



A. SPRIEVODNÁ SPRÁVA

1 VŠEOBECNÁ ČASŤ

1.1 Identifikačné údaje stavby

Názov stavby:	„Projekt pozemkových úprav JANOVA LEHOTA – Spoločné zariadenia a opatrenia“
Miesto stavby:	Janova Lehota
Katastrálne územie:	Janova Lehota
Okres:	Žiar nad Hronom
Kraj:	Banskobystrický
Druh stavby:	Novostavba
Stupeň:	DSP – dokumentácia na stavebné povolenie
Plánované termíny:	Započatie výstavby (.....), ukončenie výstavby (.....)
Špecifikácia činnosti:	Poľné cesty
Zdôvodnenie stavby:	Reparcelácia k.ú. Janova Lehota v zmysle PPÚ
Stavebník:	
Obstarávateľ:	Ministerstvo pôdohospodárstva SR Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava IČO: 156 621
V zastúpení:	Krajský pozemkový úrad Banská Bystrica, Obvodný pozemkový úrad Žiar nad Hronom
Nadradený orgán:	Ministerstvo pôdohospodárstva SR
Zhotoviteľ dokumentácie:	TEKDAN spol. s r.o., Bjornsonova 3, 811 05 Bratislava IČO: 31332552, IČ DPH: SK2020290811
Spracovateľ PPÚ:	Ing. Jana Molnárová
Projektant techn. riešenia:	Ing. Ján Tomko - autorizovaný stavebný inžinier, reg. číslo SKSI: 0206*A*2.1, jt - ateliér, Pribišova 8, 841 05 Bratislava IČO: 31797113, IČDPH: SK1020950590 Spracovateľský kolektív: HIP, cesty Ing. Ján Tomko Poľné cesty Ing. Petřvalský Gabriel

1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu

Hlavná investícia:	
Funkčná trieda :	Poľné cesty – hlavné a vedľajšie / jednopruhové
Kategória:	P 4,0/30, P 3,0/30
Križovatky:	úrovňové –stykové, zjazdy

Riešenie vychádza z koncepcie riešenia Projektu pozemkových úprav vypracovaného pre lokalitu obce Janova Lehota. Navrhovaná stavebná úprava poľných ciest pozostáva z ich stavebnej úpravy pre potrebu celoročného sprístupnenia novo rozparcelovaných pozemkov s ich napojením na komunikačnú sieť obce. Jestvujúce poľné cesty nachádzajúce sa v dotknutom území sú v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave. Odstránenie problému je možné len komplexným riešením a úpravou celého dotknutého priestoru. Z dopravného hľadiska existujúce poľné cesty z hľadiska priestorového usporiadania nevyhovujú normovým požiadavkám kladeným na poľné cesty takéhoto významu. Navrhovaná stavebná úprava pozostáva z úpravy poľných ciest sprístupňujúcich oblasť poľnohospodársko-lesného a rekreačného zázemia obce. Navrhované úpravy ciest sú zvolené na základe



2. ÚZEMNÉ A URBANISTICKÉ PODMIENKY

2.1 Širšie vzťahy

Geografická príslušnosť riešeného územia :

Katastrálne územie s celkovou rozlohou 1767ha sa nachádza v okrese Žiar nad Hronom na styku pohorí Vtáčnik a Kremnické vrchy so severovýchodnou časťou Žiarskej kotliny v doline Lehotského potoka. Rozpätie výšok je od 365m do 909m n.m., pričom maximálnu nadmorskú výšku dosahuje kóta vrchu Vysoká hora (909m n.m.) lokalizovaného v severnej zalesnenej časti k.ú. Najnižšie položené miesta sú na juhu územia pri Lehotskom potoku.

Sídlo Janova Lehota so stredom v nadmorskej výške 425m n.m. je lokalizované v juhovýchodnej časti územia. Obec charakterizuje reťazová kolonizačná zástavba a ide o vidiecky typ sídla s prevahou aktivity obyvateľstva v priemysle a v službách.

Urbanistický kontext mikroregiónu:

Pre obec Janova Lehota nie je spracovaná územno-plánovacia dokumentácia. VZFU v území a na plochách, ktoré sú riešené v rámci obvodu PPÚ sa zaoberajú posúdením a vymedzením lokalít pre väčšinu ľudských činností ako sú poľnohospodárske a nepoľnohospodárske aktivity ochrana prírody a podľa možností daných v extraviláne územia aj rekreácia, oddych, šport a turistika. Spracovaný a schválený projekt PÚ v časti svojho obvodu (t.j. okrem plôch intravilánu) nahrádza nespracovanú ÚPD obce a neskôr bude jedným z jej plnohodnotných podkladov. Oficiálne požiadavky na zmenu katastrálnej hranice alebo úpravy jej línie na žiadnom z jej úsekov v priebehu spracovania projektu vznesené neboli.

2.2 Funkčné využitie územia

Všeobecné zásady funkčného usporiadania územia v obvode pozemkových úprav v k.ú. Janova Lehota (ďalej len VZFU) sú vypracované v nadväznosti na miestny územný systém ekologickej stability (ďalej MÚSES). Schválené VZFU predpokladajú dlhodobý priaznivý účinok návrhu optimálneho využitia územia pre všestranné ľudské aktivity a v danom k.ú. vytvárajú priaznivejšie možnosti a podmienky pre zabezpečenie ochrany a tvorby životného prostredia. V zmysle §9 ods.9 písm. „a., b. a c.“ Zákona SNR č.330/1991 Zb. o pozemkových úpravách, usporiadaní pozemkového vlastníctva, pozemkových úradoch, pozemkovom fonde a o pozemkových spoločenstvách v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) boli VZFU stanovené a posúdené z hľadiska optimálneho priestorového usporiadania a funkčného využívania územia, ako aj zmeny štruktúry krajiny. Funkčnosť návrhov bola posudzovaná s cieľom zladit' priestorové požiadavky prirodzených i vynútených ľudských aktivít s krajinno-ekologickými podmienkami v území. Z hľadiska vymedzenia chránených častí územia a ich zaradenia do príslušného stupňa ochrany, sa v k.ú. Janova Lehota takéto územia nenachádzajú. Spôsob využívania územia z hľadiska prioritných ľudských aktivít, ktoré v území prevažujú aj v súčasnosti, sa nejako zásadne návrhmi VZFU nemení. Poľnohospodárska výroba prirodzene aj naďalej zostáva hlavnou činnosťou človeka v tomto území. VZFU však vo svojej návrhovej časti menia celkový ráz krajiny, keď premietnutím návrhov MUSES a ich realizáciou príde k podstatnému ozeleneniu krajiny, VZFU ďalej stanovujú limity a obmedzenia využívania územia v jeho niektorých častiach a keďže chýba ÚPD, tak vymedzujú tiež plochy a oblasti v ktorých sa prioritne navrhuje podpora a rozvoj nepoľnohospodárskych činností a vytvárajú sa predpoklady pre rozvoj oddychových zón pre rekreáciu a turistiku.

Návrh spoločných zariadení a opatrení využíva v maximálnej miere už existujúcu infraštruktúru a jednotlivé návrhy sú projektované so zreteľom na zachovanie trvaloudržateľného rozvoja územia. Pre riešené opatrenia sa navrhlo ich plošné vymedzenie pre zápis do KN. Vychádzalo sa zo skôr spracovaných dokumentov projektu pozemkových úprav so zameraním sa na opatrenia určených na výstavbu resp. rekonštrukciu, obnovu.

Predmetom riešenia sú:

1. komunikačné opatrenia - účelom je kostra hlavných poľných ciest s modernejšími objektmi (premostenia, odvodňovacie priekopy, priepusty a pod.) a blokovými prístupovými cestami



2. vodohospodárske opatrenia - účelom je zabránenie povodňiam a ochrana pred privalovými vodami
3. ekologické opatrenia - účelom je udržať ekologicky stabilnú krajinu
4. protierózne opatrenia - účelom je zlepšenie pôdnych pomerov
5. krajinotvorné opatrenia - účelom je úprava vodného režimu a zvýšenie estetickej funkcie v danej lokalite ako aj trvácný ráz krajiny
6. iné opatrenia - účelom je oddeliť zastavané územie obce od poľnohospodársky využívaných plôch

Výhody územného prepojenia obcí regiónu majú nadregionálny význam a ponúkajú možnosti využitia hlavne v oblasti krátkodobej rekreácie, cestovného ruchu a turistiky a cykloturistiky pre jeho obyvateľov, ale aj mnohých jeho pasantov, návštevníkov a turistických hostí blízkej lokality Krahule, Skalka, Remata, Kremnické Bane, Kremnica, Žiar nad Hronom, Handlová.

Celkový a postupný rozvoj potrebnej infraštruktúry, čoho súčasťou je aj komunikačný systém poľných ciest, sekundárne vytvorí vhodné podmienky pre rozvoj takých funkcií, ktoré využívajú ich prirodzené danosti a predpoklady.

Obec môže participovať na deľbe a vzájomnom využívaní špecifických možností, ktoré poskytuje celý mikroregión –

- historicky minimálne v európskom kontexte známe pamiatky (Kremnica – múzeum, Kremnické Bane –banské múzeum, Remata – rekreačné stredisko, Bojnice – kúpele, ZOO, zámok) a na ne sa viažúce doplnkové služby a aktivity
- pekné prírodné prostredie Kremnických vrchov a Žiarskej kotliny, využívané turistami
- zázemie pre turistiky, cykloturistiky a pobytovú rekreáciu

Skvalitnenie infraštruktúry prirodzene zvyšuje aj atraktivitu týchto území a zvyšuje aj hodnotu nehnuteľností v nich. Obec Janova Lehota má v týchto smeroch dobrý a zatiaľ nie dostatočne využitý potenciál. Cieľom miestnej samosprávy nie je len ponúkať na využitie pekné prírodné prostredie a vhodné podmienky na bývanie, ale cieľom je vytvárať vhodné podmienky aj na investície a podnikanie hlavne v orientácii na cestovný ruch a rekreáciu, s čím úzko bude súvisieť vznik nových pracovných príležitostí a rozvoj miestnej zamestnanosti. Cieľenou podporou týchto aktivít získa obec na druhej strane v rozpočte väčší výnos z miestnych daní a z daní z nehnuteľností.

2.3 Mikroregionálne vzťahy

Obvod projektu pozemkových úprav v k.ú. Janova Lehota susedí s katastrálnymi územiami:

- Kosorín
- Slaská
- Lutila
- Lovčica - Trubín

Vo vzťahoch v rámci regiónu výrazne dominuje prvok partnerstva. Riešené územie obce Janova Lehota nemá priaznivé podmienky a predpoklady pre rozvoj širšej škály rekreačných aktivít a cestovného ruchu. Bežnými nenáročnými aktivitami môže byť turistika, cykloturistika a agroturistika. Okrem turistiky je možné v blízkom okolí navštíviť lokality celoeurópskeho významu (Kremnické Bane, Kremnica, Bojnice). V širšom okolí obce sú zrekonštruované historické centrá miest a obcí. Vo vzdialenosti cca 11 km je v dosahu okresné mesto Žiar nad Hronom a cca 25 km mesto Kremnica, slúžiace ako vstupná brána do CHKO Kremnické vrchy, v ktorých sú už široké možnosti športového a kultúrneho využitia.

Návrhovými opatreniami VZFU sa zavádzajú predpoklady rozvoja oddychovej a relaxačnej v tejto časti spádového územia. Investícia do PÚ prinesie okrem výrazných krajinno-ekologických aspektov aj možnosti oddychu, relaxácie a športovo-turistického využitia sa.

Koncentrovanie dostupných zdrojov je možné len participáciou, pretože celý mikroregión trpí nedostatkom väčších finančných a investičných projektov v oblasti podnikania v turizme a cestovnom



ruchu. Obce si nemôžu dovoliť financovať všetku potrebnú turistickú infraštruktúru samy, preto jedna môže zabezpečiť ubytovanie, druhá športové a kultúrne vyžitie a potrebnú doplnkovú infraštruktúru. Týmto partnerstvom sa podarí zabezpečiť mikroregión časovo rýchlejšie a vzájomne výhodnejšie.

2.4 Demografia

Štrukturálne premeny v hospodárstve a celkový vývoj spoločnosti v SR v posledných rokoch spôsobujú hlavne v takýchto sídlach ako je aj obec Janova Lehota prvotný odchod aktívneho obyvateľstva za prácou do miest a do zahraničia, čo spôsobuje v konečnom dôsledku nerovnovážny demografický profil v prospech neaktívneho obyvateľstva v staršom veku a zhoršuje celkovú bilanciu zamestnanosti v obciach.

Cieľovými skupinami sú:

- obyvatelia obce
- obyvatelia mikroregiónu
- návštevníci, pasanti – záujemcovia o športové aktivity, rekreatanti, turisti
- návštevníci a hostia historických miest a sídiel (Kremnické Bane, Kremnica, Bojnice)

Obec Janova Lehota čelí pomerne vysokej nezamestnanosti a je postihnutá štrukturálnymi zmenami hospodárstva. Nové rozvojové projekty, ktoré ponúknu alternatívy tradičným odvetviam sú pre región a zvlášť pre obec vhodné a potrebné. Rozvoj miestnej infraštruktúry, čoho súčasťou je aj kvalitný a fungujúci systém poľných ciest, je strategicky významným projektom pre rozvoj celého mikroregiónu a predovšetkým samotnej obce Janova Lehota.

2.5 Širšie dopravné vzťahy

Dopravnú polohu riešeného územia obce Janova Lehota, charakterizujú vzťahy územia k prvkom nadradenej komunikačnej sústavy. Tieto definujú základné vzťahy dnešného i výhľadového dopravného režimu. Determinujúcimi prvkami dopravných väzieb na nadradenú komunikačnú sieť sa v riešenom území stáva založená komunikačná sieť. Táto sprostredkujú v rôznom dopravnou-urbanistickom význame medziobvodové dopravné vzťahy. Dopravné systémy, ktorých priemet presahuje celoobecnú úroveň sa viažu v riešenom a dopravne prevádzkovo súvisiacom území na systémy automobilovej dopravy. Vzhľadom na súčasné usporiadanie prvkov regionálnej komunikačnej sústavy dochádza čiastočne k agregácii obecných a regionálnych dopravných vzťahov s priemetom i do dotknutého územia riešenej zóny. Výhľadové usporiadanie vnútroobecných dopravných vzťahov z pohľadu širšieho, avšak prevádzkovo súvisiaceho územia ovplyvňuje koncepcia prepojenia ostatných lokalít obce. V súčasnosti dopravné napojenie ostatných obytných častí obce a prístup na pozemky je realizované nekoordinovaným napojením systému obslužných miestnych komunikácií na cestu III. triedy (smer Dererov mlyn – Kosorín – Slaská) a následne na cestu I.tr. I/50. Budúce dopravné prepojenie riešeného územia vychádza z aktuálnych celoobecných územno-plánovacích požiadavok. Nadradený systém komunikačnej siete v širšom území tvoria obslužné komunikácie celosídlného i miestneho významu napojené na cestu III. triedy a následne na cestu I/50 (smer Prievidza - Žiar nad Hronom).

Okrem miestnych komunikácií v intraviláne sú toto jediné spevnené asfaltové cesty v danom území a sú pravidelne využívané aj na poľnohospodársku činnosť (na prejazdy poľnohospodárskych mechanizmov). Na ne nadväzuje sieť miestnych komunikácií ako aj pomerne hustá sieť poľných a lesných ciest, ktorých povrch je prevažne nespevnený, trávnatý alebo zemný. Do vyššie položených lokalít laznického osídlenia je obtiažny prístup, nakoľko existujúce cesty majú značný pozdĺžny sklon, nedostatočnú šírku a nízku kvalitu stavebno-technického stavu.

Okrem toho je v území vychodených niekoľko prašných nespevnených poľnohospodárskych komunikácií. Celkový charakter existujúcej cestnej siete teda zodpovedá poľnohospodárskej výrobe keď väčšina pôvodných poľných ciest je rozoraná, existujúce cesty sú nespevnené, prašné sú málo udržiavané, často s hlbokými koľajami, rozbité a bez sprievodnej zelene. Do obce Janova Lehota zabezpečuje prístup regionálna cesta III. triedy (smer Dererov mlyn – Slaská), ktorá je z projektu pozemkových úprav vyňatá. Na ňu nadväzuje sieť miestnych komunikácií ako aj pomerne hustá sieť poľných a lesných ciest, s prevažne nespevneným, alebo čiastočne spevneným povrchom.



Všetky tieto existujúce komunikácie sú, s relatívne vyhovujúcimi smerovými prvkami trasy, ale s obmedzeným technickým stavom povrchu. Okrem toho nie je na cestách zabezpečené dostatočné odvodnenie (nefunkčnosť existujúcich objektov, absentujúce odvodnenie), čo má za následok narušenie povrchu stekajúcou vodou. V spracovanom pláne spoločných zariadení a opatrení sa teda nenavrhuje budovanie nových komunikácií, ale len údržba resp. rekonštrukcia existujúcich a podľa potreby doplnenie absentujúcich objektov. Jednotlivé existujúce cesty sa detailne zhodnotili a na základe ich súčasného využívania ako aj požiadaviek účastníkov pozemkových úprav sa vybrali hlavné komunikačné trasy. Tieto predstavujú hlavnú kostru cestnej siete, na ktorú budú nadväzovať ďalšie existujúce alebo novo navrhnuté dopravné koridory prístupového charakteru tak, aby sa zabezpečil prístup na nové pozemky s minimálnou potrebou zriaďovať právo prechodu, aby vyhovovali ekonomickým požiadavkám a zároveň aby plnili aj ekostabilizačnú funkciu v krajine.

Kostra cestnej siete sa na poľnohospodárskej pôde roztriedila do kategórií hlavné a vedľajšie poľné cesty:

HPC1-AB	Poľná cesta P 4,0/30
HPC2-AB	Poľná cesta P 4,0/30
HPC3-AB	Poľná cesta P 3,0/30
VPC2-ABC	Poľná cesta P 3,0/30

Absencia spevnených prístupových komunikácií, značnou mierou negatívne vplyva na rozvoj akýchkoľvek ľudských aktivít v riešenej oblasti. Daný stav z hľadiska priamych negatívnych vplyvov na životné prostredie spôsobuje, že poľnohospodárske mechanizmy nevyhnutne musia prechádzať centrom obce, zvyšuje sa tým hlučnosť a prašnosť v prostredí obytných zón a zvyšuje sa znečistenie miestnych komunikácií. Pri nepriazni počasia sa vychodením vždy nových a nových trás ciest devastuje pôdny fond. Prístup na pozemky drobných SHR je vo väčšine prípadov z miestnych a účelových komunikácií. Negatívne vplyvy je však možné podstatne eliminovať a je žiadúce situáciu riešiť vybudovaním novej cestnej siete, ktorá odľahčí prejazdy poľnohospodárskych mechanizmov cez centrum obce, v podstatnej miere obmedzí jeho znečisťovanie, ako aj znečisťovanie ostatných miestnych komunikácií. Výrazne sa tým potlačí prašnosť a hlučnosť v obytných zónach územia, zvýši sa bezpečnosť pri výjazde mechanizmov na cestu a pod.

2.6 Dopravno-urbanistické riešenie

Návrh spoločných zariadení a opatrení vychádza a využíva v maximálnej miere už existujúcu infraštruktúru a jednotlivé návrhy sú projektované so zreteľom na optimalizáciu nevyhnutných nákladov na ich výstavbu. Predmetom riešenia sú komunikačné, vodohospodárske, protierózne, ekologické a krajnotvorné opatrenia, pričom sa vychádza zo skôr spracovaných dokumentov projektu pozemkových úprav so zameraním na opatrenia určených na výstavbu resp. rekonštrukciu, obnovu. Cieľom dopravného, resp. dopravno-urbanistického riešenia je návrh optimálneho dopravného režimu riešeného územia súvisiaceho s rozvojovými zámermi obce. Návrh riešenia dopravných vzťahov spočíva vo vyriešení vonkajších dopravných vzťahov automobilovej, poľnohospodárskej i cyklistickej dopravy a vnútornej organizácie riešenej zóny vzťahujúcej sa na priamu dopravnú obsluhu územia. Táto spočíva v prístupe k jednotlivým parcelám a objektom. Dopravné riešenie vo všeobecnosti rieši požiadavky na vzájomné väzby poľnohospodárskej dopravy a dopravy cyklistickej a pešej. Koncepcia riešenia siete komunikácií poľných ciest je zrejmá z prílohy „B – Celková situácia“.

2.7 Komunikačný systém

Základné východiskové predpoklady návrhu komunikačného systému poľných ciest vychádzajú z rešpektovania dopravných vzťahov a už založenej komunikačnej štruktúry v Projekte pozemkových úprav. Reálne šírkové usporiadanie ciest je podriadené šírkovým dimenziám vynechaných koridorov navrhnutých v PPÚ. Predložené riešenie dopravných vzťahov plní úlohu koordinačného podkladu. Predkladaný dopravno-technický návrh koordinuje súčasné možnosti zapojenia rozvojového územia a výhľadové usporiadanie dopravných vzťahov, ktoré vychádzajú zo širších územných i časových súvislostí spracovaných v PPÚ. Nová parcelácia územia vytvára uzlové dopravno - transformačné



priestory, ktoré zásadným spôsobom determinujú prevádzkový režim riešeného územia. Územie je vymedzené funkčno - prevádzkovými sektormi jednotlivých urbanistických aktivít. Zapojenie týchto území vychádza z princípu diverzifikácie hlavných dopravných vstupov. Tieto sú orientované z jestvujúcich spevnených komunikácií obce. Vnútrozonálnu komunikačnú štruktúru tvorí sieť poľných ciest, ktorých dopravno-urbanistický význam nepresahuje úroveň poľných ciest funkčnej triedy „hlavné a vedľajšie“ v príslušnom šírkovom usporiadaní. kategórie „P 4,0/30, P 3,0/30“. Poľné cesty umožňujú bezprostrednú obsluhu riešeného územia a prístup na novo rozparcelované plochy pozemkov jednotlivých majiteľov a prevádzkovateľov. Vo výhľade je nutné predpokladať vzájomné kooperačné a funkčno-prevádzkové vzťahy riešeného územia na ostatné lokality obce, čím sa zvýrazia priečne dopravné väzby funkčne vzájomne previazaných území. Pri návrhu spevnených poľných ciest sa vychádzalo z požiadaviek nového honového usporiadania s prihliadnutím na zabezpečenie prístupu na pozemky, protieróznú ochranu pôdy, homogenitu pôdných celkov, pôvodné trasovanie poľných ciest z minulosti a doplnenie líniovej zelene. Boli zohľadnené požiadavky na elimináciu znečisťovania miestnych komunikácií a prašnosti racionálnym návrhom spevnených bezprašných ciest najmä v okolí intravilánu obce a spevnením napojení prašných ciest v úseku 20m od vyústenia na spevnenú cestu. Z požiadaviek obecnej samosprávy v niektorých prípadoch priamo vyplynulo už samotné trasovanie poľných ciest.

2.8 Cyklistická doprava

Riešenie cyklistickej dopravy vychádza z potreby sprístupnenia riešenej lokality nových parciel z obce aj občanom využívajúcich na prístup k pozemkom bicykel, prípadne pre možnosť využitia navrhovaných poľných ciest pre cykloturistické trasy. Tieto aktivity sú markantné hlavne v letných mesiacoch s dôrazom na víkendové dni a obdobie dovolení. Na prevažnej väčšine miestnych komunikácií je cyklistická doprava riešená spoločne s pešími a automobilovou dopravou v zmiešanom režime bez fyzického ani optického vyznačenia cyklistických pásov.

3. TECHNICKÁ ČASŤ

3.1 Charakteristika územia stavby

3.1.1 Zhodnotenie polohy a stavu staveniska.

Územie plánovanej výstavby možno charakterizovať ako lokalitu s nevyhovujúcim technickým stavom povrchu existujúcich miestnych a účelových komunikácií a poľných ciest v kombinácii so zvykovo organizovaným dopravným režimom v celej dotknutej lokalite. Územie určené na výstavbu je ohraničené koridorom plánovaného usporiadania pozemkov v zmysle PPÚ a jestvujúcich komunikácií nachádzajúcich sa v spádovej oblasti. Dotknuté komunikácie tvoria dôležitú súčasť dopravnej kostry obce. Jestvujúce dopravné riešenie dotknutého územia tvorí priame dopravné napojenie jestvujúcich a nových parciel a ostatných aktivít poľnohospodárskeho a lesného charakteru. Obec Janova Lehota leží na styku západného výbežku Kremnických vrchov so Žiarskou kotlinou na prítoku potoka Lutíla. Povrch zväčša zalesneného chotára (jedľa, buk, dub) tvoria v kotline treťohorné usadeniny, na pahorkatine a hornatine s hladko modelovanými svahmi andezity a ich pyroklastiká. Prevládajú hnedé lesné pôdy.

3.1.2 Vykonané prieskumy.

Pre potreby vypracovania projektovej dokumentácie bola vykonaná rekognoskácia územia výstavby. Geologický prieskum pre túto stavbu nebol spracovaný. Údaje o geodetických podkladoch sú podrobne uvedené v kapitole 1.3.

3.1.3 Použité geodetické podklady.

Územie stavby bolo geodeticky zamerané k s digitálnym výstupom (spracoval TEK DAN s.r.o., Bratislava, 2010). Priebeh podzemných inžinierskych sietí bol zakreslený podľa vonkajších znakov. Údaje o geodetických podkladoch sú podrobne uvedené v kapitole 1.3. Pre potreby vypracovania projektovej dokumentácie, bola vykonaná aj overovacia rekognoskácia územia určeného na výstavbu. Podklad digitálneho zobrazenia návrhu parcelácie a funkčného využitia územia bol poskytnutý zhotoviteľom projektu PÚ. Pred realizáciou výstavby je potrebné urobiť presné vytýčenie priebehu



podzemných inžinierskych sietí a v miestach kde sa siete dostanú pod plánovanú vozovku aj kopané sondy kvôli určeniu hĺbky uloženia.

3.1.4 Príprava na výstavbu

Požiadavky na stavebno-technické riešenie stavby boli upresnené na základe informácií a rokovaní poskytnutých zástupcami zhotoviteľa (Ing. Jana Molnárová) a na rokovaníach s obecnou samosprávou. Stavba bude dopravne napojená z existujúcich miestnych komunikácií a cesty III. triedy prechádzajúcich dotknutým územím. Týmito komunikáciami bude dopravovaný aj materiál na stavbu. Organizácia výstavby nepredpokladá kompletnú uzávierku riešeného územia. Organizácia dopravy počas výstavby jednotlivých stavebných objektov bude spracovaná po určení dodávateľa stavby v Dokumentácii pre realizáciu stavby.

3.1.5 Civilná a požiarna ochrana

Vzhľadom na charakter stavby nie je potrebné navrhovať zvláštne objekty civilnej ochrany. Stavba je navrhnutá z materiálov, pre ktoré nie je potrebné navrhovať zvláštne prvky požiarnej ochrany. Navrhovaný postup stavebných prác zabezpečuje ku všetkým objektom prístup vozidlám požiarnej ochrany, prvej pomoci a pod.

3.1.6 Protikorózna ochrana nadzemných a podzemných kovových konštrukcií

Vzhľadom na charakter stavby nie je potrebné navrhovať zvláštne objekty protikorózneho ochrany, prípadné kovové zariadenia budú po očistení opatrené ochranným náterom.

3.1.7 Starostlivosť o životné prostredie

Súčasná stavebno-dopravná usporiadanie komunikačného systému riešenej oblasti a príslušného územia veľmi negatívne ovplyvňuje životné prostredie v tangovanom území obce. Na zhoršovaní životného prostredia sa podieľa hluk z dopravy, exhaláty a prach. Navrhovanou technickou pravou sa negatívne vplyvy na životné prostredie v dotknutom území v podstatnej miere eliminujú. Návrhom povrchu vozoviek s kvalitným asfaltovým krytom a odvodnením sa výrazne zníži hlučnosť a prašnosť.

Odpady, znečistenie substrátu, reliéfu a pôdy:

- Počas výstavby poľných ciest je potrebné uvažovať s viacerými zdrojmi odpadov:
- použité materiály a látky škodiace vodám (pohonné hmoty, oleje, mazadlá a pod.)
 - nedostatočne zabezpečené sociálne zariadenia
 - splachy nečistôt a olejov z používaných stavebných strojov

Nakladanie s odpadmi sa dotýka všetkých etáp výstavby až po uvedenie do prevádzky. Množstvo produkovaných odpadov v tomto stupni riešenia nie je možno presne špecifikovať. Projekt likvidácie odpadov bude súčasťou POV spracovaného dodávateľom stavby. Pri príprave stavby a jej realizácii bude tvoriť odpad najmä vyťažená zemina, prípadne skládkový materiál odkrytý počas výstavby. Produkovaný bude aj odpad súvisiaci so stavebnou činnosťou (konštrukcie jestvujúcich vozoviek, asfalty a pod.) a prevádzkou vozidiel a mechanizmov. Z hľadiska ochrany krajiny bude dôležité najmä dodržiavanie technologickej disciplíny počas výstavby ciest. Za nakladanie a zneškodňovanie odpadov vzniknutých počas výstavby, bude v plnom rozsahu zodpovedať dodávateľ stavby. Spôsob nakladania s odpadmi počas výstavby bude zosúladený s právnymi požiadavkami v oblasti odpadového hospodárstva v zmysle spracovaného Programu odpadového hospodárstva.

Pri realizácii stavby a jeho následnej prevádzke sa predpokladá vznik odpadov kategórií (v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov):

- ostatných (O)
- nebezpečných (N), (pozri tab.1)



Odpady vznikajúce pri výstavbe a prevádzke – prehľad skupín, podskupín a druhov odpadov

tab.1

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov odpadu	Kategória odpadu
17	Stavebné odpady a odpady z demolácií (vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest)	
17.01	Betón, tehly, dlaždice, obkladačky a keramika	
17.01.01	Betón	O
17.02	Drevo, sklo, plasty	
17.02.01	Drevo	O
17.03	Bitúmenové zmesi, uhol'ný decht a dechtové výrobky	
17.03.03	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17.03.01	O
17.04	Kovy (vrátane ich zliatin)	
17.04.02	Hliník	O
17.04.05	Železo a oceľ	O
17.04.07	Zmiešané kovy	O
17.04.11	Káble iné ako uvedené v 17.04.11	O
17.05	Zemina (vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných plôch), kamenivo a materiál z bagrovísk	
17.05.04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17.05.03	O
17.05.06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17.05.05	O
17.09	Iné odpady zo stavieb a demolácií	
17.09.04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17.09.01, 17.09.02, 17.09.03	O

Minimalizácia negatívnych vplyvov počas výstavby sa dosiahne vhodnou organizáciou stavebných činností pri dodržiavaní nasledovných zásad v priestore celej stavby:

- údržbu a umývanie vozidiel je možno robiť len na vyhradených miestach s vodonepriepustným podlažím
- skládka pohonných látok môže byť len na ploche ZS a musí vyhovovať predpisom pre skládky PHM. Na stavenisku v trase nie možné realizovať prečerpávanie pohonných látok z cisterien do vozidiel.
- pre prípadnú poruchu techniky na stavbe, musí byť pripravená dostatočná zásoba absorbčných látok (Vapex, piliny, a pod.)
- je nutné dodržiavať ustanovenia STN 75 3415 Ochrana vody pred ropnými látkami
- v plnom rozsahu je potrebné dodržiavať §35 Vodného zákona (podmienky zaobchádzania s nebezpečnými látkami)

4 ČLENENIE STAVBY NA STAVEBNÉ OBJEKTY - návrhové parametre stavby.

4.1 Návrh objektovej skladby:

V návaznosti na koncepciu technického riešenia územia PPÚ je potrebné zrealizovať stavebné činnosti, ktoré sú súčasťou jednotlivých stavebných objektov (SO) Poľné cesty.

Stavebné objekty v číslovaní podľa schváleného PPÚ k.ú. Janova Lehota, ktoré sú predmetom riešenia tejto dokumentácie:

- HPC1-AB** Poľná cesta P 4,0/30
HPC2-AB Poľná cesta P 4,0/30
HPC3-AB Poľná cesta P 3,0/30
VPC2-ABC Poľná cesta P 3,0/30



5 ZÁSADY KONCEPČNO-TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Koncepcia riešenia dopravnej obsluhy obsahuje riešenie celého dotknutého územia s ohľadom na komplexnosť vzájomných väzieb. Komunikačná sieť riešeného územia je navrhnutá v zmysle STN 73 6118 "Projektovanie poľných ciest". Základnú komunikačnú sieť riešenej zóny tvoria poľné cesty hlavné a vedľajšie, ktoré sú priestorovo navrhnuté tak, aby spĺňali základné požiadavky v zmysle platných noriem a predpisov a zároveň rešpektovali požiadavku spracovateľa PPÚ o minimalizáciu záberu pre potrebu výstavby poľných ciest.

5.1 Komunikačný systém - Poľné cesty.

(Hlavná investícia - Základné údaje - Navrhované kapacity)

Stavebný objekt	Funkčná úroveň	Kategória	Dĺžka (m)	Zaťaženie náprav (t)
HPC1-AB	hlavná	P 4,0/30	A - 938,840 B - 500,708	7,5
HPC2-AB	hlavná	P 4,0/30	449,452	7,5
HPC3-AB	hlavná	P 3,0/30	1865,889	10,0
VPC2-ABC	vedľajšia	P 3,0/30	AB - 1765,176 C - 70,958	7,5

5.2 Situačné riešenie:

Poľná cesta HPC1-(úsek AB), HPC2-(úsek AB), kategórie „P 4,0/30“

- je navrhovaná ako komunikácia obojsmerná –jednopruhovú sprístupňujúca jednotlivé parcely a územia. Priestorové umiestnenie je riešené s maximálnym využitím koridoru navrhnutého v PPÚ bez nutnosti záberu príľahlých pozemkov. Pre obchádzanie protiúdcích vozidiel sú navrhnuté výhybne.

Cesta je navrhnutá v zmysle ON 73 6118 (vzhľadom na disponibilnú šírku pozemku určenú v PPÚ pre cestu - cesty hlavné) ako jednopruhovú v nasledovnom šírkovom usporiadaní:

jazdný pruh	1 x 3,00 = 3,00m
nespevnená krajnica	2 x 0,50 = 1,00m
spolu	4,00m

Poľná cesta HPC3-(úsek AB), VPC2-(úsek ABC), kategórie „P 3,0/30“ - je navrhovaná ako komunikácia obojsmerná –jednopruhovú sprístupňujúca jednotlivé parcely a lokality. Priestorové umiestnenie je riešené s maximálnym využitím koridoru navrhnutého v PPÚ bez nutnosti záberu príľahlých pozemkov.

Cesta je navrhnutá v zmysle ON 73 6118 (vzhľadom na disponibilnú šírku pozemku určenú v PPÚ pre cestu - cesty hlavné a vedľajšie) ako jednopruhovú v nasledovnom šírkovom usporiadaní:

jazdný pruh	1 x 3,00 = 3,00m
nespevnená krajnica	0,00m
spolu	3,00m

Pre zabezpečenie vyhýbania sa protiúdcích vozidiel je v koridore cesty uvažované s umiestnením výhybní dĺžky 20,0m a šírky 2,00m. Poloha výhybní je zrejma z prílohy „Situácia“, prípadne môže byť doplnená o nové v ďalšom stupni PD na základe konkrétneho riešenia jednotlivých zjazdov na pozemky.

Vjazdy na pozemky sú riešené zjazdami šírky 4,00m s polomerom napojenia R=6,00m a spevnením drveným kamenivom v dĺžke 20,0m. Navrhované poľné cesty sú v zárezoch lemované záchytnými odvodňovacími priekopami so vsakovacím zemným trativodom.





5.3 Výškové riešenie

Návrh výškového riešenia je výslednicou zosúladenia a rešpektovania daných pozdĺžnych spádov na príľahlých častiach ostatných poľných ciest, miestnych komunikácií, vjazdov a ostatných plôch, pri zvážení potreby dôsledného odvodnenia dotknutého územia. Výškové riešenie je navrhnuté v závislosti od dodržania ustanovení platnej normy pre poľnú cestu príslušnej funkčnej triedy a kategórie. Sklony nivelety sú prepojené vydutým a vypuklým oblúkom. Výšková poloha je riešená aj s ohľadom na výškové osadenie vjazdov a križujúcich ciest s cieľom minimalizovať ekonomické náklady stavby, rešpektujúc polohu jestvujúcich inžinierskych sietí a ostatných zariadení v dotknutom území trasy. Podrobnosti výškového riešenia sú uvedené v prílohách č. 02 „Pozdĺžny profil“ (pre príslušný SO).

5.4 Konštrukcie spevnených plôch.

Na základe rokovaní s budúcimi užívateľmi nových parciel bola vznesená požiadavka na základné dimenzačné hodnoty zaťaženia vozoviek od predpokladaného vozového parku poľnohospodárskych strojov a to v kategóriách - do 20t (zaťaženie náprav 10t) a do 7,5t.

Pri návrhu boli zohľadnené nasledovné vstupné predpoklady:

- dopravné zaťaženie vozovky
- predpokladané vlastnosti zemín v podloží
- klimatické podmienky, vodný a teplotný režim vozovky a podložia

Konštrukcia vozovky je navrhnutá za predpokladu difúzneho vodného režimu s povrchovou úpravou umožňujúcou celoročný prístup na príľahlé pozemky a zároveň aj využitie ako cyklistická cesta pre prepojenie cyklistických trás prechádzajúcich riešeným spádovým územím obce Janova Lehota. Konštrukcie poľných ciest sú navrhnuté na základe „Katalóg vozoviek poľných ciest“ (Technická smernica, Ministerstvo pôdohospodárstva, 2007) a odborných skúseností projektanta v skladbe:

Konštrukcia typ „P4“ (zaťaženie do 7,5t na nápravu):

- asfaltový betón strednozrnný	AC 110 PMB 45/80-75 (ABS)	50 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek z asf. emulzie	PS (0,7 kg/m ²)		STN EN 13808
- obalované kamenivo hrubo-zrnné	AC 22P 35/50 (OKH I)	70 mm	STN EN 13108-1
- štrkodrvina ($E_{def,2} \geq 60$ MPa)	<u>ŠD (0-63)</u>	<u>200 mm</u>	<u>STN EN 13285</u>
	spolu	320 mm	

- upravená zemná pláň zhutnená na 102% Proctor Standart s hodnotou ekvivalentného modulu pružnosti min. 45 Mpa ($E_{def,2} \geq 45$ MPa).

Konštrukcia typ „P13“ (zaťaženie do 10,0t na nápravu):

- asfaltový betón strednozrnný	AC 110 PMB 45/80-75 (ABS)	50 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek z asf. emulzie	PS (0,7 kg/m ²)		STN EN 13808
- obalované kamenivo hrubo-zrnné	AC 22P 35/50 (OKH I)	70 mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek z asf. emulzie	PS (0,7 kg/m ²)		STN EN 13808
- stabilizácia	C 5/6 (SC I)	200 mm	STN EN 14227-1
- štrkodrvina ($E_{def,2} \geq 60$ MPa)	<u>ŠD (0-63)</u>	<u>200 mm</u>	<u>STN EN 13285</u>
	spolu	520 mm	

- upravená zemná pláň zhutnená na 102% Proctor Standart s hodnotou ekvivalentného modulu pružnosti min. 45 Mpa ($E_{def,2} \geq 45$ MPa).

V zmysle geologických predpokladov odporúčame stabilizovať podložie poľnej cesty na základe zistených geologických skutočností na stavbe počas realizácie cca 30 cm s prímiesou vápna 1,5%, prípadne v hrúbke cca 20 cm s využitím miestneho materiálu a bunkového spevňovacieho systému (Neoweb - PRS 200x330). Únosnosť na ochrannej vrstve ŠD sa musí realizovať prostredníctvom merania statickou zaťažovacou skúškou podľa STN 72 1006 a STN 73 6190.

Konštrukcia vozovky je navrhovaná s ohľadom na minimalizovanie stavebných nákladov. Technologický postup je navrhnutý odborným odhadom s možnosťou úpravy v priebehu ďalších stupňov PD, resp. pri realizácii stavby pri fyzickom zistení zloženia podložia stavby.

Pri prevádzaní zemných prác musia byť splnené požiadavky STN 73 3050.





6 VYTÝČENIE

Bude prevedené podľa príloh "Vytyčovací výkres" a „Priečne rezy“, súradnicový systém S-JTSK a výškový systém Bpv - Balt po vyrovnaní a vytyčovacích prvkov, trieda presnosti 3 (STN 73 0422).

7 ODVODNENIE

Odvodnenie plôch poľnej cesty je zabezpečené jej priestorovým a pozdĺžnym riešením a jednostranným priečnym sklonom 2% smerom na príľahlý terén v násype a vo výkope do súbežnej priekopy. Odvodnenie pláne je zabezpečené 3% sklonom sanačnej vrstvy na svah príp. do vsakovacieho zemného trativodu vyplneného drveným kamenivom frakcie (16 – 32).

8 ORGANIZÁCIA VÝSTAVBY

8.1 Zásady riešenia staveniska

Pre potreby dodávateľa stavby je potrebné vyčleniť plochy na umiestnenie zariadenia staveniska (ZS). Pre potreby riadenia stavby bude zriadená unimobunka s pripojením na energo sieť zriadená na voľnej disponibilnej spevnenej ploche určenej obcou. Materiál bude na miesto stavby dopravovaný plynule počas celej doby výstavby zo zariadení dodávateľa po existujúcich miestnych komunikáciách. Skládka prebytku výkopu bude určená po dohode dodávateľ s obstarávateľom a dozorom stavby.

8.2 Postup výstavby

V tangovanom území bude prebiehať realizácia jednotlivých stavebných činností tak, aby bola zabezpečená plynulosť a vzájomná návaznosť výstavby. Okrem realizácie vlastnej stavby nebudú sa v dotknutom území realizovať žiadne iné stavby.

Postup výstavby je daný charakterom jednotlivých druhov stavebných činností.

Predpokladaný postup výstavby bude závisieť od množstva pridelených finančných prostriedkov.

Z hľadiska zabezpečenia funkčnosti navrhujeme nasledovný postup výstavby s následným odovzdaním stavby ako celku:

- skrývka humusu s jeho následným uskladnením na depóniu
- úprava stabilizácie podložia vápnom v zmysle diagnostického posúdenia podložia stavby
- zriadenie nových konštrukčných vrstiev do požadovanej nivelety
- dokončovacie práce

8.3 Dopravné značenie.

Dopravné značenie počas výstavby bude predmetom riešenia dodávateľom stavby v závislosti na zvolenom postupe prác v POV, v zmysle vyhlášky č.9/2009 Z.z., prerokované a odsúhlasené OR PZ-DI SR v Žiari nad Hronom. Organizácia dopravy na príľahlých miestnych komunikáciách bude zabezpečená prenosnými zvislými dopravnými značkami. Rýchlosť na dotknutom úseku miestnych komunikácií a ciest III. triedy bude potrebné počas výstavby obmedziť na 20 km/h.

Po ukončení výstavby budú v miestach napojenia poľných ciest na sieť miestnych komunikácií osadené dopravné značky – pri výjazde č. „C1a“ a pri vjazde „B3“ s dodatkovou tabuľou č. E s textom „Okrem majiteľov pozemkov“.

9 OSTATNÉ PLOCHY STAVBY

9.1 Zdroje materiálov

Predmetná stavba ako celok je situovaná v území s pomerne nesúrodými geologickými podmienkami z hľadiska materiálov získavaných pri zemných prácach. Zdrojom vhodných štrkopiesčitých alebo kamenitých materiálov je oblasť okolia rieky Hron. Pri spracovaní projektovej prípravy stavby nebolo zo strany obstarávateľa požadované predbežné zabezpečenie zdrojov materiálov pre stavbu (zabezpečí si ich budúci zhotoviteľ stavby sám).

9.2 Depónie nevhodných (prebytočných) zemných materiálov

Prebytočné materiály získané stavebnou činnosťou budú umiestnené v nevyužívaných a zdevastovaných lokalitách katastra obce Janova Lehota (po dohode dodávateľa s obcou vzhľadom na postup stavebných prác).





9.3 Depónie nevhodných materiálov z demolácií, vybúraných vozoviek a pod.

Depóniou pre všetky nevyužívané druhy materiálov bude skládka tuhého a nebezpečného odpadu (lokalitu si určí dodávateľ stavby vzhľadom na svoje dlhodobé uzavreté dohody). Ukladanie materiálov na skládku je spoplatnené.

9.4 Medzidepónie zemných materiálov vhodných pre stavbu

Z dôvodu minimalizácie dočasných záberov stavby na území, nenavrhujeme žiadne medzidepónie uvedených materiálov. Zemné práce bude potrebné organizovať tak, aby vyťažený materiál mohol byť odvázaný buď priamo na miesto ďalšieho využitia alebo depóniu.

10 POSTUP VÝSTAVBY Z HĽADISKA VEREJNEJ PREMÁVKY

Postup vykonávania prác je závislý od strojných, kapacitných možností a organizácie výstavby zhotoviteľa. Preto bude na tieto postupy spracovaný a schválený podrobnejší harmonogram postupu až počas výstavby podľa termínov v Zmluvných podmienkach. Pre zachovanie pešieho a cyklistického prístupu, musí zhotoviteľ po celú dobu výstavby zabezpečiť bezkolízny prechod cez stavenisko. V prípade presunu po účelových komunikáciách, musí zhotoviteľ prispôsobiť presun svojich mechanizmov potrebám doterajších užívateľov komunikácií.

Vo všetkých sekciách stavby, ktoré budú v dotyku s verejnou premávkou sa presmerovania dopravy budú robiť výlučne podľa vopred schváleného dopravného značenia a pri dodržaní všetkých pravidiel, predpisov a postupov. Prípadné ďalšie požiadavky na dopravné značenie, ktoré si vyžadujú jednotlivé fázy realizácie toho-ktorého stavebného objektu, sú náplňou prác zhotoviteľa stavby. Platné dopravné značenie pre každú etapu a fázu organizácie dopravy musí byť zhotoviteľom stavby prerokované a schválené v zmysle platných postupov.

11 STAVENISKOVÁ DOPRAVA

11.1 Užívanie komunikácií

Pre staveniskovú dopravu, realizovanú po verejných komunikáciách platia obmedzenia:

1. Doprava na vyššie uvedených komunikáciách sa nesmie vykonávať vozidlami, ktoré by svojou jazdnou rýchlosťou alebo prepravovaným materiálom mohli spôsobovať obmedzovanie cestnej premávky v čase dopravnej špičky (6,00 - 8,00 a 15,00 - 17,00 hod.) a na úsekoch na ktorých je mestská hromadná doprava bez časového obmedzenia.
2. Premávku po miestnych komunikáciách v obci Janova Lehota je žiadúce prispôsobiť tak aby nezasahovali do obdobia nočného klúdu a v blízkosti kostolov obmedziť počas vykonávania obradov a pohrebov.
3. Ak počas prepravy dôjde k znečisteniu vozovky prepravovaným materiálom alebo vozidlom, je zhotoviteľ povinný komunikáciu ihneď očistiť.

Pre staveniskovú dopravu po účelových (neverejných) komunikáciách môže zhotoviteľ realizovať prepravné výkony iba po vybavení príslušného povolenia, pričom komunikáciu musia byť udržiavané v prevádzkyschopnom stave. Pred začatím premávky po uvedených komunikáciách musí byť uskutočnená obhliadka technického stavu príslušnej komunikácie (za účasti stavebníka), pred ukončením využívania komunikácie taktiež. Ak sa preukáže poškodenie komunikácie, bude v potrebnom rozsahu vykonaná oprava komunikácie.

11.2 Dopravné prostriedky zhotoviteľa

Všetky dopravné prostriedky zhotoviteľa i podzhotoviteľov, používané na stavenisku, alebo pre dopravu osôb i materiálu na stavenisko, alebo zo staveniska, musia byť označené tak, aby bola zrejma ich príslušnosť ku stavenisku. Vyhotovenie tohto označenia určí po prerokovaní so zhotoviteľom stavebný dozor. Na požiadanie stavebného dozora je zhotoviteľ povinný predložiť zoznam týchto dopravných prostriedkov vo forme a intervale určenom stavebným dozorom. Stavebný dozor môže takto neoznačené, či v zozname neuvedené vozidlá okamžite vylúčiť zo staveniska. Horniny, piesok a iný materiál, ktorý produkuje prach musí byť pred dopravou klopené. Vozidlá na prevoz takýchto materiálov musia byť vybavené plachtami.





12 INŽINIERSKE SIETE

V priestore staveniska bolo lokalizované určité množstvo rôznych inžinierskych sietí. Napriek tomu, že väčšina podzemných inžinierskych sietí bola zameraná podľa vonkajších povrchových znakov, je možné, že neboli odhalené všetky siete, najmä staršie. Zhotoviteľ musí pred začatím stavebných prác zabezpečiť vytýčenie všetkých inžinierskych sietí. Pri všetkých inžinierskych sieťach sa práce musia vykonávať tak, aby bolo dodržané príslušné ochranné pásmo. Pri prácach v ochrannom pásme inžinierskych sietí je potrebné dodržať príslušné predpisy a podmienky správcu. V každom prípade je nutné správcu siete kontaktovať a uskutočniť obhliadku miesta výskytu siete.

13 OCHRANNÉ PÁSMA

V území dotknutom výstavbou treba rešpektovať pre inžinierske siete tieto ochranné pásma:

Cesta III. triedy	18 m od osi vozovky
miestne komunikácie	15 m od osi vozovky
vzdušné el. vedenie 1-35 kV	10 m
vzdušné el. vedenie 35-110 kV	15 m
vzdušné el. vedenie 110-220 kV	20 m
vzdialenosť od krajných vodičov do 110kV	1,0 m
vzdialenosť od krajných vodičov nad 110kV	3,0 m
kábelové vedenie NN, VO, káble OKST	1 m
telekomunikačné kábelové vedenie	1 m
podzemné vedenia DK	2 m
vodovod, kanalizácia	2 m
plynovod STL	10 m (prípadne podľa technických požiadaviek dodávateľa plynu)

V jednotlivých ochranných pásmach sa smú práce vykonávať len spôsobom, ktorý je všeobecne, alebo konkrétne pre túto stavbu určený správcom ochranného pásma.

14 ARCHEOLOGICKÝ PRIESKUM

V rámci predchádzajúcich etáp projektových prác nebola dokladovaná potreba realizovania archeologického prieskumu na vopred vytypovaných lokalitách. Počas realizácie zemných prác bude nutné túto činnosť starostlivo sledovať a prípadný nález ihneď ohlásiť. V prípade výskytu nálezov je potrebné následný prieskum strpieť a počítať so zdržaním prác po dobu, ktorú zdokumentovanie nálezov bude vyžadovať. V zmysle platných zákonov je zhotoviteľ povinný akýkoľvek nález ohlásiť a potrebný prieskum strpieť. V prípade výskytu akýchkoľvek ďalších nálezov počas výstavby sa bude postupovať podľa Zmluvných podmienok. Zabezpečenie záchranného archeologického prieskumu, ako aj prieskumu pri zistení nových nálezov, je súčasťou dodávky prác zhotoviteľa stavby.

15 HARMONOGRAM VÝSTAVBY

Súčasťou tejto časti dokumentácie nie je harmonogram výstavby. Uchádzač musí vo svojej ponuke predložiť harmonogram výstavby, v ktorom preukáže zabezpečenie požadovaných termínov výstavby a míľnikov vykonania niektorých prác a súčasne preukáže ich vykonanie kapacitným zabezpečením. Tento harmonogram bude potom aktualizovaný v zmysle Zmluvných podmienok v predpísaných intervaloch.

16 OBMEDZENIA PRÁC A POŽIADAVKY, KTORÉ JE TREBA REŠPEKTOVAŤ A ZABEZPEČIŤ POČAS VÝSTAVBY

Počas prác v tomto exponovanom území je potrebné okrem obmedzení uvedených na iných miestach dokumentácie rešpektovať nasledovné:

- Stavebné práce, pri ktorých je prekračovaná dovolená hladina hluku sa nesmú vykonávať v oblastiach, s blízkou obytnou zástavbou v hodinách nočného kľudu od 22,00 do 06,00 hod (intravilán obce Janova Lehota).
- Práce v úsekoch stavby s prebiehajúcou poľnohospodárskou činnosťou je treba organizovať a



realizovať tak, aby nedošlo k obmedzeniu činnosti užívateľov poľnohosp. pozemkov. Je zakázané realizovať pohyb mechanizmov a osôb zhotoviteľa stavby mimo povolených trás a staveniska (vymedzené trvalým a dočasným záberom), ničiť prípadne odcudzovať poľnohospodárske produkty z pozemkov vedľa staveniska.

- Výrub drevín je povolený iba v rozsahu danom príslušným rozhodnutím.
- V priebehu výstavby a v procese odovzdávania a prevzatia stavby je povinnosťou zhotoviteľa zabezpečiť doklady o vykonaných úradných skúškach výhradných technických zariadení (§11 vyhlášky č. 74/1996 Z.z.), doklady o prerokovaní vyhradených technických zariadení z dovozu s Technickou inšpekciou Slovenskej republiky (§1 a §7 vyhlášky č. 74/1996 Z.z.), atesty o požiarnej odolnosti použitých materiálov a výrobkov podľa ich umiestnenia na stavbe, súhlasné stanoviská Technickej inšpekcie, súhlasné stanoviská Hasičského zboru, súhlasné stanoviská Bezpečnostného úradu, súhlasné stanoviská hygienika a odovzdať ich stavebnému dozorovi. Všetky práce, povinnosti a sťaženia prác, prípadne iné náklady, ktoré sú uvedené v tejto dokumentácii, musí zhotoviteľ započítať do ceny prác na príslušných SO.

17 ODPORÚČANIA A ZÁVERY

V ďalšej projektovej príprave je potrebné vypracovať dokumentáciu pre výber dodávateľa a následne vypracovať dokumentáciu na realizáciu stavby jednotlivých stavebných objektov. Pre vypracovanie realizačnej projektovej dokumentácie je potrebné zabezpečiť diagnostiku jestvujúcich vozoviek na zistenie ich zbytkovej únosnosti a podložia.

18 POUŽITÉ TYPOVÉ PODKLADY.

- STN: 73 6100, 73 6108, ON 73 6118, technologické predpisy a vyhlášky
- Typizačná smernica (Katalóg vozoviek poľných ciest, MP SR/VUIS-CESTY s.r.o., 2007)

Bratislava, august 2010

vypracoval: Ing. Ján Tomko, aut.ing.

