

Zmena	Popis zmeny	Dátum	Spracoval	Schvaľoval
a				
b				
c				

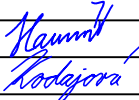
NÁZOV STAVBY **PRÍPRAVA STRATEGICKÉHO PARKU NITRA**
PRÍPRAVA CESTNEJ INFRAŠTRUKTÚRY - STRATEGICKÝ PARK NITRA

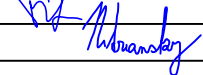
STAVEBNÍK/INVESTOR 	Slovenská správa ciest Miletičova 19, 826 19 Bratislava	
STAVEBNÝ DOZOR 	Slovenská správa ciest Miletičova 19, 826 19 Bratislava	
	ZODPOVEDNÝ SD	

ZHOTOVITEĽ STAVBY  	ZDRUŽENIE „INFRAŠTRUKTÚRA NITRA“ Doprastav, a.s., Drieňová 27, 826 56 Bratislava STRABAG, s.r.o., Mlynské Nivy 61/A, 825 18 Bratislava	
	RIADITEĽ STAVBY - PREDSTAVITEĽ ZHOTOVITEĽA	ING. J. ROVNÁN

DOKUMENTÁCIA SKUTOČNÉHO REALIZOVANIA STAVBY

SO 115

ZHOTOVITEĽ DSRS:  DOPRAVOPROJEKT, a.s. DIVÍZIA BRATISLAVA I 83203 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4	DOPRAVOPROJEKT, a.s. DIVÍZIA BRATISLAVA I Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava	
	RIADITEĽ DIV. BRATISLAVA I	ING. J. HARVANČÍK
	HL. INŽ. PROJEKTU	ING. M. KODAJOVÁ
	Č. ZÁKAZKY	7782-03
		PODPIS 
		PODPIS 

PODZHOTOVITEĽ DSRS:  DOPRAVOPROJEKT, a.s. DIVÍZIA BRATISLAVA I 83203 BRATISLAVA, KOMINÁRSKA 2,4			
	ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT	ING. L. FILO	PODPIS 
	VYPRACOVAL	ING. L. FILO	PODPIS 
	KONTROLOVAL	ING. K. NITRIANSKY	PODPIS 

KRAJ: NITRIANSKY OKRES: NITRA	KATASTR. ÚZEMIE: k.ú. Mlynárce, Lužianky, Dražovce, Zbehy, Čakajovce, Zobor	DÁTUM: 06.2018
OBJEKT / BUILDING SO 115 ÚČELOVÁ KOMUNIKÁCIA MEDZI KRIŽOVATKAMI "B" - "E" SO 115 SPECIAL COMMUNICATION BETWEEN CROSSROADS B AND E		FORMÁT: A4
		MIERKA: -
		STUPEŇ: DSRS
		ČÍS. ZÁKAZKY: 7782-03
NÁZOV PRÍLOHY / TITLE TECHNICKÁ SPRÁVA TECHNICAL REPORT		ČÍS. SÚPRAVY: 1
		ČÍS. PRÍLOHY: 1

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	2
2. VŠEOBECNÁ ČASŤ	2
2.1 Zmeny oproti DSP	2
3. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA	3
3.1 Napojenie na existujúce komunikácie	3
3.2 Vážby na existujúce a nové inžinierske siete	4
3.3 Šírkové usporiadanie	4
3.4 Konštrukcia vozovky	4
3.5 Riešenie odvodnenia	5
3.6 Vybavenie komunikácií	6
3.7 Vytýčenie objektu	6
4. ZEMNÉ TELESO	6
5. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA ÚDRŽBU	8
6. CHARAKTERISTIKA A RIEŠENIE OBJEKTU Z RÔZNYCH HĽADÍSK	8
6.1 Riešenie z hľadiska starostlivosti o životné prostredie	8
6.2 Riešenie z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky	8
6.3 Riešenie ochrany proti agresívnemu prostrediu	8

TECHNICKÁ SPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba:

Názov stavby:	Príprava strategického parku Nitra Príprava cestnej infraštruktúry - strategický park Nitra
Názov objektu:	SO 115 Účelová komunikácia medzi križovatkami "B" - "E"
Stupeň PD	Dokumentácia skutočného realizovania stavby (DSRS)
Kraj, VÚC:	Nitriansky
Okres:	Nitra
Katastrálne územie:	k.ú. Dražovce, Zbehy
Charakter stavby:	novostavba
Kategória cesty:	C9,5/60
Budúci správca objektu:	Bude známy do kolaudačného konania
Stavebník :	Slovenská správa ciest Miletičova 19 826 19 Bratislava
Zhotoviteľ stavby: (Objednávateľ dokumentácie)	Združenie „Infraštruktúra Nitra“ Doprastav, a.s., Drieňová 27, 826 56 Bratislava STRABAG, s.r.o., Mlynské Nivy 61/A, 825 18 Bratislava
Hlavný zhotoviteľ projektovej dokumentácie: Riaditeľ divízie: Hlavný inžinier projektu:	DOPRAVOPROJEKT a.s., Kominárska 2-4, 832 03 Bratislava Ing. Jozef Harvančík Ing. Marta Kodajová
Projektant objektu:	DOPRAVOPROJEKT a.s., Divízia I, Kominárska 2-4, 832 03 Bratislava
Zodpovedný projektant: Spracovateľ DSRS:	Ing. Ladislav Filo Ing. Ladislav Filo

2. VŠEOBECNÁ ČASŤ

Dokumentácia skutočného realizovania stavby (DSRS) je vypracovaná podľa dokumentácie na realizáciu stavby (DRS) a na základe skutkového vyhotovenia.

2.1 Zmeny oproti DSP

- na základe záverov z prerokovania vrchných stavieb cestných objektov zo dňa 14.6.2017 sa po dohode s budúcimi správcami SSC resp. mesto Nitra (+ konzultácia s PZ SR) zrušil červeno-biely náter obrubníkov na ostrovčekoch.
- so súhlasom projektanta sa podkladná vrstva vozovky zmenila z AC 16 P; PMB 25/55-65; I, na AC 22P;35/50; I, z dôvodu prispôsobenia sa technológii zhotoviteľa,

- obrusná vrstva ostrovčeka sa nezrealizovala s asfaltovým betónom s maximálnym zrnom kameniva 16 mm, ale 8 mm, a nezrealizoval sa asfalt (v ostrovčekoch) s červeným pigmentom, ale na asfalt sa zrealizoval dodatočný povrchový nástreč červenej farby a následný nástreč poplastu v červenej farbe (z dôvodu prispôsobenia sa technológii prác zhotoviteľa).

3. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Stavba sa nachádza v priemyselnej lokalite Nitra – Sever, v blízkosti obcí Lužianky, Dražovce a katastrálnych územiach: Lužianky, Dražovce, Zbehy, Čakajovce, Zobor. V dotknutej lokalite sa realizuje nová výstavba strategického parku Nitra. Z dôvodu zvýšenia dopravných nárokov, súvisiacich s výstavbou a prevádzkou tohto strategického parku, bolo potrebné vybudovať novú cestnú infraštruktúru aj mimo samotný priemyselný park s napojením na nadradenú cestnú sieť (cesta I/64 a rýchlostná cesta R1A), ale aj na ostatné jestvujúce komunikácie v dotknutom území.

Predmetom tohto projektu bolo zriadenie trvalej cestnej infraštruktúry pre tento priemyselný park, vrátane ciest, mostov, múrov, protihlukových stien prekládok potokov, zriadenie verejného osvetlenia, NN prípojok, odvodnenia, a preložiek inžinierskych sietí zasahujúcich do budúcich ciest.

Prepojenie existujúcej cesty II/593 s realizovaným obchvatom Dražoviec (SO 101) a realizovaným priemyselným parkom sa zabezpečí cestou medzi okružnými križovatkami „B“ (SO 106) a „E“ (SO 116). Jedná sa o účelovú komunikáciu zrealizovanú v rámci stavebného objektu SO 115 v kategórii C 9,5/60, t. z. komunikácia spĺňa technické parametre cesty II. triedy.

Základné údaje:

Kategória: C 9,5/60
Celková dĺžka: 0,3512 km
Križovatky: napojenie trasy na ZÚ a KÚ na okružné križovatky

SO 115 - účelová komunikácia v kategórii C 9,5/60. Dĺžka trasy v osi je 397,21 m; dĺžka stavebnej úpravy medzi okružnými križovatkami je 351,21 m. Trasa od okružnej križovatky „B“ pokračuje pravotočivým smerovým oblúkom o polomere $R=1500$ m ponad preložený vodný tok Dobrotka (SO 583, mostný objekt SO 206) a následne pokračuje v priamej a v násype až na KÚ, kde je smerovo a výškovo napojená na kruhový objazd okružnej križovatky „E“ (SO 116).

Polomery na vjazdoch do okružných križovatiek (na vodiacom prúžku) je $R=15$ m. Polomer na výjazde z okružnej križovatky (na vodiacom prúžku) je $R=18$ m. Šírky jazdného pruhu na vjazde do okružnej križovatky je 3,50 až 4,00 m, na výjazde 3,50 až 4,75 m. Základný priečny sklon vozovky je strechovitý 2,50 %.

Prehľad základných parametrov - SO 115:

Číslo	Parameter	Jednotka	Hodnota
1	Počet jazdných pruhov	ks	2
2	Šírka jazdného pruhu	m	3,50
3	Pozdĺžny sklon min. (max.)	%	0,60% (3,03%)
4	Najmenší polomer vypuklého výškového oblúka	m	1 700
5	Najmenší polomer vydutého výškového oblúka	m	2 000 (260 v napojení na OK)

3.1 Napojenie na existujúce komunikácie

Koniec riešeného úseku cesty je napojený na okružnú križovatku „E“ (rieši SO 116) nachádzajúcu sa v polohe pôvodnej stykovej križovatky ciest II/593 a I/64. Na začiatku úseku je SO 115 plynulo napojený na okružnú križovatku „B“ - SO 106.

3.2 Vázby na existujúce a nové inžinierske siete

Z dôvodu výstavby tohto objektu boli dotknuté existujúce resp. nové inžinierske siete a objekty. Všetky siete pred začiatkom výstavby tohto objektu boli z priestoru staveniska preložené a prípadné kríženia boli riadne označené a ochránené v zmysle požiadaviek ich správcov tak, aby nedošlo pri stavebných prácach na tomto objekte k ich poškodeniu.

Existujúce (pôvodné) inžinierske siete križujúce os komunikácie SO 115:

- - km 0,030 - vodovod DN400 ZSVS - preloží sa v rámci SO 552,
- - km 0,366 - optický kábel - Orange - ochráni sa v rámci SO 651.

Preložky inžinierskych sietí križujúcich os komunikácie SO 115:

- km 0,366 – ochrana existujúceho optického kábla Orange - SO 651

Nové inžinierske siete križujúce os komunikácie SO 115:

- km 0,031 85 - SO 633
- km 0,358 31 - SO 632

3.3 Šírkové usporiadanie

Základné šírkové usporiadanie komunikácie SO 115 v kategórii C 9,5/60 je nasledovné:

jazdný pruh	2 x 3,50 m
vodiaci prúžok	2 x 0,25 m
spevnená krajnica	2 x 0,50 m
časť nespevnej krajnice	
<u>započítavaná do voľnej šírky</u>	<u>2 x 0,50 m</u>
spolu	9,50 m

Nespevnená krajnica vľavo je vzhľadom k osadeniu zvodidla zrealizovaná v šírke 1,50 m. Šírka nespevnenej krajnice vpravo je zrealizovaná v šírke 2,80 m, keďže je v nej osadená protihluková stena (SO 303), stožiare verejného osvetlenia (SO 633 resp. SO 632) a oceľové zvodidlo. V úseku km 0,089 - 0,155 je pre zabezpečenie rozhľadu protihluková stena odsunutá ďalej od vozovky, t. z. že nespevnená krajnica je rozšírená v tomto na šírku 4,10 m.

3.4 Konštrukcia vozovky

Zrealizovaná konštrukcia vozovky:

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11 O; PMB 45/80-75 ; I; 40 mm; STN EN 13108-5
- spojovací postrek	PS; PMB 0,5 kg/m ² ; STN 73 6129
- asfaltový betón	AC 22 L; PMB 45/80-75; I; 70 mm; STN EN 13108-1
- spojovací postrek	PS; PMB 0,5 kg/m ² ; STN 73 6129
- asfaltový betón	AC 22 P; 35/50; I; 70 mm; STN EN 13108-1
- infiltračný postrek	PI; PMB 0,8 kg/m ² ; STN 73 6129
- cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6} 0/31,5; 170 mm; TKP časť 5; STN 73 6124-1
- štrkodrvina	UM ŠD; 0/31,5 G _c ; min.180 mm; TKP časť 5; STN 73 6126
celková hrúbka konštrukcie	min. 530 mm

Dopravný deliaci ostrovček medzi vjazdom a výjazdom do/z okružnej križovatky je riešený ako vyvýšený spevnený a farebne (červená farba) odlíšený od vozovky. Konštrukcia asfaltovej vozovky je od spevnených ostrovčekov oddelená cestným nájazdovým betónovým obrubníkom (prevýšenie voči vozovke +5 cm, špárovanie cementovou maltou) v betónovom lôžku C20/25 s bočnou oporou.

Zrealizovaná konštrukcia deliacich ostrovčekov:

- asfaltový betón	AC 8 O; 50/70; II; 60 mm; STN EN 13108-1
(s dodatočným povrchovým nástrekom červenej farby a následný nástrek poplastu v červenej farbe)	
- infiltračný postrek	PI; PMB 0,8 kg/m ² ; STN 73 6129
- cementom stmelená zmes	CBGM C _{5/6} 0/31,5; 200 mm; TKP časť 5; STN 73 6124-1
- štrkodrvina	UM ŠD; 0/31,5 G _c ; min. 140 mm; TKP časť 5; STN 73 6126
- štrkodrvina v rámci vozovky	UM ŠD; 0/31,5 G _c ; min. 180 mm; TKP časť 5; STN 73 6126
celková hrúbka konštrukcie	min. 580 mm

Pred vjazdom do okružných križovatiek bolo potrebné z dôvodu zabezpečenia rozhľadu na vjazde do okružnej križovatky (v zmysle TP 04/2004) odsunúť krajné zvodidlo od okraja vozovky. Vzniknutá plocha je riešená ako spevnená, obdobnej konštrukcie ako spevnený prstenec okružnej križovatky.

Konštrukcia asfaltovej vozovky je od spevnených plôch oddelená cestným betónovým nájazdovým obrubníkom rozmerov (prevýšenie na obrubníku +5 cm, špárovanie cementovou maltou) uloženým do betónového lôžka C20/25 s bočnou oporou. Od nespevnenej krajnice je spevnená plocha oddelená cestným betónovým obrubníkom uloženým do betónového lôžka s bočnou oporou v úrovni spevnenej plochy.

Zrealizovaná konštrukcia spevnenej plochy pri vjazdoch do križovatky (zabezpečenie rozhľadu):

- kamenná dlažba - žulové kocky 15x15x15cm - farba sivá	D	150 mm	STN 73 6131-1
- žulové kocky osadené v betóne do výšky 10 cm, bitúmenová zálievka za tepla vo zvyšnej výške kociek 5 cm			
- betónová zmes C30/37 polosuchý		50 mm	
- cementom stmelená zmes	CBGM C5/6 0/31,5; min. 200 mm;		STN 73 6124-1
- štrkodrvina v rámci vozovky	UM ŠD; 0/31,5 Gc; min. 250 mm; TKP časť 5;		STN 73 6126
celková hrúbka konštrukcie	min. 650 mm		

3.5 Riešenie odvodnenia

Odvodnenie vozovky komunikácie je riešené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky do terénu (na svah cestného telesa), resp. v úseku s protihlukovou stenou, do monolitického betónového žľabu GOMACO šírky 0,50 m pozdĺž vozovky, z ktorého následne je dažďová voda odvedená prostredníctvom uličných betónových vpustov (vrátane kalového antikorozyneho koša) a odvodňovacích potrubí (PP, DN 200, SN 12) na svah cestného telesa a následne kaskádovým sklzom z betónových priekopových tvárnic šírky 0,60 m v betónovom lôžku hr. 0,10 m C25/30 do betónovej skruže DN1000. Betónová skruž je výšky 1,50 m osadená na štrkopieskovom lôžku hr. 0,10 m a je vyplnená riečnym pránym štrkom frakcie min. 32-63 do cca 2/3 výšky skruže.

Monolitický betónový rigol GOMACO š. 0,50 m pozdĺž vozovky je zrealizovaný v nasledovných úsekoch:

ZÚ - 0,059 78 vpravo

0,094 81 - 0,154 41 vpravo

0,174 12 - 0,363 12 vpravo

Uličné vpusty v betónovom rigole sú zrealizované v nasledovných staničeniach:

UV51 0,027 85 vpravo

UV53 0,154 66 vpravo

UV54 0,221 02 vpravo

UV55 0,231 09 vpravo

UV56 0,261 50 vpravo

UV57 0,318 50 vpravo

Uličné vpusty (mimo rigolu) sú zrealizované pri deliacich ostrovčekoch v nasledovnom staničení:

UV51 0,028 00 vľavo

UV58 0,359 47 vpravo

Počet zrealizovaných uličných vpustov je 8 ks (2 ks mimo bet. rigolu, 6 ks v betónovom rigole).

V dotyku svahov objektov 115 a 154 je vybudovaný spevnený žľab z priekopových tvárnic šírky 0,60 m do betónového lôžka hr. 0,10 m, ktoré sú zaústené do betónových skruží DN1000 vyplnených riečnym pránym štrkom fr. min. 32-63 do cca 2/3 výšky skruže. Jedná sa o nasledovné úseky:

- úsek km 0,116 - 0,156 vľavo (dĺ. 40 m),

- úsek km 0,099 - 0,155 vpravo (dĺ. 56 m).

Odvodnenie pláne vozovky je riešené priečnym sklonom 3% s vyvedením na svah cestného telesa.

3.6 Vybavenie komunikácií

Záchytné bezpečnostné zariadenia

Z dôvodu zachovania bezpečnosti cestnej premávky bolo nutné v zmysle STN 73 6101/O1 osadiť pozdĺž komunikácie bezpečnostné zariadenia (**cestné zvodidlá**), a to v celej dĺžke riešeného úseku z dôvodu násypov vyšších ako 2 m, resp. v úseku pozdĺž protihlukovej steny (SO 303).

Po okrajoch vozovky je v nespevnených krajniciach osadené oceľové jednostranné zvodidlo **JSA-AM-4/H1**:

- km ZÚ - 0,064 (napojené na mostné zvodidlo SO 206) - vľavo aj vpravo,
- km 0,087 (napojené na mostné zvodidlo SO 206) - 0,155 50 (pokračovanie v SO 154) - vľavo aj vpravo,
- km 0,174 (pokračovanie v SO 154) - KÚ (pokračovanie v SO 116) - vľavo aj vpravo.

Vodiace bezpečnostné zariadenia

Ako vodiace bezpečnostné zariadenia sú osadené na oceľových zvodidlách **smerové nadstavce zvodidlové**.

Pozdĺž vodiacich prúžkov a pozdĺž deliaceho prúžku sú osadené vo vozovke **retroreflexné dopravné gombíky** bielej farby (trvalé liatinové oká so zapustením do vozovky odolné voči pluhovaniu pluhom s oceľovým britom).

Dopravné značenie

Komunikácia je vybavená zvislým a vodorovným dopravným značením. Trvalé dopravné značky sú základného rozmeru zrealizované v stupni reflexnosti 2. Vodorovné dopravné značenie je prevedené ako plastové, pred jeho realizáciou bol realizovaný nástrek jednozložkovou farbou.

V rámci objektu SO 115 sú osadené nasledovné TDZ:

B 27a	Zákaz odbočovania vpravo	2 ks
B 29a	Zákaz predchádzania	4 ks
B 31a	Najvyššia dovolená rýchlosť	4 ks
C 6a	Prikázaný smer jazdy obchádzania vpravo	2ks
C 6c	Prikázaný smer jazdy obchádzania vpravo a vľavo	2 ks
C 7	Kruhový objazd	2 ks
E 12	Dodatková tabuľka s textom	2 ks
P 1	Daj prednosť v jazde!	2 ks
P 7	Križovatka s kruhovým objazdom	2 ks
P 8	Hlavná cesta	2 ks
IS 10	Návest' pred križovatkou	2 ks

V rámci SO 115 sa v km 0,272 vybudoval **rámový portál TDZ**.

Verejné osvetlenie:

V rámci SO 632 a 633 bolo zrealizované verejné osvetlenie v križovatke „E“ a v križovatke „B“.

3.7 Vytýčenie objektu

Zoznam súradníc a výšok objektu 115 je v geodetickom porealizačnom zameraní stavby.

4. ZEMNÉ TELESO

Odhumusovanie

Pôvodný terén bol po celej dĺžke trasy odhumusovaný, a to podľa požiadaviek pedologického prieskumu:

- odhumusovanie v hrúbke 25 cm - úsek km ZÚ - 0,032,
- odhumusovanie v hrúbke 35 cm - úsek km 0,044 - 0,068,
- úsek km 0,083 - KÚ,

- odstránenie ruderálneho porastu (vegetačného krytu) v hrúbke 20 cm z brehov a dna starého koryta potoka - úsek km 0,032 – 0,044,
- odstránenie bahna a rašeliny (odkop) v hr. 30 cm (po odstránení vegetačného krytu) z brehov a dna starého koryta potoka - úsek km 0,032 - 0,044.

Sanácia podložia

Po odhumusovaní terénu sa zrealizovala sanácia podložia. V rámci sanačných opatrení pod zemným telesom komunikácie sa po odhumusovaní realizovala úprava zemín pojivom. Voľba pojiva a jeho dávkovanie bola závislá od laboratórnych skúšok konkrétnych vzoriek zeminy v mieste stavby. Dosiahnutie požadovanej miery zhutnenia, ako aj požadovaného modulu pretvárnosti bolo potrebné preukázať priamo na stavbe skúškami in situ.

Sanácia podložia v úsekoch km ZÚ - 0,032 a km 0,044 - 0,305:

Sanačné opatrenia v tomto úseku predstavovali úpravu podložia zemného telesa s hrúbkou cca 0,80m, zeminu upravenú hydraulickým pojivom, 1x dvojsoú geomrežu a vrstvu štrkodrvy s hrúbkou 0,30m. Pôvodný terén sa najprv odhumusoval a na takto pripravenom podloží sa zlepšili parametre zeminy hydraulickým pojivom pomocou prefrézovania do hĺbky 0,5m. Následne sa uložil a zhutnil presyp zo štrkodrvy s hrúbkou 0,10m. Položila sa dvojsoá geomreža ARMATEX G40/40. Následne sa umiestnila 0,20m hrubá vrstva štrkodrvy a nasledovalo dôkladné zhutnenie. Na takto pripravené podložie sa umiestnila prvá vrstva násypu s hrúbkou 0,30m, zhutnená.

Sanácia podložia v úseku km 0,305 - KÚ:

Sanačné opatrenia v tomto úseku predstavovali úpravu podložia zemného telesa s hrúbkou cca 0,50 m, pozostávajúcu z 1x tkanej separačnej geotextílie s čiastočnou nosnou funkciou, 2x dvojsoej geomreže a vrstvy štrkodrvy s hrúbkou 0,50 m. Pôvodný terén sa najprv odhumusoval a na takto pripravené podložie sa umiestnila tkaná separačné geotextília KORTEx GT PP 40/40. Následne sa rozprestrela a zhutnila vrstva štrkodrvy s hrúbkou 0,30 m. Takto pripravená plocha slúžila ako pracovná plošina pre realizáciu geodrénov. Geodrény sa realizovali po polohu kvartérnych štrkových sedimentov v trojuholníkovom rastru so stranou 1,1 m. Po zrealizovaní geodrénov bolo potrebné na vzniknuté nerovnosti dosypať vrstvu štrkodrvy s hrúbkou cca 0,15 m, dorovnať a zhutniť. Následne sa položila geomreža ARMATEX G65/65, ďalšia vrstva štrkodrvy s hrúbkou 0,15 m, a položila sa druhá vrstva geomreže ARMATEX G65/65. Následne sa táto úprava presypala ochrannou vrstvou štrkodrvy s hrúbkou 0,05 m a zhutnila sa. Na takto pripravené podložie sa umiestnila prvá vrstva násypu s hrúbkou 0,30 m.

Sanácia podložia v mieste starého koryta potoka v úseku km 0,032 - 0,044:

V mieste, kde bola poloha starého koryta pod zemným telesom bolo potrebné po odstránení vrstvy 0,50 m z brehov a dna potoka (odstránenie ruderálneho porastu hr. 0,20 m a odstránenie bahna a rašeliny hr. 0,30 m) položiť separačnú geotextíliu KORTEx GT PP40/40 po obvode koryta a následne zasypať staré koryto zhutnenou štrkodrvinou fr. 0-63 mm. Následne sa zrealizovala sanačná vrstva, t.j. uložil a zhutnil sa presyp zo štrkodrvy s hrúbkou min. 0,10 m a položila sa dvojsoá geomreža ARMATEX G65/65. Následne sa umiestnila 0,20 m hrubá vrstva štrkodrvy. Následne sa položila dvojsoá geomreža ARMATEX G40/40. Následne sa umiestnila 0,20 m hrubá vrstva štrkodrvy.

Zemné teleso

Zemné teleso sa budovalo so sklonom svahov 1:2. Zemné teleso bolo budované po vrstvách.

Povrch nespevnenej krajnice je spevnený v hrúbke 0,10 m štrkodrvinou fr. 0-22. Nespevnená krajnica je znížená o 3 cm oproti príľahlej vozovke v priečnom sklone 8%.

Zahumusovanie

Svahy zemného telesa sa zahumusovali humusom hrúbky min. 0,20 m. Plocha nad zasypaným korytom potoka sa zahumusovala v hrúbke min. 0,20 m.

Zatrávnenie

Po zahumusovaní sa zrealizovalo zatrávnenie trvalých svahov zemného telesa metódou hydroosevu.

5. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA ÚDRŽBU

Údržba bude pozostávať z kontroly a udržiavania prevádzkyschopnosti vozovky, všetkých prvkov odvodnenia a vybavenia komunikácie, úprav vegetačného krytu zemného telesa a nespevnených plôch. Pre tento objekt je spracovaný manuál užívania verejnej práce.

So stavebným objektom 115 súviseli nasledovné stavebné objekty stavby:

SO 052	Vegetačné úpravy na účelových komunikáciách
SO 106	Okružná križovatka „B“
SO 116	Okružná križovatka „E“ na ceste I/64 a II/593
SO 206	Most na komunikácii "B-E" nad potokom Dobrotka
SO 583	Preložka toku Dobrotka v križovatke B
SO 303	PHS pri ÚK medzi križovatkami "B" a "E"
SO 613	Prípojka NN pre VO v križovatke „B“
SO 632	Verejné osvetlenie v križovatke „E“
SO 633	Verejné osvetlenie v križovatke „B“
SO 651	Preložka OK ORANGE NR-TO

6. CHARAKTERISTIKA A RIEŠENIE OBJEKTU Z RÔZNYCH HĽADÍSK

6.1 Riešenie z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

Záujmové územie stavby sa nenachádza v chránených územiach, ani v ochranných pásmach vodných zdrojov.

6.2 Riešenie z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky

Bezpečnosť cestnej premávky na komunikácii bude zaručená parametrami jej technického riešenia. Dôležité pre dodržanie bezpečnosti premávky bude pravidelná starostlivosť o bezpečnostné zariadenia, údržba a obnova dopravného značenia.

6.3 Riešenie ochrany proti agresívnemu prostrediu

Vzhľadom na charakter objektu a územné podmienky, nebolo nutné riešiť žiadne otázky súvisiace s danou problematikou

Bratislava, jún 2018

Vypracoval: Ing. Ladislav Filo