



Názov stavby : **Logistický park Sihot' - Chocholná-Velčice**
Objednávateľ : **SIGNUM Ltd, spol. s r.o. Rázusova 125, 093 01 Vranov nad Topľou**
Miesto : **Chocholná-Velčice**
Zák. číslo : **6066-04-000-21-90**
Stupeň : **Projekt stavby pre stavebné povolenie**
Objekt : **SO 312 Komunikácie a spevnené plochy**
Časť : **2.1 Inžinierske objekty**

TECHNICKÁ SPRÁVA

SO 312 Komunikácie a spevnené plochy

1. VÝCHODZIE ÚDAJE

Dotknuté územie je situované v katastrálnom území obce Chocholná – Velčice. Územie na juh od obce, ležiace medzi št. cestou I/61 a diaľnicou D1. S rozlohou cca 38ha je v súčasnosti poľnohospodársky využívanou pôdou. Vymedzenie hranice územia:

Zo západu – západná hranica k.ú. obce - k.ú. Adamovské Kochanovce

Zo severu – komunikácia št. cesty I.tr I/61

Z východu – komunikácia št. cesty I.tr I/50

Z juhu – koryto Chocholanského potoka teleso diaľnice D1

Reliéf záujmového územia je rovinný bez terénnych deformácií. Po obvode je pozemok neoplotený.

Umiestnenie stavby vychádzalo z jedinečnej polohy ktorú mu zabezpečuje križovatka troch významných komunikačných ťahov s relatívne jednoduchou možnosťou napojenia na spomínané komunikačné ťahy. Územie sa rozprestiera na juh od obce, medzi št. cestou I/61 a diaľnicou D1.

Logistický park Sihot' – Chocholná-Velčice je dopravne napojený na cestu I/61 Nové Mesto nad Váhom – Trenčín v intraviláne obce Chocholná-Velčice. Miesto napojenia je vzdialené cca 1,1 km od mimoúrovňovej križovatky s cestou I/9 Brno (ČR) – Zvolen. Vo vzdialenosti cca 400 m od križovatky ciest I/61 a I/9 je mimoúrovňová križovatka cesty I/9 s diaľnicou D1 Bratislava – Žilina. Hlavný dopravný prúd vozidiel zabezpečujúcich dovoz a odvoz tovaru logistického parku je zo smeru od Trenčína.

2. NAVRHOVANÉ RIEŠENIE

Objekt rieši dopravnú obsluhu haly S 2, ktorá bude vybudovaná v rámci ďalšej etapy výstavby logistického parku Sihot'. Predmetom zmeny stavby je úprava spevnených plôch a komunikácií v bezprostrednej blízkosti sekcie B skladovej haly S 2.

V rámci riešenia sa predĺži existujúca komunikácia o 12,2m, tak aby bol umožnený vjazd obslužných vozidiel do haly. Taktiež sa vybudujú manipulačné plochy pred nakladačiami dokmi. Plochy sú navrhnuté s betónovým krytom. Pre peších sa vybudujú dláždené chodníky v minimálnej šírke 1,5m + potrebné odstupy. Pri administratívnej časti haly sa vybudujú dve parkoviska s počtom 16 a 14 parkovacích miest. Súčasne sa pri areálovej komunikácii vybuduje 6 kolmých parkovacích miest. Celkovo sa vybuduje 36 nových miest pre osobné vozidlá skupiny 1 podskupiny O2 rozmeru 5,3x2,5m. Parkoviská pre osobné automobily sú navrhnuté s dláždeným krytom. Parkovanie a odstavovanie NA bude zabezpečené priamo v areáli logistického centra či už

priamo pri jednotlivých halách alebo na odstavnom parkovisku riešenom v prvej etape výstavby. V rámci zmeny stavby sa navrhla obchádzková komunikácia pre požiariarne vozidlá zo severozápadnej a severovýchodnej strany s krytom zo štrkodrviny šírky 4,0m.

Vstup do areálu bude monitorovaný strážnou službou a kamerovým systémom čo zabezpečí bezpečný vstup do parku bez problému hromadenia sa NA pri vstupe. V prípade zastavenia NA bude pre vstup zabezpečený ďalší jazdný pruh pre vstup ďalších NA. V prípade potreby státia nákladných vozidiel pred vstupom do areálu za účelom vybavenia dokumentov, alebo získania informácií na vrátnici je navrhnuté parkovisko pre 11 kamiónov vybudované v rámci prvej etapy. Pre zabezpečenie hygienických nárokov šoférov NA sú v hale zabezpečené hygienické zariadenia. Pre osobné automobily budú parkovacie miesta sústredené v miestach kde sú v hale situované sociálno - administratívne časti. V rámci prvej etapy výstavby haly S 2 sa vybudovalo 233 parkovacích miest pre osobné automobily. V rámci aktuálnej zmeny stavby sa dobuduje 36 parkovacích miest. Celkovo po realizácii aktuálnej zmeny stavby pred dokončením bude zrealizovaných 269 kolmých parkovacích miest pre skladovacu halu S 2. V ďalšej etape sa dobuduje 206 parkovacích miest. Celkovo je navrhnutých 475 kolmých parkovacích miest pre skladovacu halu S 2.

2.1. MATERIÁLOVÁ SKLADBA

Komunikácie a spevnené plochy majú nasledovnú skladbu:

- CEMENTOBETÓNOVÝ KRYT	CB III	200 mm
- ŠTRKODRVINA Edef2>120Mpa, Edef2/Edef1<2,2	ŠD 31,5 Gc	170 mm
<hr/>		
- SPOLU		370 mm
- ZLEPŠENIE PODLOŽIA Edef2>100Mpa, Edef2/Edef1<2,0	CEM III B 32,5; 7% - 50kg/m ²	400 mm

Celková plocha je 3 856m².

Parkoviská pre osobné automobily majú nasledovnú skladbu:

- BETÓNOVÁ DLAŽBA		80 mm
- LOŽNÁ VRSTVA	DDK 0/8 (ALT. 0/4)	30 mm
- ŠTRKODRVINA Edef2>100Mpa, Edef2/Edef1<2,2	ŠD 31,5 (45) Gc	150 mm
<hr/>		
- SPOLU		260 mm
- ZLEPŠENIE PODLOŽIA	CEM III B 32,5; 7% - 50kg/m ²	400 mm
Edef2>100Mpa, Edef2/Edef1<2,0		

Celková plocha je 818m².

Poľná cesta a štrková komunikácia pre požiarnu vozidlá má nasledovnú skladbu:

- ŠTRKODRVINA	31,5 Gc	150 mm
- ŠTRKODRVINA	45 Gc (Gp)	150 mm
<hr/>		
- SPOLU		300 mm

Celková plocha je 1 501m².

Chodníky v areáli majú nasledovnú skladbu:

- BETÓNOVÁ DLAŽBA		60 mm
- LOŽNÁ VRSTVA	DDK 0/8 (ALT. 0/4)	40 mm
- ŠTRKODRVA	31,5 (45) Gc	200 mm
<hr/>		
- SPOLU		300 mm

Celková plocha 203m².

Okapový chodník má nasledovnú skladbu:

- RIEČNE VALÚNY	150 mm
- NETKANÁ TEXTÍLIA	
<hr/>	
- SPOLU	150 mm

Celková plocha je 159m².

V rámci zmeny stavby pred dokončením sa upravili skladby nakoľko po odkopaní zemin zhotoviteľom sa na zemnej pláni nachádzajú priepustné zemin s únosnosťou $E_{def2} > 90 \text{ Mpa}$. Na cementobetónovom kryte sa vytvoria dilatačné a kontrakčné škáry rezaním. Škáry sa vyplnia trvalo elastickou zálievkou.

Podkladové vrstvy - požiadavky

Kamenivo musí spĺňať vlastnosti a požiadavky uvedené v norme STN EN 13242+A1 Kamenivo do nestmelených a hydraulicky stmelených materiálov používaných v inžinierskom stavitelstve a pri výstavbe ciest.

Podkladové vrstvy sú definované v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií. Zhotovujú sa podľa STN 73 6126 Stavba vozoviek – nestmelené podklady a STN 73 6124 Kamenivo stmelené hydraulickým spojivom.

Podkladové 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.

Cementobetónový kryt – 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 EN 206-1. 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).

Rezanie a tesnenie škár:

Po vybudovaní betónovej vozovky sa narezu škáry, tak aby maximálna plocha betónovej dosky bola 25 m². Škáry sa vyplnia trvalo pružnou zálievkou. Pre zamedzenie výškového pohybu dosiek je nutné vytvárať pracovné škáry tzv. sínusovou bočnicou. Dilatačné škáry sú zvislé.

Vhodný čas rezania je potrebné voliť tak, aby sa predišlo vzniku nesúmerných zmrašťovacích trhlín. Pri rezaní sa nesmú poškodiť hrany škár vytrhávaním zrn kameniva. Poloha priečných a pozdĺžnych škár sa vyznačuje na betónovom kryte vozovky s presnosťou ± 10 mm. Na rezanie zatvrdnutého cementobetónového krytu vozoviek sa použijú kotúčové píly s reznými kotúčmi hrúbky najviac 4 mm. Hĺbka rezu podľa STN 73 6123 sa odporúča pri priečných škárach s klznými trnmi 0,25 h - 0,30 h a pri pozdĺžnych kotevných škárach 0,30 h - 0,35 h, kde "h" je hrúbka cementobetónového krytu. Z dôvodov správneho utesnenia škár sa tieto v hornej časti rozšíria podľa požiadaviek výrobcu tesniacich hmôt. Pri pozdĺžnych škárach je spravidla postačujúce rozšírenie na 8 mm a pri priečných škárach nad 10 mm. Modul tesnenia (pomer šírky a výšky tesniacej hmoty v drážke škáry) sa odporúča pri šírke drážky do 12 mm 1:1 a pri šírke nad 12 mm 2:1. Po prerezaní zmrašťovacej škáry na potrebnú hĺbku sa musí rezný materiál zo škáry odstrániť a škáru pred tesniť vhodným profilom z mikropórovitej gummy. Zálievka alebo tmel nesmie presahovať nad povrch vozovky. Podľa teplotných podmienok v priebehu prác je vhodné škáry vyplniť približne 1 mm až 3mm pod úroveň povrchu krytu. Priestorové škáry sa vytvárajú prerušením cementobetónového krytu na celú hrúbku oddeľovacími vložkami, ktoré musia byť dostatočne tuhé, aby sa pri zhutňovaní zmesi nedeformovali. Zároveň však musia umožňovať zúženie škárovej štrbiny pri objemových zmenách krytu. Pred utesnením škáry sa musí oddeľovacia vložka odstrániť do hĺbky najmenej 35 mm. V doskách, ktoré nie sú vybavené trnmi alebo kotvami, je možné priestorové škáry vytvárať prerezaním krytu na celú hrúbku dosky. Po odstránení betónu z rezu sa škára vyplní až do úrovne 25 mm od povrchu dosky napr. gumovou drvinou, spevní sa latexovou zálievkou a zvyšných 25 mm sa utesní vhodnou zálievkovou hmotou. Škáry je možné vyplňovať zálievkovou hmotou za tepla pomocou zalievača škár vybaveného nepriamym regulovateľným ohrevom, teplomerom, účinnou miešačkou a čerpadlom na dopravu zálievkovej hmoty k plniacej tryske. Vyplňovanie škár zálievkou za studena alebo tmelom sa môže vykonať pomocou vytlačovacej pištole ovládanej tlakovým vzduchom, hydraulicky alebo mechanicky, prípadne zalievačom škár vybaveným účinnou miešačkou a čerpadlom na dopravu hmoty k plniacej tryske. Pri dvoj a viaczložkových zálievkových hmotách alebo tmeloch je nutné dodržiavať ich vzájomný pomer dávkovania, spôsob miešania a technologický postup predpísaný výrobcem. Pružné vložky sa používajú spravidla len na dočasné predtesnenie škár. Ich prípadné iné použitie musí odsúhlasiť objednávateľ na základe technických podmienok spracovaných zhotoviteľom.

Do pozdĺžnych škár budú vložené mikroporézne pryžové vložky kruhového profilu ($\varnothing 1,25$) a škáry budú tesnené asfaltovou zálievkou za horúca z modifikovaných asfaltov AMe 65. Priečne škáry budú utesnené pryžovými profilmi F10-0 (napr. PHOENIX). Pred uvedením vozovky do prevádzky musia byť všetky škáry v cementobetónovom kryte dôkladne utesnené.

Šírka dosky závisí od šírkového usporiadanie komunikácie. Maximálna šírka dosky nesmie byť väčšia ako 5 m, odporúčam 4,25-4,50 m. Dĺžka dosky z nevystuženého cementového betónu nemá byť väčšia ako 25-násobok hrúbky dosky. Navrhuje sa 3,75 – 6 m, v priemere 5 m.

Styk CB dosky a existujúcich oplotení, múrov a základov riešiť ako pracovnú škáru použitím oddeľovacej vložky.

Dláždená vozovka – požiadavky

Kladenie dlažby sa začína v rohu s pravým uhlom, ak je to možné, v najnižšom bode dláždenej plochy. Dlažba sa kladie vždy od okraja v smere od hotovej plochy. Položená plocha je hneď pochôdzna. Je potrebné dodržať pozdĺžna priečny sklon dlažby. Výška musí byť taká, aby tvarovky po uložení boli o 1cm vyššie ako požadovaná výška plochy, lôžko sa pri vibrovaní zníži o 1 cm.

Špárovanie – je potrebné použiť kamenivo s nízkym obsahom jemných a prachovitých častíc.

Vibrovanie – Celá plocha sa pozametá tak, aby špárovací materiál vyplnil špáry. Plocha sa zvíbruje vibračnou platňou v pozdĺžnom aj priečnom smere. Vibruje sa zásadne len suchá dlažba so suchým špárovacím materiálom. Vibračná platňa sa používa s gumovou podložkou !

3. BILANCIA STATICKEJ DOPRAVY

Predkladaná bilancia je spracovaná v zmysle STN 73 6110/Z2 na základe nižšie uvedených vstupných údajov.

Vstupné údaje (predpokladané):

1. Zariadenia výroby (1x skladovacia hala)

- počet zamestnancov (1.+2. zmena)	54
- počet návštevníkov	5

Základné ukazovatele výhľadového počtu parkovacích stojísk (v zmysle STN 736110/Z2):

1. Zariadenia výroby

- pre každých 4 zamestnancov prípadne 1 parkovacie miesto
- pre každých 7 návštevníkov prípadne 1 parkovacie miesto

$$Po = 54 : 4 + 5 : 7 = 14,2$$

Pre výpočet bilancie statickej dopravy boli použité nasledujúce koeficienty (v zmysle STN 73 6110/Z2):

kmp – regulačný koeficient	1,00
kd – súčiniteľ vplyvu del'by dopravnej práce	1,40

$$N = 1,1 * Oo + 1,1 * Po * kmp * kd = 1,1 * 0 + 1,1 * 14,2 * 1,00 * 1,40 = 21,9 \text{ stojísk}$$

$$N = 22 \text{ parkovacích miest}$$

Podľa výpočtu bilancie statickej dopravy je potrebné navrhnuť minimálne 22 parkovacích miest pre sekciu B skladovej haly S 2. V rámci aktuálnej zmeny stavby pred dokončením je pre sekciu B navrhnutých 36 miest. Celkovo je navrhnutých 475 kolmých parkovacích miest pre skladovaciau halu S 2.

4. ODVODNENIE

Odvodnenie vozovky parkovísk bude riešené priečnym a pozdĺžnym sklonom do vybudovaných uličných vpustí zaústenej do kanalizácie. Spevnené plochy pri nakladacích dokoch budú odvodnené prostredníctvom odvodňovacieho žľabu ACO MONOBLOK RD200V 20.0. Ostatné komunikácie budú odvodnené do terénu. Mreže vpustov a žľabov sú navrhnuté ako liatinové, vyhovujúce skúšobnému zaťaženiu "E" 600 kN. Pozdĺžny sklon je min. 0,5 %.

5. DOPRAVNÉ ZNAČENIE

Pred uskutočnením stavebných úprav a počas celej výstavby sa zrealizuje dočasné dopravné značenie, ktoré bude potrebné vypracovať do času vydania rozkopávkového povolenia a to podľa plánu organizácie výstavby a technologických postupov vybraného dodávateľa. Počas stavebných prác je potrebné usmerniť cestnú dopravu dočasným dopravným značením. Návrh a odsúhlasenie dočasného dopravného značenia dopravným inšpektorátom zabezpečí zhotoviteľ stavby. Dočasné dopravné značenie má ochranný charakter.

Organizácia vykonávajúca stavebné práce je povinná počas prác udržiavať verejné komunikácie v riadnom stave a v prípade, že dôjde k ich znečisteniu z dôvodu vykonávaných prác, tieto bez meškania očistiť.

Trvalé dopravné značenie je vyznačené vo výkrese č.1. Vodorovné dopravné značenie sa bude spolu so zvislým dopravným značením používať na usmernenie a organizáciu dopravy. Zvislé dopravné značky sa použijú v základnom prevedení a s reflexnou úpravou. Značky sa osadia v zmysle zásad uvedených v STN 01 8020.

Na komunikáciách budú použité len dopravné značky a dopravné zariadenia uvedené alebo vyobrazené vo vyhláske 30/2020 Z. z. pokiaľ nie je stanovené inak. Vyhotovenie a tvary symbolov dopravných značiek a dopravných zariadení sa nesmú meniť. Vyhotovenie dopravných značiek musí byť podľa STN 01 8020. Rozmery ZDZ určuje STN 01 8020 v kapitole 4 a v normatívnej prílohe A a STN 01 8020/Z2. Budú použité základné rozmery značiek.

Dopravné značky a dopravné zariadenia musia byť účastníkmi cestnej premávky, pre ktorých sú určené, viditeľné z dostatočnej vzdialenosti. Dopravné značky nemôžu byť zakrývané inými vecami (reklamné zariadenia, stĺpy, vetvy stromov a pod.). Zvislé dopravné značky musia byť okrem uvedeného zabezpečené tak, aby vplyvom poveternostných podmienok alebo cestnej premávky nedochádzalo k ich deformáciám, pootočeniu, posunutiu, mechanickému kmitaniu a podobne. Zvislé dopravné značky, dopravné zariadenia a ich nosné konštrukcie nesmú zasahovať do vymedzenej časti dopravného priestoru stanoveného voľnou šírkou a voľnou výškou cesty. Najmenšia vodorovná vzdialenosť bližšieho okraja zvislej dopravnej značky, dopravného zariadenia, alebo ich nosnej konštrukcie od vonkajšieho okraja spevnenej časti krajnice, prípadne od vozovky je 0,5m, najväčšia vzdialenosť je 2,0 m. Spodný okraj najnižšie umiestnených dopravných značiek (vrátane dodatkových tabuliek) je v obci vo výške minimálne 2,0 m nad úrovňou vozovky a pri umiestnení na chodníku nad úrovňou chodníka.

Zvislé dopravné značky sa pripevňujú spravidla na rúrky alebo stĺpiky, ktoré sa osadia do betónových monolitických alebo prefabrikovaných pätiiek. Najmenší pôdorysný rozmer pätiiek je 200 mm x 200 mm a pri spodnom okraji 250 mm x 250 mm, pri priemernej hĺbke základu 700 mm pod úrovňou terénu (chodníka). Betón pätiiek musí vykázať pevnosť v tlaku 17,5 MPa. Nosič dopravných značiek, bude z ocelevej rúrky priemeru 60 mm o hrúbke steny 2-3mm.

Pre vodorovné dopravné značenie sa použije farba biela. Nátery a ostatné nanosené hmoty určené pre vodorovné dopravné značenie musia byť odolné proti pôsobeniu chemických rozmrazovacích prostriedkov a proti poveternostným vplyvom, ktoré nesmú spôsobiť zhoršenie kvality a trvanlivosť značenia. Značenie nesmie rozrušovať kryt vozovky.

6. ZEMNÉ PRÁCE

Samotné zemné práce pre spodnú stavbu spevnených plôch predstavujú výkopy v hornine triedy 3. Vhodná zemina z výkopu sa použije do násypu. Nevhodná zemina do násypu a zvyšná zemina sa odvezie na dohodnutú skládku. Chýbajúca zemina do násypu sa dovezie zo skládky. Násypy budú zhotovené s ukladaním po vrstvách do hrúbky max. 200mm a hutnením na požadovanú únosnosť za optimálnej vlhkosti. Násypový materiál musí mať charakteristiku ako vhodný do násypov, musí byť nenamrzavý a musí mať plynulú krivku zrnitosti.

V rámci zmeny stavby pred dokončením sa upravili skladby nakoľko po odkopaní zeminy sa podľa vyjadrenia zhotoviteľa na zemnej pláni nachádzajú priepustne zeminy s únosnosťou $E_{def2} > 90 \text{ Mpa}$. Pred kladením konštrukčných vrstiev bude zemná pláň zrovnaná a zhutnená. Zemná pláň sa zhutní na 102% PS tak, aby modul pružnosti zemnej pláne súvisle dosiahol min. 90MPa a pomer E_{def2} / E_{def1} dosahoval hodnotu menšiu ako 2,5 (meranie zhutnenia doskovou statickou zaťažkovacou skúškou podľa STN 73 6190), čo dodávateľ musí dokladovať.

Únosnosť bude preukázaná minimálne dvomi zaťažovacími skúškami. Ak nie je možno dosiahnuť požadovanú mieru zhutnenia zemnej pláne, bude potrebné navrhnuť opatrenia na zlepšenie únosnosti podložia.

- podložie násypu, zhutnenie na min. 92% PS príp. 0,75 ID (relatívna hutnosť) podľa druhu zeminy, podľa STN 72 1006
- násyp, zhutnenie na min. 95% PS, príp. 0,75 až 0,80 ID podľa druhu zeminy podľa STN 72 1006
- zhutnenie pláne pod plochy pre dopravu, modul pružnosti min. 45 MPa ak nie je možné dosiahnuť zhutnenie pláne je nutné zeminu spevniť cementom
- zhutnenie jednotlivých vrstiev konštrukcie vozovky, podľa platných STN

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.

Na zabezpečenie prevádzkovej spôsobilosti navrhovanej vozovky je nutné upraviť jej podložie vrátane zemnej pláne tak, aby zodpovedalo požiadavkám uvedeným v STN 73 6114. V hornej 0,5 m vrstve násypu a 0,3 m vrstve zárezu môžu byť použité len zeminy veľmi vhodné (STN 72 1002), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako 1650 kg/m^3 . Použitie iných zemín (upravených, spevnených a pod.) alebo sanačných opatrení musí riešiť realizačná dokumentácia stavby.

Stavbu a kontrolu zemného telesa vykonať podľa STN 73 6133, STN 73 6114 a STN 72 1006.

Počas výkopových prác je nutné bezpodmienečne dodržiavať príslušné ustanovenia STN 73 3050 a všetky bezpečnostné predpisy týkajúce sa prác v otvorených výkopoch.

Projektant upozorňuje, že poloha všetkých inžinierskych sietí je len informatívna a pred zahájením stavebných prác je nutné požiadať jednotlivých správcov o ich presné vytýčenie s následným riadnym označením ich priebehu v teréne počas výstavby. Súčasne je treba dbať na všetky bezpečnostné predpisy, podmienky a vyjadrenia jednotlivých správcov.

Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Ak to nie je možné z rôznych dôvodov splniť, je možné použiť aj iné technologické postupy pri stavbe zemného telesa, avšak tieto nie sú predmetom tohto projektu, lebo výber vhodného postupu závisí od aktuálnych pomerov na stavbe, čo nie je možné dopredu určiť!

7. SADOVÉ ÚPRAVY

Po ukončení stavebnej činnosti je potrebné pripraviť plochu pre založenie nových vegetačných prvkov, odstrániť sa pozostatky stavebnej činnosti. Po vyčistení bude plocha upravená, napr. zrovnanie terénnych nerovností a zahumusovaním vrstvou zeminy v hrúbke min.150mm. Trávnik bude založený na dôkladne pripravenej pôde. Plochu je nutné pohnojiť štartovacou dávkou viaczložkového hnojiva (NPK). Nespevnené plochy sa v priestore výstavby upravujú zatrávením a to ručným výsevom parkovacej zmesi v množstve 0,05 kg/m². Výsev je potrebné vykonať ihneď po úprave plôch určených na založenie trávnikov, plochy sa nesmú ponechať na zaburinenie, stvrdnúť (zatrávenie sa robí na ešte kyprý terén), erodovať s následným odplavením humóznej vrstvy potrebnej na vytvorenie vegetačného krytu. Plochy upravovať na jar alebo skoré jesenné zatrávenie. Termíny pre výsevy trávnikov sa určujú podľa klimatickej oblasti a je to vo väčšine prípadov na jar v termíne apríl až máj a koncom leta august až september. Ukazovateľom pre výsev je i teplota pôdy, ktorá musí byť najmenej 8°C.

8. BEZPEČNOSŤ PRI PRÁCI

Pri realizácii stavebných prác je nutné rešpektovať ochranné pásma všetkých inžinierskych sietí, rešpektovať všetky nariadenia a vyhlášky týkajúce sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri vykonávaní stavebných prác. V miestach predpokladaného kontaktu s podzemným vedením inžinierskych sietí je nutné postupovať podľa nariadení a požiadaviek správcu vedenia. Vedenie všetkých inž. sietí v priestore staveniska je potrebné nechať vytýčiť pred zahájením stavby, výkopy realizovať ručne a všetky poškodenia hlásiť správcovi.

Pri vykonávaní stavebných prác musia byť zabezpečené minimálne bezpečnostné a zdravotné požiadavky na stavenisko v súlade so Zbierkou zákonov č. 396/2006 o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko. BOZ sa riadi zákonom 510/2001 Z.z. a novelizáciou nariadenia vlády 282/2004 NV o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko a vyhláškou 147/2013 z.Z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich.

Trenčín, máj 2022

Vypracoval : Ing. Andrej Blaho