

A

		spol. s r. o.			
		<b>inžinierske stavby</b> Slovenská 86. 080 01 Prešov Tel..Fax : 051/74636 95. 74636 99			
VYPRACOVAL	ZOD.PROJEKTANT	HLAVNÝ PROJEKTANT	KONTROLOVAL	PRESEDA SPOLOČNOSTI	
ING.B.LONGAUER	ING.B.LONGAUER	ING.M.DÚBRAVSKÝ	ING.R.HRUBÝ	ING.J.ANTOL	
					
KRAJ	PREŠOVSKÝ			DÁTUM	
OBJEDNÁVATEĽ	OBEC HUNCOVCE			FORMÁT	
STAVBA :				STUPEŇ	
Cesta okolo Tatier, úsek k.ú. Kežmarok - Huncovce				DSP	
				Č. ZÁKAZKY	2323/2014
OBJEKT :				MIERKA	
A - SPRIEVODNÁ SPRÁVA				Č. PRÍLOHY	Č. SÚPRAVY
				A	

**OBSAH**

	<b>Strana</b>
1. VŠEOBECNÁ ČASŤ.....	2
1.1 Identifikačné údaje.....	2
Stavebník :.....	2
Projektant : .....	2
1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu. ....	2
1.3 Prehľad východiskových podkladov.....	3
1.4 Členenie stavby.....	3
1.5 Vecné a časové väzby stavby na okolitú aj plánovanú výstavbu a súvisiace investície. ....	4
1.6 Údaje o prípadnom postupnom odovzdávaní časti stavby do užívania. ....	4
1.7 Prehľad objektov podľa správcov a užívateľov. ....	4
2. TECHNICKÁ ČASŤ.....	5
2.1 Charakteristika územia stavby.....	5
2.2 Urbanistické, dopravné a stavebnotechnické riešenie stavby. ....	6
2.3 Hlavné stavebné práce. ....	7
2.4. Odvodnenie.....	7
2.5. Stavenisko a realizácia stavby. ....	7
2.6. Nakladanie s odpadom.....	8
3. RIEŠENIE OBJEKTOV.....	9

## SPRIEVODNÁ SPRÁVA

### 1. VŠEOBECNÁ ČASŤ.

#### 1.1 Identifikačné údaje.

Názov stavby: **Cesta okolo Tatier, úsek k.ú. Kežmarok - Huncovce**  
Miesto stavby: Kežmarok, Huncovce, Kežmarok, kraj Prešovský  
Katastrálne územie: Kežmarok, Huncovce  
Druh stavby: Novostavba

##### **Stavebník :**

Názov: Obec Huncovce  
Adresa: Obecný Úrad Huncovce, Hlavná 29  
059 92 Huncovce

##### **Projektant :**

Názov: ISPO spol. s r.o. inžinierske stavby  
Adresa: Slovenská 86  
080 01 Prešov  
IČO: 17 08 55 01

*Hl. inžinier projektu:* Ing. Michal Dúbravský  
*Zodpovedný projektant:* Ing. Branislav Longauer

#### 1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu.

##### 1.2.1. Druh cesty a jej funkcia.

Druh a kategória pozemnej komunikácie:  
○ Cyklistický chodník, funkčnej triedy D2

##### 1.2.2. Zdôvodnenie potreby stavby.

Spiš je najbohatším slovenským regiónom nielen na prírodné krásy, ale predovšetkým na historicko – umelecké pamiatky. Nachádzajú sa v ňom pamiatky UNESCO, mestské pamiatkové rezervácie ľudovej architektúry, národné kultúrne pamiatky. S cieľom priblížiť toto historicky a prírodne cenné územie cykloturistom, vznikol v Euroregióne Tatry zámer vybudovať nadradenú cyklocestu s názvom „Cesta okolo Tatier“. Riešený priestor „Cesty okolo Tatier“ je pre územie Spiša zadaný koridorom Čierny Váh – Poprad – Kežmarok – Spišská Belá – Spišská Straná Ves – Červený Kláštor. Cesta okolo Tatier svojím charakterom predstavuje diaľkovú cyklistickú magistrálu. Realizáciou cyklotrasy sa vnesie nová dimenzia produktu turizmu do cestovného ruchu. Tento projekt rieši úsek medzi obcou Huncovce a mestom Kežmarok, cez katastrálne územia Huncovce a Kežmarok.

##### 1.2.3. Účel a ciele stavby.

Účelom stavby je výstavba cyklistického chodníka v úseku Kežmarok Huncovce.

#### 1.2.4. Celkový rozsah.

Projekt rieši výstavbu cyklistického chodníka na katastrálnom území mesta Kežmarok a obce Huncovce. Začiatok trasy cyklochodníka je situovaný na existujúcej lávke cez rieku Poprad v Kežmarku. Trasa pokračuje po pravostrannej hrádzi rieky Poprad a v km cca 0,252 50 prechádza lávkou ponad Stránsky potok. Cyklochodník pokračuje ďalej po pravostrannej hrádzi až do km cca 1,300, kde hrádza končí. Ďalej je cyklotrasa vedená súbežne s riekou Poprad vo vzdialenosti cca 15m od brehovej čiary. V km 2,097 35 je navrhnutá lávka cez Slavkovský jarok. V km 2,934 20 je navrhnutá lávka cez rieku Poprad, ktorou sa trasa dostáva na vzdušnú päť pravostrannej hrádze prírodného kanála k MVE a pokračuje až do km cca 3,725, kde je trasa vedená v mieste existujúcej poľnej cesty až k miestnej komunikácii, ul. Železničnej. Po križovaní s ul. Železničnou trasa pokračuje po pravostrannej hrádzi prírodného kanála k MVE až na koniec úseku, kde sa plynulo napája na projektovaný cyklochodník „*Veľká Lomnica – cyklotrasa (od k.ú. Huncovce po k.ú. Poprad)*“.

Cyklotrasa je navrhnutá ako obojsmerná s cyklistickým pruhom šírky 1,25m. Stredný deliaci prúžok má šírku 0,5m. Celková šírka cyklochodníka je 3,0m. Nespevnená krajnica šírky 0,25m je navrhnutá po oboch stranách. Svahy majú sklon 1:1,5. V úseku v km 2,850-3,015 je navrhnutý sklon svahu 1:2.

Konštrukcia cyklistického chodníka je navrhovaná v celkovej hrúbke 0,29m s asfaltovým krytom. V miestach s možným prejazdom nákladných vozidiel je vozovka navrhovaná v celkovej hrúbke 0,49m.

Odvodnenie cyklochodníka je zabezpečené pomocou priečného ako aj pozdĺžneho sklonu vozovky na terén. Na prevedenie existujúcich priekop sú navrhnuté priepusty.

### 1.3 Prehľad východiskových podkladov.

#### 1.3.1 Podklady a požiadavky objednávateľa.

Dokumentácia na stavebné povolenie predmetnej stavby bola vypracovaná na základe týchto podkladov :

- ⇒ požiadavky objednávateľa na spracovanie predmetnej dokumentácie definované v súťažných podkladoch
- ⇒ polohopisné a výškopisné zameranie územia stavby, vykazujúce stav k septembru 2014. Súčasťou tohto zamerania je aj zameranie polohy podzemných a nadzemných vedení v priestore stavby, potvrdené ich správcami resp. zakreslené na základe vyjadrenia
- ⇒ projektová dokumentácia na územné rozhodnutie „Cesta okolo Tatier, úsek k.ú. Kežmarok – Huncovce“ (ISPO spol. s r.o. Prešov , 12/2008)
- ⇒ závery z pracovných rokovaní, ktoré sa uskutočnili v priebehu spracovania PD

#### 1.4 Členenie stavby.

Stavba členená na nasledujúce objekty:

1. 101-00 Cyklochodník v katastri mesta Kežmarok
2. 102-00 Cyklochodník v katastri obce Huncovce
3. 201-00 Lávka cez Stránsky potok
4. 202-00 Lávka cez Slavkovský jarok
5. 203-00 Lávka cez rieku Poprad
6. 601-00 Úpravy nadzemných 22kV vedení
7. 650-00 Preložka telefónneho vedenia

## 1.5 Vecné a časové väzby stavby na okolitú aj plánovanú výstavbu a súvisiace investície.

### *Na okolitú zástavbu*

Stavba bude realizovaná naraz ako celok.

### *Inžinierske siete*

V rámci stavby sú zohľadnené všetky dotknuté inžinierske siete a ich úpravy resp. preložky a napojenie je súčasťou stavebných objektov realizovaných spoločne s výstavbou cyklochodníka.

### *Rozostavané a pripravované nadväznú úseky*

Stavba nadväzuje na pripravovaný úsek cyklotrasy „Veľká Lomnica – cyklotrasa (od k.ú. Huncovce po k.ú. Poprad)“.

### *Na príslušnú cestnú sieť a MK*

Stavba križuje miestnu komunikáciu, ul. Železničnú v obci Huncovce.

### *Koordinácia so zámermi iných investorov*

Koordinácia s prípadnými zámermi iných investorov predpokladáme, že bude zabezpečená v rámci stavebného konania.

## 1.6 Údaje o prípadnom postupnom odovzdávaní časti stavby do užívania.

Stavba bude uvedená do prevádzky naraz ako celok. Vyvolané investície budú odovzdávané správcom postupne podľa ich dokončovania.

Predpokladaný začiatok výstavby : 2015

Predpokladané ukončenie výstavby : 2015

Termíny nie sú potvrdené len plánované.

## 1.7 Prehľad objektov podľa správcov a užívateľov.

Po ukončení stavebných prác a uvedení stavby do užívania sa predpokladá, že jednotlivé objekty stavby budú odovzdané do správy a majetku takto:

- |    |        |  |                  |
|----|--------|--|------------------|
| 1. | 101-00 | Cyklochodník v katastri mesta Kežmarok | - mesto Kežmarok |
| 2. | 102-00 | Cyklochodník v katastri obce Huncovce  | - obec Huncovce  |
| 3. | 201-00 | Lávka cez Stránsky potok               | - mesto Kežmarok |
| 4. | 202-00 | Lávka cez Slavkovský jarok             | - mesto Kežmarok |
| 5. | 203-00 | Lávka cez rieku Poprad                 | - obec Huncovce  |
| 6. | 601-00 | Úpravy nadzemných 22kV vedení          | - VSD Košice     |
| 7. | 650-00 | Preložka telefónneho vedenia           | - Slovak Telekom |

## **2. TECHNICKÁ ČASŤ.**

### **2.1 Charakteristika územia stavby.**

#### **2.1.1 Zhodnotenie umiestnenia cesty a popis staveniska.**

Záujmové územie sa nachádza v intraviláne a extraviláne obce Huncovce a mesta Kežmarok. Okolité terén má rovinný charakter, rieku Poprad a umelý kanál pre malé vodné elektrárne.

V riešenom území trasy cyklochodníka resp. v jej súbehu sa nachádzajú :

- podzemné káblové vedenia do 110kV - ochranné pásmo je 1m od krajného vodiča.
- zavesené káblové vedenia od 1kV do 35kV - ochranné pásmo je 1m od krajného vodiča.
- nadzemné el. vedenie od 1kV-35kV (holé vodiče) - ochranné pásmo je 10m od krajného vodiča.
- nadzemné el. vedenie od 35kV-110kV - ochranné pásmo je 15m od krajného vodiča.
- nadzemné oznamovacie vedenie - ochranné pásmo je 2,0m od krajného vodiča
- podzemné oznamovacie vedenie - ochranné pásmo je 1,5m od krajného vodiča.
- vodovod do DN 500 - ochranné pásmo je 1,5m od okraja potrubia.
- kanalizácia do DN 500 - ochranné pásmo 1,5m od okraja potrubia.
- plynovod v obci (menej ako 0,4Ma) – ochranné pásmo je 1m od osi potrubia.
- plynovod do DN 200 – ochranné pásmo je 4m od osi potrubia.
- nadzemné oznamovacie vedenie - ochranné pásmo je 2,0m od krajného vodiča
- podzemné oznamovacie vedenie - ochranné pásmo je 1,5m od krajného vodiča.

Z chránených území definovaných zákonom NR SR č. 506/2013 Z.z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny, do riešeného územia nezasahuje žiadne z vyhlásených chránených území, celá trasa sa nachádza v území s prvým stupňom ochrany prírody a krajiny.

V trase navrhovaného cyklochodníka a v jeho ochrannom pásme sa nenachádzajú chránené kultúrne pamiatky.

V trase navrhovaného cyklochodníka sa nenachádzajú ložiská nerastov a neprevádza sa banícka činnosť.

#### **2.1.2 Použité mapové a geodetické podklady.**

Pre vypracovanie projektovej dokumentácie stavby bolo územie stavby polohopisne a výškopisne zamerané a spracované do účelovej mapy. Nadzemné inžinierske siete boli zamerané na základe viditeľných znakov a zariadení v teréne. Podzemné inžinierske siete boli zamerané na základe ich vytyčenia správcami alebo prevzaté z ich podkladov.

#### **2.1.3 Príprava na výstavbu.**

##### *2.1.4.1 Uvoľnenie pozemkov a objektov.*

Pre uvoľnenie pozemkov potrebných pre stavbu je nutné ich majetkoprávne vysporiadanie. Vysporiadanie je potrebné pre trvalo zabraté pozemky.

##### *2.1.4.2 Rozsah a spôsob vykonania demolácií.*

Navrhované technické riešenie si nevyžiada demoláciu obytných ani priemyselných objektov.

##### *2.1.4.3 Rozsah a spôsob likvidácie porastov.*

Pri realizácii stavby nedôjde k výrubu drevín a krovitých porastov.

##### *2.1.4.4 Zabezpečenie ochranných pásiem.*

Ochranné pásma všetkých vedení budú dodávateľom stavebných prác viditeľne označené po vytyčení ich správcami. Chránené objekty sa na stavenisku nenachádzajú.

Ochranné pásma sú určené takto :

- železničná trať	60m od osi koľaje.
- miestne komunikácie	15m od osi vozovky.
- podzemné káblové vedenia do 110kV	1m od krajného vodiča.
- zavesené káblové vedenia od 1kV do 35kV	1m od krajného vodiča.
- nadzemné el. vedenie od 1kV-35kV (holé vodiče)	10m od krajného vodiča.
- nadzemné el. vedenie od 35kV-110kV	15m od krajného vodiča.
- nadzemné oznamovacie vedenie	2,0m od krajného vodiča
- podzemné oznamovacie vedenie	1,5m od krajného vodiča.
- vodovod do DN 500	1,5m od okraja potrubia.
- kanalizácia do DN 500	1,5m od okraja potrubia.
- plynovod v obci (menej ako 0,4Ma)	1m od osi potrubia.
- plynovod do DN 200	4m od osi potrubia.

#### 2.1.4.5 Preložky podzemných a nadzemných vedení, dopravných trás a tokov.

Výstavba cyklochodníka si vyžaduje preložky a ochrany podzemných vedení tak, aby neboli prekážkou pri výstavbe.

Všetky podzemné vedenia budú pred zahájením stavby vytýčené a označené po celú dobu realizácie prác v ich ochrannom pásme. Práce v ich ochranných pásmach budú realizované podľa pokynov správcov.

#### 2.1.4.6 Obmedzujúce alebo bezpečnostné opatrenie pri príprave staveniska a v priebehu výstavby.

Pri príprave staveniska a výstavbe bude použitá stavebná technika, ktorá si nevyžaduje mimoriadne bezpečnostné opatrenia. Na stavbe sa nebudú používať strelné práce.

Stavba a postup prác je navrhnutý tak, aby nebola nutná výluka dopravy. Doprava bude obmedzovaná, regulovaná dočasným dopravným značením. Rýchlosť premávky je v mieste prevádzania stavebných prác obmedzená pri usmernení do jazdných pruhov.

## 2.2 Urbanistické, dopravné a stavebnotechnické riešenie stavby.

### 2.2.1 Zdôvodnenie urbanistického a stavebno-technického riešenia stavby.

Účelom stavby je výstavba cyklistického chodníka na katastrálnom území mesta Kežmarok a obce Huncovce.

### 2.2.2 Napojenie na existujúce siete pozemných komunikácií.

Cyklochodník je na začiatku aj na konci úseku napojený na projektované úseky v rámci cyklotrasy „Cesta okolo Tatier“

### 2.2.3 Úpravy plôch, sadové úpravy, oplatenie.

Stavba nerieši sadové úpravy ani oplatenie.

### 2.2.4 Starostlivosť o životné prostredie.

Stavba sa nedotýka objektov pamiatkovo chránených. Stavba nezasahuje do územia ani ochranného pásma územia osobitne ochranného v zmysle NR SR č. 506/2013 Z.z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č.543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny.

Počas výstavby sa od dodávateľa stavby všeobecne vyžaduje, aby minimalizoval negatívne účinky stavebnej činnosti na okolie stavby.

## 2.2.5 Zabezpečenie bezpečnosti dopravy.

Na zabezpečenie bezpečnosti dopravy sú navrhnuté vodiace bezpečnostné zariadenia. Ako vodiace bezpečnostné zariadenie slúži stredová deliaca čiara bielej farby nastriekaná na cyklochodník.

## 2.2.6 Zariadenie civilnej obrany a protipožiarnych zabezpečení stavby.

V zmysle zákona 42/1994 Z.z. o civilnej ochrane obyvateľstva a vyhlášky 532/2006 Z.z. o podrobnostiach na zabezpečenie stavebno-technických požiadaviek a technických podmienok zariadení civilnej ochrany táto stavba vzhľadom na svoj charakter a konštrukciu nevyžaduje návrh zariadení civilnej ochrany.

Stavba z hľadiska ochrany pred požiarom vzhľadom na svoj charakter nevyžaduje protipožiarné zabezpečenie stavby.

## 2.3 Hlavné stavebné práce.

### 2.3.1 Zemné práce.

Zemné práce na objekte budú pozostávať z odhumusovania, vybudovania pláne pod vozovku, zriadenie násypu cestného telesa, dosypávky zemných krajníc a zriadenie výkopu pre cestnú pláň.

Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Vo vlhkom období je potrebné počítať s lepivosťou.

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

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.

*Ak sa na pláni nedosiahne požadovaná únosnosť podložia  $E_{def,2}=30\text{Mpa}$ , navrhujeme po odstránení povrchovej humóznej vrstvy pri výstavbe cyklotrasy výmenu resp. úpravu podložia.*

Účinnosť zhutňovacích prostriedkov sa overuje terénnou skúškou zhutniteľnosti zemín. Priečny sklon povrchu vrstvy musí zaisťovať odtok vody.

### 2.3.2 Vozovky.

Na základe dopravného zaťaženia bola navrhnutá konštrukcia vozovky cyklochodníka v súlade s katalógom tuhých a netuhých vozoviek. S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni s  $E_{def,2}=\text{min. } 30\text{Mpa}$ .

Pri kladení jednotlivých konštrukčných vrstiev vozovky musia byť dodržané príslušné STN.

## 2.4. Odvodnenie.

Odvodnenie vozovky cyklochodníka bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom na terén. Na prevedenie existujúcich priekop sú navrhnuté priepusty.

## 2.5. Stavenisko a realizácia stavby.

Plochu pre stavebný dvor si zabezpečí dodávateľ po dohode s investorom. Plocha bude slúžiť pre kancelárie vedenia stavby, šatne a hygienické zariadenie pracovníkov stavby, sklady materiálu.

Nevhodná zemina z výkopu sa uskladní na depóniu. Depóniu si zabezpečí dodávateľ stavby.

Na začiatku výstavby sa pripraví stavenisko, zriadi sa stavebný dvor. Zrealizujú sa preložky a ochrany inžinierskych sietí, súvisiace podmieňujúce práce. Potom sa môže začať so samotnou výstavbou cyklochodníka.

Stavba sa bude po ukončení odovzdávať do užívania ako celok.



## Možné a odporúčané zdroje hlavných materiálov

Vhodný násypový materiál do podložia cestného telesa a samotného násypového telesa možno získať z lomov resp. štrkovísk v blízkych lokalitách.

### 2.6. Nakladanie s odpadom

V súlade s vyhláškou č.310/2013 Z.z. MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, a vyhláškou č.284/2001 Z.z. MŽP SR, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov sa odpady zatried'ujú do skupín a podskupín odpadov. Druhy odpadov sú označené šesťmiestnym číslom, v ktorom prvé dvojčísle označuje skupinu, druhé dvojčísle podskupinu v príslušnej skupine a tretie dvojčísle druh odpadu v príslušnej skupine a podskupine.

Napr. 17-04-02

č. 17 označuje skupinu – stavebné odpady a odpady z demolácií (vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest),

č. 04 označuje podskupinu – kovy, vrátane ich zliatin,

č. 02 označuje druh odpadu – hliník.

Odpady sa členia na tieto kategórie:

a) nebezpečné odpady, označené písmenom N,

b) ostatné odpady, označené písmenom O.

Kódom R1 – R13 sa označujú spôsoby zhodnocovania odpadov, kódmi D1 – D15 spôsoby zneškodňovania odpadov. V rámci stavby sa využije zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov:

kód R 1 – využitie najmä ako palivo alebo na získanie energie iným spôsobom

kód R 4 - recyklácia alebo spätné získavanie kovov a kovových zlúčenín,

kód R 5 - recyklácia alebo spätné získavanie iných anorganických zlúčenín,

kód D 1 - uloženie do zeme alebo na povrchu zeme (napr. skládka odpadov, depónia).

Odpady, ktoré môžu vzniknúť počas výstavby:

Č. druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Kategória odpadov	Hmotnosť / t /	Spôsob nakladania
15 01 01	Obaly z papiera a lepenky	O		D1
15 01 02	Obaly z plastov	O		D1
15 01 03	Obaly z dreva	O		D1
15 01 04	Obaly z kovu	O		D1
17 01 01	Betón	O		D1
17 02 03	Plasty	O		D1
17 04 05	Železo a oceľ	O		R4
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O		D1
17 05 06	Výkopové zeminy iná ako uvedená v 17 05 05	O		D1

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v zmysle zákona č.223/2001 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.310/2013 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

**ZNEŠKODNENIE ODPADOV**

*Odpad č. 17 04 05 – Železo a oceľ, kategória ostatný, odpad vznikne po demolácii zábradlia, odpad sa odpredá Zberným surovinám resp. sa odovzdá predmetnému správcovi na ďalšie využitie.*

Odpad č. 17 05 06 – Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05, kategória ostatný, uloží sa na depóniu. Prebytok nevhodnej zeminy z výkopu sa z časti použije na zásyp terénnych nerovnosti .

*Odpad č. 17 01 01 – Betón, kategória ostatný. Odpad sa predrví a použije sa do konštrukcie vozovky.*

Odpady, ktoré sa uložia na riadenej skládke odpadov budú zhromažďované bez predchádzajúceho triedenia. Zhotoviteľ stavby požiadava orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v zmysle § 7, ods. 1, písm. j, zákona č.223/2001 Z. z. o odpadoch a § 43 vyhlášky MŽP SR č. 310/2013 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch o udelenie súhlasu na zhromažďovanie odpadov bez predchádzajúceho triedenia.

Prevádzkovateľ je povinný s odpadom vzniknutým pri prevádzke naložiť v zmysle zákona č.223/2001 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.310/2013 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

**3. RIEŠENIE OBJEKTOV****101-00 Cyklochodník v katastri mesta Kežmarok**

Objekt rieši úsek cyklotrasy v k.ú. Kežmarok. Dĺžka úseku je 1992,31m.

*Kategória: cyklistický chodník, funkčnej triedy D2*

*Dĺžka trasy: 1992,31m*

*Smerové oblúky:  $R_{min}=6m$  ,  $R_{max}=500m$*

*Výškové oblúky:  $R_{min}=100m$  ,  $R_{max}=20000m$*

*Pozdĺžny sklon:  $s_{min}=0,1\%$  ,  $s_{max}=9,0\%$ .*

*Šírkové usporiadanie:*

Cyklotrasa je navrhnutá ako obojsmerná s cyklistickým pruhom šírky 1,25m. Stredný deliaci prúžok má šírku 0,5m. Celková šírka cyklochodníka je 3,0m. Nespevnená krajnica šírky 0,25m je navrhnutá po oboch stranách. Svahy majú sklon 1:1,5.

Začiatok trasy cyklochodníka je situovaný na existujúcej lávke cez rieku Poprad v Kežmarku. Trasa pokračuje po pravostrannej hrádzi rieky Poprad a v km cca 0,252 50 prechádza lávku ponad Stránsky potok. Cyklochodník pokračuje ďalej po pravostrannej hrádzi až do km cca 1,300, kde hrádza končí. Ďalej je cyklotrasa vedená súbežne s riekou Poprad vo vzdialenosti cca 15m od brehovej čiary. V km 1,060 97 – 1,578 28 trasa prechádza na katastrálne územie obce Huncovce. V km 2,097 35 je navrhnutá lávka cez Slavkovský jarok. V km 2,509 62 trasa na katastrálnom území mesta Kežmarok končí.

*Konštrukcia vozovky:*

Vozovka cyklistického chodníka je navrhnutá v nasledujúcej skladbe:

**Konštrukcia č.1**

- asfaltový betón	ACo8; 50/70; II	30mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	0,5kg/m <sup>2</sup>		
- asfaltový betón	ACp22; 50/70; II	60mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	0,7kg/m <sup>2</sup>		
- štrkodrvina	ŠD	200mm	STN EN 13285
- spolu		290mm	

Vozovka cyklistického chodníka v trase existujúcej hrádze a v úsekoch kde je možný prejazd hospodárskych vozidiel je navrhnutá v nasledujúcej skladbe:

### **Konštrukcia č.2**

- asfaltový betón	ACo8; 50/70; II	30mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	0,5kg/m <sup>2</sup>		
- asfaltový betón	ACp22; 50/70; II	60mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	0,7kg/m <sup>2</sup>		
- štrkodrvina	ŠD	200mm	STN EN 13285
- štrkodrvina	ŠD	200mm	STN EN 13285
- spolu		490mm	

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min.  $E_{def2}=30\text{Mpa}$ .

*Odvodnenie:*

Odvodnenie vozovky cyklochodníka bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom na terén. Na prevedenie existujúcich priekop sú navrhnuté priepusty.

### **102-00 Cyklochodník v katastri obce Huncovce**

Objekt rieši úsek cyklotrasy v k.ú. Huncovce. Dĺžka úseku je 2808,67m.

*Kategória:* cyklistický chodník, funkčnej triedy D2

*Dĺžka trasy:* 2808,67m

*Smerové oblúky:*  $R_{min}=20\text{m}$ ,  $R_{max}=500\text{m}$

*Výškové oblúky:*  $R_{min}=50\text{m}$ ,  $R_{max}=5000\text{m}$

*Pozdĺžny sklon:*  $s_{min}=0,0\%$ ,  $s_{max}=9,1\%$ .

*Šírkové usporiadanie:*

Cyklotrasa je navrhnutá ako obojsmerná s cyklistickým pruhom šírky 1,25m. Stredný deliaci prúžok má šírku 0,5m. Celková šírka cyklochodníka je 3,0m. Nespevnená krajnica šírky 0,25m je navrhnutá po oboch stranách. Svahy majú sklon 1:1,5. V úseku v km 2,850-3,015 je navrhnutý sklon svahu 1:2.

Cyklotrasa na katastrálnom území obce Huncovce je rozdelená na 2 úseky. Prvý úsek začína v km 1,060 97 a končí v km 1,578 28. Druhý úsek začína v km 2,509 62. Trasa je v úseku 1,060 – 1,300 vedená po existujúcej pravostrannej hrádzi rieky Poprad. V úseku km 1,300 – 1,578 a 2,509 – 2,925 je trasa vedená min. 15m od brehovej čiary rieky Poprad. V km 2,934 20 je navrhnutá lávka cez rieku Poprad, ktorou sa trasa dostáva na vzdušnú päť pravostrannej hrádze prírodného kanála k MVE a pokračuje až do km cca 3,725, kde je trasa vedená v mieste existujúcej poľnej cesty až k miestnej komunikácii, ul. Železničnej. Po križovaní s ul. Železničnou trasa pokračuje po pravostrannej hrádze prírodného kanála k MVE až na koniec úseku, kde sa plynulo napája na projektovaný cyklochodník „Veľká Lomnica – cyklotrasa (od k.ú. Huncovce po k.ú. Poprad)“.

*Konštrukcia vozovky:*

Vozovka cyklistického chodníka je navrhnutá v nasledujúcej skladbe:

### **Konštrukcia č.1**

- asfaltový betón	ACo8; 50/70; II	30mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	0,5kg/m <sup>2</sup>		
- asfaltový betón	ACp22; 50/70; II	60mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	0,7kg/m <sup>2</sup>		
- štrkodrvina	ŠD	200mm	STN EN 13285
- spolu		290mm	

Vozovka cyklistického chodníka v trase existujúcej hrádze a v úsekoch kde je možný prejazd hospodárskych vozidiel je navrhnutá v nasledujúcej skladbe:

### **Konštrukcia č.2**

- asfaltový betón	ACo8; 50/70; II	30mm	STN EN 13108-1
- spojovací postrek	0,5kg/m <sup>2</sup>		
- asfaltový betón	ACp22; 50/70; II	60mm	STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	0,7kg/m <sup>2</sup>		
- štrkodrvina	ŠD	200mm	STN EN 13285
- štrkodrvina	ŠD	200mm	STN EN 13285
- spolu		490mm	

S pokládkou konštrukčných vrstiev vozovky možno začať až sa dosiahne požadovaná únosnosť na pláni min.  $E_{def2}=30\text{Mpa}$ .

*Odvodnenie:*

Odvodnenie vozovky cyklochodníka bude zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom na terén. Na prevedenie existujúcich priekop sú navrhnuté priepusty.

### **201-00 Lávka cez Stránsky potok**

Nosná konštrukcia lávky je navrhnutá ako železobetónová monolitická konštrukcia z betónu C30/37 uložená na spodnej stavbe. Táto je navrhnutá zo železobetónu C30/37, pozostávajúca z úložného prahu a krídel. Založenie mosta je hĺbkové na vŕtaných pilótach. Nosnú konštrukciu tvorí mostovková doska.

Z hľadiska výškového vedenia nosná konštrukcia kopíruje cyklochodníka v predmetnom úseku. Tento je smerovo vedený sčasti v priamej a sčasti v oblúku. Z dôvodu jednoduchosti výstavby je priečny rez na moste navrhnutý s konštantnou svetlou vzdialenosťou medzi zábradlím 4,05m. Dĺžka premostenia je 8,5m, dĺžka rozpätia 9,6m a dĺžka mosta 11,0m.

Most je navrhnutý tak, aby mostný otvor bol väčší ako je mostný otvor príľahlého existujúceho mosta.

### **202-00 Lávka cez Slavkovský jarok**

Nosná konštrukcia lávky je navrhnutá ako železobetónová monolitická konštrukcia z betónu C30/37 uložená na spodnej stavbe. Táto je navrhnutá zo železobetónu C30/37, pozostávajúca z úložného prahu a krídel. Založenie mosta je hĺbkové na vŕtaných pilótach. Priečny rez nosnej konštrukcie je tvaru U so svetlou vzdialenosťou medzi stenami 0,25+3+0,25, teda 3,5m.

Nosná konštrukcia kopíruje smerové a výškové vedenie cyklochodníka v predmetnom úseku. Dĺžka premostenia je 11,6m, dĺžka rozpätia 12,27m a dĺžka mosta 15,50m.

Most je navrhnutý tak, aby mostný otvor zabezpečil požadovaný prietok  $Q_{100}=1,6 \cdot 35=56\text{m}^3/\text{s}$  s minimálnou výškovou rezervou medzi hladinou a spodným okrajom nk 500mm.

### **203-00 Lávka cez rieku Poprad**

Nosná konštrukcia lávky je navrhnutá ako predpätá monolitická konštrukcia z betónu C35/45 uložená na spodnej stavbe. Táto je navrhnutá zo železobetónu C30/37, pozostávajúca z úložného prahu a krídel. Založenie mosta je hĺbkové na vŕtaných pilótach. Priečny rez nosnej konštrukcie je tvaru H so svetlou vzdialenosťou medzi stenami 0,25+3+0,25, teda 3,5m. Poloha mostovky je výškovo premenná.

Nosná konštrukcia kopíruje smerové a výškové vedenie cyklochodníka v predmetnom úseku. Dĺžka premostenia je 34,8m, dĺžka rozpätia 35,60m a dĺžka mosta 41,70m.

Most je navrhnutý tak, aby mostný otvor zabezpečil požadovaný prietok  $Q_{100}=1,3.342=445\text{m}^3/\text{s}$  s minimálnou výškovou rezervou medzi hladinou a spodným okrajom nk 500mm.

### **601-00 Úpravy nadzemných 22kV vedení**

Objekt rieši úpravy v distribučnej sústave 22 kV vedení, t.j. výmenu jednoduchých izolátorov a izolátorových závesov za bezpečnostné dvojzávesy a dvojité izolátorové závesy. Projekt je vypracovaný v rozsahu na vydanie stavebného povolenia.

Projektová dokumentácia rieši úpravy v distribučnej sústave 22 kV vedení, t.j. výmenu jednoduchých podperných izolátorov a jednoduchých izolátorových závesov za bezpečnostné dvojzávesy a dvojité izolátorové závesy v svislosti s navrhovaným spevneným cyklistickým chodníkom v katastri Kežmarku a Huncoviec. Navrhovaný cyklistický chodník svojou trasou križuje existujúce nadzemné 22 kV vedenie s vodičmi AIFe. Z tohto dôvodu sú potrebné vyššie spomínané úpravy vedení v križovatkových poliach, ktoré sa musia vykonať podľa technologického predpisu TP 500.19.

Pre zvýšenú bezpečnosť vedení bude použitý v križovatkovom poli bezpečnostný väz, aby sa zabránilo pádu vodiča na objekty, čo by následne spôsobilo značné materiálne škody, resp. ujmu na zdraví. V miestach kde sú použité na konzolách podperné izolátory sa tieto demontujú a nahradia sa novými dvojitými popernými izolátormi. Vodiče sa na stožiaroch zaistia pomocou bezpečnostného väzu tak, aby pri náhodnom poškodení väzu padol uvoľnený vodič na konzolu na podpernom bode a nie mimo konzolu. Bezpečnostný väz musí byť z toho istého materiálu ako vodič, musí mať rovnaký prierez a nesmie vodič napínať. Rovnako budú demontované aj jednoduché závesné izolátory, ktoré sa nahradia bezpečnostnými dvojitými kotevnými závesmi.

Pri križovaní VN vedenia s navrhovaným cyklochodníkom v km 4,365 bude existujúci drevený podperný bod (Jp PB) nahradený novým jednoduchým betónovým podperným bodom (JB PB) dimenzie 10,5/6kN osadeným v mieste existujúceho PB. Navrhovaný JB PB sa vybaví konzolou s trojuholníkovým usporiadaním vodičov typu Antibird AB II zosil. Dz.

Konzoly na podperných bodoch (PB), ktorých sa úpravy týkajú a z hľadiska typu použitých izolátorov je potrebné sa naviac opatria zábranou proti úhynu vtáctva (konzolová chránička CHK-II).

El. výzbroj navrhovaného stožiara je použitá podľa schválených materiálových štandardov VSD, a.s.. Pri realizácii navrhovanej úpravy VN vedenia je potrebné zabezpečiť účasť technického dozoru správcu vedenia.

### **650-00 Preložka telefónneho vedenia**

Projektová dokumentácia rieši preložku existujúceho vzdušného telef. vedenia, ktoré je v kolízii s navrhovaným cyklochodníkom v katastri obce Huncovce (rieši SO 102-00 Cyklochodník v katastri obce Huncovce).

#### *Existujúci stav:*

Výstavbou navrhovaného cyklochodníka bude dotknutá existujúca vzdušná telefónna sieť vedená ponad kanál smerom k futbalovému ihrisku. V kolíznom úseku zasahuje do navrhovaného cyklochodníka existujúci stĺpový objekt, ktorý bude potrebné preložiť.

#### *Navrhovaný stav:*

Dotknutý stĺpový objekt bude v kolíznom úseku demontovaný a nahradený novým stĺpovým objektom osadeným na bezkolízne miesto vedľa cyklochodníka. Existujúce vzdušné vedenie sa presmeruje (vykotví) na navrhovaný podperný bod (PB). Na navrhovaný PB bude umiestnený rozvádzač UR. Z tohto rozvádzača ďalej pokračuje existujúce káblové vedenie, ktoré sa zvedie do zeme cez oceľovú ochrannú trubku Ø63. V kolíznom úseku pod navrhovaným cyklochodníkom sa existujúci telef. kábel v potrebnej dĺžke odkope a ochráni uložením do delenej HDPE chráničky KSHR 90/80. Chránička bude uložená v pieskovom lôžku, kde sa čiastočne zasype zeminou a označí sa výstražnou PVC fóliou š. 33cm oranžovej farby za účelom rozlíšenia

druhu podzemného vedenia. Detail navrhovaného stĺpového objektu a umiestnenie rozvádzača je na výkrese príloha č. 4.

V ochrannom pásme inžinierskych sietí je potrebné vykonávať výkopové práce ručne za dozoru a podľa podmienok správcov sietí. Pred začatím zemných prác je potrebné zaistiť vytýčenie a vyznačenie terajších inžinierskych sietí. Pri realizácii navrhovanej preložky je potrebné zabezpečiť účasť technického dozoru správcu vedenia.

#### *Protikorózna ochrana*

Protikorózna ochrana je zabezpečená konštrukciou použitých káblov, ktoré sú vo vyhotovení s plastovým obalom z polyetylénu. Použité spojky sú termoplastové. Týmto je možné považovať káble za izolovane uložené.

#### *Merania na kábloch*

Na preložených kábloch sa vykonajú predpísané merania podľa požiadaviek správcu Slovak Telekom, a.s. s vyhotovením meracieho protokolu.

Prešov, november 2014

Vypracoval : Ing. B. Longauer