

SO 07.D DOPRAVNÉ RIEŠENIE

1. Všeobecné údaje

1.1 Identifikačné údaje o navrhovanej stavbe

Názov stavby	: Rekonštrukcia a revitalizácia jestvujúcej plochy „B“
Názov stavebného objektu	: Výcvikové zariadenie pre vodičov Orechová Potôň SO 07 Spevnené plochy – parkoviská Rekonštrukcia a revitalizácia jestvujúcej plochy „Parkovisko B“ - SO 07.D DOPRAVNÉ RIEŠENIE
Kraj	: VÚC Trnavský samosprávny kraj
Okres	: Dunajská Streda
Katastrálne územie	: Orechová Potôň (844268)
Druh stavby	: rekonštrukcia

1.2 Identifikačné údaje stavebníka a investora

Názov a adresa stavebníka	: Výcvikové zariadenia pre vodičov s.r.o. Vajanského nábrežie 5, 811 02, Bratislava, SR IČO: 53 640 241
---------------------------	---

1.3 Identifikačné údaje projektanta

HLAVNÝ PROJEKTANT	: Ing. Roman Rosina A33 s.r.o., Nejedlého 29, 84 102, Bratislava, SR, IČO: 47 577 665
Zodpovedný projektant	: Ing. Stanislav Majerčák SM Project s.r.o. Lamačská cesta 3/B, 841 04 Bratislava, IČO 52 919 200

2. Popis funkčného a technického riešenia

Základné údaje:

Kategória	: Spevnená plocha
Celková plocha spevnených plôch	: 20 063 m ²
Priečny (pozdĺžny) sklon	: min. 0,20 % max. 0,70 %

Rozsah objektu a jeho väzba na jestvujúci stav

Účelom tejto dokumentácie je návrh rekonštrukcie a revitalizácie jestvujúcej plochy „Parkovisko B“, ktorá spadá pod „Výcvikové zariadenie pre vodičov Orechová Potôň“.

V súčasnosti je parkovisko nespevnené – štrkové. V rámci navrhovanej rekonštrukcie dôjde k úprave nivelety s cieľom zabezpečiť odvodnenie budúcej spevnenej plochy a výmena nespevneného povrchu za spevnený. Novo navrhovaný povrch bude cementobetónový (CB). Vstupy na parkovisko budú rovnako spevnené, ale vzhľadom k tomu, že vonkajšie cesty sú asfaltové, tak vstupy budú z asfaltobetónu (AB) a následne bude prechod na CB vozovku.

Existujúca plocha je dopravne pripojená na cestu III/1435 prostredníctvom jedného vjazdu a zo strany areálu dvoma vjazdmi. Avšak nový návrh rieši dva nové vjazdy z cesty III/1435, ktoré budú navrhnuté na prejazd ťažkých nákladných vozidiel (kamiónov). Smerové oblúky sú navrhnuté o základnom polomere R16 m. Doplnené budú o výškové oblúky s polomerom 20m. K týmto vjazdom pribudne ešte jeden zo strany vnútro areálových ciest, ktorý bude rovnako upravený na prejazd TNV. Posledný vjazd je na obslužnú cestu v blízkosti samotného ringu. Okrem týchto vjazdov bude riešenie aj jeden prepoj pre peších.

Stavebné riešenie:

Navrhovaná spevnená plocha je navrhnutá z cementobetónovej vozovky CB III, ktorá bude v 1/5 výšky doplnená o konštrukčnú výstuž – kari sieť priemeru 6mm s veľkosťou oka 150 x 150 mm. Celá plocha bude rozdelená priečnymi, kontraktáčnymi alebo dilatačnými škárami. Takto sa vytvoria tzv dosky. Rozmer dosiek nie je konštantný, upravuje sa podľa potreby. Základné rozdelenie je zrejme z prílohy – škárorozu. Všetky škáry sú navrhnuté ako priečne alebo dilatačné (rezané) vystužené klznými tržmi. Nový CB kryt je navrhnutý ako jednovrstvový, realizovaný na celú výšku dosky. Povrchová úprava CB krytu je navrhnutá hladká. Podklad CB vozovky je navrhnutý z cementom stmeleného materiálu CBGM C8/10.

Priečny sklon

Celá plocha je navrhnutá v priečnom a pozdĺžnom sklone do stredového líniového žlabu DN 400, ktorý je dimenzovaný na celú plochu. Priečny a pozdĺžny sklon je premenný, od min. 0,30% do max 0,7%.

Vybavenie komunikácie

ZVISLÉ DOPRAVNÉ ZNAČKY – budú umiestnené tri značky na ocelovom stĺpiku so základom.

VODOROVNÉ DOPRAVNÉ ZNAČENIE – sa nevyhotovuje.

Dopravné značenie musí byť vyrobené v zmysle STN 01 8020 a dané vyhláškou 30/2020 Z.z., TP 117 a VL 6.1 ZVISLÉ DOPRAVNÉ ZNAČKY. Veľkosť navrhovaných zvislé dopravné značenie je v zmysle TP 117, tabuľka 22.

- podkladová fólia a symbol v retroreflexnej úprave triedy 2 (Ref 2),
- umiestnenie na samostatných nosičoch vedľa jazdného profilu komunikácie,
- bez prederavenia prednej strany.

Konštrukcia vozovky CB

- cementobetón	CB III – CI 0,4–Dmax22 – C1, C30/37 – XF4(SK)	220 mm	STN 76 6123
- vystuženie kari sieťou priemeru 6mm a veľkosťou oka 150 x 150 mm v 1/5 výšky dosky (v spodnej časti)			
- cementom stmelená zmes	CBGM C 8/10	150 mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/63, G(c)	130 mm	STN 73 6126
- filtračná a separačná geotextília + výstužná geomreža (dvojosá)			
- drvené kamenivo frakcie 8-32	DK 8/32	100 mm	STN 73 6126
spolu celkom		600 mm	

Konštrukcia vozovky AB

- asfaltový betón pre obrusnú vrstvu	ACo 11 – I, PMB 45/80-75;	40 mm	STN 736121
- spojovací postrek z modifikovanej asfaltovej emulzie	PS, CBP 0,50 kg/m ²		STN 73 6129
- asfaltový betón pre ložnú vrstvu	ACI 22 – I, PMB 45/80-75;	60 mm	STN 736121
- spojovací postrek z modifikovanej asfaltovej emulzie	PS, CBP 0,50 kg/m ²		STN 73 6129
- asfaltový betón pre podkladnú vrstvu	ACp 32 – II, 40/60,I;	100 mm	STN 736121
- asfaltový infiltračný postrek	PI, A 0,7kg/m ²		STN 73 6129
- mechanicky spev. kamenivo	MSK – I,	150 mm	STN 736126
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/63, G(c)	150 mm	STN 73 6126
- filtračná a separačná geotextília + výstužná geomreža (dvojosá)			
- drvené kamenivo frakcie 8-32	DK 8/32	100 mm	STN 73 6126
spolu celkom		600 mm	

Konštrukcia betónovej prepojovacej plochy

- cementobetón	CB III – CI 0,4–Dmax22 – C1, C25/30 – XF4(SK)	180 mm	STN 76 6123
- cementom stmelená zmes	CBGM C 8/10	120 mm	STN 73 6124-1
- nestmelená vrstva zo štrkodrviny	UM ŠD 0/63, G(c)	150 mm	STN 73 6126
spolu celkom		450 mm	

V úrovni zemnej pláne sa musia dosiahnuť požadované pevnosti pomocou stabilizácie na predpísanú hodnotu $E_{def2} = 60 \text{ MPa}$. Skúšky stabilizovanej pláne sa vykonávajú podľa STN EN 13286-41 a STN EN 14227-1, kde je presne stanovený počet a miesto skúšok.

Na dosiahnutie dostatočnej únosnosti nestmelených vrstiev kameniva na ochrannej drenážnej vrstve (kvôli vysokej spodnej vode, je nutné, aby požadované pevnostné charakteristiky vrstvy ŠD boli dodržané.

V prípade že na vrchnej vrstve ŠD nedosiahnu požadované parametre (90 MPa) je nutné použiť geomrežu.

(doplnenie TS , generálny projektant Ing. Roman Rosina)

Vozovka sa skladá z podkladových vrstiev a krytu. Ako podkladová vrstva sa použije štrkodrvina a cestným spojivom stmelená zmes, resp. cementom stmelená zrnitá zmes. Podkladové vrstvy sú definované v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií. Zhotovujú sa podľa STN , resp STN EN uvedených vyššie.

Podkladné vrstvy sa nemajú zhotovovať ak hrozí nebezpečenstvo, že teplota pri kladení klesne pod 5°C . Kladenie sa nesmie vykonávať ani pri silnom alebo dlhotrvajúcom daždi. Po rozprestretí sa hneď začne so zhutňovaním. Zhutňuje sa každá vrstva samostatne. Vrstva sa zhutňuje od okrajov ku stredu. Zhutňovanie sa opakuje až po dosiahnutie požadovanej miery zhutnenia. Nestmelená vrstva zo štrkodrviny musí byť v technologicky najkratšom čase prekrytá nadväzujúcou vrstvou. **Pred pokládkou ďalšej vrstvy sa kontroluje modul pretvárnosti z druhého zaťažovacieho cyklu E_{def2} statickou zaťažovacou skúškou. E_{def2} musí byť najmenej 90 MPa pre ochrannú vrstvu a 60 MPa pre podložie. Pomer E_{def2} / E_{def1} musí byť menší ako 2,5 v zmysle STN a TP.**

Hydraulicky stmelené podkladové vrstvy – požiadavky

Na podkladoch stabilizovaných alebo spevnených hydraulickým spojivom musia byť prevedené opatrenia proti vzniku reflexných trhlin do asfaltových vrstiev v cementom stmelených podkladových vrstvách zamedziť ich zmrašťovaniu úpravou spojiva, uvoľnením zmrašťovacích napätí prehutnením vrstvy v dobe tuhnutia vibračným valcom, alebo vytvorením zmrašťovacích trhlín vo vzdialenosti 3 až 5 m (vločkami, vibračným diskom, prerezaním a pod.)

Cementobetónová vozovka – požiadavky

Ošetrovanie a ochrana povrchu

Cementobetónový kryt vozovky sa musí ihneď po dohotovení chrániť proti rýchlemu odparovaniu vody napr. ochranným postrekom, parotesnými látkami, prikrytím fóliami a podobne. Spôsob ochrany musí byť primeraný daným klimatickým podmienkam. Pri očakávanom rýchlom ochladení je potrebné čerstvý betón chrániť najmenej do doby narezania škár tepelno-izolačnými rohožami. Ustanovenia o dobe ošetrovania, o ochrane proti teplotným trhlinám a proti mrazu sú obsiahnuté v norme STN 736123. Konkrétny spôsob a dobu ochrany musí ešte pred začatím prác odsúhlasiť objednávateľ. Jednotlivé druhy ochrany povrchu cementobetónového krytu je možné používať samostatne alebo v kombinácii. Ak sa ošetrovanie naruší (napr. vplyvom vetra), je nevyhnutné zabezpečiť jeho bezprostrednú obnovu. Ochrana sa musí vykonávať celoplošne na všetkých povrchových častiach krytu (i na bočných stenách).

Po realizácii povrchovej úpravy , sa musí opätovne CB kryt chrániť ochranným postrekom!

Rezanie a tesnenie škár

Pri budovaní betónovej vozovky sa zrealizujú škáry, tak aby maximálna plocha betónovej dosky bola 25 m². V dobe medzi prevedením rozširovací drážky a utesnením škár musí byť v príslušnom úseku CB krytu vylúčená akákoľvek doprava. Hrany škár budú skosené. Skosenie sa prevedie pod uhlom 45° a jeho šírka musí byť v rozmedzí 1 - 2 mm.

Priečne škáry CB krytu:

Priečne škáry budú prerezané do hĺbky 80 mm. V rozsahu celého denného úseku betonáže sa režu priečne škáry postupne do zatvrdnutého betónu, najpozdšie však do 24 hod po betonáži. Čo najskôr po prerezaní škáry musí byť rezný kal bez zbytku odstránený tlakovou vodou, aby nezatvrdli prípadné zbytky nezhybridovaného cementu obsiahnutého v kalu.

Bezprostredne po vyčistení bude tesne pod povrch krytu do škár aplikované predtesnenie (tesniaci profil), ktorý bude slúžiť ako provizórne tesnenie behom staveniskovej dopravy. Pre definitívni škáry bude predtesnenie odstránene, škára sa rozšíri drážkou na šírku 8 mm a hĺbku 28 mm. Komôrka bude utesnená tesniacim profilom šírky 8 mm.

Priečne dilatáčné (priestorové) škáry CB krytu:

Na betónovej vozovke budú zrealizované dilatáčné škáry (predpokladá sa umiestnenie v miestach pracovných škár) z dôvodu zamedzenia porúch v prípade extrémnych teplôt počasie. Presné dĺžky dilatáčných úsekov sú vyznačené v osobitnej prílohe č. 006.

Pokiaľ bude dilatáčná škára zároveň v mieste pracovnej priečnej škáry, bude prevedené nasledujúcim spôsobom:

1. CB dosky sa odrežú a vybúrajú.
2. Potom sa navrtajú a vloží trne a nalepí dilatáčná vložka z extrudovaného polystyrénu hr. 20 mm. Trne sa vkladajú s rozponom 300 mm (pričom od kraja dosky je to min. 150 mm). Použijú sa Trne priemeru 22mm dĺžky 500 mm.
3. Po zatvrdnutí betónu sa polystyrén odstráni na výšku min. 50 mm od povrchu vozovky a zrealizuje sa vloženie tesniaceho profilu Ø 24 mm. Komôrka bude vyplnená pružnou zálievkou za studena. Steny komôrky sa opatria penetračným alebo adhéznym náterom podľa typu zálievky a predpisu výrobcu.

Pokiaľ sa bude dilatáčná škára realizovať ako súčasť nepretržitej betonáže, je nutné realizovať pomocnú konštrukciu, ktorá bude držať a fixovať klzné trne a polystyrén v okamžiku betonáže v čerstvom betóne (polystyrén je nižší ako hrúbka dosky - max. do hornej úrovne spodnej betónovej dosky). Vrchný betón je betónuje bez prerušenia a následne sa škára na túto hrúbku doreže, vyčistí a vyplní.

Kríženie tesniacich profilov:

Kríženie tesniacich profilov šírky 8 mm sa prevedie vyrezaním U-prierezu v mieste kríženia. Bezprostredne pred zatlačením profilu dôjde k nanoseniu tmelu, ktorý zaisť vodotesnosť v mieste kríženia škár.

Povrchová úprava

Po pokládke betónovej vozovky sa povrch vyhladí do hladka.

Vystuženie CB dosky

CB dosky budú vystužené iba konštrukčnou výstužou a to v 1/5 výšky (44 mm od spodnej časti). CB doska bude vystužená pomocou ocelevej kari-siete ø6 mm, s veľkosťou oka 150 x 150 mm. Krytie výstuže z bočnej strany je 40 mm.

Detail jednotlivých dosiek a riešenie škár, či riešenie uloženia žlabov je znázornený vo výkrese č. 007

Pri výstavbe vozoviek je nutné dodržiavať zásady uvedené v technických predpisoch pre jednotlivé vrstvy konštrukcie vozoviek. – TKP MDPT. Všetky platné predpisy (TKP) sú dostupné na www.ssc.sk. Pre predmetný projekt sú všetky katalógové listy, ako aj všetky TKP záväzné.

4. Zemné práce

Zemné práce pozostávajú z odstránenia nevhodnej zeminy v dotknutom úseku, odstránenia časti existujúcej nespevnenej a spevnenej plochy a časti vozovky, výkopu a úpravy zemného telesa až po zhotovenie a zhutnenie pláne pod vozovku. Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 Zemné práce.

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 ρ_p 17 o viac ako 5%). V prípade väčšej odchýlky odsúhlasí zástupca investora spôsob úpravy prevlhčenej zeminy.

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

V hornej 0,5 m vrstve násypu a 0,3 m vrstve zárezu môžu byť použité len zeminy veľmi vhodné (STN 72 1002 Klasifikácia zemín pre dopravné stavby), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako 1650 kg/m³. Upravené podložie sa musí zhutniť hladkým valcom. Miera zhutnenia pre súdržné a nesúdržné zeminy je stanovená v STN 73 6133 Teleso pozemných komunikácií. Pláň musí byť zhotovená v priečnom sklone podľa projektovej dokumentácie, tak aby bolo vždy zabezpečené jej odvodnenie. Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel.

Po vytvorení zemnej pláne a uložení konštrukcie vozovky sa urobí dosypanie za obrubníky až po cca nové oplotenie, resp. tak aby šírka bola 1m od obrubníka a boli zakryté pätky stĺpov. Na hornú rovnú časť sa aplikuje zahumusovanie v hrúbke 0,15m a zatrávnenie trávovým semenom.

V rámci projektu bol robený IG prieskum. V záujmovom území sa pod vrstvou zhutnenej a konsolidovanej navážky (mocnosti 0,3 až 0,6 m, prevažne triedy G3 G-F, štrk s prímiesou jemnozrnnej zeminy), ktorou bol pri výstavbe jestvujúceho provizórneho parkoviska vyrovnaný terén nachádza do hĺbky cca 1,3 m p.t. vrstva aluviálnych (náplavových) sedimentov. Jedná sa o íl nízkoplastický, tuhej až tvrdej konzistencie (v závislosti od vlhkosti), tmavohnedej až čiernej farby, s malou prímiesou organických látok, ktorý plynule prechádza cez íl piesčitý (silt piesčitý) do piesku ílovitého triedy S5 SC. Je prevažne tuhej až pevnej konzistencie, resp. stredne uľahlý, šedohnedej farby, stredne až hrubozrný a od hĺbky cca 0,9 m pod terénom nasýtený vodou. Pod povrchovou vrstvou (od hĺbky cca 1,3m p.t. sedimentovala mohutná vrstva štrku triedy G2 GP. Fluviálny štrk je stredne uľahlý až uľahlý, šedohnedej farby, s priemerom dobre opracovaných valúňkov 0,5 - 3 až 5 cm.

Stabilizácia podložia

Podložie bude stabilizované s Cementom CEM III B 32,5 s obsahom 7% (52 kg/m²) . Zlepšenie bude v hrúbke 0,40 m. Pláň pred stabilizáciou je potrebné výškovo upraviť do požadovanej výšky a sklonu. Nadávkovaný cement bude miešaný so zeminou pomocou ťažkej frézy. Po nadávkovaní bude zemina zmiešaná s pojivom. Potom sa môžu zeminy hutniť. Schéma pojazdv: 1x bez vibrácie + 1x bez vibrácie. Túto schému 4 krát opakovať. Výsledné geotechnické parametre po 7 dňoch musia byť Edef2 min 60 MPa a Edef2/Edef1 max 2,0 (doska · 357 mm – 0,1m²). Stabilizované podložie sa musí ošetrovať vodou min. 4 dni podľa počasia. Skúšky budú vykonané po 7 dňoch.

5. Úprava režimu povrchových a podzemných vôd

Odvodnenie spevnených plôch bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do žlabov. Následne bude dažďová voda odvádzaná do novo-navrhovanej kanalizácie, vrátane prečistenia vôd v ORL. Odvodnenie pláne vozovky je zabezpečené prostredníctvom drenáže DN 160, ktorá je zaústená do

žlabových vpustov. V asfaltových vjazdoch budú riešené plytké žlaby v celej šírke vjazdu (v danom mieste žlabu) s tým že vyústené budú na terén.

6. Požiadavky na postup stavebných prác a údržbu

Pre výstavbu tohto objektu platí štandardný postup budovania cestnej komunikácie:

- vytýčenie staveniska,
- príprava územia,
- demolácia existujúcich spevnených plôch
- postupná realizácia zemných prác (pri dodržiavaní predpísaných technologických predpisov a rešpektovaní klimatických obmedzení),
- konštrukčné vrstvy vozovky (v zmysle príslušných STN a TKP),
- dokončovacie práce

Mechanizmy používané pri stavebných prácach musia byť udržiavané v dobrom technickom stave, aby nadmerne neznečisťovali ovzdušie a podľa potreby čistené, aby neznečisťovali používané komunikácie (v súlade s cestným zákonom).

Vytýčenie objektu

Vytýčovací výkres je súčasťou výkresovej prílohy, ktorý obsahuje údaje o hlavných bodoch trasy. Presnosť vytýčenia musí zodpovedať STN 73 0422. **Pred realizáciou je potrebné vytýčiť inžinierske siete v území a ich hĺbku overiť ručne kopanými sondami.**

Požiadavky na údržbu

Údržba bude pozostávať z kontroly a udržiavania prevádzkyschopnosti vozovky, odvodnenia, vybavenia komunikácie a úprav vegetačného krytu svahov cestného telesa.

7. charakteristika a popis technického riešenia cesty

7.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

Navrhnutá stavba je v predmetnom území, z hľadiska svojho účelu novostavba. Jej vybudovaním nedôjde k zhoršeniu životného prostredia.

Zoznam odpadov

- výkopová zemina (nevhodná)	č. odpadu 17 05 06 O	predpok. množstvo: 7 600 t
- zemina a kamenivo	č. odpadu 17 05 04 O	predpok. množstvo: 5000 t
- vybúraný betón	č. odpadu 17 01 01 O	predpok. množstvo: 200 t
- vybúraný asfalt	č. odpadu 17 03 02 O	predpok. množstvo: 130 t

Nakladanie s odpadmi

Vybúrané materiály sa zabudujú po recyklácii do ložných vrstiev vozovky. Prebytočné vybúrané hmoty sa odvezú na skládku, ktorú určí objednávateľ do zahájenia stavby.

Nakladanie s odpadmi sa musí riadiť platnou právnou úpravou na úseku odpadového hospodárstva (zákon č. 79/2015 Z.z., 313/2016 Z.z., 292/2017 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov), ktorá požaduje predchádzať vzniku odpadov a obmedzovať ich množstvo, ako i odpady zhodnocovať recykláciou a opätovným využitím. Zneškodňovanie odpadov spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie je možné vtedy, ak sa nedá použiť iný, vhodnejší spôsob nakladania s odpadmi. Z uvedeného vyplýva, že zneškodňovanie odpadov skládkovaním by mal byť posledný spôsob, ako sa bude s odpadmi nakladať.

Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe bude:

- predchádzanie vzniku odpadov
- materiálové a energetické zhodnotenie odpadov
- environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov

Predchádzať vzniku odpadov je v tomto prípade možné dobrou organizáciou práce, dôslednou separáciou odpadov od vyťaženého prírodného materiálu a predchádzaniu vzniku havarijných situácií, najmä počas výstavby.

Materiálové zhodnotenie odpadov prichádza do úvahy pre prípad odpadového betónu, železobetónu a asfaltu z demolícií objektov, spevnených plôch a ciest. Recyklácia týchto druhov odpadu je možná priamo na mieste (mobilné recyklačné jednotky), resp. na stavebnom dvore. Recyklované materiály budú prednostne využité priamo pri výstavbe jednotlivých objektov komunikácie. Zmesový komunálny odpad bude odvážať a zneškodňovať separovaním firma, ktorá sa zaoberá takouto činnosťou v rámci územia.

Energetické zhodnotenie odpadov je možné napr. pre odpadové oleje, ich množstvo však nebude významné.

Environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov zabezpečí počas výstavby dodávateľ stavebných prác a počas prevádzky prevádzkovateľ stavby uzatvorením zmluvných vzťahov s právnickými alebo fyzickými osobami oprávnenými vykonávať požadovaný druh činnosti. Používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu. Žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie znečisťujúca povrchovú a podzemnú vodu v danej lokalite nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy Zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov

7.2 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.

Zohľadnenie požiadaviek bezpečnosti cestnej premávky na navrhovanej stavbe je obsiahnuté v samotnom technickom riešení objektu, ktoré vychádza z ustanovení základných cestných noriem STN 73 6102 a STN 73 6110.

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

Zhotoviteľ je povinný dodržiavať ustanovenia Zákonníka práce a súvisiace predpisy týkajúce sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.

7.4 Popis riešenia ochrany proti agresívnemu prostrediu

Ochrana všetkých betónových konštrukcií zahrnutých do objektu bude riešená štandardným spôsobom.

7.5 Protipožiarna ochrana

Za prístupové komunikácie možno považovať existujúcu cestu III/1435, ktorá v plnej miere spĺňajú požiadavky § 82 Vyhl. MV SR č. 94/2004 Z.z. tj. široké minimálne 3,0 m, nachádzajúce sa v bezprostrednej blízkosti navrhovanej stavby a dimenzované na ťaž 80 kN, reprezentujúcu pôsobenie zaťaženého nápravu požiarného vozidla.

7.6 Súhrnné požiadavky pre užívanie osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu (zákon č. 532/2002 Z.z.)

Netýka sa predmetného stavebného objektu.

8. Organizácia dopravy počas výstavby

Verejná doprava na ceste III/1435 bude počas výstavby čiastočne obmedzená prenosným dopravným značením. Výstavba spevnených plôch sa bude realizovať v areáli, bez možnosti prístupu verejnej dopravy.

Bezpečnosť cestnej premávky je zaručená samotným technickým návrhom. Všetky dopravné značky a dopravné zariadenia dočasného charakteru musia byť v reflexnom vyhotovení, ako prenosné dopravné značenie. Navrhnuté dopravné značky a dopravné zariadenia sú v súlade s platnou právnou úpravou. Ich vyobrazenie, farebnosť a grafická úprava musia zodpovedať STN 01 8020 (Dopravné značky na pozemných komunikáciách) a vyhláške č. 30/2020 Z. z.

Vypracoval:

Ing. Stanislav Majerčák