

OBSAH

	Strana
1. VŠEOBECNÁ ČASŤ	2
1.1 Identifikačné údaje.....	2
1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu	2
1.3 Prehľad východiskových podkladov	3
1.4 Členenie stavby	4
2. TECHNICKÁ ČASŤ	4
2.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY.....	4
2.2 URBANISTICKÉ, DOPRAVNÉ A STAVEBNOTECHNICKÉ RIEŠENIE STAVBY	5
2.3 HLAVNÉ STAVEBNÉ PRÁCE	6
2.4 STAVENISKO A REALIZÁCIA STAVBY	9

SPRIEVODNÁ SPRÁVA

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ

1.1 Identifikačné údaje

Stavba:

Názov stavby:	ID R 002 II/576 Bohdanovce- Herľany - II.ETAPA
Miesto stavby:	cesta II/576
Kraj:	Košický
Okres:	Košice okolie
Katastrálne územie:	Herľany, Žirovce, Vyšná Kamenica, Nižná Kamenica, Svinica, Bidovce, Ďurkov, Ruskov, Blažice, Bohdanovce
Druh stavby:	rekonštrukcia

Stavebník :

Názov:	Košický samosprávny kraj
Adresa:	Námestie Maratónu mieru 1 042 66 Košice

1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu

Cesta II/576 je priamou spojnicou s cestou I/19 (staré číslovanie I/50) s napojením v križovatke Bidovce. Cesta je významnou spojnicou v okrese Košice – okolie s napojením na krajské mesto Košice. Komunikácia I/19 bola obnovená v rámci projektu „Zvyšovanie bezpečnosti na cestách I. triedy“ projekt realizovaný v roku 2015 z OP Doprava.

Rekonštrukcia cesty II/576 je rozdelená na dve samostatné etapy:

I.etapa: úsek od hranice okresov VT/KS po začiatok obce Herľany v km 22,650

II.etapa: úsek od začiatku obce Herľany v km 22,900 = (kumulatívne km 22,900) – Bidovce – Bohdanovce v km 41,832 = (kumulatívne km 41,664) na hranici križovatky s cestou II/552; mimo úseku v km 32,046 = (kumulatívne km 32,040) až km 33,135 = (kumulatívne km 32,957) dĺžky 1089m, ktorý bol riešený v rámci stavby „Diaľnica D1 Budimír-Bidovce.“

V rámci predmetnej stavby II.etapy je riešená rekonštrukcia cesty II/576 za účelom odstránenia nevyhovujúceho stavebno-technického stavu vozovky, opráv požadovaných cestných priepustov, výstavby resp. rekonštrukcie autobusových zastávok s doriešením priechodov pre peších s bezbarierovou úpravou, výmena - doplnenie bezpečnostných zariadení a doplnenie meteostanice.

1.2.1. Druh cesty a jej funkcia

Cesta II. triedy 576 je cesta II. triedy na Slovensku v okresoch Vranov nad Topľou a Košice-okolie. Jej dĺžka je 41,845 km. Komunikácia začína vo Vranove nad Topľou na križovatke s cestou I/79 a vedie juhovýchodným smerom obcami Vechec a Banské do Herľanskeho sedla, ktorým prekonáva hrebeň Slanských vrchov. V okrese Košice-okolie prechádza cez Herľany, Bidovce (križuje I/19,pôvodne I/50), Ďurkov, Ruskov, Blažice až do Bohdanoviec, kde končí na križovatke s II/552.

Je to dôležitá komunikácia spájajúca okresy Vranov nad Topľou a Košice-okolie.

1.2.2. Účel a ciele stavby

Na danom úseku komunikácie je poškodený kryt vozovky, s výtlkmi, deformáciami, priečnymi a pozdĺžne rozvetvenými trhlinami a lokálnymi sieťovými rozpadmi. Existujúce autobusové zastávky sú bez zastávkového pruhu a nástupíšť.

Účelom stavby je dosiahnuť podstatné predĺženie životnosti cestného telesa, bezpečnosť cestnej dopravy vplyvom zlepšených jazdných vlastností vozovky, skvalitnenie dopravného prepojenia obcí, zvýšenie dopravnej obslužnosti územia, zvýšenie pohodlia cestovania účastníkov cestnej dopravy.

Cieľom navrhovanej rekonštrukcie je zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov.

Realizáciou predmetnej stavby sa zlepší komfort účastníkov cestnej premávky na predmetnej komunikácii, skráti sa doba premávky na cestnej komunikácii, minimalizujú sa náklady na bežnú údržbu ciest, zníži sa hladina hluku, emisií od vozidiel, zvýši sa bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

1.2.3. Celkový rozsah

Začiatok celkovej úpravy cesty II/576 II.etapy je v km 22,900 = (kumulatívne km 22,900) a koniec celkovej úpravy je v km 41,832 = (kumulatívne km 41,664) v Bohdanovciach na hranici križovatky s cestou II/552, mimo úseku v km 32,046 = (kumulatívne km 32,040) až km 33,135 = (kumulatívne km 32,957) (križovatka s cestou I/19 až mostný objekt cez Svinický potok), ktorý je riešený v rámci stavby „Diaľnica D1 Budimír-Bidovce“.

Riešený úsek rekonštrukcie cesty II/576 prechádza cez katastrálne územia: Herľany, Žirovce, Vyšná Kamenica, Nižná Kamenica, Svinica, Bidovce, Ďurkov, Ruskov, Blažice, Bohdanovce.

Rekonštrukcia cesty II.etapy, vzhľadom na vynechaný úsek cesty II/576 v rámci výstavby diaľnice, možno rozčleniť na úsek:

- ZÚ km 22,900 = (kumulatívne km 22,900) – km 32,046 = (kumulatívne km 32,040) ; dĺžky 9 146m (po križovatku s cestou I/19 v Bidovciach), riešené v rámci stavebného objektu SO 102
- Km 33,135 = (kumulatívne km 32,957) – KÚ km 41,832 = (kumulatívne km 41,664) ; dĺžky 8 697m (od mostného objektu cez Svinický potok až po križovatku s cestou II/552 v Bohdanovciach), riešené v rámci stavebného objektu SO 102

Celková dĺžka navrhovanej úpravy II.etapy je 17,843km.

Hlavný celkový rozsah:

- Výmena - oprava krytu vozovky v stanovenom rozsahu
- Výmena resp. doplnenie záchytných bezpečnostných zariadení – zvodidiel. V úsekoch, kde je šírka krajnice nedostatočná na osadenie zvodidla, uvažuje sa s jej rozšírením
- Oprava ľavostrannej priekopy na úseku od km 29,907 až po km 30,519
- Doplnenie meteorologickej stanice v km 29,900
- Obnova vodorovného dopravného značenia v retroreflexnej úprave v stanovenom rozsahu, s doplnením DZ kilometrovníkov a dopravných značiek v súvislosti so zriadením priechodu pre peších
- Rekonštrukcia resp. výstavba autobusových zastávok s nástupišťom + doplnenie priechodov pre peších
- Opravy požadovaných cestných priepustov

1.3 Prehľad východiskových podkladov

- požiadavky objednávateľa na spracovanie dokumentácie
- polohopisné a výškopisné zameranie územia stavby. Súčasťou tohto zamerania je aj zameranie polohy podzemných a nadzemných vedení v priestore stavby, potvrdené ich správcami resp. zakreslené na základe vyjadrenia
- podklady z cestnej databanky
- závery z pracovných rokovaní, ktoré sa uskutočnili v priebehu spracovania PD
- obhliadka úsekov projektantom v spolupráci so správcou komunikácie

1.4 Členenie stavby

Stavba II.etapy je rozdelená na následovné stavebné objekty:

- SO 102 Cesta II/576, Herľany - Bohdanovce
- SO 112 Autobusová zastávka, k. ú. Bidovce
 - SO 112.1 Zastávkový pruh
 - SO 112.2 Nástupište
 - SO 112.3 Osvetlenie priechodu pre chodcov
- SO 113 Autobusová zastávka, k. ú. Ďurkov
 - SO 113.1 Zastávkový pruh
 - SO 113.2 Nástupište
 - SO 113.3 Osvetlenie priechodu pre chodcov
- SO 114 Autobusové zastávky, k. ú. Ruskov
 - SO 114.1 Zastávkový pruh
 - SO 114.2 Nástupište
 - SO 114.3 Osvetlenie priechodu pre chodcov – Ruskov „Jednota“
 - SO 114.4 Osvetlenie priechodu pre chodcov – Ruskov „PD“
- SO 402 Rekonštrukcia priepustov, Herľany - Bohdanovce

Jednotlivé objekty po výstavbe prevezme do svojej spravy a údržby – Správa ciest KSK, stredisko Moldava n. Bodvou.

Po výstavbe objektu SO 112, nástupište (SO 112.2) a osvetlenie priechodu (SO 112.3) prevezme do svojej spravy a majetku –obec Bidovce.

Po výstavbe objektu SO 113, nástupište (SO 113.2) a osvetlenie priechodu (SO 113.3) prevezme do svojej spravy a majetku –obec Ďurkov.

Po výstavbe objektu SO 114, nástupište (SO 114.2) a osvetlenie priechodu (SO 114.3 a SO 114.4) prevezme do svojej spravy a majetku –obec Ruskov.

2. TECHNICKÁ ČASŤ

2.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY

2.1.1 Zhodnotenie umiestnenia cesty a popis staveniska

Navrhovaná rekonštrukcia sa nachádza na ceste II/576, od obce Herľany, v cca km 22,900 = (kumulatívne km 22,900) a koniec celkovej úpravy je v km 41,832 = (kumulatívne km 41,664) v Bohdanovciach na hranici križovatky s cestou II/552, mimo úseku, ktorý je riešený v rámci stavby „Diaľnica D1 Budimír-Bidovce“.

Riešený úsek cesty II/576 sa nachádza na katastrálnom území: Herľany, Žirovce, Vyšná Kamenica, Nižná Kamenica, Svinica, Bidovce, Ďurkov, Ruskov, Blažice, Bohdanovce. Prechádzajú intravilánom aj extravilánom obcí.

Komunikácia v uvedenom úseku vykazuje nevyhovujúci povrch vozovky, miestami aj nedostatočnú únosnosť vozovky, priepusty nie sú dostatočne funkčné. Bezpečnostné zariadenia sú z pohľadu platných noriem a predpisov nedostatočné.

V riešenom území sa nachádzajú nadzemné a podzemné inžinierske siete, z časti vykreslené v situácií.

2.1.2 Uskutočnenie prieskumov

V rámci spracovania projektovej dokumentácie boli uskutočnené následovné prieskumy:

- Účelové mapovanie
- Obhliadka územia aj za účasti správcu komunikácie

2.1.3 Mapové a geodetické podklady

Základným mapovým podkladom pre vypracovanie projektovej dokumentácie bola účelová mapa v mierke 1:1000 a 1:500. Účelová mapa bola spracovaná v súradnicovom systéme S-JTSK, realizácia JTSK výškovom systéme B.p.v., v III. triede presnosti.

Ako ďalšie mapové podklady boli použité:

- V záujmovom území boli zakreslené inžinierske siete podľa zaslaných podkladov vlastníka resp. správcov inžinierskych sietí.

2.1.4 Príprava pre výstavbu

Všetky práce budú vykonávané prevažne na existujúcej ceste, na cestnom pozemku. Prístup na stavenisko sa predpokladá po existujúcich komunikáciach.

Pred zahájením stavebných prác zhotoviteľ stavby dá vytýčiť všetky inžinierske siete. Stavebné práce okolo živých inžinierskych sietí je nutné robiť v zmysle bezpečnostných predpisov za účasti dozoru majiteľov (správcov) inžinierskych sietí, aby nedošlo k ich poškodeniu.

Uvažované úpravy pri inžinierskych sieťach:

Pri výstavbe autobusovej zastávky Ďurkov“PD“ a Ruskov“Jednota“ bude nutná úprava telefónneho vedenia, ktorá bude spočívať v preložení jestvujúceho podperného bodu do novej vyhovujúcej polohy mimo nástupište a zastávkový pruh.

Zariadenie staveniska si zhotoviteľ stavby zriadi na základe zmluvného vzťahu s poskytovateľom priestorov príp. parcely.

Spôsob nakladania s odpadmi

Nakladanie s odpadmi bude zabezpečované oprávnenými osobami na zmluvnom základe. Podľa Programu odpadového hospodárstva SR a následne aj Programu odpadového hospodárstva jednotlivých dotknutých okresov je potrebné pri nakladaní s jednotlivými druhmi odpadov uprednostniť ich materiálové zhodnotenie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovaním spaľovaním pred skládkovaním.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v súlade s vyhláškou č.371/2015 MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch, a vyhláškou č.365/2015 MŽP SR, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

Frézovaný materiál, demontované bezpečnostné zariadenie a dopravné značenie budú umiestnené na skládku správcu komunikácie podľa jeho usmernenia.

Nevyužitý stavebný odpad budú skládkované na vybraných regionálnych skládkach odpadov.

2.2 URBANISTICKÉ, DOPRAVNÉ A STAVEBNOTECHNICKÉ RIEŠENIE STAVBY

2.2.1 Zdôvodnenie riešenia stavby

V rámci predmetnej stavby II.etapy je riešená rekonštrukcia cesty II/576 za účelom odstránenia nevyhovujúceho stavebno-technického stavu vozovky, opráv požadovaných cestných priepustov, opráv požadovaných mostných objektov, výstavby resp. rekonštrukcie autobusových zastávok s doriešením priechodov pre peších s bezbarierovou úpravou, výmena - doplnenie bezpečnostných zariadení a doplnenie meteostanice.

Realizáciou predmetnej stavby sa zlepši komfort účastníkov cestnej premávky na predmetnej komunikácii, skráti sa doba premávky na cestnej komunikácii, minimalizujú sa náklady na bežnú údržbu ciest, zníži sa hladina hluku, emisií od vozidiel, zvýši sa bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

2.2.2 Riešenie dopravných problémov

Výmenou poškodených asfaltových vrstiev vozovky resp. celej konštrukcie vozovky, vybudovaním autobusových zálivov, nástupíšť a vyznačených priechodov na autobusových zastávkach (podľa priestorových možností) sa zvýši plynulosť a bezpečnosť dopravy na dotknutom úseku cesty pre všetkých účastníkov premávky.

Zhotoviteľ musí zabezpečiť náväznosť prác na všetkých stavebných objektoch a zvoliť taký postup prác, aby obmedzujúce zásahy do verejnej premávky boli čo najkratšie.

2.2.3 Starostlivosť o životné prostredie

Dodávateľ je povinný zaoberať sa ochranou životného prostredia pri realizácii stavebných prác. Aby po dobu výstavby nedochádzalo k porušeniu životného prostredia okolia stavby, bude nutné dodržiavať nasledovné opatrenia zo strany dodávateľa:

- dbať, aby nebola devastované okolité plochy
- dodržiavať nariadenia a vyhlášky o ochrane ovzdušia, vodných zdrojoch tokov a plôch
- pri výjazde vozidiel a mechanizmov na verejnú komunikáciu zabezpečiť ich čistenie
- stavebný odpad ukladať na legálne skládky s triedením podľa druhu a charakteru odpadu v zmysle Zákona o odpadoch.

Vplyv stavby na životné prostredie bude vzhľadom na charakter stavebných prác minimálny.

K čiastočnému negatívnemu vplyvu na životné prostredie dôjde počas výstavby.

Počas výstavby komunikácie sa predpokladá zvýšenie účinkov hluku a vibrácií ako aj poškodzovanie ovzdušia a ohrozovanie obyvateľstva v dôsledku zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových splodín od nákladnej dopravy.

Opatrenia na ochranu proti hluku a minimalizácia účinkov vibrácií

Počas výstavby je možné eliminovať účinky hluku a vibrácií vhodným technickým a technologickým postupom budovania.

Opatrenia na zamedzenie nadmernej prašnosti

Počas opravy komunikácie sa predpokladá poškodzovanie ovzdušia a ohrozovanie obyvateľstva v dôsledku zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových splodín od nákladnej staveniskovej dopravy. Preto bude potrebné prístupové a staveniskové komunikácie udržiavať v bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá.

2.3 HLAVNÉ STAVEBNÉ PRÁCE

Rekonštrukcia cesty II/576 je zameraná na obnovenie prevádzkových parametrov komunikácie v súvislom úseku a odstránenie lokálnych závad ohrozujúcich užívateľov komunikácie.

Projektová dokumentácia je spracovaná na základe požiadaviek objednávateľa a na základe obhliadky, ktorá bola vykonaná projektantom a správcom príslušného úseku komunikácie.

Vzhľadom na intenzitu dopravy a dopravný význam komunikácie je nutné všetky opatrenia realizovať tak, aby bola zachovaná prejazdnosť minimálne v jednom jazdnom pruhu.

Zhotoviteľ stavebných prác zabezpečí vytýčenie jestvujúcich inžinierskych sietí. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bez zmeny. V prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác chránené.

Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Vo vlhkom období je potrebné počítať s lepivosťou. Z hľadiska požiadaviek na realizáciu zemných prác platia technicko-kvalitatívne podmienky a základné ustanovenia technických noriem STN 73 61 33, STN 73 30 40 a STN 73 3050.

2.3.1 Vozovky na cestnom telese, chodníky-nástupišťa

Konštrukcia č.1 (úseky s malým poškodením krytu vozovky):

Asfaltový betón AC 11 O; II; 50mm STN EN 13108-1

Spojovací postrek PS ; 0,50-0,8kg/m² STN 73 6129:2009

Očistenie povrchu, výspravka výtlkov

Spolu :50mm

Konštrukcia vozovky č.1 je navrhnutá na úseku :

- km 25,210 až km 25,950 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.50mm
- km 30,050 až km 30,250 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.50mm
- km 30,250 až km 30,514 ; pravá strana vozovky; frézovanie hr.50mm
- km 30,525 až km 30,600 ; pravá strana vozovky; frézovanie hr.50mm
- km 31,315 až km 31,650 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.50mm
- km 33,825 až km 34,430 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.50mm
- km 34,430 až km 34,525 ; pravá strana vozovky; frézovanie hr.50mm
- km 34,525 až km 34,930 , celá šírka vozovky, frézovanie hr.50mm
- km 38,900 až km 39,400 ; celá šírka vozovky, bez frézovania
- km 39,400 až km 39,800 ; pravá strana vozovky; frézovanie hr.50mm
- km 39,800 až km 39,990 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.50mm
- km 39,990 až km 40,050 ; pravá strana vozovky; frézovanie hr.50mm
- km 40,050 až km 41,832 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.50mm

Konštrukcia č.2: (úseky so stredným poškodením krytu vozovky)

Asfaltový betón	AC 11 O; II; 50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ; 0,50kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; II; 50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS ; 0,50-0,8kg/m ²	STN 73 6129:2009
Emulzný mikrokoberec	EM 8-I, C60BP4 20mm (v mieste výstužnej oceleovej dvojzákrutovej siete)	

Výstužná oceľová dvojzákrutová sieť

Očistenie povrchu, výspravka výtlkov

Spolu :100mm (120mm)

Konštrukcia vozovky č.2 je navrhnutá na úseku :

- km 22,900 až km 25,210 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.100mm + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 25,950 až km 30,050 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.100mm + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 30,250 až km 30,480 ; ľavá strana vozovky; frézovanie hr.100mm + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 30,525 až km 30,600 ; ľavá strana vozovky; frézovanie hr.100mm
- km 30,600 až km 31,200 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.100mm + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 31,200 až km 31,315 ; pravá strana vozovky; frézovanie hr.100mm + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 31,650 až km 32,046 ; pravá strana vozovky; frézovanie hr.100mm
- km 33,135 až km 33,600 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.100mm + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 33,600 až km 33,825 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.100mm
- km 34,430 až km 34,525 ; ľavá strana vozovky; frézovanie hr.100mm
- km 34,930 až km 35,200 ; celá šírka vozovky, bez frézovania + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 35,200 až km 35,500 ; ľavá strana vozovky, bez frézovania + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 35,200 až km 35,500 ; pravá strana vozovky; bez frézovania
- km 35,500 až km 35,700 ; celá šírka vozovky, bez frézovania
- km 35,700 až km 37,000 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.100mm
- km 37,000 až km 38,350 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.100mm + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 38,350 až km 38,900 ; celá šírka vozovky, frézovanie hr.50mm + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;
- km 39,400 až km 39,800 ; ľavá strana vozovky, frézovanie hr.100mm + výstužná oceľová dvojzákrutová sieť;

Dvojjazdrová šesťuholníková výstužná oceľová sieť:

- vrcholová ťahová pevnosť min.40kN/m (priečne aj pozdĺžne)
- oceľová sieť typu 8x10, do ktorej je vpletený priečny výstužný prút v intervale cca 16cm
- povrchová úprava oceľovej siete je pozinkovanie podľa EN 10244-2 (Tabuľka 1 a Trieda A)
- mechanické charakteristiky výstužnej siete musia spĺňať požiadavky normy EN 10223-3

Výstužná oceľová sieť bude uložená pod ložnou vrstvou asfaltového krytu. Po očistení vyfrézovanej plochy bude na túto plochu rozprestretá oceľová sieť. Musí byť rovná, bez zvlňenia, napnutá a prikotvená do vozovky. Na výstužnú oceľovú sieť sa nanesie emulzný mikrokoberec hrúbky 20mm.

Výstužná oceľová dvojjazdrová sieť prikotvená do vozovky – úsek vyznačený v situácií

Konštrukcia č.3: (úseky so značným poškodením vozovky, deformáciami)

Asfaltový betón	AC 11 O; II;	50 mm; STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS; 0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 16 L; II;	50 mm; STN EN 13108-1
Spojovací postrek	PS; 0,50 kg/m ²	STN 73 6129:2009
Asfaltový betón	AC 22 P; II;	100 mm; STN EN 13108-1
Infiltračný postrek	PS; 0,70 kg/m ²	
Cementová stabilizácia	CBGM C _{5/6} ;	200 mm; STN EN 14227-1
Štrkodrvina	ŠD 0/63 ;	min.250 mm STN 73 6126
spolu		min. 650 mm

Konštrukcia vozovky č.3 na úseku :

- km 28,150 až km 28,250 pravá strana vozovky, frézovanie hr.100mm ;
- km 30,480 až km 30,525 ľavá strana vozovky, frézovanie hr.100mm ;
- km 30,514 až km 30,525 pravá strana vozovky, frézovanie hr.100mm ;
- km 31,200 až km 31,315 ľavá strana vozovky, frézovanie hr.100mm ;
- km 31,650 až km 32,046 ľavá strana vozovky, frézovanie hr.100mm ;
- km 39,990 až km 40,050 ľavá strana vozovky, frézovanie hr.100mm ;

Pred realizáciou novej konštrukcie vozovky č.3, sa uvažuje s frézovaním jestvujúcich asfaltových vrstiev do 100mm a odstránením nestmelených podkladových vrstiev do 300mm.

Podľa rozsahu požiadavka na zemnú plán min. Ede2=50MPa, inak uvažovaná výmena podložia. Rozsah hrúbok frézovania je vyznačený v situácií : úsek bez frézovania, úsek s hrúbkou frézovania 50mm, úsek s hrúbkou frézovania 100 mm.

Dôležitou podmienkou zabezpečenia kvality a životnosti vozovky je dosiahnutie požadovaných návrhových hodnôt pevnostných a deformačných charakteristík konštrukčných vrstiev vozovky v zmysle platných technických noriem, technických predpisov a katalógových listov.

V mieste mostných objektov bude frézovanie prehĺbené postupne tak, aby na moste nedošlo k zvýšeniu nivelety komunikácie. Zároveň bude potrebné dodržať plynulé napojenie nivelety na komunikácii s niveletou na moste. Rovnako bude postupované na rozhraní intravilánu a extravilánu resp. pri rozhraní rozdielnych hrúbok frézovania.

Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičných profiloch, je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej modifikovanej zálievky.

V miestach s neúnosným podložíom je navrhnutá výmena podložia vhodným a kvalitným materiálom. Hrúbka výmeny podložia sa stanoví podľa nameraných hodnôt únosnosti na daných úsekoch.

Pri napojení na konci úpravy dôjde k zarezaniu asfaltovej vrstvy kvôli lepšiemu napojeniu na jestvujúcu cestu.

V intraviláne sa úprava vozovky zrealizuje až po jestvujúce obrubníky. V miestach kde sa nájdu po odfrézovaní uličné vpuste, šachty alebo šupátka zrealizuje sa ich výšková úprava po novú konštrukciu vozovky.

Konštrukcia nástupištia a príslušného chodníka – č.4:

- zámková dlažba.....DL	60 mm	STN 736131-1
- lôžko zo štrkoviny fr.4-8.....L fr.4/8	40 mm	STN 736126
- Štrkodrvina fr. 0-32mm z vyklinovaným fr. 0-16mm	150 mm	STN 73 6126
Spolu :	250 mm	

2.4 STAVENISKO A REALIZÁCIA STAVBY

Pozemky a existujúce budovy vhodné na zariadenie staveniska

Vzhľadom na rozsah a charakter stavebných prác zriadenie stavebných dvorov pri staveniskách sa nepredpokladá. Zhotoviteľ si zabezpečí parkovanie stavebných mechanizmov, prípadne priestory pre skladovanie stavebného materiálu na existujúcich spevnených plochách.

Prístup na stavenisko

Stavba je prístupná z existujúceho komunikačného systému ciest. Prístup na staveniská sa predpokladá po existujúcich komunikáciách.

Pri spracovaní organizácie dopravy musí zhotoviteľ navrhnuť dopravné trasy tak, aby minimalizoval vplyv dopravy na obyvateľov.

Zvláštne podmienky na realizáciu stavby

V období výstavby je potrebná úzka spolupráca investora a dodávateľa s obcami, mestom a príslušným Dopravným inšpektorátom PZ SR za účelom minimalizácie vplyvov výstavby na plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky ako aj na obce a ich obyvateľstvo.

Doporučený postup stavebných prác

Realizácia bude vykonávaná za plnej premávky. Predpokladá sa realizovanie po poloviciach t.j. pri uzavretí jedného jazdného pruhu v potrebnej dĺžke.

Zhotoviteľ musí zabezpečiť náväznosť prác na všetkých stavebných objektoch a zvoliť taký postup prác, aby počas nich boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu. Pri tom musí zvoliť taký postup, aby obmedzujúce zásahy do verejnej premávky boli čo najkratšie.

Zhotoviteľ vypracuje projekt organizácie dopravy počas výstavby, odsúhlasí s príslušným dopravným inšpektorátom a zabezpečí určenie dopravného značenia počas výstavby cestným správnym orgánom.