

TECHNICKÁ SPRÁVA**Prístupová komunikácia k novej IBV v obci Janovce****TECHNICKÁ SPRÁVA**

Obsah:

1.	Všeobecná časť	
1.1	Identifikačné údaje	2
1.2	Základné údaje charakterizujúce objekt	2
1.3	Prehľad základných podkladov	2
1.4	Popis stavebného objektu	2
2.	Technická časť	
2.1	Charakteristika územia	3
2.2	Urbanistické, architektonické, dopravné a stavebno-technické riešenie stavby	3
2.3	Zemné práce	5
2.4	Podzemná voda	5
2.5	Odvodnenie	5

TECHNICKÁ SPRÁVA**1. Identifikačné údaje :**

Názov stavby:	Prístupová cesta k novej IBV v obci Janovce
Katastrálne územie:	Janovce, (okres Bardejov)
Parcely:	CKN 204/14, 205/3, 209/3, 210/3, 215/3, 217/3, 220/3, 221/5, 225/3, 226/3
Druh stavby:	Novostavba
Kategória komunikácie	MO 6,5/40

1.1 Správca objektu :

Názov:	Obec Janovce Janovce 62 086 42 Raslavice
--------	------------------------------------------------

1.2 Spracovateľ dokumentácie :

Projektant:	ROADS, s.r.o. Tekeľova 2 080 06 Ľubotice
Zodpovedný riešiteľ:	Ing. Ladislav Bačenko

1.3 Účel objektu a jeho funkcia :

Účelom stavby je vybudovanie miestnej komunikácie, ktorá sprístupňuje územie novej IBV v obci Janovce. Účelom vybudovania novej miestnej komunikácie je napojenie jednotlivých nehnuteľností na základný cestný komunikačný systém obce Janovce.

Navrhanú miestnu komunikáciu obsluhujúcu predmetné územie, zaradzujeme do funkčnej skupiny C a funkčnej triedy C3 (obslužná funkcia s priamou obsluhou príslušného územia). Predmetné miestne komunikácie plnia obslužnú funkciu a distribúciu zdrojovej a cieľovej dopravy na základný komunikačný systém mesta.

1.4 Použité podklady :

Podklady pre vypracovanie projektovej dokumentácie :

- Účelová mapa, (máj 2017)
- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic
- STN 73 6102 Projektovanie križovatiek cestných komunikácií
- Požiadavky Objednávateľa

1.5 Popis objektov :

Priestorové vedenie obslužnej komunikácie, v plnej miere rešpektuje jestvujúce priestorové usporiadanie komunikácií, jestvujú príslušnú zástavbu a existujúce vedenia inžinierskych sietí. Celková dĺžka navrhovanej komunikácie je 212,60m, kategória komunikácie je MO 6,5/40, maximálny pozdĺžny sklon komunikácie je 1,28% a minimálny pozdĺžny sklon komunikácie je 0,50%. Priečny sklon komunikácie je jednostranný po celej dĺžke o veľkosti 2,50%. Odvodnenie komunikácií je zabezpečené pomocou priečného a pozdĺžneho sklonu do uličných vpustov s napojením na dažďovú kanalizáciu.

- **Konštrukčné vrstvy komunikácie:**

• asfaltový betón strednozrný	ACo11;50/70;I	EN 13108-1	50mm
• spojovací asfaltový postrek min. 0,3 kg/m ²		STN 73 6129	
• obalované kamenivo hrubozrné	ACL16;50/70;I	EN 13108-1	60mm
• infiltračný asfaltový postrek min. 1,0 kg/m ²		STN 73 6129	
• štrkodrvina fr. 0-22mm	UM ŠD, 0/22 Gp	STN 73 6126	100mm
Spolu			210mm

Celková plocha úpravy predstavuje 1 170,00 m².

Požiadavky na podložie spevnených plôch:

V súčasnosti je v priestore budúcej komunikácie vybudovaná štrková vrstva, ktorá nevykazuje známky deformácie a nízkej únosnosti. Preto navrhujeme iba realizáciu vyrovnávajúcej vrstvy zo štrkodrviny hrúbky 100mm, pod ktorou odporúčame

hodnotu modulu deformácie v hodnote $E_{def2} = \text{min. } 45\text{MPa}$ a pomer jednotlivých modulov pri statickej zaťažovacej skúške maximálne 2,5 (doska priemeru 357mm).

Na povrchu konštrukčnej vrstvy štrkodrviny vozovky, odporúčame hodnotu modulu deformácie v hodnote $E_{def2} = \text{min. } 60\text{MPa}$ a pomer jednotlivých modulov pri statickej zaťažovacej skúške maximálne 2,5 (doska priemeru 357mm).

Konštrukčné zásady a odporúčania:

1. Podložie pod parkoviská a spevnené plochy musí byť zrealizované a zhutnené v zmysle STN 73 6133 a TKP časť 2 Zemné práce (zverejnené na stránke <http://www.ssc.sk/sk/technicke-predpisy-rezortu/Zoznam-tpk-a-kl.ssc>).
2. Pre zahájením prác na úprave podložia je potrebné zrealizovať odber vzoriek zo základovej škáry a následne zrealizovať preukaznú skúšku Proctor-standard. Výsledky preukaznej skúšky je potrebné porovnať s predpokladmi. Súčiniteľ zhutnenia základovej škáry je min. $D=92\%$.
3. Na upravenej vrstve podložia komunikácií odporúčame hodnotu modulu deformácie v hodnote $E_{def2} = \text{min. } 45\text{MPa}$ a pomer jednotlivých modulov pri statickej zaťažovacej skúške maximálne 2,5 (doska priemeru 357mm).
4. Na povrchu aktívnej zóny vozovky, odporúčame hodnotu modulu deformácie v hodnote $E_{def2} = \text{min. } 60\text{MPa}$ a pomer jednotlivých modulov pri statickej zaťažovacej skúške maximálne 2,5 (doska priemeru 357mm).
5. Prípadné zemné teleso komunikácie resp. spätný zásyp sú navrhované z nesúdržného štrkovitého materiálu budované po zhutnených vrstvách max. hrúbky 40 cm so zhutnením na ID min. 0,85 s objemovou tiažou min. 19 kN/m³ a uhlom vnútorného trenia min. 28°. Požadované $E_{def,2}$ min. 45 MPa a pomer $E_{def,2} / E_{def,1}$ max. 2,5.
6. Všetky vybrané materiály sú majetkom správcu objektu, ktorý určí skládku vybraných materiálov počas realizácie predmetnej stavby – predpokladaná vzdialenosť je do 1km.

2. Technická časť

2.1 Charakteristika územia

2.1.1 Popis staveniska, údaje o existujúcich rozvodoch a objektoch

Stavenisko sa nachádza v intraviláne obce Janovce. V priestore staveniska sa nachádzajú inžinierske siete, ktoré sú obsahom samostatného geodetického elaborátu.

2.1.2 Použitie mapové a geodetické podklady

Priestorové zameranie územia bolo vykonané v roku 2018, bez vytýčenia a zamerania inžinierskych sietí. Pred samotným zahájením výstavby je potrebné zrealizovať vytýčenie a zameranie jednotlivých inžinierskych sietí ich majiteľmi resp. správcami.

2.1.3 Príprava na výstavbu

- Uvoľnenie pozemkov a objektov.

V priestore staveniska sa nenachádzajú žiadne obytné a objekty určené na demoláciu. Po odovzdaní staveniska je možné pristúpiť k stavebným prácam.

- Zabezpečenie ochranných pásiem, chránených objektov a porastov po dobu výstavby

Pred začatím prác musia byť vytýčené podzemné vedenia v obvode staveniska. Po vytýčení budú ich ochranné pásma viditeľne označené a pracovníci stavby oboznámení so spôsobom ich označenia. Práce v ochranných pásmach vedení môžu byť vykonávané len podľa pokynov ich správcov a s ich súhlasom. V priestore staveniska sa nenachádzajú chránené objekty ani chránené porasty. Ochrana porastov mimo staveniska je zabezpečená tým, že pred začatím prác bude vytýčený obvod staveniska a práce sa môžu vykonávať len vo vytýčenom obvode stavby.

Výstavba komunikácie si nevyžaduje preložky jestvujúcich dopravných trás. Stavba si nevyžaduje ani preložky vodných tokov.

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

2.2.1 Zdôvodnenie urbanistického, výtvarného a stavebno-technického riešenia stavby

Výstavba spevnených plôch rešpektuje jestvujúcu organizáciu dopravy v priestore zástavby ako aj na hlavnej komunikácii a snaží sa o zachovanie čo najväčšieho priestoru zelene pre obyvateľom resp. obsluhu príľahlých nehnuteľností.

2.2.2 Dopravné problémy, napojenie na existujúce komunikácie, prístup na pozemky

Počas výstavby predmetnej komunikácie predpokladáme mierne zhoršenie kvality pohybu obyvateľov príľahlých nehnuteľností. Ide o jav prechodný, lokalizovaný len na stavenisko a obmedzený časom výstavby komunikácie.

2.2.3 Úpravy plôch, sadové úpravy, ozelenie, drobná architektúra

Všetky plochy vozoviek sú navrhované z asfaltom stmelených vrstiev.

2.2.4 Starostlivosť o životné prostredie

Ochrana zdravia a bezpečnosť

Výstavba sa bude realizovať bez vylúčenia verejnej dopravy na jestvujúcich dopravných trasách, bude potrebné venovať zvýšenú pozornosť pri dodržiavaní technických a technologických postupov pri výkone stavebných prác, osobitne z dôrazom na bezpečnosť práce.

Riešenie ochrany proti hluku a vibráciám z cestnej dopravy a výstavby

Predpokladáme, že modelový výpočet hlukových pomerov vzhľadom na nízku intenzitu dopravy, nepreukáže prekročenie povolených limitov z hľadiska ochrany vonkajšieho prostredia pre hlukom z dopravy, protihlukové opatrenia technického charakteru sa nenavrhuju.

Pri zohľadnení predpokladaného rozsahu a charakteru stavebných prác, nie je predpoklad vzniku vibrácií, ktoré by mali vplyv na obytné objekty.

Spôsob nakladania s odpadmi

Nakladanie s odpadmi sa musí riadiť platnou legislatívou na úseku odpadového hospodárstva, ktorá požaduje predchádzať vzniku odpadov a obmedzovať ich množstvo ako i odpady zhodnocovať recykláciou, opätovným využitím. Zneškodňovanie odpadov spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie je možné vtedy, ak sa nedá použiť iný spôsob nakladania s odpadmi. Z uvedeného vyplýva, že zneškodňovanie odpadov skládkovaním by mal byť posledný spôsob ako sa bude s odpadmi vzniknutými v rámci stavby nakladať.

Počas výstavby spevnených plôch je potrebné zabrániť vzniku nepovolených skládok odpadov alebo nežiadúcim kontamináciám životného prostredia, a to vypracovaním a dodržiavaním prevádzkových poriadkov skladovacích priestorov látok priamo ohrozujúcich kvalitu zložiek životného prostredia.

Predpokladané odpady produkované počas výstavby:

Kat.č.	Názov odpadu podľa vyhl. 365/2015 Z.z. v znení neskorších predpisov
10 13 14	Odpadový betón a betónový kal (O)
15 01 01	obaly z papiera (O)
15 01 02	Obaly z plastov (O)
15 01 03	obaly z dreva (O)
15 01 04	obaly z kovu (O)
15 01 06	zmiešané obaly (O)
17 01 07	Zmesi betónu (O)
17 02 01	Drevo (O)
17 02 03	Plasty (O)
17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht (N)
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 170301 (O)
17 04 05	Železo a oceľ (O)
17 04 07	Zmiešané kovy (O)
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03 (O)
20 03 01	Zmesový komunálny odpad (O)

Vysvetlivky: N - nebezpečný odpad

O - ostatný odpad

Nebezpečné odpady, ktoré vzniknú počas výstavby bude potrebné zo strany investora zneškodňovať na základe zmluvy s oprávnenou organizáciou.

2.2.5 Návrh systémov a vybavenia na zabezpečenie bezpečnosti dopravy

Počas výstavby nie je potrebné realizovať obchádzkové komunikácie.

Pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie je navrhované bezbariérové napojenie komunikácie s komunikáciami pre peších.

2.3 Zemné práce

Výkopovými prácami získame cca 100,0 m³ materiálu. Materiál bude využitý v rámci stavby na budovanie minimálnych zemných telies.

2.4 Podzemná voda

Výstavbou komunikácie nedôjde k zásahu do hladiny podzemnej vody a zmene režimu podzemných vôd.

2.5 Odvodnenie.

Zrážková voda z vozovky je jej priečnym a pozdĺžnym sklonom odvádzaná pomocou vpustov do navrhovanej kanalizácie DN 200mm. Celkový počet uličných vpustov je desať. Voda je následne zaústená do kanalizačnej šachty DN 600mm, z ktorej je voda odvádzaná korugovaným potrubím DN 315mm do priekopy cesty druhej triedy. Voda zo zemnej pláne novovybudovanej konštrukcie vozovky je odvádzaná trativodom ϕ 160mm do vpustov a následne do kanalizácie.

Upozornenie:

Pred vypracovaním projektovej dokumentácie nebol uskutočnený inžiniersko – geologický prieskum, na základe ktorého by bolo možné zodpovedne navrhnuť jednotlivé násypové telesa a zárezové svahy miestnych komunikácií. Z tohto dôvodu je pred samotnou realizáciou nevyhnutné realizovanie inžiniersko – geologického prieskumu a následne realizovanie statických výpočtov príslušného územia. Bez tohto potvrdenia projektovaného stavu neodporúčame začať so samotnou výstavbou spevnených plôch. Pred realizáciou stavby je potrebné vytyčenie všetkých inžinierskych sietí v danom území !!!

Prešov, august 2018

vypracoval: Ing. L.Bačenko