



Obec Chorvátsky Grob

Obecný úrad, Nám. Josipa Andriča 17, 900 25 Chorvátsky Grob

Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16
820 05 Bratislava

Naše číslo/zo dňa 6412 /2019 1055/2019/02	Vaše číslo/zo dňa	Vybavuje Ing. Jana Sochorová tel. 02/322 230 17 sochorova@chorvatskygrob.sk	V Chorvátskom Grobe 25.09. 2019
---	-------------------	---	------------------------------------

Vec

Žiadosť o prenájom časti pozemku p.č. 1583 alebo zriadenie vecného bremena ako prípad hodný osobitného zreteľa.

Obraciame sa na Vás so žiadosťou o prenájom časti pozemku parc. č. 1583 alebo zriadenia vecného bremena, **ako prípad hodný osobitného zreteľa** podľa § 9a ods. 9 písmena c), Zákona 446/2001 Z.z. o majetku vyšších územných celkov.

Predmet záujmu:

Pozemok, parcela registra "E" č. 1583, zapísaná na LV 4733, druh pozemku zastavaná plocha nádvorie, katastrálne územie Chorvátsky Grob,

Prenájom pozemku/ zriadenie vecného bremena, ako prípad hodný osobitného zreteľa, je zdôvodnený účelom výstavby cyklotrasy v rámci realizácie projektu: „**PREPOJENIE CYKLOTRÁS MALOKARPATSKEJ A PODUNAJSKEJ OBLASTI S KATASTROM OBCE CHORVÁTSKY GROB**“ objekt - **SO 105-10 Miestna cyklotrasa Monarská alej – nám. J. Andriča – 1. úsek Chorvátsky Grob, TRIANGEL – MONARSKÁ ALEJ**“. Výmera odčlenenej časti parcely, ktorá je predmetom záujmu, z existujúcej parcely č. 1583, sa stanoví na základe geometrického plánu, ktorý dá vypracovať obec Chorvátsky Grob dodatočne, po odsúhlasení žiadosti. Navrhovaná výška v prípade odsúhlasenia nájmu je 1,00 €/rok na dobu neurčitú alebo minimálne na dobu 10 rokov s možnosťou predĺženia nájmu. Obec Chorvátsky Grob má v súčasnosti vysporiadané majetkové vzťahy s tromi zo štyroch vlastníkov pozemkov pod budúcou cyklotrasou, s ktorými máme uzatvorené nájomné zmluvy.

Naším zámerom je vybudovať cyklotrasu, ktorá prispeje k zvýšeniu bezpečnosti cyklistov prechádzajúcich úsekom medzi dvoma časťami obce a navzájom tieto časti prepojí a umožní aj napojenie k dopravnému uzlu.

Súčasťou žiadosti je priložená projektová dokumentácia a návrh Nájomnej zmluvy.

S pozdravom


JUDr. Vladimíra Vydrová
starostka



Obec Chorvátsky Grob

Obecný úrad, Nám. Josipa Andriča 17, 900 25 Chorvátsky Grob

Bratislavský samosprávny kraj
Právne oddelenie
Sabinovská 16
820 05 Bratislava

Naše číslo/zo dňa 6412-1 /2019 1055/2019/02	Vaše číslo/zo dňa	Vybavuje Ing. Jana Sochorová tel. 02/322 230 17 sochorova@chorvatskygrob.sk	V Chorvátskom Grobe 09.10. 2019
---	-------------------	---	------------------------------------

Vec

Žiadosť o prenájom časti pozemku p.č. 1583 alebo zriadenia vecného bremena ako prípad hodný osobitného zreteľa- doplnenie.

Obraciame sa na Vás so žiadosťou o prenájom časti pozemku p.č. 1583 alebo zriadenie vecného bremena, ako prípad hodný osobitného zreteľa podľa § 9a ods. 9 písmena c) , Zákona 446/2001 Z.z. o majetku vyšších územných celkov.

Predmet nájmu/ zriadenia vecného bremena:

Pozemok, parcela registra "E" č. 1583, zapísaná na LV 4733, druh pozemku zastavaná plocha nádvorie, katastrálne územie Chorvátsky Grob,

Prenájom pozemku / zriadenie vecného bremena, ako prípad hodný osobitného zreteľa, je zdôvodnený účelom výstavby cyklotrasy v rámci realizácie projektu: „PREPOJENIE CYKLOTRÁS MALOKARPATSKEJ A PODUNAJSKÉJ OBLASTI S KATASTROM OBCE CHORVÁTSKY GROB“ objekt - SO 105-10 Miestna cyklotrasa Monarská alej – nám. J. Andriča – 1. úsek Chorvátsky Grob, TRIANGEL – MONARSKÁ ALEJ“. Navrhovaná výška nájmu je 1,00 €/rok na dobu neurčitú alebo minimálne na dobu 10 rokov s možnosťou predĺženia nájmu.

Predmetná cyklotrasa je pokračovaním siete cyklotrás ako dopravného prepojenia k železničným stanicám susediacich obcí Vajnory, Ivanka pri Dunaji, Svätý Jur. Následne v spolupráci so susednou obcou Slovenský Grob, chceme vybudovať prepojenie tejto cyklotrasy s lokalitou Malý Raj čím sa zabezpečí prepojenie celého Slovenského Grobu k vybudovanej sieti cyklotrás v našom regióne.

V rámci katastra našej obce zároveň nadväzujeme na už zrealizovanú cyklotrasu SO-104-00 Javorová Alej –Hrudky, ktorá tak sprístupňuje novovybudovanú základnú školu s materskou školou v lokalite Javorová Alej.

Nutnosť vybudovania tejto cyklotrasy SO-105-10 vyplýva aj zo zabezpečenia bezpečnosti obyvateľov príslušných, husto obývaných nových lokalít (Monarská Alej I, Monarská Alej II, Triangel, Hrudky, lokalita KIA) v našej obci a to z dôvodu predpokladaného zvýšenia tranzitu dopravy z okolitých obcí, práve po dotknutej komunikácii číslo III/1059. Jedná sa o stavbu „Prepojenie diaľničnej križovatky Triblavina-s cestou III /1059 (50212) Chorvátsky Grob- Čierna Voda.“ (Obchvat Grobov 1. Etapa). Realizáciou tejto stavby dôjde k prepojeniu diaľničnej križovatky Triblavina s cestou III/1059 v obci Chorvátsky Grob.



Obec Chorvátsky Grob

Obecný úrad, Nám. Josipa Andriča 17, 900 25 Chorvátsky Grob

Príslušené komunikácie v našej obci, ktoré sú vo vlastníctve Bratislavského samosprávneho kraja a v správe Regionálnych ciest a.s. a budú využívané na zvýšený tranzit motorových vozidiel z príslušených lokality a obcí, ako najvhodnejšie dopravné napojenie na diaľnicu D1.

Keďže cesta III/1059 bude vzhľadom na naše požiadavky zahrnuté v územnom rozhodnutí č. ÚKaSP-1208-2018-MS-TRIB zo dňa 26.04.2019 týkajúceho sa obchvatov Grobov – 1. Etapa rekonštruovaná, našim záujmom je v rámci bezpečnosti cyklistov realizovať cyklotrasy mimo telesa cesty III/1059.

Keďže druhá etapa obchvatu Grobov (pokračovanie od predmetnej cesty číslo III/1059 smer Slovenský Grob-Pezinok) zatiaľ nie je technicky vyriešená predpokladáme, že záťaž príslušených komunikácií v našom katastri bude dlhodobou niekoľkonásobná. To je dôvodom pre našu veľkú snahu realizovať cyklotrasu mimo týchto regionálnych komunikácií. Tohto sa týka nami predložená žiadosť o prenájom alebo zriadenie vecného bremena na časti pozemku p.č. 1583, priliehajúceho ku komunikácii č. III/1059.

Predpokladaná výmera prislúchajúcej časti pozemku je 936 m² a 267 m², následne ako podklad k uzavretiu zmluvy bude slúžiť vypracovaný geometrický plán.

Navrhovaná cyklotrasa, **objekt - SO 105-10 Miestna cyklotrasa Monarská alej – nám. J. Andriča – 1. úsek Chorvátsky Grob, TRIANGEL – MONARSKÁ ALEJ** v našej obci bude realizovaná Združením obcí Jurava, na ktorú budú prevedené všetky práva a povinnosti stavebníka zo stavebného povolenia.

Obec Chorvátsky Grob má v súčasnosti vysporiadané majetkové vzťahy s tromi zo štyroch vlastníkov pozemkov pod budúcou cyklotrasou, s ktorými máme uzatvorené nájomne zmluvy a zároveň platné územné rozhodnutie č. Výst./10967/1228/2013-Po zo dňa 23.10.2014 vydané mestom Svätý Jur.

Na to aby sme mohli podať žiadosť o nenávratné finančné prostriedky na vybudovanie predmetnej cyklotrasy, potrebujeme mať aj s vami uzavretý právny vzťah k predmetným častiam pozemku p.č. 1583 k.ú. Chorvátsky Grob.

Za vybavenie našej žiadosti Vám vopred ďakujeme.

S pozdravom


JUDr. Vladimíra Vydrová
starostka

Prílohy: 1. Projektová dokumentácia

11117 m²

1583

k.ú. Chorvátsky Grob (820865), obec Chorvátsky Grob

LV 4733 ÚPLNÝ





LV 4733 ČIASTOČNÝ

I. Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16,
Bratislava, PSČ 82005, SR
Podiel 1/1



lu

SO 105-10

VYPRACOVAL Ing. Michal MOJŽIŠ 	ZODP. PROJEKTANT Ing. Richard URBAN 	HL. INŽ. PROJEKTU Ing. Michal MOJŽIŠ 	
KONTROLOVAL Ing. Daša MOJŽIŠOVÁ	OKRES (OBVOD) STAVBY SENEC, PEZINOK, VÚC Bratislavský samosprávny kraj		
OBJEDNÁVATEĽ Obec Chorvátsky Grob, Námestie Josipa Andriča 17, 900 25 Chorvátsky Grob			
ZHOTOVITEĽ R-PROJECT INVEST, s.r.o., Pečnianska 27, 851 01 Bratislava, tel. : +421 2 555 66 499, www.r-project.sk, r-project@r-project.sk			
STAVBA : PREPOJENIE CYKLOTRÁS MALOKARPATSKEJ A PODUNAJSKEJ OBLASTI S KATASTROM OBCE CHORVÁTSKY GROB	STUPEŇ DSP/DRS	FORMÁT A4	
	DÁTUM 06.2018	Č.ZÁKAZKY	
OBJEKT : Miestna cyklotrasa Monarská alej - nám. J. Andriča-1.úsek	MIERKA	Č.ARCH.	
	Č.VÝKRESU 1	Č.SÚPRAVY	
TECHNICKÁ SPRÁVA			

SO 105-10 Miestna cyklotrasa Monarská alej - nám. J. Andriča-1.úsek

TECHNICKÁ SPRÁVA

1. Všeobecné údaje

1.1 Identifikačné údaje o navrhovanej stavbe

Názov stavby : **Prepojenie cyklotrás malokarpatskej a podunajskej oblasti s katastrom obce Chorvátsky Grob.**

Kraj : VÚC Bratislavský samosprávny kraj

Okres : Senec, Pezinok

Obec : Chorvátsky Grob, Chorvátsky Grob m.č. Čierna Voda

Katastrálne územie : Chorvátsky Grob

Druh stavby : novostavba

1.2 Identifikačné údaje stavebníka a investora

Názov a adresa stavebníka : Obec Chorvátsky Grob, Námestie Josipa Andriča 17,
90025 Chorvátsky Grob

1.3 Identifikačné údaje projektanta

Názov a adresa projektanta : R-PROJECT INVEST s.r.o.
Pečnianska 27, 851 01 Bratislava, IČO 43 831 915

Zodpovedný projektant : Ing. Richard Urban

Vypracoval : Ing. Michal Mojžiš

2. Popis funkčného a technického riešenia

Riešený úsek začína pri budove "Centrum Monar". Jedná sa o novo navrhovanú cyklocestu od Monaru až po tok Čierna voda. Tento úsek je rozdelený na štyri samostatné vetvy A, B, B2 a D. Vetva A je vedená v súbehu s chodníkom pre peších. Dĺžka vetvy A je 153,005 m. Od chodníka je oddelený vodiacou dlažbou v zmysle TP "Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry". Vetva B je po km 0,085 vedená v súbehu s chodníkom pre peších obdobne ako vetva A. Od km 0,085 po koniec vetvy B v km 0,230 261 je cyklocesta samostatná. Šírka cyklocesty je v km 0,000 - 0,085 zúžená na 2,0 m (2x1,0 m). Od km 0,100 je cyklocesta navrhnutá v šírke 3,0 m (2x1,5 m). Rozšírenie sa prevedie v medzi km 0,090 - 0,100. V km 0,140 - 0,160 je navrhnutá cyklistická odpočívka, ktorá je umiestnená medzi existujúcim chodníkom pre peších a navrhovanou cyklocestou. Odpočívka je dlhá 20 m a široká 2,78 m. Na odpočívke budú umiestnený mobiliár.

Mobiliár - drobná architektúra slúži na dotvorenie cyklocesty prvkami mestského mobiliáru, ako sú : samostatne stojace lavičky, odpadkové koše, stojany na bicykle, plagátovacie plochy a odpočívkové prekrytie.

Lavičky - voľne stojace s operadlom

Popis výrobku :

Oceľová konštrukcia lavičky je spojená drevenými lamelami. Sedadlo je z lamiel z masívneho borovicového dreva .

Počet kusov : 4

Odpadkové koše

Popis výrobku :

Oceľová nosná konštrukcia je z oceľového plechu a oceľových trubiek opláštená drážkovaným pozinkovaným plechom. Vnútoraná nádoba je z ohýbaného pozinkovaného plechu, objem 75 l.

Počet kusov : 4

Stojan na bicykle

Popis výrobku :

Oceľová konštrukcia jednostranného stojana má miesto pre 6 bicyklov a madlo na pripútanie bicyklov.

Počet kusov : 2

Plagátovacia plocha

Popis výrobku :

Oceľová nosná konštrukcia nesie plagátovaciu plochu z OSB dosky veľkosti 2500 x 1500 mm.

Počet kusov : 1

Odpočívkové prekrytie (vrátane lavičiek)

Popis výrobku :

Oceľová, žiarovo zinkovaná konštrukcia povrchovo upravená lakom v štandardnom odtieni. Zastrešenie trapézovým plechom. Stôl tvoria lamely z masívneho borovicového dreva s vonkajšou povrchovou úpravou. Súčasťou zastrešenia sú aj dve lavičky.

Počet kusov : 2

Dĺžka vetvy B je 230,261 m. Na vetvu B nadväzuje vetva B2, ktorá kopíruje do budúcnosti navrhovanú okružnú križovatku v mieste jestvujúcej priešečnej križovatky s Konopnou ulicou. Cyklocesta je navrhnutá v základnej šírke 3,0m (2x1,5m). V mieste križovania Konopnej ulice je navrhnutý prechod pre cyklistov a za ním v mieste existujúcej priekopy je táto vedená popod cyklocestu v plastovej rúre DN 300 so zrezanými zošíkmenými otvormi v mieste vpustu a výpustu a so spevnenými svahmi lomovým kameňom uloženým do betónu hr. 100mm. Rozmer obloženia je min. 1,0x1,0m. Celková dĺžka trasy vetvy B2 je 198,992m. Vetva B2 pokračuje vetvou D. Vetva D začína km 0,138 658. Je vedená v súbehu s cestou III/50212 za cestnou priekopou. Základná šírka cyklocesty je 3,0 m (2x1,5 m). Od km 0,210 je cyklocesta, z dôvodu majetkových hraníc, zúžená na 2,5 m (2x1,25 m). V km 0,305 216 križuje cyklocesta odvodňovací kanál. V tomto mieste je navrhnutý priepust DN 800. Od km 0,350 do konca úseku, po pravej strane, je navrhnutý oporný múr z gabionových košov. Výška múru je max. 1,2 m od terénu. Múr sa skladá z dvoch košov, spodný je rozmerov 2 x 1 x 1 m a vrchný je 2 x 0,5 x 0,5 m. Múr je založený na úrovni 129 m na lôžku zo štrkodrviny, hrúbky 20 cm. Dĺžka múru je 32 m. Na múre bude osadená zábradlie do výšky 1,30 m nad úroveň cyklocesty. Dĺžka zábradlia je 34 m. Čelá priepustu budú realizované tiež z gabionových košov. Na hornej strane bude osadené zábradlie dĺžky 12 m obojstranne. Vetva D končí v km 0,378 141, jej dĺžka je 239,483m.

Smerové vedenie cesty

Navrhované smerové vedenie vetiev A, B, B2 a D kopíruje smerové vedenie cesty III/50212 ako aj chodníky pre peších. Smerové vedenie pozostáva z priamych úsekov a prostých kružnicových oblúkov o polomeroch $R = 8 - 2 \cdot 500$ m. Celková dĺžka novo navrhovanej cesty (vetvy A, B, B2 a D) je 821,741 m.

Výškové vedenie

Výškové vedenie je navrhnuté po existujúcom pričom zohľadňuje všetky výškové obmedzenia v území. Sklon nivelety je navrhnutý v rozmedzí 0,00 % - 5,90 %.

Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie je navrhnuté nasledovne:

jazdný pruh	2x1,50 m; 2x1,25 m; 2x1,00 m
vodiaci prúžok	-
spevnená krajnica	-
nespevnená krajnica	2x0,50 m; časť vetvy C 0,50/0,25 m

Základný priečny sklon je jednostranný 2,5 %, bez zmeny klopenia (okrem klopenia na začiatku a konci úseku jednotlivých vetiev). Pláň vozovky má sklon 3 %. Priečny sklon nespevnených krajníc je 8%.

Vybavenie komunikácie

Vodiace bezpečnostné zariadenia:

Funkciu vodiacich zariadení bude plniť vodorovné dopravné značenie - stredný deliaci pás. V km 0,305 216 vetvy D nad priepustom a v km 0,348 - KÚ vetvy D nad oporným múrom, je navrhnuté zábradlie výšky 1,3 m, dĺžky 2 x 12 a 34 m. V súbehu s chodníkom pre peších - vetva A a vetva B km 0,000 - 0,085 je navrhnutá dlažba pre nevidiacich, pričom v rámci šírky cyklocesty je navrhnutý varovný pás šírky 20 cm. Vodiaci pás bude realizovaný v rámci šírky chodníka pre peších, t.j. rozoberie sa 20 cm široký pás dlažby a nahradí sa vodiacou dlažbou.

Dopravné značenie

PRÍZEMNÉ ZVISLÉ DOPRAVNÉ ZNAČKY

Dopravné značenie musí byť vyrobené v zmysle STN 01 80 20 a dané vyhláškou 9/2009 Z.z. Navrhované zvislé dopravné značenie na cykloceste je ZMENŠENÉHO rozmeru. Dopravné značenie umiestnené na cestách určených aj pre automobilovú dopravu je ZÁKLADNÉHO rozmeru.

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

3. Konštrukcia vozovky

- asfaltový betón jemnozrnný	ABJ I	40 mm	STN 73 6121
	AC 8-O, 50-70, I		STN EN 13108-1
- asfaltový spojovací postrek	PS, B	0,5 kg/m ²	STN 73 6129
- asfaltový betón strednozrnný	ABS II	50 mm	STN 73 6121
	AC 16 L, 50-70, II		STN EN 13108-1
- asfaltový infiltračný postrek	PI, B	0,8 kg/m ²	STN 73 6129
- štrkodrvina fr. 0-63	ŠD	250 mm	STN 73 6126
	G(C)		STN EN 13285
spolu celkom		340 mm	

odpočívka:

- zámková dlažba	DL	60 mm	STN 73 6131
- štrkodrvina fr. 4-8	ŠD	30 mm	STN 73 6131
- podkladný betón	B II	100 mm	STN 73 6124
cementom stmelená zmes	CBGM 16/20		STN EN 14227-1
- štrkodrvina fr. 0-32	ŠD	160 mm	STN 73 6126
	G(C)		STN EN 13285
spolu celkom		350 mm	

Vozovka sa skladá z podkladových vrstiev a krytu. Ako podkladová vrstva sa použije štrkodrvina. Podkladové vrstvy sú definované v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií. Zhotovujú sa podľa STN 73 6124 Stavba vozoviek – kamenivo stmelené hydraulickým spojivom, STN 73 6125 Stavba vozoviek – stabilizované podklady a podľa STN 73 6126 Stavba vozoviek – nestmelené podklady.

Podkladné vrstvy sa nemajú zhotovovať ak hrozí nebezpečenstvo, že teplota pri kladení klesne pod 5° C. Kladenie sa nesmie vykonávať ani pri silnom alebo dlhotrvajúcom daždi. Po rozprestretí sa hneď začne so zhutňovaním. Zhutňuje sa každá vrstva samostatne. Vrstva sa zhutňuje od okrajov ku stredu. Zhutňovanie sa opakuje až po dosiahnutie požadovanej miery zhutnenia. Nestmelená vrstva zo

štrkodrviny musí byť v technologicky najkratšom čase prekrytá nadväzujúcou vrstvou. **Pred pokládkou ďalšej vrstvy sa kontroluje modul pretvárnosti z druhého zaťažovacieho cyklu E_{def2} statickou zaťažovacou skúškou. E_{def2} musí byť najmenej 90 MPa pre ochrannú vrstvu a 45 MPa pre podložie. Pomer E_{def2} / E_{def1} musí byť menší ako 2,5.**

Pri výstavbe vozoviek je nutné dodržiavať zásady uvedené v katalógových listoch (KL) pre jednotlivé vrstvy konštrukcie vozoviek. (skladba kameniva...). Všetky platné predpisy sú dostupné na www.ssc.sk. Pre predmetný projekt sú všetky katalógové listy záväzné.

Asfaltová vozovka – požiadavky

Pod každú vrstvu stmelenu asfaltom je nutné rozprestrieť spojovací (infiltračný postrek) min 0.5 (0.8) kg/m². Na infiltračný (spojovací) postrek sa rozprestiera vrstva tak, aby vozidlá nechodili po postreku. Pri výstavbe vozoviek je nutné dodržiavať zásady uvedené v technických predpisoch pre jednotlivé vrstvy konštrukcie vozoviek. – TKP MDPT. Všetky platné predpisy (TKP) sú dostupné na www.ssc.sk. Pre predmetný projekt sú všetky katalógové listy, ako aj všetky TKP záväzné.

Dlaždená vozovka – požiadavky

Kladenie dlažby sa začína v rohu s pravým uhlom, ak je to možné, v najnižšom bode dlaždenej plochy. Dlažba sa kladie vždy od okraja v smere od hotovej plochy. Položená plocha je hneď pochôdzna. Je potrebné dodržať pozdĺžny a priečny sklon dlažby. Výška musí byť taká, aby tvarovky po uložení boli o 1 cm 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 vyplňal špáry. Plocha sa z vibruje vibračnou platňou v pozdĺžnom aj priečnom smere. Vibruje sa zásadne len suchá dlažba so suchým špárovacím materiálom. Vibračná platňa sa používa s gumovou podložkou!

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

Zemné práce

Zemné práce pozostávajú z odstránenia nevhodnej zeminy, výkopových prác pre uloženie vozovky, úpravy pláne, zhotovenie a zhutnenie pláne. Hrúbka nevhodnej zeminy je navrhnutá o hodnotu 20 cm.

Deformačný modul na pláni E_{def2} nesmie klesnúť pod 45 MPa, pomer $E_{def2}/E_{def1} < 2,5$. Zemina z výkopov sa použije do násypov. Prebytok zeminy z výkopov spolu s prebytočným humusom sa odvezie na depónie, ktoré určí stavebník.

Zemné práce pozostávajú z výkopu a nasypovania zemného telesa až po zhotovenie a zhutnenie pláne pod vozovku. Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 Zemné práce Stavba ciest - Teleso pozemných komunikácií STN 73 6133.

Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Vlhkosť rozprestretej zeminy sa pred začatím prác nesmie odlišovať od hodnoty optimálnej vlhkosti stanovenej skúškou PS o viac ako 3% (pri zeminách s I_p 17 o viac ako 5%). V prípade väčšej odchýlky odsúhlasí zástupca investora spôsob úpravy prevlhčenej zeminy.

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

V hornej 0,5 m vrstve násypu a 0,3 m vrstve zárezu môžu byť použité len zeminy veľmi vhodné (STN 72 1002 Klasifikácia zemín pre dopravné stavby), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako 1650 kg/m³. Upravené podložie sa musí zhutniť hladkým valcom. Miera zhutnenia pre súdržné a nesúdržné zeminy je stanovená v STN 73 6133 Teleso pozemných komunikácií (tabuľka 4 a 5). 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. Obrmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel.

Vzhľadom na možný výskyt nevhodných zemín v podloží je možné, že nastane problém s únosnosťou podložia. Nízkú únosnosť podložia je možné eliminovať niekoľkými spôsobmi. Najčastejšie používané metódy zvýšenia únosnosti podložia sú:

- Úpravou podložia vápnom, resp. cementom
- Výmenou časti zemín podložia za kvalitnejšiu zeminu
- Vystužením podložia geotextíliou resp. geomrežou

Výber najvhodnejšej metódy je možné po realizácii zaťažovacích skúšok na pláni, resp. skúškami CBR v zeminách podložia preto odporúčam dorobiť skúšky CBR pred realizáciou, resp. urobiť zaťažovaciu skúšku na zistenie hodnoty E_{def2} , ako aj určenie presadavosti podložia.

Podrobný Inžiniersko – geologický posudok v procese prípravy projektovej dokumentácie nebol dodaný projektantovi!

5. Úprava režimu povrchových a podzemných vôd

Odvodnenie vozovky je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom do okolitého terénu. Odvodnenie pláne cyklocesty je zabezpečené vypádaním vrstvy štrkodrviny do vsakovacieho drénu, ktorý je vedený v krajnej časti vozovky alebo do okolitého terénu. Hĺbka drénu je 0,50 m. V km 0,059067 vetvy B2 je navrhnutý priepust popod cyklocestu v mieste existujúcej priekopy. Telesa cesty bude osadená plastová rúra DN 300, vtok a výtok bude riešený jej zošíkmením v tvare telesa násypu a spevnený lomovým kameňom osadeným do betónu hr.100 mm. V km 0,305 216 vetvy D je navrhovaný priepust DN 800, dĺžky 5,30 m. Čelá priepustu sú navrhované z gabiónových košov. Z dôvodu zamedzenia vyplavovania násypovej zeminy sa na zadnú stranu košov umiestni geotextília.

Gabiónový kôš – požiadavky

Gabionové koše sú dodávané na stavbu predpripravené ako celok v zlisovanej forme. Po príprave podložia formou zhutneného štrkopieskového vankúša ($I_D = \min. 0,85, E_{def2}/E_{def1} < 2,5$) sa buduje postupným ukladaním drôtokamenných košov - gabionov do navrhnutých úrovní podľa projektovej dokumentácie. Zásypový nenamfzavý materiál za rubom múru sa buduje po vrstvách spolu s konštrukciou gabionu a hutní sa na $I_D=0,85$. I_D sa spresní na základe krivky zrnitosti dodávaného materiálu. Objemová tiaž zásypu 19 kN/m^3 s uhlom vnútorného trenia min. 32° , frakcie 0-63 mm. Na čelnú pohľadovú stranu sa pripevní pomocné dočasné debnenie, ktoré sa po naplnení a zhutnení zásypu za múrom demontuje. Koše sú tvorené z dvojzákrutovej šesťuholníkovej ocelevej siete s povrchovou úpravou Galfan (zliatina Zn-Al5%-MM)+PVC. Priemer oceleového drôtu siete je 2,7/3,7 mm. Ťahová pevnosť drôtu použitého na výrobu siete musí byť 350 – 550 N/mm². Nominálna ťahová pevnosť siete 6x8 s priemerom drôtu 2,7/3,7mm je 58,0kN/m. Drôtokamenné koše musia byť navzájom previazané. Jednotlivé koše sú medzi sebou spojené po všetkých hranách vysokopevnostnými C-krúžkami v max. vzdialenosti 15 cm od seba a tvoria jeden kompaktný celok. Priestorová stabilita jednotlivých košov bude zabezpečená dištančnými tiahkami v počte min. 6 ks na pohľadovú plochu 1 m². Výška gabionových košov bude 0,5 m. Rub múru je navrhnutý s odsakovaním. Licna strana múru je navrhnutá hladká. Za rubom múru je navrhnutá separačná geotextília proti premiešavaniu sa jednotlivých zemín a výplní. Priestor za múrom (separačnou geotextíliou) bude vyplnený vhodným nesúdržným, nenamfzavým materiálom. Výplň drôtených košov musí byť kamenivo tvrdé, hranaté, alebo oblé, odolné a takej kvality, že nedôjde k jeho porušeniu, alebo zmenám pôsobením okolitého prostredia počas životnosti konštrukcie. Minimálny rozmer kameniva musí byť väčší ako 1,5 + 2-násobok rozmeru oka siete koša, t.j. frakcia kameniva pre výplň 100-200 mm. Výplň drôtokamenných košov je nutné starostlivo uložením kameňov budovať s čo najmenšou medzerovitou.

Charakteristiky kamennej výplne:

Pre výplň gabionov sa môžu použiť iba pevné úlomky hornín alebo valúny, ktoré nepodliehajú poveternostným vplyvom, neobsahujú vodou rozpustné soli a nie sú krehké. Ak to PD pripúšťa, dá sa dovnútra gabionov použiť i recyklovaný materiál (napr. betón). Z hľadiska trvanlivosti musí kameň a recyklovaný materiál spĺňať podmienky v tabuľke č.2. Prednosť majú horniny s vyššou mernou hmotnosťou a nízkou pórovitosťou. Rozmery horninových úlomkov musia byť väčšie, ako je priemer oka v pletive (sieti), aby kamene nevypadávali. Najvhodnejšie sú úlomky o min. veľkosti rovnej 1,5 až 2 násobku priemeru oka. Môžu sa použiť i kamene s väčšími rozmermi. Úlomky menšie ako priemer oka pletiva sa môžu použiť v

množstve nepresahujúcom 10 % celkového objemu na výplň medzier a zaklínovanie väčších kameňov vo vnútri gabionov (mimo líca). Na účely opornej konštrukcie je nutné použiť kameň čistý, bez prímеси jemnozrnej zeminy.

- objemová hmotnosť $\rho = 24-26 \text{ kN/m}^3$
- nasiakavosť max. 1,5% hmotnosti
- súčiniteľ odolnosti voči mrazu pri 25 cykloch – 0,75
- opotrebovanosť v obruse max. 0,3
- pórovitosť max. 15%

ŠPECIFIKÁCIA POUŽITÝCH MATERIÁLOV

Gabionové koše

Gabiony sú koše vyrobené z dvojjákrutovej šesťhrannej ocelevej siete v súlade s nariadením 89/106/EEC, majú označenie CE v zmysle normy ETA-09/0414 a sú dodávané s produktovým certifikátom. Gabiony sú plnené kameňom priamo na stavbe, kde vytvárajú flexibilné, priepustné monolitické štruktúry pre opevnenia kanálov. Gabion je rozdelený do buniek deliacimi priečkami, ktoré sú vložené cca každý 1m. Za účelom spevnenia celej konštrukcie koša je okraj každého panelu vytvorený z drôtu väčšieho priemeru 3,4/4,4 mm.

Oceľová sieť gabionových košov

Dvojjákrutová oceľová sieť používaná na výrobu gabionov má mechanické vlastnosti lepšie ako doporučuje norma EN 10223-3. Nominálna ťahová pevnosť siete by mala byť 58 kN/m; testy sú vykonané v zmysle normy EN 15381, príloha D.

Drôt

Oceľový drôt používaný na výrobu siete je hrubo galvanizovaný Galmacom (zliatina Zn-5%Al) s následným poplastovaním. PVC ochrana zvyšuje odolnosť materiálu a možnosť jeho použitia aj v silne znečistenom prostredí. PVC plášť má nominálnu hrúbku 0,50 mm. Všetky testy drôtu musia byť vykonané pred výrobou siete.

1. Ťahová pevnosť: drôt použitý na výrobu siete má mať ťahovú pevnosť medzi 380-550 N/mm², za účelom zvýšenia ťahovej odolnosti finálnych produktov, čo je doporučené EN 10223-3. Dovoľené odchýlky drôtu sú podľa EN 10218 (Trieda T1).
2. Predĺženie: Predĺženie nemá byť menšie ako 10% za účelom zvýšenia ťahovej odolnosti hotových produktov v zmysle EN 10223-3. Test musí byť uskutočnený na vzorke minimálne 25 cm dlhej.
3. Galmac: minimálne množstvo Galmacu ukazuje, podľa požiadaviek EN 10244-2 pre okrajový drôt 3,4/4,4 mm je to min. 265 g/mm², pre drôt siete 2,7/3,7 mm je to min. 245 g/mm².
4. Adhézia Galmacu: adhézia nánosu Galmacu k drôtu má byť taká, že po šesťnásobnom navínutí drôtu okolo tŕňa so štvornásobným priemerom v porovnaní s drôtom, sa nevyskytne žiadne porušenie alebo odlúpenie pri trení drôtu prstami bez nástrojov s súlade s EN 10244.
5. Skúška životnosti: v podmienkach kondenzácie vlhkosti obsahujúcej SO₂ (28 cyklov) podľa EN ISO 6988 (bez známkov vzniku červenej hrdze).

P.V.C. (Polyvinyl Chlorid) Poplastovanie

Technické vlastnosti a životnosť PVC zodpovedá príslušným normám. Základné vlastnosti pre PVC materiál, podľa EN 10245-2, sú nasledovné:

Špecifická hmotnosť: 1,30-1,35 kg/dm³ podľa ISO 1183;

Tvrdosť: medzi 50 and 60 krivky D, podľa ISO 868;

Ťahová pevnosť: viacej ako 21 N/mm², podľa ISO 527;

Predĺženie pri pretrhnutí: nie menej ako 200%, podľa ISO 527;

Farba: šedá RAL 7037;

Odolnosť voči UV žiareniu: testovacie obdobie 4000 hodín podľa ISO 4892-2, alebo ISO 4892-3, ťahová pevnosť a predĺženie pri pretrhnutí sa nesmú odlišovať o viac ako 25%.

Proces spájania bude vykonávaný použitím spojovacích klieští. Spojovacie ocelové C-krúžky chránené Galmacom, sú s nasledovnými technickými špecifikáciami:

- priemer drôtu: 3.00 mm
- ťahová pevnosť: 170 kg/mm²
- vzdialenosť medzi krúžkami je max. 200 mm

Netkaná separačno-filtračná geotextília:

-predĺženie (ťažnosť)	min. 45 %
- pevnosť v ťahu:	min. 16 kN/m pozdĺžne aj priečne
- CBR statický vpichový odpor	min. 2,8 kN
-dynamický vpichový odpor	max. 19 mm
-okatosť O90	80 mikrometrov
-priepustnosť kolmo na geotextíliu	0,06 m/s

6. Požiadavky na postup stavebných prác a údržbu

Pre výstavbu tohto objektu platí štandardný postup budovania cestnej komunikácie:

- vytýčenie staveniska,
- príprava územia (odstránenie vegetačného krytu, odhumusovanie ap.),
- prekládky, rekonštrukcie a úpravy inžinierskych sietí,
- postupná realizácia zemných prác (pri dodržiavaní predpísaných technologických predpisov a rešpektovaní klimatických obmedzení),
- odvodňovacie zariadenia (odvodňovacie priekopy a rigoly, trativody, atď.),
- konštrukčné vrstvy vozovky (v zmysle príslušných STN a TKP),
- vybudovanie napojení na existujúce cesty,
- dosypávka krajníc, zahumusovanie, hydroosev,
- vegetačné úpravy,
- dokončovacie práce: dopravné značenie, atď.

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

Súčasťou projektu nie je dendrologický projekt!

Vytýčenie objektu

Vytyčovací výkres je súčasťou výkresovej prílohy, ktorý obsahuje údaje o hlavných bodoch trasy. Presnosť vytýčenia musí zodpovedať STN 73 0422. Vytyčovaciu sieť je nutné vybudovať pred zahájením stavby. Body vytyčovacej siete je nutné situovať mimo telies budúcich komunikácií.

Požiadavky na údržbu

Po dokončení výstavby predmetného objektu prejde správa a údržba do správy investora - "Obec Chorvátsky Grob". Údržba, bude pozostávať z kontroly a udržiavania prevádzkyschopnosti vozovky, odvodnenia, vybavenia komunikácie a úprav vegetačného krytu svahov cestného telesa.

7. charakteristika technického riešenia cesty

7.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

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

Zoznam odpadov

- výkopová zemina iná, ako uvedené v 17 05 05 č. odpadu 17 05 06 O 3 120 t

Nakladanie s odpadmi

Vybúrané materiály sa zabuduje po recyklácii do ložných vrstiev vozovky.

Prebytočné vybúrané hmoty sa odvezú na skládku, ktorú určí objednávateľ do zahájenia stavby.

Nakladanie s odpadmi sa musí riadiť platnou právnou úpravou na úseku odpadového hospodárstva (zákon č. 223/2001 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov), ktorá požaduje predchádzať vzniku odpadov a obmedzovať ich množstvo, ako i odpady zhodnocovať recykláciou a opätovným využitím. Zneškodňovanie odpadov spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie je možné vtedy, ak sa nedá použiť iný, vhodnejší spôsob nakladania s odpadmi. Z uvedeného vyplýva, že zneškodňovanie odpadov skládkovaním by mal byť posledný spôsob, ako sa bude s odpadmi nakladať.

Základnými princípmi riadenia odpadového hospodárstva na stavbe bude:

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

Predchádzať vzniku odpadov je v tomto prípade možné dobrou organizáciou práce, dôslednou separáciou odpadov od vyťaženej prírodnej hmoty a predchádzaním vzniku havarijných situácií, najmä počas výstavby.

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

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

Environmentálne vhodné zneškodnenie odpadov zabezpečí počas výstavby dodávateľ stavebných prác a počas prevádzky prevádzkovateľ stavby uzatvorením zmluvných vzťahov s právnickými alebo fyzickými osobami oprávnenými vykonávať požadovaný druh činnosti.

Používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, zemné práce uskutočňovať v takom rozsahu aby nedochádzalo k narušeniu vodného režimu.

Žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie znečisťujúca povrchovú a podzemnú vodu v danej lokalite nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy

Zabezpečiť v priebehu výstavby dodržiavanie bezpečnostných predpisov pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať stav mechanizačných prostriedkov

7.2 Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky

Všetci užívatelia cyklocesty sú povinné dodržiavať predpisy cestnej premávky na pozemných komunikáciách. Na stavenisko majú dovolený vstup iba vozidlá stavby vo vyhovujúcom technickom stave.

Zohľadnenie požiadaviek bezpečnosti cestnej premávky na navrhovanej ceste je obsiahnuté v samotnom technickom riešení objektu, ktoré vychádza z ustanovení základných cestných noriem STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic a STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na cestných

komunikáciách a STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií a pripravovaného technického predpisu - Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.

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

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

7.4 Popis riešenia ochrany proti agresívnemu prostrediu

V rámci stavby nie sú navrhnuté materiály, na ktoré má vplyv agresívne prostredie.

8. Organizácia dopravy počas výstavby

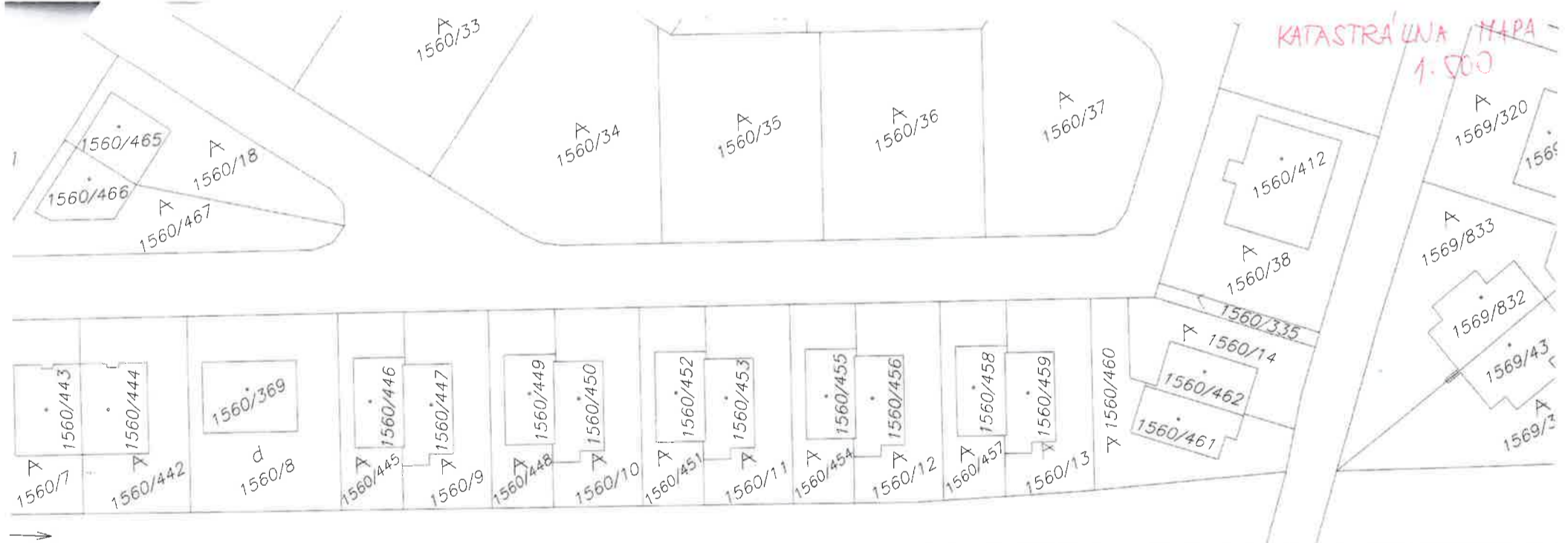
Doprava počas výstavby bude obmedzená len na úsekoch križovania cyklochodníka s existujúcou cestou. Pri realizácii dopravného značenia dôjde k minimálnemu obmedzeniu dopravy. Usmernenie dopravy bude v zmysle POD uvedených v prílohe č.10 Situácia dočasného dopravného značenia.

Bezpečnosť cestnej premávky je zaručená samotným technickým návrhom. Všetky dopravné značky a dopravné zariadenia dočasného charakteru musia byť v reflexnom vyhotovení, ako prenosné dopravné značenie. Navrhnuté dopravné značky a dopravné zariadenia sú v súlade s platnou právnou úpravou. Ich vyobrazenie, farebnosť a grafická úprava musia zodpovedať STN 01 8020 (Dopravné značky na pozemných komunikáciách) a vyhláske č. 9/2009 Z. z.

Bratislava 06/2018

KATASTRALNA MAPA
1:500





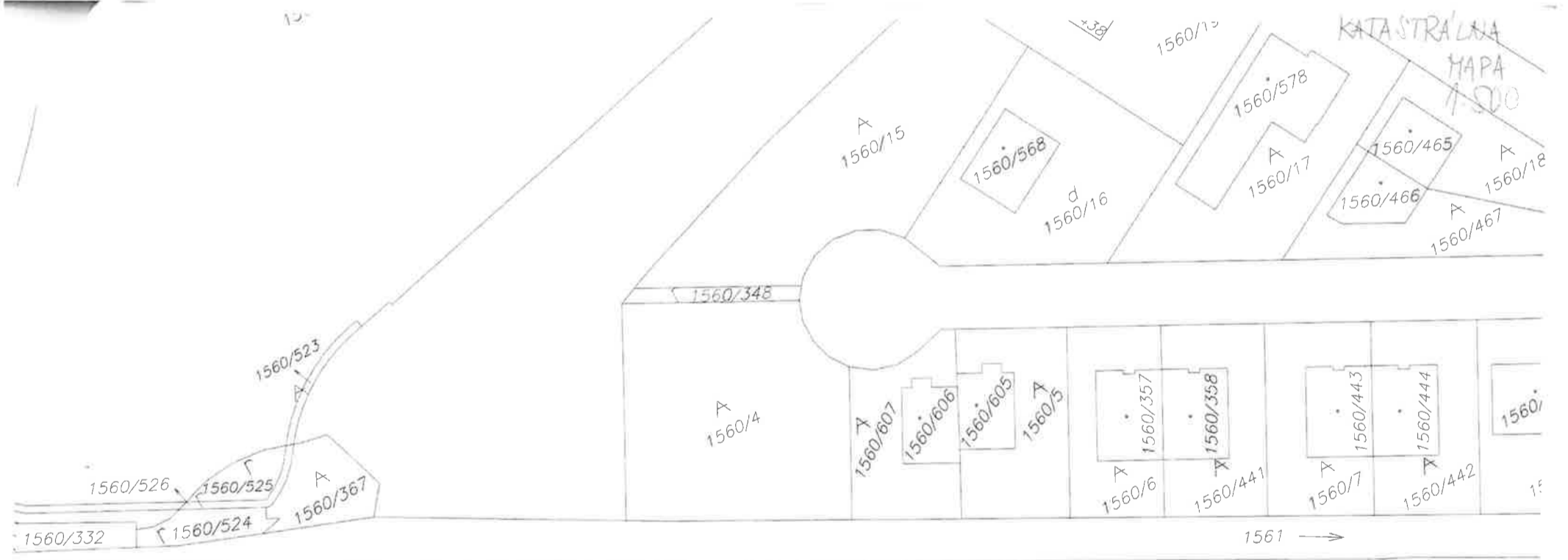
KATASTRALNA MAPA
1:500



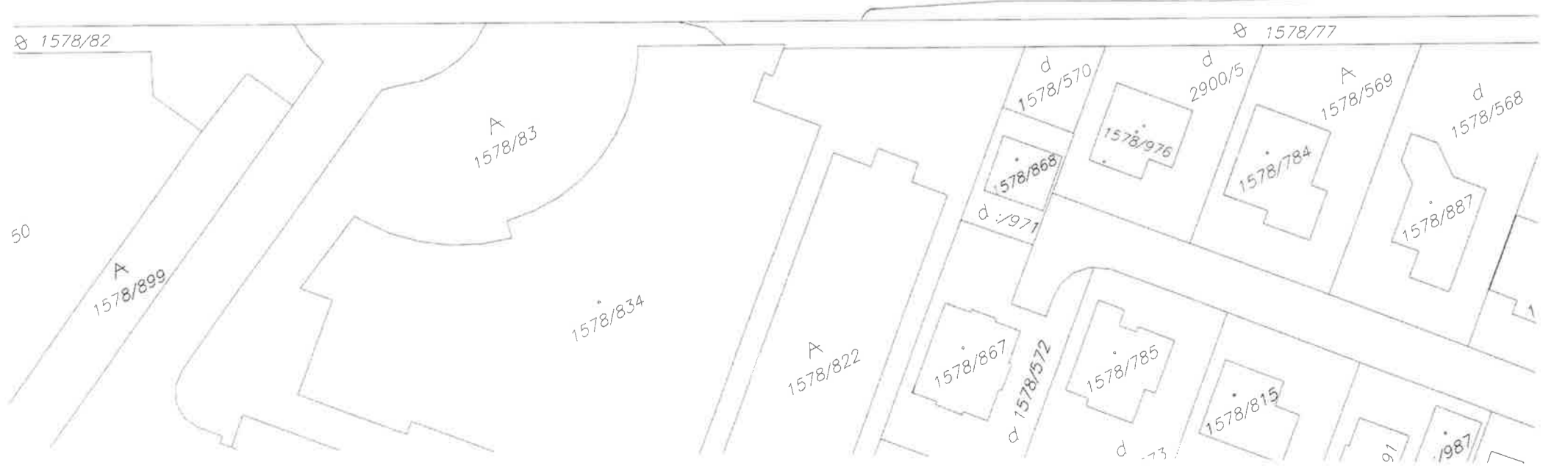
936 m

REG. E KN
P.C. 1583

1578/978



Reg. E KW
P.C. 1583





Legenda	
	Směr výstavby
	Směr provozu
	Směr odvozu odpadních vod
	Směr odvozu dešťové vody
	Směr odvozu odpadních vod do kanalizace
	Směr odvozu odpadních vod do vodovodu

SO 105-10

Projekční ústav	PROJEKČNÍ ÚSTAV
Adresa	Adresa
Telefon	Telefon
Fax	Fax
Web	Web
Projektant	Projektant
Stupeň	Stupeň
Číslo	Číslo
Datum	Datum

Žitná
Lanová