnené o ďalšie dopravné zariadenia.

Úsek 4 (kum. staničenie km 5,816 76 – 7,464 76)

Vedená trasa prechádza zastavaným územím obce Milochovo po pôvodnej ceste III/1983, ktorá bude nahradená novou navrhovanou cestou III tr. Trasovanie koridoru pre cyklistov pôvodnou cestou III. tr. využije jej uvoľnený dopravný priestor (s výrazným znížením dopravného zaťaženia) a zároveň priamo dopravne napojí časť Milochovo na vedenie cyklomagistrály. Dĺžka úseku 4 je 1648,01 m.

Úsek 5 (kum. staničenie km 7,464 76 – 8,304 29)

Úsek 5 je dĺžky 839,53 m a vedený je po navrhovanej ceste III. tr. Navrhovaná cesta III tr. prekonáva vedenie železnice mimoúrovňovo mostným objektom. Táto stavebná úprava je využitá s tým že je po tejto ceste vedený koridor pre cyklistov na ceste III. tr., čím sa dosiahne najplynulejšie vedenie cyklistov dopravne náročným úsekom. Ukončenie úseku je napojením na pôvodnú cestu III/1983 v miestnej časti Orlové.

Úsek 6 (kum. staničenie km 8,304 29 – 10 101,51)

Posledný úsek predstavuje vedenie koridoru pre cyklistov po pôvodnej ceste III/1983 na ulici Robotnícka. Dané územie má charakteristiky priemyselnej zóny a vchádza sa ním do mesta Považská Bystrica a smeruje sa ku vlakovému a autobusovému nástupišťu. Vedenie trasy je v dĺžke 1797,18 m a ukončené je napojením na časť „zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK časť 7, úsek Považská Bystrica – hranica ŽSK“ (riešenej spol. em pulse).

Zakreslené dopravné značenie vo výkresovej časti PD slúži výhradne pre potreby objasnenia uvažovanej budúcej organizácie dopravy v rámci riešenej cyklistickej infraštruktúry. Nenahrádza plnohodnotný projekt trvalého dopravného značenia ani ho nijako nepodmieňuje.

4. BEZPEČNOSŤ CESTNEJ PREMÁVKY

Bezpečnosť cestnej premávky a s tým súvisiaca dopravná nehodovosť na pozemných komunikáciách, predstavuje dôležitý ukazovateľ úrovne cestných podmienok (stavebno-technického stavu) a premávkových (dopravno-organizačných) pomerov a ovplyvňuje mieru plnenia dopravných nárokov spoločnosti. Preto je dôležitým kritériom pri plánovaní, výstavbe, obnove a údržbe cestnej siete. Motorizácia a automobilizácia cestnej dopravy majú stále stúpajúcu tendenciu. Okrem nesporných výhod prinášajú so sebou aj veľký rast zaťaženia cestnej siete a čoraz náročnejšie požiadavky na dopravu a jej bezpečnosť. Bezpečnosť dopravy je nielen vážnym dopravným a spoločenským, ale aj ekonomickým problémom. Dopravná nehodovosť sa spája s veľkými materiálnymi škodami, trvalými ujмами na zdraví obyvateľov a veľmi často s nenahradiateľnými stratami na ľudských životoch. Preto sa v súčasnosti bezpečnosti cestnej premávky a jej jednotlivým činiteľom, ktoré ju ovplyvňujú, venuje mimoriadna pozornosť na celom svete a samozrejme aj v Európskej únii. Vstupom do Európskej únie sme sa zaviazali dosahovať vo všetkých oblastiach štandardy porovnateľné s krajinami vyspelej Európy.

Vzhľadom na to, že cyklistika sa stáva čoraz obľúbenejšou formou oddychu, zvyšuje sa aj jej význam pri dopravnej obsluhu územia. Množstvo značených cyklotrás neustále narastá a tým pádom sa stáva opodstatnenejším aj budovanie cyklistickej infraštruktúry v území. Jednou z podstatných potrieb cyklodopravy je spájanie jednotlivých miest, obcí a kultúrne významnejších cieľov, ako aj zprístupňovanie prírodného bohatstva krajiny. Trenčiansky kraj má veľmi dobré podmienky pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky, pričom je však potrebné prekonať niektoré bariéry a limitujúce faktory, ktoré bránia ich ďalšiemu rozvoju.

Pre zvýšenie bezpečnosti dopravy sa javí ako najoptimálnejší variant úplnej segregácie cyklistickej dopravy od ostatných druhov dopravy. Naplnenie takéhoto stavu je v určitých úsekoch územia možné dosiahnuť bez výraznejších problémov využitím vhodných geomorfologických charakteristík a existujúcou výstavbou líniových stavieb, ktoré umožňujú segregáciu dopravy s akceptovateľnými nákladmi na realizáciu. V náročnejších úsekoch kde vzhľadom na možnosť realizovateľnosti stavby či už z technických alebo finančných dôvodov nie je možné dosiahnuť segregáciu dopravy je potrebné v čo najväčšej miere zaistiť bezpečnosť cyklistickej dopravy a to úpravou dopravného režimu na komunikáciách s kombinovanou dopravou. Dosiahnuť je to možné

obmedzením dopravného režimu na komunikáciach s kombinovanou dopravou, doplnením zvislého ,
vodorovného dopravného značenia alebo doplnením dopravných zariadení.

PRÍLOHA A: ODPADOVÉ HOSPODÁRSTVO STAVBY

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 demolácii 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 materiálovo zhodnotiť pri výstavbe, rekonštrukcii alebo údržbe komunikácií. Predpokladané množstvo odpadov vid'. 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 Zajelšie – Lysiny obec Horná Breznica vo vzdialenosti do 15 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

PRÍLOHA B: BEZPEČNOSŤ A OCHRANA ZDRAVIA PRI PRÁCI

Pri realizácii mostného objektu je nutné dodržiavať všetky súvisiace TKP, normy, vyhlášky a predpisy. BOZP sa riadi nariadením vlády **396/2006Z.z.** o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisku, zákonom č. **124/2006Z.z.** o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a vyhláškou **374/1990** o bezpečnosti práce a technických zariadeniach pri stavebných prácach. Základné povinnosti dodávateľa stavebných prác upravuje § 3. V rámci prípravy stavby je nutné spracovať technologický postup (§ 4). Stavebné práce v nebezpečnom prostredí a nebezpečnom priestore upravujú § 7 a 8, spôsobilosť pracovníkov a ich vybavenie, povinnosti dodávateľov stavebných prác a povinnosti pracovníkov § 9 a 10.

Štvrtá časť vyhlášky špecifikuje stavenisko: vymedzenie a príprava staveniska § 11, vnútrostaveniskové komunikácie § 12, zabezpečenie otvorov a jám § 13, vertikálne komunikácie § 14, základné ustanovenia o skladovaní materiálu § 15 a spôsoby skladovania § 16. V piatej časti sú zemné práce (§ 19 – 22), vrtné práce (§ 24) a zemné práce v zime (§ 26) sú obsahom piatej časti.

Časť šiesta vyhlášky upravuje betonárske práce a práce súvisiace. Debnenie, podperné konštrukcie a podperné lešenia § 29, posuvné a špeciálne debnenie § 30, predpínanie výstuže § 32, dopravu a ukladanie betónovej zmesi § 33, prefabrikáty § 34, oddebňovanie a uvoľňovanie konštrukcií § 35 a práce železiarske § 36. Montážne práce sú v časti osem (§ 40 – 46).

Časť deväta obsahuje práce vo výškach a nad voľnou hĺbkou – zaistenie proti pádu, konštrukcie ku zvyšovaniu miesta práce, výstupy, zhadzovanie predmetov a materiálu v § 47 – 52, § 54 – 57 a § 59 – 61. Jedenásta časť (§ 71 – 91) pojednáva o strojoch a strojných zariadeniach (obsluha, prevádzkujúce podmienky strojov, opravy a údržba, zakázané činnosti, preprava strojov).

Obsahom dvanástej časti sú práce súvisiace so stavebnou činnosťou, a to manipulácia (§ 92), práce so živcami (§ 95), nahrievacie zariadenie na propán-bután (§ 96) a zvarovanie (§ 99). Výnimky z tejto vyhlášky stanovuje § 103.

Pracovníci stavby musia byť o bezpečnosti práce pravidelne školení a o tomto musí byť vytvorený záznam potvrdený ich vlastnoručným podpisom. Vedenie stavby zaistí účinný dohľad nad dodržovaním zásad bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a stanoví i sankcie za ich nedodržovanie.

PRÍLOHA C: ORIENTAČNE ČASOVÉ NÁROKY STAVEBNÝCH PRÁC

Zahájenie projektu: 1.9.2016

Ukončenie projektu: 22.10.2016

Zahájenie výstavby : v zmysle stavebného povolenia, najskôr po skončení výstavby navrhovanej cesty III. Tr. na pôvodnom železničnom zvršku

Ukončenie výstavby : v zmysle stavebného povolenia

SO 101 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 1

Predpokladaná doba výstavby: 4 mesiace

SO 101 Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – časť 2

Predpokladaná doba výstavby: 1 mesiac

Skúšobná prevádzka a doba jej trvania s postupným uvádzaním stavby do prevádzky, charakter stavby si nevyžaduje spustenie chodu do skúšobnej prevádzky. Každý z úsekov je možné uviesť do prevádzky samostatne.