

Dohoda
o podmienkach úpravy časti miestnej cesty II. triedy Vyraďený úsek cesty III. triedy
III/00254
pre účely stavby: „Obytný súbor Rakyta“
stavebný objekt SO 210 Napojenie na existujúcu komunikáciu

č. MAGBO2400099

uzavretá podľa § 51 Občianskeho zákonníka a § 19 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „**Dohoda**“)

medzi zmluvnými stranami

1. Rakyta Land Development, a.s.

Sídlo: Legionárska 10, 811 07 Bratislava
Štatutárny zástupca: Mgr. Lukáš Dlugoš, predseda predstavenstva
Ing. Slavomír Habánik, člen predstavenstva
IČO: 52595528
DIČ: 2121101928
IČ DPH: SK2121101928
Bankové spojenie

Číslo účtu (IBAN):

SWIFT:

Zapísaná:

Obchodný register Mestského súdu Bratislava III,
oddiel: Sa, vložka číslo: 7003/B

(ďalej len „**Investor**“)

a

2. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava

Sídlo: Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava
Zastúpenie: Ing. arch. Matúš Vallo, primátor
oprávnený na podpis: na základe podpisového poriadku účinného ku dňu
podpisu tejto Dohody za primátora
Ing. Igor Just, riaditeľ sekcie výstavby
IČO: 00603481
DIČ: 2020372596

Bankové spojenie.

Číslo účtu (IBAN):

IČ DPH:

nie je platiteľom DPH

(ďalej len „**Hlavné mesto**“)

(ďalej spoločne aj ako „**Zmluvné strany**“ alebo jednotlivito ako „**Zmluvná strana**“)

Článok I
Úvodné ustanovenia

- Investor je stavebníkom stavby „**Obytný súbor Rakyta**“ (ďalej aj ako „**Investičný zámer**“), ktorá bola umiestnená územným rozhodnutím č. 2022/1586/UR/13/PL zo dňa 31.08.2022, vydaným mestskou časťou Bratislava – Devínska Nová Ves (ďalej len „**územné rozhodnutie**“). Stavebnými objektmi umiestnenej stavby bol aj objekt **SO 210 Napojenie na existujúcu komunikáciu** v katastrálnom území Devínska Nová Ves na

pozemku reg. „E“ katastra nehnuteľností parc. č. 3884/1 vo výlučnom vlastníctve Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava, na pozemku reg. „E“ katastra nehnuteľností parc. č. 3895/2, 3895/3 a pozemku reg. „C“ katastra nehnuteľností parc. č. 2336/1 vo výlučnom vlastníctve Slovenskej republiky – správca majetku štátu Železnice Slovenskej republiky, ďalej na pozemkoch reg. „C“ katastra nehnuteľností parc. č. 4076, 4077/1, 4079/1, 4079/2, 4079/3 vo výlučnom vlastníctve Mestskej časti Bratislava – Devínska Nová Ves a na pozemku parc. reg. „C“ katastra nehnuteľností parc. č. 3954/2 vo výlučnom vlastníctve Investora, v súlade s **kópiou zákresu stavebného objektu do katastrálnej mapy**, ktorá tvorí **prílohu č. 1** tejto Dohody. Stavebný objekt SO 210 sa podľa **projektovej dokumentácie stavby** – stupeň: Dokumentácia pre stavebné povolenie pre projekt „Obytný súbor Rakyta“, vypracovanej spoločnosťou SANVIA s.r.o., Okružná 2468/15, 900 31 Stupava zodpovednou projektantkou Ing. Zuzanou Čiernou, v termíne 11/2021 (ďalej spolu aj ako „DSP“ alebo „Projektová dokumentácia“), ktorá tvorí **prílohu č. 2** tejto Dohody, člení na stavebné objekty:

SO 210 Napojenie na existujúcu komunikáciu

(ďalej spolu aj ako „**Stavebné objekty**“ alebo „**Stavebná úprava**“).

2. Hlavné mesto vydalo pre účely územného konania súhlasné záväzné stanovisko k investičnej činnosti č. MAGS POD 55492/21-437056 (ďalej aj ako „záväzné stanovisko“). Hlavné mesto vydalo stanovisko správcu komunikácie pre územné konanie č. MAGS OSK 44582/22-5891/RIO – 11 zo dňa 02.03.2022, záväzné stanovisko cestného správneho orgánu č. MAGS ODP 52464/2022 – 370949 PD39/2022 zo dňa 16.06.2022 a pre účely stavebného konania stanovisko č. MAGS OSK 61392/22-476239 RIO – 273 zo dňa 20.12.2022, (ďalej spolu ako „**Stanoviská Hlavného mesta**“).
3. Investor požiadal Hlavné mesto o uzatvorenie Dohody o podmienkach úpravy časti miestnej cesty vyradený úsek cesty III. triedy III/00254, ktorá predstavuje úpravu jestvujúcej miestnej cesty II. triedy vyradený úsek cesty III. triedy III/00254 s odvolaním sa na ust. § 19 ods. 1 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej ako „**cestný zákon**“).
4. Pozemná komunikácia vyradený úsek cesty III. triedy III/00254 je v časti dotknutej Stavebným objektom miestnou cestou II. triedy, ktorú Hlavné mesto nadobudlo do vlastníctva z majetku štátu na základe zákona č. 138/1991 Zb. o majetku obcí. Stavba miestnej cesty II. triedy vyradený úsek cesty III. triedy III/00254 je v časti dotknutej Stavebným objektom vybudovaná na pozemku registra „C“ katastra nehnuteľností vedeného v evidencii katastrálneho odboru Okresného úradu Bratislava v katastrálnom území Devínska Nová Ves ako parcela číslo 2335/14, zastavaná plocha a nádvorie, spôsob využitia pozemku – pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba – cestná, miestna a účelová komunikácia, lesná cesta, poľná cesta, chodník, nekryté parkovisko a ich súčasti, s výmerou 21 481 m², list vlastníctva nezaložený, ktorá je v predmetnej časti súčasťou pozemkov registra „E“ katastra nehnuteľností vedených v evidencii katastrálneho odboru Okresného úradu Bratislava v katastrálnom území Devínska Nová Ves ako:
 - a. Parcela číslo 3884/1, druh pozemku – ostatná plocha, s výmerou 1172 m² vedená na liste vlastníctva č. 4172 v prospech Hlavného mesta vo výlučnom vlastníctve;
 - b. Parcela číslo 3895/2, druh pozemku – ostatná plocha, s výmerou 6029 m², vedená na liste vlastníctva č. 4513 v prospech Slovenskej republiky vo výlučnom vlastníctve a v správe správcu majetku štátu Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31 364 501 (ďalej ako „Železnice Slovenskej republiky“).

K pozemkom, na ktorých sa nachádza súčasná – pôvodná miestna cesta II. triedy vyradený úsek cesty III. triedy III/00254, a ktoré nie sú vo vlastníctve Hlavného mesta, Hlavné mesto nadobudlo ako vlastník cesty od 1. júla 2009 právo zodpovedajúce vecnému bremenu, oprávňujúce ho uskutočniť zmenu stavby miestnej cesty II. triedy vyradený úsek cesty III. triedy III/00254, ktorou je stavba „Obytný súbor Rakýta“ – Stavebná úprava v zmysle ust. § 4 zákona č. 66/2009 Z. z. o niektorých opatreniach pri majetkovoprávnom vysporiadaní pozemkov pod stavbami, ktoré prešli z vlastníctva štátu na obce a vyššie územné celky (v rozsahu súčasnej komunikácie). Zmluvné strany zhodne vyhlasujú, že pozemok reg. „E“ parc. č. 3884/1 v katastrálnom území Devínska Nová Ves je v časti, kde sa zrealizuje Stavebná úprava, príľahlou plochou, ktorá svojím umiestnením a využitím tvorí neoddeliteľný celok so stavbou miestnej cesty II. triedy vyradený úsek cesty III. triedy III/00254.

5. V rámci navrhovanej úpravy miestnej cesty II. triedy vyradený úsek cesty III. triedy III/00254 realizáciou stavby „Obytný súbor Rakýta“, Stavebný objekt, sa počíta s rozšírením existujúcej komunikácie vyradený úsek cesty III. triedy III/00254 na pozemky registra „E“ katastra nehnuteľností vedených v evidencii katastrálneho odboru Okresného úradu Bratislava v katastrálnom území Devínska Nová Ves ako:

- a. Parcela číslo 3884/1, druh pozemku ostatná plocha, s výmerou 1172 m², vedená na liste vlastníctva č. 4172 v prospech Hlavného mesta vo výlučnom vlastníctve;
- b. Parcela číslo 3895/2, druh pozemku ostatná plocha, s výmerou 6029 m², parcelné číslo 3895/3, druh pozemku ostatná plocha s výmerou 900 m², obidve vedené na liste vlastníctva č. 4513 v prospech Slovenskej republiky vo výlučnom vlastníctve a v správe správcu majetku štátu Železnice Slovenskej republiky;

a na pozemky registra „C“ katastra nehnuteľností vedených v evidencii katastrálneho odboru Okresného úradu Bratislava v katastrálnom území Devínska Nová Ves ako:

- a. Parcela číslo 2336/1, druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, s výmerou 60 378 m², vedená na liste vlastníctva č. 1225 v prospech Slovenskej republiky vo výlučnom vlastníctve a v správe správcu majetku štátu Železnice Slovenskej republiky;
- b. Parcela číslo 3954/2, druh pozemku ostatná plocha, s výmerou 94 m², vedená na liste vlastníctva č. 6610 v prospech Investora vo výlučnom vlastníctve;
- c. Parcela číslo 4076, druh pozemku ostatná plocha, s výmerou 626 m², parcela číslo 4077/1, druh pozemku ostatná plocha, s výmerou 790 m², parcela číslo 4079/1, druh pozemku ostatná plocha, s výmerou 2212 m², parcela číslo 4079/2, druh pozemku zastavaná plocha a nádvorie, s výmerou 1625 m², parcela číslo 4079/3, druh pozemku ostatná plocha, s výmerou 1304 m², všetky evidované na liste vlastníctva č. 6617 v prospech Mestskej časti Bratislava – Devínska Nová Ves vo výlučnom vlastníctve.

6. V zmysle § 19 ods. 1 zákona č. 135/1961 Zb. cestného zákona, ak sa má pri stavbách, ktoré vyžadujú stavebné povolenie alebo iné povolenie užívať pozemná komunikácia, ktorá stavebno-technicky nevyhovuje, musia sa na nej vykonať potrebné úpravy, prípadne vybudovať nová pozemná komunikácia zodpovedajúca predpokladanej záťaži po dohode s jej vlastníkom alebo správcou. Priamo cestný zákon ustanovuje, že stavebnú úpravu pozemnej komunikácie, t.j. aj miestnej cesty, ak je to potrebné v súvislosti so stavbou vyžadujúcou stavebné povolenie, možno uskutočniť po dohode s vlastníkom alebo správcou tejto komunikácie, z ktorej vyplýva právo Investora uskutočniť Stavebnú úpravu komunikácie, je iným právom k stavbe v zmysle § 139 ods. 1

písm. c) zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

Článok II

Predmet dohody

1. Hlavné mesto ako vlastník a správca miestnej cesty II. triedy vyradený úsek cesty III. triedy III/00254 a Investor, po posúdení dokumentácie pre stavebné povolenie Obytný súbor Rakýta v rozsahu Stavebného objektu, po zohľadnení súhlasných stanovísk dotknutých orgánov, rešpektujúc svoje záväzné stanovisko zriaďujú právny vzťah k dotknutej časti miestnej cesty, ktorý oprávňuje investora podľa dohodnutých podmienok uskutočniť túto úpravu vybudovaním Stavebného objektu.
2. Hlavné mesto konštatuje, že realizácia Stavebnej úpravy, ktorou sa zabezpečí úprava dotknutej miestnej cesty II. triedy je v súlade s Územným plánom hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007, vrátane zmien a doplnkov, za predpokladu splnenia podmienok dôležitých z hľadiska správy komunikácie zo strany Investora, ktoré sú uvedené v článku III tejto Dohody.

Článok III.

Práva a povinnosti zmluvných strán

1. Hlavné mesto dáva súhlas s uskutočnením stavebných úprav časti miestnej cesty II. triedy vyradený úsek cesty III. triedy III/00254 za účelom vybudovania Stavebného objektu, podľa projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie, za dodržania obsahu všetkých stanovísk, vyjadrení dotknutých orgánov a Stanovísk Hlavného mesta a nasledovných podmienok investorom, pričom Investor sa zaväzuje:
 - 1.1. dodržať všetky podmienky uvedené vo všetkých stanoviskách Hlavného mesta, ktoré sa viažu k Stavebným objektom a ktoré existujú ku dňu podpisu tejto Dohody;
 - 1.2. zabezpečiť vydanie stavebného povolenia v rámci stavebného konania v súlade s predloženou projektovou dokumentáciou, stanoviskami dotknutých orgánov a podmienkami Hlavného mesta uvedenými v jeho vyjadreniach a stanoviskách uvedených v článku I a II tejto dohody;
 - 1.3. zabezpečiť na vlastné náklady vybudovanie a dokončenie Stavebného objektu podľa projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie a podmienok určených príslušným stavebným úradom v stavebnom povolení;
 - 1.4. zabezpečiť v súlade s § 18 cestného zákona na vlastné náklady vyvolané preložky inžinierskych sietí v úseku dotknutom Stavebným objektom vysporiadanie pozemkov dotknutých vyvolanou výstavbou v prospech vlastníkov alebo prevádzkovateľov vedení;
 - 1.5. navrhovaným pripojením (technické riešenie) neohroziť dotknutú miestnu cestu, bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky na nej;
 - 1.6. pred realizáciou rozkopávkových prác na komunikáciách v správe hl. mesta (mimo hranice stavby) požiadať Hlavné mesto (OD) o rozkopávkové povolenie s platným POD na dotknutej komunikácii a chodníku a práce si je potrebné naplánovať tak, aby rozkopávka mohla byť realizovaná v období od 15.marca do 15.novembra bežného roka v najkratšom možnom technologickom časovom rozsahu;
 - 1.7. v prípade potreby požiadať Hlavné mesto (OD) o uzávierku miestnej cesty;
 - 1.8. neohroziť dotknutú miestnu cestu odtekaním povrchových vôd zo susednej nehnuteľnosti;
 - 1.9. pre minimálnu šírku jazdného a ochranného pruhu pre cyklistov dodržiavať 1,5 m;
 - 1.10. dodržiavať výškové oddelenie pešieho a cyklistického chodníka;
 - 1.11. cyklotrasy riešiť ako kontinuálne s plynulým vedením cez križovatky;

- ku (stavebný
- k cesty III.
nie Obytný
stanovísk
ny vzťah
odnutých
- úprava
esta SR
mienok
článku
- y II.
ého
ahu
a
- ta,
e
v
- 1.12. križovanie pešej a cyklistickej infraštruktúry s odbočeniami do parkoviska a s vedľajšími cestami riešiť priebežnou pešou a cyklistickou infraštruktúrou;
 - 1.13. riešiť križovátku bývalej cesty II/505 s RAK-4 SO 211.1 MIESTNA OBSLUŽNÁ KOMUNIKÁCIA MO 9,5/40 tak, aby boli pripravené stavebné riešenia na napojenie plánovanej a realizovanej cyklistickej infraštruktúry;
 - 1.14. všetky rozkopávkové práce realizované na pozemkoch v správe Hlavného mesta – Sekcie správy a údržby ciest vykonávať na základe rozkopávkového povolenia a tieto musia byť prevzaté správcom komunikácie najneskôr do kolaudačného konania;
 - 1.15. zabezpečiť majetkovo-právne usporiadanie pozemkov pod odovzdávanými objektmi (v prípade pozemkov vo vlastníctve Slovenskej republiky a v správe Železníc Slovenskej republiky aj formou vecného bremena), ktoré Hlavné mesto nevlastní a ku ktorým zároveň nemá zákonné vecné bremeno, a to vo fáze stavebného konania ako aj finálne majetkovo-právne usporiadanie pozemkov po kolaudácii v prípade pozemkov vo vlastníctve Slovenskej republiky a správe Železníc Slovenskej republiky) v súvislosti so zmluvou o bezodplatnom prevode vlastníckeho práva k Stavebnému objektu;
 - 1.16. o schválenie dočasného dopravného značenia požiadať 30 dní pred realizáciou stavby, príslušný cestný správny orgán;
 - 1.17. zvislé a vodorovné dopravné značenie zrealizovať v zmysle platného POD a zákona č. 8/2009 odbornou firmou;
 - 1.18. vodorovné aj zvislé dopravné značenie zrealizovať prostredníctvom odbornej firmy;
 - 1.19. objekty, ktoré Investor plánuje odovzdať do správy a majetku Hlavného mesta spracovať ako samostatné stavebné objekty vo všetkých náležitostiach PD príslušného stupňa;
 - 1.20. k preberaciemu konaniu (kolaudácii) stavby prizvať Sekciu správy a údržby ciest – správcu komunikácií, VO a cestnej zelene, a zabezpečiť polievacie auto (cisternu) ku kontrole funkčnosti UV, spádových pomerov a odvodnenia komunikácií;
 - 1.21. pri preberacom konaní Sekcie správy a údržby ciest – správcovi komunikácií, VO a cestnej zelene predložiť a odovzdať 2 x projekt skutočného vyhotovenia – farebný originál (pôvodný stav, pred realizáciou zakreslený čierne a nový stav červene) s presnými výmerami (dĺžky, šírky, a jednotlivé plochy – bezbariérové úpravy, zastávky MHD, ostrovčeky a pod.) potvrdený zodpovedným projektantom, správcovi komunikácií a cestnej zelene odovzdať 1x projekt skutočného vyhotovenia aj v digitálnej forme na CD vo formáte dwg. (AutoCad) a technickú správu v Microsoft Office Word, (Excel) , majetkovo právne usporiadanie pôvodného a nového stavu (jednotlivých objektov, aj dotknutých pozemkov), atesty a certifikáty použitých materiálov (prvkov VO), živých zmesí, dažďovej kanalizácie, geometrický plán, porealizačné zameranie, fotokópie dokladov súvisiacich s jednotlivými objektmi stavby – stavebné povolenie, revíziu správu, a zázpisnicu o odovzdaní a prevzatí stavby (P 02) medzi investorom a budúcim správcom;
 - 1.22. v zmysle zákona č. 135/61 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov je stavebník povinný počas stavby udržiavať čistotu na stavbou znečisťovaných komunikáciách a verejných priestranstvách a výstavbu zabezpečiť bez porušenia bezpečnosti a plynulosti pešej a cestnej premávky;
 - 1.23. dodržať Technické listy mesta Bratislavy a využívať prvky (obrubníky, prídlažby, lemovania budov);
 - 1.24. pri realizácii rozkopávkových prác riadiť a dodržiavať detaily, ktoré určujú Technické listy mesta Bratislava zverejnené na stránke bratislava.sk, link: <https://bratislava.sk/sk/technicke-listy-mesta-bratislava>;
 - 1.25. na stavbu dotknutých pozemkov a v ich okolí dodržiavať čistotu a poriadok aj po ukončení stavby a dodržiavať všeobecne platné právne predpisy v oblasti životného prostredia, najmä zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, VZN č. 6/2020 Hlavného mesta SR Bratislavy o nakladaní s

- komunálnymi odpadmi a drobnými stavebnými odpadmi na území hl. mesta Bratislavy v znení neskorších zmien a doplnkov, zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší v znení neskorších predpisov, zákona č. 364/2010 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov.
- 1.26. pri riešení odvádzania vôd rešpektovať stanovisko Bratislavskej vodárenskej spoločnosti, a.s.;
 - 1.27. dodržať podmienky vyplývajúce z rozhodnutia č. OU-BA-OSZP3-2022/026666-026 zo dňa 01.04.2022 zo dňa 01.04.2022, právoplatné odo dňa 23.05.2022, ktoré sa viažu k Stavebným objektom;
 - 1.28. rešpektovať ochranné a bezpečnostné pásma inžinierskych sietí, nadzemných a podzemných vedení a zariadení v zmysle platnej legislatívy a príslúchajúcich noriem;
 - 1.29. rešpektovať rozhodnutia príslušných orgánov štátnej správy a ostatných dotknutých orgánov a inštitúcií;
 - 1.30. práce realizovať tak, aby bol zabezpečený a umožnený zber a preprava komunálnych odpadov v dotknutej lokalite;
 - 1.31. udržiavať dotknuté pozemky a ich bezprostredné okolie v čistote;
 - 1.32. odvodňovanie komunikácií, resp. odvádzanie vôd z povrchového odtoku musí byť realizované v zmysle zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), jeho vykonávacích predpisov a ostatných príslúchajúcich všeobecne záväzných právnych predpisov;
 - 1.33. v prípade existencie závlahových systémov v dotknutej lokalite tieto zaznačiť aj do grafickej prílohy, v časti existujúcej siete; v prípade existencie závlahových systémov v dotknutej lokalite rešpektovať stanovisko správcu/prevádzkovateľa sietí;
 - 1.34. pri realizácii vsakovacích, resp. retenčno vsakovacích zariadení:
 - v ďalšom stupni dokumentácie špecifikovať plánovaný vsakovací, retenčno-vsakovací systém (v zmysle, členenie, konštrukčné riešenie a pod.), uviesť spôsob zachytenia pevných nečistôt pred odvedením vôd do vsaku,
 - realizovať vsakovacie systémy tak, aby sa predišlo prípadnému podmáčaniu okolitých plánovaných objektov a zelene,
 - 1.35. – nakladanie s vodami realizovať v súlade s ustanoveniami zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov, vykonávacích predpisov a príslúchajúcich noriem; poskytnúť záruku 60 (šesťdesiat) mesiacov od prevzatia Stavby formou Odovzdávajúceho a preberacieho protokolu Havnému mestu
 - 1.36. dodržiavať podmienky k Stavebným objektom uvedené v záväznom stanovisku č. MAGS POD 55492/21-437056 zo dňa 10.12.2021;
 - 1.37. pri realizácii rozkopávkových prác sa riadiť a dodržiavať detaily, ktoré určujú Technické listy mesta Bratislava zverejnené na stránke bratislava.sk, link: <https://bratislava.sk/sk/technicke-listy-mesta-bratislava> a Manuál verejných priestorov, link: <https://manual.mib.sk/manual/principy-a-standardy/>;
 - 1.38. návrh POD dočasného aj trvalého dopravného značenia pred realizáciou stavby prerokovať v Komisii pre určovanie dopravného značenia a dopravných zariadení;
 - 1.39. pri napojení nových vozoviek na pôvodné vozovky dodržať previazanie jednotlivých konštrukčných vrstiev po 50 cm (každej vrstvy) a postupovať v zmysle TP 01/2014 (TP079), vydaných Ministerstvom dopravy SR; pri previazaní betónovej konštrukčnej vrstvy (pôvodnej vozovky cesty vyradený úsek III/00254 a nových vozoviek rozšírenia komunikácie) použiť vo vzdialenosti na každý 1 m oceľové trny priemeru 30 mm dl. 1m, ktoré budú do pôvodnej betónovej konštrukčnej vrstvy na hĺbku 50 cm zapustené (otvory na vloženie trnov navrtávať vrtáčkou) a budú presahovať 50 cm do betónovej konštrukčnej vrstvy nových častí vozoviek, dilatačné špáry v betónovej konštrukčnej vrstve (na vzdialenosť max. 5 m) zrealizovať rezaním;

- 1.40. na dotknutej ceste (vyraďený úsek III/00254) dodržať niveletu vozovky, v mieste rýh urobiť spätnú úpravu – zhutnený zásyp zo štrkodrvy + podkladný betón tr. C 25/30 hr. 25 cm + spojovací penetračný náter s obsahom asfaltu 0,5 kg/ m² + asfaltový betón ACI 16 – I hr. 6 cm + spojovací penetračný náter s obsahom asfaltu 0,5 kg/ m²;
- 1.41. poslednú – obrusnú vrstvu povrchovej úpravy - asfaltový betón ACo11 s modifikovaným asfaltom PMD50/70 hr. 5 cm položiť súvislo na celú šírku dotknutých jazdných pruhov v dĺžke úseku min. 1 m pred dotknutého úseku až 1 m za jeho koniec; pôvodnú PÚ v uvedenom rozsahu odfrézovať, začiatok a koniec úseku zarezať kolmo na obrubník chodníka a pokládku novej PÚ urobiť finišerom, pracovné spoje – škáry prelepiť kvalitnou asfaltovou páskou;
- 1.42. na chodníkoch urobiť novú povrchovú úpravu ACo8 hr. 4 cm (na podkladný betón tr. C 12/15 hr. 12 cm položený na zhutnený podklad a ošetrený penetračným náterom s obsahom asfaltu 0,5 kg/ m²) na celú šírku chodníka (od objektu po obrubník) a celú dĺžku dotknutého úseku, pôvodnú PÚ zarezať kolmo na os chodníka, dodržať niveletu chodníka a obrubníkov, uvoľnené obrubníky (poškodené obrubníky vymeniť za nové) osadiť do betónového lôžka a zaškárať;
- 1.43. na dláždených chodníkoch Dlažbu podbetónovať betónom tr. C 12/15, na podsyp použijete kamennú drvu fr. 4/8 mm, a na zaškárovevanie kamennú drvu fr. 0/4 mm (nie piesok – vyplavuje sa);
- 1.44. pri realizácii novej povrchovej úpravy dodržať správnu niveletu chodníkov, ich estetický vzhľad a dobrý odtok povrchových vôd, obrubníky osadíte do betónového lôžka a zaškárujete;
- 1.45. v miestach priechodoch pre peších vybudovať bezbariérové úpravy v zmysle Vyhlášky 532/2002 Z. z., TP 048, platných predpisov a STN, obrubníky plynulo zapustiť tak, že v mieste priechodu budú v nivelete priľahlej vozovky s toleranciou max. 0,5 cm nad niveletu priľahlej vozovky;
- 1.46. riešenie bezbariérových úprav - vrátane všetkých detailov (osadenie varovných a signálnych prvkov) odsúhlasíť potvrdiť na Únii pre nevidiacich a slabozrakých;
- 1.47. použiť - osadiť varovné a signálne prvky pre nevidiacich antracitovej farby;
- 1.48. na dotknutej časti chodníka urobíte novú povrchovú úpravu podľa bodov č.5 a 6 technickej správy;
- 1.49. na trvalé vodorovné DZ použiť dvojzložkovú farbu (studený, alebo teplý plast) v zmysle technicko – kvalitatívnych požiadaviek pre retroreflexný plastový dvojzložkový materiál – profilovaný s reflexnou úpravou v zmysle STN 01 8020;
- 1.50. trvalé zvislé a vodorovné dopravné značenie zrealizovať v zmysle platného POD a zákona č. 8/2009;
- 1.51. PD – min. situáciu a TS (najlepšie v elektronickej forme) predložiť na vyjadrenie aj oddeleniu osvetlenia, sietí a energetiky (OOSaE) hl. m. SR Bratislavy - správcovi verejného osvetlenia na mailovú adresu – osvetlenie@bratislava.sk, ktorý uvedie podmienky k predmetnej PD v samostatnom vyjadrení;
- 1.52. uplatňujeme si záručnú lehotu 60 mesiacov (platí na práce na objektoch v správe Sekcie správy a údržby ciest), pričom záručná lehota začína plynúť dňom odovzdania Stavebnej úpravy do majetku Hlavného mesta
- 1.53. k preberaciemu konaniu (kolaudácii) stavby prizvať Sekciu správy a údržby ciest - správcu komunikácií a správcu DZ;
- 1.54. v zmysle zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov je stavebník povinný počas stavby udržiavať čistotu na

stavbou znečisťovaných komunikáciách a verejných priestranstvách a výstavbu zabezpečiť bez porušenia bezpečnosti a plynulosti pešej a cestnej premávky;

- 1.55. križovanie miestnych ciest inžinierskymi sieťami realizovať riadeným pretlakom;
- 1.56. výkopové, či pretlakové práce naplánovať v období od 15. marca do 15. novembra bežného kalendárneho roka v najkratšom možnom technologickom časovom rozsahu; práce realizovať na základe platných povolení príslušného cestného správneho orgánu;
- 1.57. v prípade obmedzenia plynulosti cestnej premávky alebo rozkopávky pozemnej komunikácie spracovať POD, ktoré bude predložené na schválenie príslušnému cestnému správnomu orgánu spolu so žiadosťou o určenie dopravných značiek a dopravných zariadení, a to v dostatočnom časovom predstihu pred začatím prác;
- 1.58. podľa rozsahu prác požiadať príslušný cestný správny orgán o zvláštne užívanie (aj v prípade pretlaku vedenia), prípadne aj o uzávierku v zmysle cestného zákona;
- 1.59. vyradený úsek cesty III/00254 počas prác zostane prejazdný prioritne v oboch smeroch;
- 1.60. skládku materiálov a zariadenie staveniska umiestniť mimo cestných pozemkov dotknutých komunikácií;
- 1.61. udržiavať počas stavby čistotu na stavbou znečisťovaných komunikáciách a verejných priestranstvách a výstavbu zabezpečiť bez porušenia bezpečnosti a plynulosti pešej cestnej premávky;
- 1.62. dodržať stanovisko správcu komunikácie zo dňa 02.03.2022 č. MAGS OSK 44582/22-5891/RIO-11;
- 1.63. počas prác je potrebné predchádzať poškodeniu drevín a postupovať v zmysle Arboristického štandardu 2-Ochrana drevín pri stavebnej činnosti;
- 1.64. dodržať najnutnejší rozsah prác za účelom ochrany okolitej zelene;
- 1.65. neskladovať skladovaný stavebný ani iný odpadový materiál na zeleni bez súhlasu Hlavného mesta;
- 1.66. pri realizovaní prác na zeleni resp. dočasnom zabratí verejnej zelene Hlavného mesta, za podmienok nevyhnutnej miery a nevyhnutne potrebného času, je nutné počínať si s náležitou opatrnosťou a dbať vo zvýšenej miere na predchádzanie a zamedzovanie vzniku škôd na živote, zdraví, majetku – verejnej zeleni, drevinách, porastoch, prvkoch a pod., ktoré sú súčasťou verejnej zelene;
- 1.67. zabezpečiť čistotu, poriadok a bezpečnosť pre okoloidúcich na dotknutom pozemku, ako i v okolí rozkopávky;
- 1.68. rešpektovať ochranné a bezpečnostné pásma inžinierskych sietí a podzemných vedení a odstupové vzdialenosti v zmysle platnej legislatívy a prislúchajúcich noriem;
- 1.69. dodržiavať všeobecne záväzné právne predpisy v oblasti životného prostredia, najmä:
 - zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách, v znení neskorších predpisov, jeho vykonávacie predpisy a prislúchajúce normy,
 - zákon č. 442/2002 Z.z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách,
 - nariadenie vlády č. 269/2010 Z.z. ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd,
 - zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
 - zákon č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov,

- VZN Hlavného mesta SR Bratislavy č. 6/2020 o nakladaní s komunálnymi odpadmi a drobnými stavebnými odpadmi na území hl. mesta SR Bratislavy v znení VZN Hlavného mesta SR Bratislavy č. 11/2021,
- zákon č. 137/2010 Z.z. o ovzduší v znení neskorších predpisov a príslušných vykonávacích predpisov, predovšetkým prílohy č. 3 vyhlášky č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší, s dôrazom na dodržiavanie opatrení proti prašnosti;

1.70. na trvalé vodorovné DZ žiadame použiť dvojzložkovú farbu (studený, alebo teplý plast) v zmysle technicko – kvalitatívnych požiadaviek pre retroflexný plastový dvojzložkový materiál – profilovaný s reflexnou úpravou v zmysle (STN EN 1436+A1-už neplatí) STN 01 8020. Špecifikácie:

- Hrúbka nástreku 2-3 mm,
- Reflexnosť VDZ (bielej farby) za denného svetla do 30 dní po aplikácii VDZ min. 160 mcd/m²/lx pre asfaltové povrchy (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 1 – trieda Q4),
- Reflexnosť VDZ (bielej farby) za denného svetla na konci záručnej doby min. 100 mcd/m²/lx pre asfaltové povrchy (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 1 – trieda Q2),
- Retroreflexnosť VDZ (trvalej bielej farby) pri osvetlení svetlami vozidla v podmienkach za sucha do 30 dní po aplikácii min. 300 mcd/m²/lx (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 3 – trieda R5),
- Retroreflexnosť VDZ (trvalej bielej farby) pri osvetlení svetlami vozidla v podmienkach za sucha na konci záručnej doby: min. 100 mcd/m²/lx (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 3 – trieda R2),
- Retroreflexnosť VDZ v podmienkach za vlhka počas záručnej doby: min. 50 mcd/m²/lx (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 4 – trieda RW3),
- Retroreflexnosť VDZ v podmienkach za dažďa počas záručnej doby: min. 50 mcd/m²/lx (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 5 – trieda RR3),
- Koeficient jasnosti β pre VDZ v podmienkach za sucha počas záručnej doby: nesmie klesnúť pod 0,30 (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 2 – trieda B2),
- Trichomatické súradnice bodov tolerančných oblastí: musia byť v súlade s STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 7 – trieda S2;

1.71. dodržať stanovisko Krajského dopravného inšpektorátu Krajského riaditeľstva Policajného zboru v Bratislave (ďalej ako „KDI“) zo dňa 06.06.2022 č. KRPZ-BA-KDI3-1488-001/2022-ZS:

- a. najneskôr 30 dní pred začatím realizácie stavby predložiť projekt organizácie dopravy, v prípade zásahu stavby do priľahlých cestných komunikácií, na prerokovanie a odsúhlasenie KDI pre potreby určenia dočasného dopravného značenia v zmysle cestného zákona;
- b. najneskôr 30 dní pred koľaudačným konaním stavby predložiť na definitívne odsúhlasenie KDI pre potreby určenia trvalého dopravného značenia v zmysle cestného zákona.

2. Ak investor poruší alebo nesplní ktorúkoľvek povinnosť vyplývajúcu mu z tejto dohody, je povinný zaplatiť Hlavnému mestu zmluvnú pokutu za každé porušenie povinnosti vo výške 500,- € (slovom päťsto eur). Zároveň sa zaväzuje znášať náklady, prípadne náhradu škôd vyvolaných, resp. spôsobených tretím osobám pri zabezpečovaní predmetu dohody. Zaplatením zmluvnej pokuty nie je dotknuté právo na náhradu škody, ktorá vznikne Hlavnému mestu porušením, resp. neplnením povinností vyplývajúcich investorovi z tejto dohody, v plnom rozsahu.
3. Predpokladom na prevzatie zrealizovanej Stavebnej úpravy do majetku Hlavného mesta ako časti stavby „**Obytný súbor Rakyta**“ je súčasné podpísanie Záznamu z technickej obhliadky stavebných objektov Stavebnej úpravy komunikácie Zmluvnými stranami.

4. Investor sa zaväzuje požiadať oddelenie geodetických činností magistrátu Hlavné mesto o konzultáciu a schválenie porealizačného geometrického plánu ku kolaudačnému konaniu pred jeho úradným overením. Investor sa tiež zaväzuje podať žiadosť o zápis geometrického plánu do katastra nehnuteľností po vydaní kolaudačného rozhodnutia.
5. Investor sa zaväzuje v zmysle tejto dohody po kolaudácii Stavebného objektu zmluvne odovzdať Hlavnému mestu bezodplatne do jeho vlastníctva dokončený Stavebný objekt a to zmluvou o bezodplatnom prevode vlastníckeho práva v rozsahu Stavebného objektu po splnení podmienok v zmysle tejto dohody, pričom podať žiadosť o odovzdanie Stavebnej úpravy sa Investor zaväzuje najneskôr do 3 mesiacov odo dňa splnenia poslednej podmienky v zmysle tejto dohody.

Článok IV **Záverečné ustanovenia**

1. Zmluvné strany sú povinné konať v súčinnosti tak, aby účel tejto dohody bol splnený. Investor sa zaväzuje vykonať všetky právne úkony smerujúce k vydaniu stavebného povolenia, k dokončeniu stavby v súlade s projektovou dokumentáciou pre stavebné povolenie schválenou príslušným stavebným úradom v stavebnom konaní, s podmienkami stavebného povolenia, s príslušnými právnymi predpismi a normami, dokončiť a skolaudovať stavbu tak, aby bol dosiahnutý cieľ tejto dohody.
2. O dôležitých veciach týkajúcich sa výstavby Stavebného objektu Stavebnej úpravy komunikácie rozhodujú účastníci dohody na základe vzájomného konsenzu, v prípade rozdielnych názorov je rozhodujúci názor Hlavného mesta.
3. Investor berie na vedomie, že ako stavebník rozostavanej stavby, zodpovedá za porušenie stavebného zákona a súvisiacich predpisov a za škody spôsobené tretím osobám. Ak Investor poruší alebo nesplní niektorú povinnosť, na ktorú sa v tejto dohode zaviazal, najmä tým, že Stavebný objekt nedokončí dohodnutým spôsobom, nezabezpečí jej skolaudovanie a zmarí jej odovzdanie do vlastníctva Hlavného mesta, je povinný vykonať opatrenia nariadené stavebným úradom, na vlastné náklady. Ak nesplnením, resp. porušením povinností Investora vznikne Hlavnému mestu škoda, je povinný ju nahradiť Hlavnému mestu.
4. K zmene podmienok dohodnutých touto Dohodou môže dôjsť len na základe vzájomnej dohody zmluvných strán formou písomného dodatku, alebo ak to bude vyplývať zo zmien a doplnkov platných všeobecne záväzných právnych predpisov.
5. V súlade s podpisovým poriadkom účinným ku dňu podpisu tejto Dohody je podpisom Dohody oprávnený Ing. Igor Just- riaditeľ sekcie výstavby
6. Táto dohoda je vyhotovená v piatich (5) rovnopisoch s platnosťou originálu, z toho dve (2) vyhotovenia pre Hlavné mesto a tri (3) vyhotovenia pre Investora, z toho jedno (1) vyhotovenie pre stavebný úrad pre účely stavebného konania.
7. Táto dohoda nadobúda platnosť dňom podpísania zmluvnými stranami a účinnosť dňom nasledujúcim po dni jej zverejnenia v Centrálnom registri zmlúv podľa ustanovení § 47a ods. 1 Občianskeho zákonníka v platnom znení v spojení s ustanovením § 5a zákona č. 211/2000 Z.z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o slobode informácií) v znení neskorších predpisov.
8. Investor, pred podpísaním tejto dohody, odovzdal Hlavnému mestu projektovú dokumentáciu stavby – stupeň: Dokumentácia pre stavebné povolenie pre projekt Obytný súbor Rakyta.
9. Zmluvné strany vyhlasujú, že ak sú alebo sa stanú niektoré ustanovenia tejto dohody celkom alebo sčasti neplatnými alebo neúčinnými alebo ak by niektoré ustanovenia chýbali, nie je tým dotknutá platnosť a účinnosť zostávajúcich ustanovení tejto dohody.

Namiesto neplatného alebo neúčinného alebo chýbajúceho ustanovenia dohodnú zmluvné strany také ustanovenie, ktoré zodpovedá zmyslu a účelu tejto dohody.

10. Zmluvné strany vyhlasujú, že dohodu uzavreli slobodne a vážne, nie v tiesni a za nápadne nevýhodných podmienok a ich zmluvná voľnosť nie je obmedzená. Zmluvné strany si dohodu prečítali, s jej obsahom sa oboznámili a porozumeli mu, nemajú proti obsahu a forme žiadne námietky a výhrady, čo potvrdzujú vlastnoručnými podpismi.
11. Právne vzťahy tuto zmluvou neupravené sa riadia príslušnými ustanoveniami Občianskeho zákonníka a ostatných všeobecne záväzných právnych predpisov platných v Slovenskej republike.
12. Neoddeliteľnou súčasťou Dohody sú:
 - a) príloha č. 1 - kópia zákresu Stavebného objektu do katastrálnej mapy
 - b) príloha č. 2 - kópia projektovej dokumentácie Stavebného objektu

V Bratislave, dňa 02-09-2024

V Bratislave, dňa 20-08-2024

Hlavné mesto SR Bratislava

Rakýta Land Development, a. s.

Zastúpené:

Zastúpená:

.....
Ing. Igor Just

riaditeľ sekcie výstavby

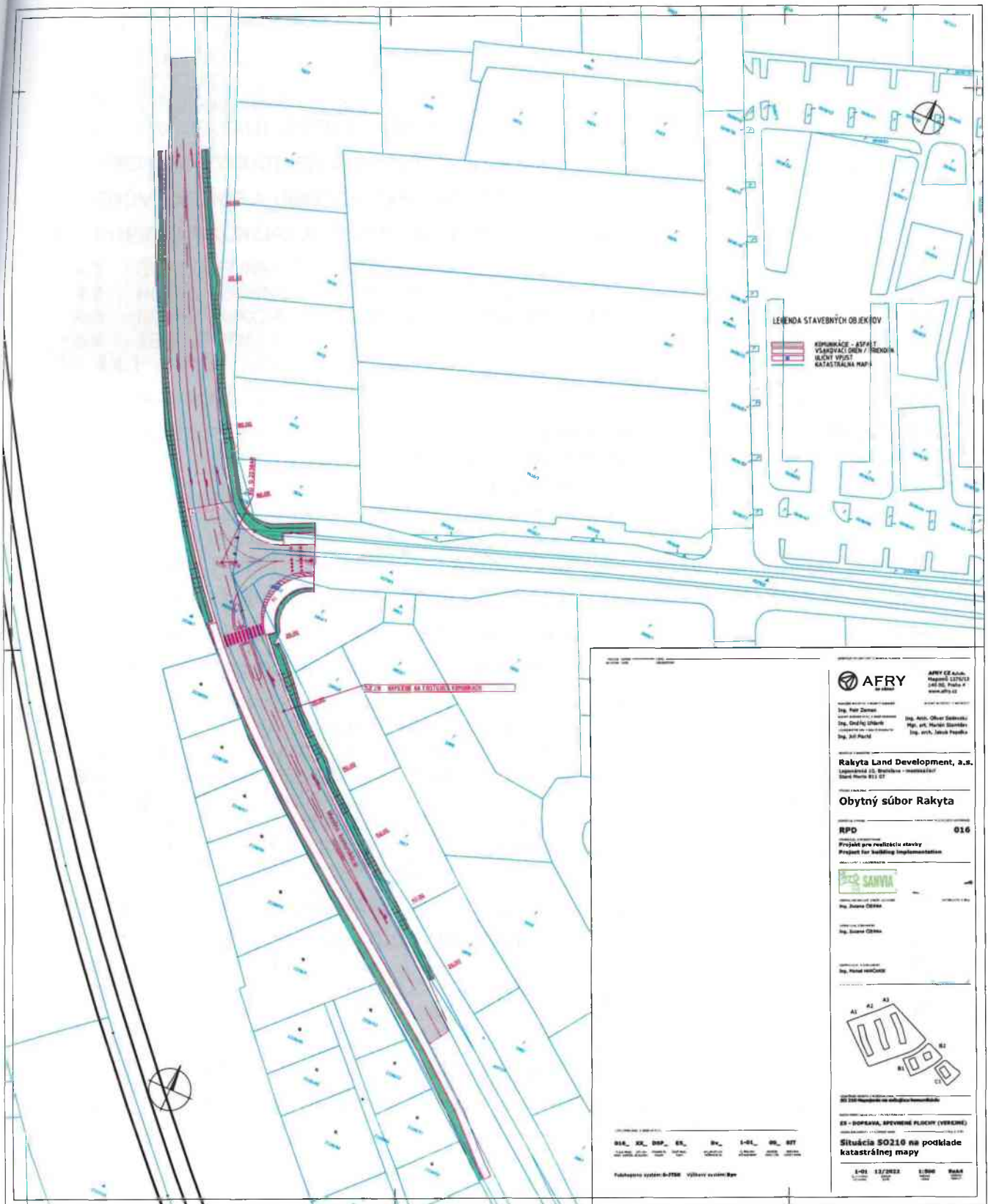
.....
Mgr. Lukáš Dlugoš

predseda predstavenstva

.....
Ing. Slavomír Habánik

člen predstavenstva

Príloha č. 1



OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE.....	2
1.1 STAVBA.....	2
1.2 INVESTOR.....	2
1.3 GENERÁLNY PROJEKTANT.....	2
1.4 PROJEKTANT ČASTI DOPRAVNÉHO RIEŠENIA.....	2
2. PREHĽAD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV	2
3. ZDÔVODNENIE A UMIESTNENIE STAVBY	4
4. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA.....	6
4.1 ÚČEL A FUNKCIA ČASTI STAVBY	6
4.2 POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA	6
4.3 KONŠTRUKCIA VOZOVIEK MIESTNYCH KOMUNIKÁCIÍ	11
4.4 ZEMNÉ PRÁCE	13
4.4.1 VYTÝČENIE OBJEKTU.....	14
5. DOPRAVNO-INŽINIERSKE ÚDAJE	14
6. POPIS NAPOJENIA NA EXISTUJÚCU CESTNÚ SIEŤ, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE	15
6.1 NAPOJENIE NA EXISTUJÚCE KOMUNIKÁCIE	15
6.2 PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU	15
6.3 PRÍSTUP NA STAVBU.....	16
6.4 VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE	16
7. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD A ICH OCHRANA	16
8. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁC A ÚDRŽBU	16
9. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA CESTY.....	17
9.1 Z HĽADISKA STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	17
9.1.1 VPLYV NA OKOLIE STAVBY POČAS REALIZÁCIE STAVEBNÝCH PRÁC	17
9.1.2 VPLYV STAVBY NA OKOLIE PO JEJ DOKONČENÍ	18
9.2 Z HĽADISKA BEZPEČNOSTI CESTNEJ PREMÁVKY	19
9.3 Z HĽADISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVIA PRI PRÁCI A PREVÁDZKY STAVEBNÝCH ZARIADENÍ POČAS VÝSTAVBY	20
9.4 POPIS RIEŠENIA OCHRANY PROTI AGRESÍVNEMU PROSTREDIU	21
9.5 PROTIPOŽIARNA OCHRANA.....	21
10. VYBAVENIE KOMUNIKÁCIE.....	21
10.1 VODIACE BEZPEČNOSTNÉ ZARIADENIA	21
10.2 DOPRAVNÉ ZNAČENIE	21
10.2.1 DOČASNÉ DOPRAVNÉ ZNAČENIE	21
10.2.2 TRVALÉ DOPRAVNÉ ZNAČENIE	23
10.2.3 LEGISLATÍVNE PODMIENKY	24
11. BILANCIA ODPADOV A NAKLADANIE S NIMI	25
11.1 SPÔSOB NAKLADANIA S ODPADMI POČAS VÝSTAVBY	25

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

Názov stavby: Obytný súbor RAKYTA
Časť projektu: E5 „Doprava, spevnené plochy“ (verejné)
Objekty: SO 210 „Napojenie na existujúcu komunikáciu“
SO 211 „Miestne obslužné komunikácie“
SO 230 „Chodníky, združený chodník a cyklochodník“
SO 232 „Chodník“
SO 801 „Dočasná prístupová komunikácia k ČS“
Miesto stavby: Bratislava IV – Devínska Nová Ves
Kraj: Bratislavský
Okres: Bratislava
Druh stavby: novostavba
Stupeň dokumentácie: dokumentácia na stavebné povolenie

1.2 Investor

Investor: RAKYTA LAND DEVELOPMENT, a. s.
Legionárska 10
811 07 Bratislava
IČO: 52595528

1.3 Generálny projektant

AFRY CZ s. r. o.
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4

1.4 Projektant časti dopravného riešenia

Projekt. časti: SANVIA, s.r.o.
Okružná 2468/15
900 31 Stupava
Zodpovedný projektant: Ing. Zuzana Čierna

2. PREHĽAD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV

Podklady a požiadavky objednávateľa

- Dokumentácia na územné rozhodnutie
- Podklady na vypracovanie projektovej dokumentácie
- Požiadavky investor.

Podklady projektanta

- Zameranie dotknutého územia
- Vizuálna obhliadka, fotodokumentácia
- Vytýčenie existujúcich sietí
- Územný plán mesta Bratislava

Súvisiace právne predpisy

- vyhláška MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 133/2013 Z. z., o stavebných výrobkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- zákon č. 50/1976 Zb., o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov,
- vyhláška MŽP SR č. 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie,
- zákon č. 534/2003 Z. z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny,
- zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní,
- zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Súvisiace normy

STN 01 8020	Dopravné značky na pozemných komunikáciách
STN 30 0024	Základná terminológia cestných vozidiel. Druhy cestných vozidiel
STN 73 6056	Odstavné a parkovacie plochy
STN 73 6100	Názvoslovie pozemných komunikácií
STN 73 6102	Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
STN 73 6110	Projektovanie miestnych komunikácií
STN 73 6121	Stavba vozoviek. Hutnené asfaltové vrstvy
STN 73 6125	Stavba vozoviek. Upravené zeminy
STN 73 6126	Stavba vozoviek. Nestmelené vrstvy

Súvisiace Technické podmienky

TP 012 (TP 04/2005)	Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách.
TP 017 (TP 13/2005)	Projektovanie odvodňovacích zariadení na cestných komunikáciách.
TP 018 (TP 15/2005)	Zásady navrhovania prvkov upokojujúcej dopravy na úsekoch cestných prieťahov v obciach a mestách.
TP 019 (TP 03/2006)	Dokumentácia stavieb ciest.
TP 033 (TP 03/2009)	Navrhovanie netuhých a polotuhých vozoviek.

TP 048 (TP 10/2011)	Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách.
TP 069 (TP 06/2013)	Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest na pozemných komunikáciách.
TP 079 (TP 01/2014)	Navrhovanie a realizácia dodatočných jazdných pruhov, napojenia vozoviek a priečných rozkopávok cestných komunikácií.
TP 085 (TP 07/2014)	Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry.
TP 112	Nakladanie s dažďovými vodami odvádzanými z pozemkov pozemných komunikácií a parkovísk.

3. ZDÔVODNENIE A UMIESTNENIE STAVBY

Odôvodnenie stavby a jej umiestnenie

Obytný súbor RAKYTA sa nachádza v katastrálnom území Bratislava – Devínska Nová Ves. Zóna Rakyta je I. etapou výstavby urbanistického súboru. Zóna je rozdelená na sektory A, B, a C, ktoré sú ďalej delené podľa chronológie výstavby. Obytný súbor sa rozprestiera na východ od existujúcej cesty vstupujúcej do Devínskej Novej Vsi. Zámerom predkladaného riešenia je využitie potenciálu lokality pre účely nadštandardného bývania v blízkosti Moravy, Devínskeho jazera, Devínskej kobyly a Sandbergu.

Navrhované riešenie

Projektová dokumentácia rieši výstavbu verejných komunikácií, areálových komunikácií a chodníkov pre peších a cyklistov. Predmetom objektu je zabezpečenie prístupu k parkovacím miestam, a tiež riešenie dopravného napojenie pre stavbu polyfunkčnej obytnej zóny Rakyta. Navrhované komunikácie zodpovedajú funkčnej triede C3 s kategóriami MO 7,5/40 a MO 9,5/40. To znamená, že samotná šírka komunikácie je v prvom prípade 6,50 m a pri druhej kategórii 8,5 m (v rámci tejto šírky uvažujeme s vyznačením pruhu pre cyklistov po oboch stranách komunikácie). Doprava na komunikáciách je vedená obojsmerne.

Pri výstavbe obytnej zóny uvažujeme s jej etapizáciou. V prvej etape (fáze) bude vybudovaný obytný objekt A1 a A2 a s tým súvisiace spevnené plochy. V druhej etape bude vybudovaná ostatná časť.

Časť projektu E5 „Doprava, spevnené plochy“ (verejné) je rozčlenená na nasledovné objekty:

SO 210 „Napojenie na existujúcu komunikáciu“

SO 211 „Miestne obslužné komunikácie“

SO 230 „Chodníky, združený chodník a cyklochodník“

SO 232 „Chodník“

SO 801 „Dočasná prístupová komunikácia k ČS“

Vymenované objekty sú následne rozdelené do podobjektov podľa etáp výstavby. Pre I. etapu ide o podobjekty:

SO 210 „Napojenie na existujúcu komunikáciu“

SO 211.1 „Miestna obslužná komunikácia“ – od križovatky s existujúcou miestnou komunikáciou po najbližšiu križovatku

SO 211.2 „Miestna obslužná komunikácia“ – všetky ostatné MK v I. fáze
SO 230.1 „Chodníky, združený chodník a cyklochodník“ – popri 211.1
SO 230.2 „Chodníky, združený chodník a cyklochodník“ – popri 211.2
SO 232 „Chodník“ (chodník vedený z Rakyty k Devínskej Novej Vsi popri existujúcej ceste)

Pre II. etapu ide o podobjekty:

SO 211.3 „Miestna obslužná komunikácia“ – všetky ostatné MK v II. fáze
SO 230.3 „Chodníky, združený chodník a cyklochodník“ – popri 211.3
SO 801 „Dočasná prístupová komunikácia k ČS“

Zmeny oproti dokumentácii na územné rozhodnutie:

- Upresnenie skladieb vozovky spevnených plôch.
- Aktualizácia výškového osadenia miestnych komunikácií.

Inžinierskogeologické zhodnotenie územia

Záujmové územie je súčasťou Alpsko-himalájskej sústavy, podsústavy Panónska panva, provincie Západopanónska panva, subprovincie Viedenská kotlina, oblasti Záhorská nížina, celku Borská nížina a podcelku Novoveská plošina. Nadmorská výška lokality sa pohybuje v rozmedzí 145 – 162 m. n. m.

Podľa klimatického členenia patrí skúmané územie do teplej klimatickej oblasti, okrsok teplý, suchý, s miernou zimou. Priemerné teploty dosahujú 9°C. Najchladnejším mesiacom je január, najteplejší júl. V dlhodobom priemere sa v Bratislave vyskytujú zrážky 133 dní v roku, z toho priemerných počet dní s úhrnom zrážok vyšším ako 10 mm predstavuje 18 až 19 dní. V Bratislave je za rok priemerne 30 dní, v ktorých sa vyskytujú búrkové javy. Snehové zrážky sú na území Bratislavy veľmi premenlivé a málo stabilné. Maximálna výška snehovej pokrývky môže dosahovať až 55 cm. V zmysle STN 73 0035 patrí záujmové územie z hľadiska normového zaťaženia vetra do oblasti IV, kde základný tlak vetra je 0,55 kN.m⁻¹. Maximálna hĺbka premŕzania pôdy sa pohybuje v rozmedzí 80 – 100 cm.

Povrch záujmového územia je na väčšine záujmového územia tvorený humusovitou vrstvou (ornicou) hrúbky 0,3 – 0,4 m. V podloží povrchových vrstiev sa vyskytujú kvartérne uloženiny zastúpené fluviálnymi sedimentami náplavov nížinných tokov hrúbky cca 4,0 – 4,5 m. Tieto sú zvrchu cca do hĺbok 1,7 – 2,4 m p. t. zastúpené prevažne jemnozrnnými zeminami – ílmi piesčitými a miestami až ílovitými pieskami s vysokým obsahom jemnozrnej frakcie. Konzistencia jemnozrnných zemín z vrchu bola tuhá až pevná, hlbšie v blízkosti úrovne hladiny podzemnej vody tuhá až mäkká. Úroveň ustálenej hladiny podzemnej vody sa v čase realizovania geologického prieskumu v závislosti na morfológii terénu vyskytovala v hĺbkových úrovniach 1,2 – 1,9 m p. t. Orientačný generálny smer prúdenia podzemnej vody v zmysle inžinierskogeologickej mapy Záhorskej nížiny je v predmetnej oblasti z juhovýchodu na severozápad.

Všetky podrobné údaje týkajúce sa inžinierskogeologického zhodnotenia územia sú uvedené v samostatnej prílohe.

4. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

4.1 Účel a funkcia časti stavby

Z hľadiska účelovej funkcie sa jedná o novostavbu, ktorej účelom je zabezpečiť dopravné napojenie obytnej zóny na komunikačný systém. Komunikácie v predkladanej dokumentácii slúžia ako prístup k bytovým domom a súčasne ako prístup k parkovacím miestam.

Celkové dĺžky navrhovaných komunikácií:

- SO 210:	258,140 m
- SO 211.1	125,073 m
- SO 211.2	344,851 m
- SO 211.3	379,140 m
- SO 801	137,201 m

Chodníky a cyklochodníky sú v predmetnej časti uvažované ako súčasť miestnych komunikácií, parkovacie miesta sú riešené v časti E.4.

4.2 Popis technického riešenia

Stavebné objekty zahrnuté do časti E.5 riešia vybudovanie siete miestnych komunikácií, ich napojenie na verejnú komunikáciu a súčasne časť rieši i dobudovanie siete chodníkov pre peších a cyklistov. V časti E.5 je zahrnutá aj úprava na existujúcej miestnej komunikácii a riešenie križovatky, ktorej cieľom je zabezpečiť vstup do územia. V rámci tohto napojenia je uvažované aj s dobudovaním chodníka pre peších pozdĺž existujúcej komunikácie, ktorý by mal zabezpečiť pešie prepojenie medzi existujúcou mestskou časťou a novobudovanou obytňou zónou.

Smerové a výškové vedenie

Smerové a výškové vedenie spevnených plôch, chodníkov a komunikácií vychádza z výškového a smerového vedenia existujúcej miestnej komunikácie, umiestnenia pozemku, konfigurácie terénu, ako aj z výškového osadenia objektov plánovanej zástavby. Smerové a výškové vedenie komunikácií zrejmé z výkresových príloh „Situácia“ a z prílohy „Pozdĺžne profily“.

Popis technického riešenia pre jednotlivé stavebné objekty

Zoznam objektov

- SO 210 „Napojenie na existujúcu komunikáciu“
- SO 211 „Miestne obslužné komunikácie“
- SO 230 „Chodníky, združený chodník a cyklochodník“
- SO 232 „Chodník“
- SO 801 „Dočasná prístupová komunikácia k ČS“

SO 210 „Napojenie na existujúcu komunikáciu“

Komunikácie pre územie Rakyta sú navrhované tak, aby bola zabezpečená nadväznosť na existujúcu a tiež navrhovanú zástavbu územia, cestnú sieť a iné druhy dopravy. Územie je napojené na cestu (Opletalova ulica) úrovňovou trojramennou križovatkou. Predmetná križovatka bola dopravně-kapacitne posúdená (viď výsledky posúdenia) a je vyhovujúca v predkladanom tvare. V križovatke sa uvažuje so združeným pruhom pre vozidlá odbočujúce z Rakyty vpravo

(smerom k ŽST DNV) a smerom vľavo (do centra), so združeným pruhom pre vozidlá smerujúce od centra odbočujúce vpravo (do Rakyty) a idúce priamo (k ŽST DNV). Pre ľavé odbočenie v smere od ŽST DNV do územia Rakyty je uvažovaný samostatný odbočovací pruh vľavo a samostatný priamy pruh (v smere do centra). Umiestnenie križovatky vyplýva zo smerového a výškového vedenia existujúcej cesty, ktorú bude nutné v rámci výstavby križovatky rozšíriť. Pri návrhu križovatky sa vychádzalo z požiadaviek STN 73 6102 „Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách“. Odvodnenie križovatky je zabezpečené jej pozdĺžnym a priečnym sklonom, pričom voda je odvádzaná cez nespevnenú krajinu do okolitého terénu. Križovatka v tomto tvare je kapacitne vyhovujúca až do roku 2024.

Šírkové usporiadanie miestnej komunikácie:

Jazdné pruhy	2 x 3,00 m
Bezpečnostný odstup	2 x 0,50 m (započítavané do voľnej šírky komunikácie)

Základné údaje komunikácie:

Dĺžka	258,140 m
Smerový oblúk	270 m
Dĺžka prechodnice	60 m
Pozdĺžny sklon	prispôsobený existujúcemu výškovému vedeniu MK
Jednostranný sklon	2,00 %
Návrhová rýchlosť	60 km/hod

SO 211 „Miestne obslužné komunikácie“

Stavebný objekt SO 211 rieši dobudovanie siete mestských komunikácií v obytnej zóne, ktoré budú zabezpečovať obsluhu územia a prístup k obytným domom i parkovacím miestam. Napojenie na existujúci komunikačný systém je zabezpečené prostredníctvom SO 210, ktorá je popisovaná vyššie.

Kategória miestnych komunikácií je nasledovná:

MO 7,5/40, F.T. C3

Jazdné pruhy:	2 x 2,75m
Vodiaci prúžok:	2 x 0,50m
Bezpečnostný odstup	2 x 0,50 m (započítavané do voľnej šírky komunikácie)

MO 9,5/40, F.T. C3

Jazdné pruhy:	2 x 3,00m
Pruhy pre cyklistov:	2 x 1,25m
Bezpečnostný odstup	2 x 0,50 m (započítavané do voľnej šírky komunikácie)

Pri všetkých miestnych komunikáciách uvažujeme s návrhovou rýchlosťou 40 km/hod, čomu odpovedá aj smerové a výškové usporiadanie jednotlivých komunikácií.

V rámci vedenia dopravy bude po komunikácii MO 9,5/40 vedená sieť mestskej hromadnej dopravy obojsmernou autobusovou linkou. Zastávka na uvedenej komunikácii bude vybudovaná ako obojsmerná a je umiestnená priamo na jazdnom pruhu. Vzdialenosť zastávok je stanovená normou a je to minimálne 30 m.

Šírkové usporiadanie miestnej komunikácie:

SO 211, F.T. C3, kat. MO 7,5/40:

Jazdné pruhy	2 x 2,75 m
Bezpečnostný odstup	2 x 0,50 m (započítavané do voľnej šírky komunikácie)

SO 211, F.T. C3, kat. MO 9,5/40:

Jazdné pruhy	2 x 4,25 m
Bezpečnostný odstup	2 x 0,50 m (započítavané do voľnej šírky komunikácie)

Základné údaje komunikácií:

SO 211.1

Dĺžka	125,073 m
Smerový oblúk	450,50 m
Pozdĺžny sklon max.	3,21 %
Pozdĺžny sklon min.	0,50 %
Jednostranný sklon	2,00 %
Návrhová rýchlosť	40 km/hod

SO 211.2

Dĺžka	344,851 m
Smerový oblúk min	119,50 m
Pozdĺžny sklon max.	3,50 %
Pozdĺžny sklon min.	0,50 %
Jednostranný sklon	2,00 %
Návrhová rýchlosť	40 km/hod

SO 211.3

Dĺžka	379,140 m
Smerový oblúk min	253 m
Smerový oblúk max	305,94 m
Pozdĺžny sklon max.	3,50 %
Pozdĺžny sklon min.	0,50 %
Jednostranný sklon	2,00 %
Návrhová rýchlosť	40 km/hod

SO 230 “Chodníky, združený chodník a cyklochodník”

Pre doplnenie komunikačného systému v predmetnom území je navrhnutá sieť chodníkov pre peších, chodníkov pre cyklistov a združených chodníkov (krátky úsek v mieste napojenia na existujúcu miestnu komunikáciu). Pre pohyb peších je v zóne vybudovaná sieť chodníkov pre peších šírky 2,0 m a pre pohyb cyklistov sieť chodníkov pre cyklistov šírky 3,0 m. Všetky chodníky budú s bezbariérovými úpravami umožňujúcimi bezproblémový pohyb osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu. Chodníky sú umiestnené väčšinou po oboch stranách obslužných komunikácií, v stiesnených pomeroch uvažujeme s jednostranným chodníkom. Chodníky, pokiaľ je to možné, sú spádované do zelených plôch.

Šírky chodníkov pre chodcov

2,00m (pozostáva zo šírky 2x0,75m + bezpečnostný odstup 0,50m)

Šírky chodníkov pre cyklistov

3,00m (pozostáva zo šírky 2x1,25m + bezpečnostný odstup 0,50m)

Šírka združeného chodníka pre chodcov a cyklistov

Rozmery spoločného chodníka pre chodcov a cyklistov sa určujú podľa intenzity chodcov a cyklistov. V našom prípade uvažujeme so šírkou 3,00 m (pri intenzite od 150 ch+c/hod do 300 ch+c/hod).

Debarierizačné opatrenia

Hmatateľné povrchy

Pomocou hmatateľných povrchov vieme zabezpečiť zjednodušenie orientácie v priestore a varovať človeka pred nebezpečným miestom. Sprostredkuje mu informáciu o blízkosti dôležitého miesta a navedie nevidiacich a slabozrakých k tomuto miestu. Na miestach, kde chýbajú prirodzené vodiace línie sa doplnia umelé vodiace línie. Za týmto účelom sa používajú dva typy hmatateľných povrchov:

- **Varovný povrch** - usporiadanie výstupkov môže byť rovnobežne aj diagonálne nakoľko je vhodnejšie pre nevidiace a slabozraké osoby. Výstupky majú pozitívny reliéf; výška reliéfu - výstupkov: 5mm \pm 1mm Výstupok má mať tvar polgule, alebo zrezanej polgule, kde: dolný priemer výstupkov je (20 - 30) mm a horný priemer výstupkov (10 - 20) mm - pri zrezanej polguli; svetlá vzdialenosť medzi výstupkami sa vypočíta ako dolný priemer výstupku x 1,5.
- **Vodiaci povrch** - výška reliéfu drážok je 5mm \pm 1mm. Drážky majú pozitívny reliéf. Vystúpená časť (rebra) by mala byť užšia ako žliabok. Vystúpená drážka - rebro môže mať v reze:
 - tvar obdĺžnika alebo lichobežníka pričom: rozmery obdĺžnika sú: šírka vystúpenej drážky (rebra): (20 - 30) mm a šírka žliabku: (25 - 35) mm;
 - tvar lichobežníka: horná šírka vystúpenej drážky (rebra): (15 - 25) mm; spodná šírka vystúpenej drážky (rebra): o 10 mm väčšia ako horná: (25 - 35) mm; svetlá vzdialenosť medzi drážkami - rebrami (25 - 35) mm.

Pomocou varovného a vodiaceho povrchu je možné vyskladať základné štyri typy hmatateľných pásov:

Varovný pás - má za úlohu varovať človeka so zrakovým postihnutím pred vstupom do nebezpečného priestoru, ak nie je varovanie zabezpečené inak. Varovný pás samozrejme nenahrádza pevné zábrany, ktoré musia byť umiestnené pred nebezpečnými prekážkami ako sú napríklad výkopy. Varovný pás je farebne kontrastný k okoliu, jednotnej farby a musí byť jednoznačne identifikovateľný dlhou bielou palicou a nášľapom.

Varovný pás sa musí podľa vyhlášok používať na týchto miestach:

- na všetkých miestach, kde je výškový rozdiel medzi chodníkom a vozovkou menší ako 50mm,
- pred vstupom do vozovky pri **priechoch pre chodcov**, kde sa musí jeho dĺžka zhodovať so šírkou zebry a musí kopírovať okraj chodníka,
- pozdĺž hrany nástupísk MHD, SAD a železníc,
- pozdĺž **cyklochodníka** na oddelenie od plochy chodníka pre peších. V tomto prípade sa používa špeciálne zloženie varovného pásu (v reze 200mm varovného reliéfu zo strany cyklistov a 200mm vodiaceho reliéfu zo strany pre chodcov), z dôvodu lepšej identifikácie strany určenej pre chodcov.

Signálny pás - sa používa len v exteriéri a informuje človeka so zrakovým postihnutím o tom, že v blízkosti sa nachádza dôležité miesto a jeho drážky ho k tomuto miestu navádzajú. Signálny pás sa používa len v prípade, ak je potrebné upozorniť na:

- priechod pre chodcov, ktorý navádza na smer prechádzania cez priechod,
- na zastávkach MHD a SAD, kde sa navádza na nástup do prvých dverí vozidla,
- na miestach, ak privádza do vchodu dôležitej nebytovej budovy a navádza človeka so zrakovým postihnutím k tomuto miestu. Signálny pás musí byť v celej šírke rovnakej farby - kontrastnej voči svojmu okoliu.

Umelá vodiaca línia - kontaktom s umelou vodiacou líniou si človek udržiava žiadaný smer pohybu. Umelá vodiaca línia musí nadväzovať na prirodzené vodiace línie, orientačné body alebo akustické navádzanie. Umelá vodiaca línia má byť priama. Zmena smeru je možná len lomom, ideálne v pravom uhle. Oblúk sa nesmie používať. Odporúča sa vyhotovenie farebne kontrastné k okoliu.

Vodiaci pás - je špecifická umelá vodiaca línia, ktorá sa umiestňuje na priechodoch pre chodcov v rámci vodorovného dopravného značenia.

MHD

Obytná zóna Rakytá bude napojená na sieť mestskej hromadnej dopravy obojsmernou autobusovou linkou. Maximálna dostupová vzdialenosť k zastávke MHD je 500 m. Dôležité je upozorniť na skutočnosť, že predmetnú zastávku pre MHD bude možné využívať až po dobudovaní celej zóny. V prípade, že bude požiadavka na obsluhu územia MHD ešte pred dobudovaním celej zóny, vozidlo MHD sa bude musieť v území otočiť. Obsluhu územia budú môcť zabezpečovať len malé (krátke) vozidlá autobusovej linky.

SO 232 „Chodník“

Chodník pre peších slúži na prevedenie chodcov z územia Rakytá do Devínskej Novej Vsi. Chodník bude vybudovaný od zastávok MHD, ktoré sa nachádzajú na miestnej komunikácii MO 9,5/40, ním budú chodci prevedení cez existujúcu cestu (Opletalovu ulicu) a popri nej (pri záhradkárskych pozemkoch) budú dovedení k existujúcej križovatke slúžiacej pre vstup do mestskej časti Devínska Nová Ves a následne napojení na chodník, ktorý bude vybudovaný v rámci výstavby novej turbo-okružnej križovatky. Tým zabezpečíme chodcom priame napojenie na DNV.

Všetky chodníky budú s bezbariérovými úpravami umožňujúcimi bezproblémový pohyb osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu. Chodník bude odvodnený do okolitého terénu.

Šírka chodníka pre chodcov

2,00m (pozostáva zo šírky 2x0,75m + bezpečnostný odstup 0,50m)

SO 801 „Dočasná prístupová komunikácia k ČS“

Prístupová komunikácia k prečerpávacej stanici splaškovej kanalizácie bude napojená priamo na novovybudovanú miestnu komunikáciu riešenú v rámci územia. V budúcnosti je v koridore prístupovej komunikácie plánované vybudovanie vnútro-areálovej komunikácie. Cesta je navrhnutá ako dvojpruhová, obojsmerná dočasná cesta z cestným panelom. Jej šírka je 6 m. Celková dĺžka komunikácie je 137,20 m. Pozdĺžny sklon bude kopírovať existujúci terén. Základný priečny sklon je navrhnutý dostredný so sklonom 2,00 %.

Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie má nasledovné zloženie:

Cestné panely IZD 120/100 (3000x2000x150 mm)	150 mm
Štrkopiesok	ŠP
	250 mm
Konštrukcia spolu	400 mm

4.3 Konštrukcia vozoviek miestnych komunikácií

Konštrukcia komunikácií, spevnených plôch a chodníkov vzhľadom na predpokladané dopravné zaťaženie je nasledovná:

SO 210 „Napojenie na existujúcu komunikáciu“

Asfaltový betón obrusný	AC _O 11-I, 45/80-70	50 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný	PS, A		STN 73 6129
Asfaltový betón hrubý ložný	AC _L 16 -I, 45/80-75	50 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný	PS, A		STN 73 6129
Asfaltový betón podkladový	AC _P 22- I ,50-70	100 mm	STN EN 13108-1
Infiltračný asfaltový postrek	PI, A		STN 73 6129
Cementom stmelená zmes	CBGM C 8/10	150 mm	STN 73 6124-1
Štrkodrvina (fr. 0/45)	ŠD 32 Gc	min. 200 mm	STN 73 6126

Konštrukcia spolu 550mm

SO 211 „Miestna obslužná komunikácia“

Asfaltový betón obrusný	AC _O 11-I, 45/80-70	50 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný	PS, A		STN 73 6129
Asfaltový betón hrubý ložný	AC _L 16 -I, 45/80-75	50 mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný	PS, A		STN 73 6129
Asfaltový betón podkladový	AC _P 22- I ,50-70	100 mm	STN EN 13108-1
Infiltračný asfaltový postrek	PI, A		STN 73 6129
Cementom stmelená zmes	CBGM C 8/10	150 mm	STN 73 6124-1
Štrkodrvina (fr. 0/45)	ŠD 32 Gc	min. 200 mm	STN 73 6126

Konštrukcia spolu 550mm

SO 230 „Chodníky, združený chodník a cyklochodník“

- konštrukcia cyklistického chodníka (v území)

asfaltobetón	ACo11-II 50/70	50 mm	STN EN 13108-1
spojovací asfaltový postrek	PS,A 0,4 kg/m ²		STN 73 6129
Cementom stmelená zrnitá zmes	CBGM C5/6	120 mm	STN 73 6124-1
Štrkodrvina	ŠD. 31,5 Gc	180 mm	STN 73 6126

Konštrukcia spolu 350 mm

- konštrukcia chodníka pre peších z dlažby

Betónová dlažba	DL	60 mm	
Lôžko z drveného kameniva	2/4 Gp85	40 mm	STN EN 13242+A1 STN EN 13285

Cementom stmelená zmitá zmes	CBGM C5/6	100 mm	STN 73 6124-1
Štrkodrva	ŠD. 31,5 Gc	150 mm	STN 73 6126
Konštrukcia spolu		350 mm	
SO 232 „Chodník“			
Betónová dlažba	DL	60 mm	
Lôžko z drveného kameniva	2/4 G _p 85	40 mm	STN EN 13242+A1
			STN EN 13285
Cementom stmelená zmitá zmes	CBGM C5/6	100 mm	STN 73 6124-1
Štrkodrva	ŠD. 31,5 Gc	150 mm	STN 73 6126
Konštrukcia spolu		350 mm	

Základný priečny sklon komunikácií je dostredný so sklonom 2,0%. Komunikácia a parkovacie státa budú lemované betónovým obrubníkom ABO 1-15 100-150/260/1000 osadeným do betónového lôžka (ostré hrany obrubníkov-90° budú zrezané). V mieste prechodov, križovatiek a pri parkovacích státiach budú osadené nábehové obrubníky. Komunikácie pre peších budú zo strany od zelene lemované záhonovým obrubníkom.

Vozovka sa skladá z podkladových vrstiev a krytu. Ako podkladové vrstvy sú použité rôzne frakcie štrkodrviny a cementová stabilizácia. Podkladové vrstvy sú definované v STN 73 6114 „Vozovky pozemných komunikácií“. Zhotovujú sa podľa STN 73 6126 „Stavba vozoviek – nestmelené vrstvy“ a STN EN 14227-1 „Hydraulicky stmelené zmesi. Špecifikácie. Časť 1: Cementom stmelené zmesi pre podkladové vrstvy“.

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. 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.

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

Odvodnenie

Odvodnenie komunikácie a spevnených plôch je zabezpečené priečnym a pozdĺžnym sklonom a odvedením vôd buď do okolitého terénu alebo do uličných vpustov rozmerov 0,50 x 0,50m ústiacich do dažďovej kanalizácie. Dažďová voda z existujúcej miestnej komunikácie, pri ktorej dôjde len k jej rozšíreniu, bude odvádzaná do okolitého terénu spôsobom, ako je to aj v súčasnosti – buď do terénu alebo do odvodňovacích priekop. Iný spôsob odvodnenia je aplikovaný pri vetve 211.2 (pozdĺž východnej fasády bytového domu A1). Vody sú odvedené na svah cestného telesa a následne do priekopy, ktorá je vybavená vsakovacím drénom – viď vzorové priečne rezy. Tento vsakovací drén je vybavený aj trativodnou rúrou, ktorá je zaústená do dažďovej kanalizácie.

Odvodnenie pláne je zrealizované vyspádovaním vrstvy štrkodrviny do pozdĺžnej drenáže PVC DN 160 zaústennej do uličných vpustov alebo do vsakovacej drenáže. Odvodnenie svahov zemného telesa je odvedené do terénu.

Dláždzená 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 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 zvibruje vibračnou platňou v pozdĺžnom aj priečnom smere. Vibruje sa zásadne len suchá dlažba so suchým špárovacím materiálom. Vibračná platňa sa používa s gumovou podložkou!

Na zhotovenie a skúšanie dláždených krytov platí STN 73 6131-1-časť 1. Táto norma sa zaoberá aj problematikou osadzovania obrubníkov. Pre betónovú dlažbu platí STN EN 1338 a pre betónové obrubníky STN EN 1340.

4.4 Zemné práce

Zemné práce pozostávajú z odhumusovania, výkopu a nasypania zemného telesa až po zhotovenie a zhutnenie pláne. Odhumusovanie územia navrhujeme v zmysle IGP hr. 0,3 – 0,4 m. Odstránený humus sa odvezie na medzidepóniu humusu a použije sa na spätné zahumusovanie svahov cestného telesa hr. 150 mm.

Násypy budú budované zo zeminy získanej z výkopu, v prípade nedostatku zeminy táto bude dovezená z najbližšej skládky materiálu (medzidepónie zeminy). V rámci objektu sa rieši aj odvodnenie staveniska. Kvalitatívne požiadavky pre zhotovenie násypu stanovuje STN 73 6133 Stavba ciest – Teleso pozemných komunikácií. Kvalitatívne požiadavky pre zhotovenie násypu stanovuje STN 72 1006 Kontrola zhutnenia zemín a sypanín. Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 „Zemné práce“. Norma presne definuje základné pojmy, súvisiace so zemnými prácami, zaoberá sa prípravnými prácami, vykopávkami v trase, manipuláciou s výkopom, budovaním sypaných konštrukcií, ich zhutňovaním, úpravou podložia, svahov a pláne zemného telesa, ako aj ďalšími pomocnými, zabezpečovacími a dokončovacími prácami. V dodatku tejto normy sú citované všetky technické normy, právne a bezpečnostné predpisy, smernice a vyhlášky, ktoré musí zhotoviteľ pri vykonávaní zemných prác dodržiavať. Pre prípravu, zhotovovanie, kontrolu a preberanie zemných prác pozemných komunikácií, chodníkov a iných spevnených plôch platia Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR, časť 2: Zemné práce s účinnosťou od 01.01.2011. Účelom týchto TKP je spresnenie požiadaviek stanovených v STN 73 6133. Pláň pod vozovkou musí byť upravená v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie. Musí byť zhotovená v priečnom sklone podľa projektovej dokumentácie, tak aby bolo vždy zabezpečené jej odvodnenie. Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel.

Ak v podloží násypu sú stlačiteľné zeminy a málo únosné podložie ($CBR < 3 \%$; $E_{def1} < 10 \text{ MPa}$) musia sa navrhnuť opatrenia na urýchlenú konsolidáciu a zvýšenie únosnosti podložia násypu.

Požadovaný deformačný modul na pláni pod vozovkou komunikácie, parkovacích plôch je E_{def2} je **45 MPa (30 MPa pod chodníkmi pre peších)** a pomer $E_{def2}/E_{def1} \leq 2,5$. Upresnenie

parametrov zhutnenia bude stanovené na základe vyhodnotenia meraní pri terénnej skúške zhutniteľnosti.

Prípadnú nízku 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, príp. prem. s kvalit. zem.,
- Vystužením podložia geotextíliou resp. geomrežou .

Výber najvhodnejšej metódy je možné po realizácii zaťažovacích skúšok na pláni, resp. skúškami CBR v zeminách podložia. Upravené podložie sa musí zhutniť hladkým valcom. Miera zhutnenia pre súdržné a nesúdržné zeminy je stanovená v STN 73 6133 Teleso pozemných komunikácií (tabuľka 7, 8 a obr. 6).

Upravené podložie sa musí zhutniť hladkým valcom. 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 vhodné (STN 73 6133), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako 1650 kg/m³. V prípade použitia ílov je nutné zlepšiť ich vlastnosti pri budovaní násypov a zárezov.

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. 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.

4.4.1 Vytýčenie objektu

Vytýčenie komunikácie sa vykoná v zmysle STN 73 0422. Použitý je súradnicový systém S-JTSK, výškový systém B.p.v. Súradnice hlavných vytyčovacích bodov sú zrejmé z vytyčovacieho výkresu.

5. DOPRAVNO-INŽINIERSKE ÚDAJE

Dopravno-kapacitné posúdenie bolo spracované s cieľom:

- Sumarizovať dopravno-inžinierske informácie zaoberajúce sa aktuálne pripravovaným dopravným napojením zóny Rakyta
- Zhodnotiť výkonnosť navrhovaného technického riešenia so zameraním sa na aktuálne dostupné informácie o širšom zázemí.

Dopravno-kapacitné posúdenie pracovalo s aktuálnymi údajmi o rozvoji územia známymi k termínu 06/2020 a vychádza z vykonaných smerových križovatkových prieskumov spracovaných v roku 2019 a 2020. Tieto údaje boli použité ako východiskové pre dopravnú prognózu, následne pre spracovanie smerovania dopravy v rannej a popoludňajšej špičkovej hodine.

Posudzované boli štyri križovatky, ktoré budú dotknuté a ovplyvnené dopravou plánovaného investičného zámeru.

Posudzované križovatky:

- > **Križovatka Rakyta – dopravné napojenie 1. etapy investičného zámeru Rakyta**

- > **Križovatka II/505, OK2 pri Hornbachu**
- > **Križovatka II/505 s Agátovou**
- > **Križovatka Eisnerova s komunikáciou Pri trati**

Na základe výsledkov posúdenia kapacity rozhodujúcich križovatiek možno konštatovať nasledovné:

Križovatka Rakyta – dopravné napojenie 1. etapy investičného zámeru Rakyta

Navrhnutá styková križovatka pre napojenie 1. etapy výstavby investičného zámeru Rakyta bude v roku 2024 vyhovujúca s dostatočnou kapacitnou rezervou.

Križovatka II/505, OK2 pri Hornbachu

Existujúca štvoramenná jednopruhovú okružná križovatka je v súčasnosti kapacitne vyhovujúca. V popoludňajšej špičkovej hodine môže krátkodobo dochádzať k vzniku kolón dĺžky do 60 m na ramene II/505 od Borov. V posudzovanom roku 2024 bude okružná križovatka kapacitne nevyhovujúca. Na základe tohto negatívneho výsledku bola križovatka posúdená v tvare špirálovitej turbo-okružnej križovatky. Tento variant križovatky bude v roku 2024 kapacitne vyhovujúci. Investícia Rakyta 1.etapa križovatku priťažuje minimálne.

Križovatka II/505 s Agátovou

Križovatka II/505 – Agátová je v navrhovanom usporiadaní pre rok 2024 vyhovujúca. Investícia rakyta 1.etapa ju priťažuje minimálne.

Križovatka Eisnerova s cestou Pri trati

Existujúca styková križovatka je už v súčasnosti na teoretickej hranici výkonnosti. Tento stav bude pretrvávať aj v roku 2024 v popoludňajšej špičkovej hodine bude dohádzať k ďalšiemu predlžovaniu doby čakania na výjazde vľavo z Eisnerovej na cestu Pri trati. Navrhovaná investícia Rakyta 1.etapa križovatku priťažuje minimálne. Do budúcnosti je potrebné sledovať vývoj dopravnej situácie v križovatke a v prípade rozvoja ďalších investícií opätovne je potrebné vykonať sčítania a posúdiť kapacitu križovatky.

Navrhované dopravné napojenie investície Rakyta 1.etapa je kapacitne vyhovujúce.

6. POPIS NAPOJENIA NA EXISTUJÚCU CESTNÚ SIŤ, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE

6.1 Napojenie na existujúce komunikácie

Predmetná stavba má charakter novostavby. Napojenie na existujúci komunikačný systém bude zabezpečený prostredníctvom miestnych komunikácií na existujúcu miestnu komunikáciu prostredníctvom novovybudovanej úrovňovej križovatky.

6.2 Prístup na pozemky rozdelené stavbou

Počas výstavby nedôjde k zablokovaniu prístupu na pozemky.

6.3 Prístup na stavbu

Prístup na stavbu bude zabezpečený z existujúcej miestnej komunikácie. Pri spracovaní organizácie dopravy sa musia navrhnuť dopravné obmedzenia tak, aby sa minimalizoval vplyv stavby na dopravu po existujúcich komunikáciách a na obyvateľstvo. Na všetkých jestvujúcich cestách, ktoré bude stavba používať, je nutné osadiť dopravné značky podľa projektu. V prípade, že dôjde k zmenám, je nutné dopravné značenie odsúhlasiť so zainteresovanými orgánmi štátnej správy. Jestvujúce cesty, ktoré budú poškodené zvýšeným pohybom stavebných mechanizmov počas výstavby, budú po ukončení stavebných prác opravené v potrebnom rozsahu.

6.4 Väzby na existujúce inžinierske siete

V rámci projektových prác boli v dotknutom úseku zistené inžinierske siete, ktoré sa dostanú do kolízie počas výstavby zóny. Všetky dotknuté siete budú v rámci stavby preložené, resp. upravené alebo ochránené tak, aby neboli samotnou výstavbou areálových komunikácií narušené. Pred výstavbou je teda nutné všetky inžinierske siete presne vytýčiť a preložiť, aby aj v budúcnosti zodpovedali príslušným normám a predpisom.

Pri všetkých inžinierskych sieťach sa práce musia vykonávať tak, aby bolo dodržané príslušné ochranné pásmo. Pri prácach v ochrannom pásme inžinierskych sietí je potrebné dodržať príslušné predpisy a podmienky správcu. V každom prípade je nutné správcu siete pred začatím stavebných prác kontaktovať a uskutočniť obhliadku miesta výskytu siete.

7. ÚPRAVA REŽIMU POVRCHOVÝCH A PODZEMNÝCH VÔD A ICH OCHRANA

Odvodnenie miestnych komunikácií bude zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky.

Odvodnenie pláne vozovky je zabezpečené jej priečnym sklonom min. 3,0 %, ktorý je vyvedený do pozdĺžneho trativodu a zaústený do odvodňovacích zariadení.

Počas stavebných prác bude potrebné zabezpečiť technologickú disciplínu stavebných prác zhotoviteľa, t. j. vylúčiť možnosť znečistenia prostredia ropnými látkami unikajúcimi z mechanizmov. Zároveň je potrebné zamedziť voľnému odtoku povrchových vôd zo staveniska do recipientov, s cieľom zabrániť znehodnoteniu vodného prostredia kalmi.

8. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁČ A ÚDRŽBU

Pred zahájením stavebných prác je nutné dať vytýčiť všetky podzemné inžinierske siete ich správcami a v prípade kolízie s objektom ich ochrániť. Zároveň musí zhotoviteľ zabezpečiť nadväznosť prác na všetkých stavebných objektoch a zvoliť taký postup prác, aby počas nich boli uvedené verejné inžinierske siete ale i komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu v prevádzke. Pritom musí zvoliť podľa svojich kapacitných a technologických možností taký postup, aby zásahy do verejnej premávky a existujúcich inžinierskych sietí boli čo najkratšie. Súčasťou predkladaného projektu je aj projektová dokumentáciu pre dočasné dopravné značenie počas výstavby.

Postup stavebných prác

Predpokladáme nasledovný všeobecný postup prác:

- vytýčenie staveniska, vrátane vytýčenia inžinierskych sietí,
- príprava územia (odstránenie vegetačného krytu, výrub stromov a p.),
- ochrana a úpravy inžinierskych sietí,
- postupná realizácia zemných prác (pri dodržiavaní predpísaných technologických predpisov a rešpektovaní klimatických obmedzení),
- súčasne s realizáciou zemných prác sa musia vykonávať ostatné sanačné opatrenia,
- odvodňovacie zariadenia (trativody),
- konštrukčné vrstvy vozovky (v zmysle príslušných STN a TKP),
- vegetačné úpravy,
- dokončovacie práce, zriadenie krajníc a zahumusovanie svahov zemného telesa v hrúbke 0,15 m a ich zatrávnenie. Zatrávnenie je potrebné ošetrovať.

Po ukončení výstavby projektovaného objektu bude správa a údržba odovzdaná správcovi komunikácií. Bezpečnosť cestnej premávky je zaručená samotným technickým návrhom. Údržba bude pozostávať z kontroly udržiavania prevádzkyschopnosti vozovky a odvodnenia.

9. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA CESTY

9.1 Z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

Navrhnuté komunikácie, spolu so spevnených plochami a chodníkmi sú v predmetnom území, z hľadiska svojho charakteru, novostavbou. Stavba sa bude riadiť platnými legislatívnymi predpismi v oblasti ochrany prírody a krajiny (Zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších úprav, Vyhláška č.24/2003 Z.z. ktorou sa vykonáva zákon č.543/2002 Z.z.), ochrany pôd (zákon č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy), ochrany vôd (zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách) a v oblasti odpadového hospodárstva (zákon č. 223/2001 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a vykonávacích vyhlášok).

Počas výstavby možno v priestore staveniska očakávať mierne zhoršenie kvality životného prostredia. Je predpoklad, že dôjde k dočasnému zvýšeniu hlukovej záťaže a znečisteniu ovzdušia emisiami zo stavebných strojov v záujmovom území. Tieto vplyvy sú lokalizované priamo na stavenisko. Vzhľadom na skutočnosť, že ide o vplyvy dočasné a krátkodobé, elimináciu uvedených vplyvov je možné zabezpečiť opatreniami technického a organizačného charakteru.

9.1.1 Vplyv na okolie stavby počas realizácie stavebných prác

Najnepriaznivejší vplyv na všetky zložky životného prostredia hrozí počas samotnej výstavby. Pohyb vozidiel dodávateľov jednotlivých stavebných prác ovplyvňuje dopravu na verejných komunikáciách, zvyšuje riziko vzniku dopravných nehôd, prašnosť a hlučnosť v bezprostrednom okolí používaných komunikácií. Počas výstavby sa zvyšujú nároky na údržbu komunikácií, opravu zariadení poškodených práve vozidlami stavby a pod. Minimalizácia týchto negatívnych vplyvov sa dá dosiahnuť dodržiavaním prísnej prevádzkovej disciplíny zo strany dodávateľa stavby, technicky správnym a včasným označením všetkých verejných komunikácií, že v predmetných úsekoch ciest prebiehajú stavebné práce, ohľaduplnosťou všetkých účastníkov cestnej premávky a zároveň ekonomickým, pružným a odôvodneným postupom jednotlivých stavebných činností.

Zhotoviteľ počas výstavby musí zabezpečiť:

- vypracovanie plánu havarijných opatrení v zmysle platnej legislatívy,
- všetky plochy na odstavenie mechanizmov musia byť spevnené so zachytávaným odvodnením,
- dodržiavanie výborného technického stavu vozidiel a stavebných mechanizmov, zhotoviteľ musí dbať na očistu kolies vozidiel pred výjazdom na komunikáciu,
- disciplínu pri pohybe vozidiel a mechanizmov po stavenisku a nepripustiť manipuláciu mimo jeho obvodu,
- bezprašnosť prístupových komunikácií ich udržiavaním,
- aby verejné komunikácie pri pohybe vozidiel stavby boli neustále udržiavané v čistom a bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá.

9.1.2 Vplyv stavby na okolie po jej dokončení

Problém exhalácií

Lokálne znečistenie ovzdušia počas výstavby spôsobí znečistenie tuhými znečisťujúcimi látkami z primárnej a sekundárnej prašnosti na stavenisku, tento vplyv bude dočasný, krátkodobý, lokálny a s rôznou intenzitou. Veľkosť a intenzitu tohoto vplyvu možno eliminovať organizáciou práce, čistením povrchu cesty, jej kropením a pod. Podstatnými zdrojom znečistenia v lokalite po ukončení výstavby budú emisie z dopravy. Vzhľadom na vypočítané emisné parametre z líniových zdrojov a pomerne vzdialené umiestnenie navrhovaných objektov voči líniovému zdroju je možné konštatovať zanedbateľný vplyv mobilnej dopravy na riešené územie. Maximálne možné krátkodobá koncentrácia znečisťujúcich látok sa počíta pre najnepriaznivejšie meteorologické rozptylové podmienky, pri ktorých je dopad daného zdroja na znečistenie ovzdušia najvyšší.

Prílohou dokumentácie celej stavby je aj rozptylová štúdia, ktorá sa zaoberá emisiami a navrhuje možné riešenia na ich zníženie.

Účinky hluku a vibrácií

V súčasnosti najdominantnejším zdrojom hluku v predmetnej lokalite je existujúca pozemná a železničná doprava na okolitých cestných a koľajových komunikáciách. Za účelom potvrdenia tohto faktu boli vykonané merania stavu hlukových pomerov v predmetnej lokalite v zmysle Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktoré boli použité pre modeláciu šírenia hluku v súčasnom stave.

V projekte sú navrhované stojiská v každej garáži pod bytovými domami a tiež na úrovni terénu. Spracovaním parametrov hlukového poľa v záujmovom území po obvode projektovaného objektu boli vypočítané hlukové záťaže v najkritickejších bodoch fasády objektov. Hodnoty hladiny hluku z pozemnej a železničnej dopravy a statickej dopravy budú dosahovať na fasádach budov nasledovné hodnoty:

- Rakyta objekty A1, B1 a C1 (bližšie k ceste)

$L_{r,Aeq,d} = 54 - 62$ dB – pre referenčný interval deň

$L_{r,Aeq,d} = 57 - 65$ dB – pre referenčný interval večer

$L_{r,Aeq,d} = 56 - 63$ dB – pre referenčný interval noc

- Rakyta objekty A2, A3 a B2 (ďalej od cesty)

$L_{r,Aeq,d} = 53 - 61$ dB – pre referenčný interval deň

$L_{r,Aeq,d} = 55 - 63$ dB – pre referenčný interval večer

$L_{r,Aeq,d} = 52 - 62$ dB – pre referenčný interval noc

Posudzované hodnoty prekračujú najvyššie prípustné hodnoty pre hluk z cestnej dopravy podľa už spomínanej vyhlášky.

V zmysle 549/2007 je potrebné dodržať:

Podľa čl. 1.9 prílohy Vyhlášky MZ SR 549/2007 Z. z. je možné umiestňovať nové budovy na bývanie a budovy vyžadujúce tiché prostredie okrem škôl, škôlok, nemocničných izieb a pod. aj v území, kde hluk z dopravy prekračuje hodnoty uvedené v tabuľke pre územie kat. II na základe súhlasného stanoviska orgánu ochrany zdravia, za predpokladu, že:

- a) sa vykonávajú opatrenia na ochranu ich vnútorného prostredia,
- b) ak posudzovaná hodnota v primeranej časti príľahlého vonkajšieho prostredia budovy na bývanie alebo oddychovej zóny v tesnej blízkosti budovy na bývanie neprekročí prípustné hodnoty uvedené v Tab. 1 pre kategóriu územia III. o viac ako 5 dB.

To znamená:

- neprekročí 65 dB cez deň a večer
- neprekročí 55 dB v noci

Táto podmienka je splnená.

Prílohou dokumentácie celej stavby je aj akustická štúdia, ktorá sa zaoberá hladinami hluku a navrhuje možné riešenia na jej zníženie.

9.2 Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky

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

Bezpečnosť cestnej premávky je zaručená samotným technickým návrhom, ktorý vychádza z STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“ a STN 73 6102 „Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách“. V predmetnom úseku sú navrhnuté všetky prvky aktívnej i pasívnej bezpečnosti zodpovedajúce charakteru a významu predmetnej komunikácie. Jedná sa najmä o návrh smerového a výškového vedenia ako aj priečneho usporiadania a konštrukcie vozovky, ktoré ako celok zabezpečujú bezpečnú jazdu po ukončení výstavby za každých podmienok. Na odvedenie zrážkových vôd z vozovky je navrhnutý systém odvodnenia cesty zabezpečený dostatočným priečnym a pozdĺžnym sklonom vozovky.

Súčasťou návrhu dopravného systému je návrh trvalého dopravného značenia. Dopravné značenie musí byť vyrobené v zmysle platných technických noriem a umiestnené minimálne 50 cm od okraja komunikácie a minimálne 2,1 m od povrchu zeme. Zvislé dopravné značky sa umiestňujú v takej vzdialenosti, ktorá umožní ich včasné vnímanie. Minimálna vzdialenosť medzi nimi na cestách je spravidla 50 m, výnimočne 30 m. V obci sa odporúča vzájomná vzdialenosť dopravných značiek spravidla 20 m, výnimočne 10 m. Na jednom stĺpiku alebo nosnej konštrukcii nesmú byť umiestnené viac ako dve dopravné značky. Do tohto počtu sa nezapočítavajú dodatkové tabuľky. Podrobný návrh trvalého dopravného značenia rieši príloha „Situácia trvalého dopravného značenia“.

Počas výstavby dôjde k obmedzeniu dopravy na existujúcej miestnej komunikácii, táto bude usmernená prenosným dopravným značením. Pred začatím stavebných prác a realizáciou

dopravného značenia je potrebné požiadať príslušné cestné správne orgány o určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení. Pre realizáciu stavby z hľadiska dopravy je potrebné postupovať podľa schváleného dopravného režimu a projektu organizácie dopravy dočasného dopravného značenia, ktorý rieši použitie prenosného dopravného značenia.

Dopravné značenie (DZ) musí byť osadené tak, aby vplyvom poveternostných podmienok nedochádzalo k jeho deformácii (posunutiu, pootočeniu, kmitaniu a pod.), príp. k spadnutiu značiek a zariadení. Dopravné značenie musí byť osadené tak, aby nebránilo plynulému odtoku povrchových vôd z vozovky. Zároveň nesmie prísť k poškodeniu odvodňovacích zariadení. DZ musí byť v priečnom profile osadené tak, aby nezasahovalo do prejazdneho profilu. Platnosť trvalých dopravných značiek, ktoré v súvislosti so zabezpečením pracoviska strácajú zmysel, musí byť zrušená ich zakrytím, resp. demontážou. Navrhnuté dopravné značky a dopravné zariadenia musia byť osadené a vyznačené podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhláške č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke. Navrhnuté dopravné značky a dopravné zariadenia musia byť v súlade s platnou právnou úpravou. Ich vyobrazenie, farebnosť a grafická úprava musí zodpovedať STN 018020 (Dopravné značky na pozemných komunikáciách), vyhláške č. 30/2020 o dopravných značkách a TNI 01 8020 „Technická normalizačná informácia (Dopravné značky na cestách)“. Stavebné práce je potrebné vykonávať podľa platných noriem a bezpečnostných predpisov.

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

Počas realizácie stavby je potrebné dôsledne dodržiavať všetky bezpečnostné predpisy týkajúce sa ochrany zdravia pri práci. Bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci je povinný zaistiť zhotoviteľ stavby. Mimoriadnu pozornosť je potrebné venovať všetkým prácam v blízkosti podzemných a nadzemných vedení, a tým predísť ich poškodeniu, resp. ublíženiu pracovníkov na zdraví. Všetky prekážky treba označiť a za zníženej viditeľnosti osvetliť.

Vhodným spôsobom musí byť zabránený vstup na stavenisko nepovolaným osobám. Hranice staveniska musia byť viditeľne označené. Taktiež z hľadiska bezpečnosti chodcov je potrebné výkopy zabezpečiť ochranným zábradlím, dočasným premostením a dopravnými značkami s výstražným upozornením, že na stavbe sa pracuje.

Z bezpečnostných predpisov treba dodržiavať všetky platné predpisy v investičnej výstavbe, a to najmä Nariadenie vlády SR č. 396/2006 Z. z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko a Vyhlášku Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky č. 147/2013 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností.

Ďalej je nutné dodržiavať nasledovné zákony a nariadenia:

Zákon č. 538/2005 Z.z. o zdravotnej starostlivosti

Zákon č.154/2013 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci (zmenil a doplnil zákon č. 124/2006 Z.z.)

Zákon č. 311/2001 Z.z. zákonník práce v znení neskorších predpisov

Zákon č.125/2006 Z.z. o inšpekcii práce (doplňa sa zákonom č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave)

Zákon č. 132/2010 Z.z., ktorým sa dopĺňa zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia

Zákon č. 314/2001 Z.z. o ochrane pred požiarom v znení neskorších predpisov
Nariadenie vlády SR č. 281/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri ručnej manipulácii s bremenami.
Nariadenie vlády SR č. 391/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na pracovisko.
Nariadenie vlády SR č. 392/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri používaní pracovných prostriedkov.
Nariadenie vlády SR č. 395/2006 Z.z. o minimálnych požiadavkách na poskytovanie a používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov.
Nariadenie vlády SR č. 387/2006 Z.z. o požiadavkách na zaistenie bezpečnostného a zdravotného označenia pri práci.

9.4 Popis riešenia ochrany proti agresívnemu prostrediu

Agresívne prostredie sa v okolí tejto časti stavby nenachádza a preto nie je potrebné robiť žiadne opatrenia.

9.5 Protipožiarna ochrana

Za prístupovú komunikáciu pre vedenie hasičského zásahu možno považovať navrhovanú cestnú komunikáciu voľnej šírky min. 3,0 m (do trvale voľnej šírky sa nezapočítava parkovací pruh), ktorá v plnej miere spĺňa požiadavky § 82 vyhl. MV SR č. 94/2004 Z.z., tj. široká min. 3,0 m, bude sa nachádzať v bezprostrednej blízkosti uvažovaných resp. existujúcich stavebných objektov (tj. minimálne 30 metrov od vchodov do každej stavby) a je dimenzovaná na ťaž min. 80 kN, reprezentujúcu pôsobenie zaťaženej nápravy požiarneho vozidla. Vjazdy na prístupové komunikácie a prejazdy na nich musia mať šírku najmenej 3,5 m a výšku najmenej 4,5 m.

10. VYBAVENIE KOMUNIKÁCIE

Do vybavenia objektu zaraďujeme záchytné bezpečnostné zariadenia, vodiace bezpečnostné zariadenia a dopravné značenie. V predmetnom časti stavby z vymenovaných zariadení využijeme dopravné značenie, prípadne vodiace bezpečnostné zariadenia.

10.1 Vodiace bezpečnostné zariadenia

Funkciu vodiacich zariadení budú na miestnej komunikácii plniť vodiace pružky.

10.2 Dopravné značenie

Projekt uvažuje s použitím dočasného dopravného značenia počas vykonávania stavebných prác a s návrhom trvalého dopravného značenia po ukončení prác.

Návrh dopravného značenia bol spracovaný v súlade s platnými predpismi a normami.

10.2.1 Dočasné dopravné značenie

Dočasné dopravné značenie bude použité pri zmene organizácie dopravy počas stavebných prác. Projekt uvažuje s použitím zvislých prízemných dopravných značiek.

Zabezpečenie pracoviska podľa návrhu DDZ je nutným základom, ktorý je možný podľa potreby rozšíriť. Pracovné miesto sa môže označovať a zriaďovať až po vyhotovení projektu, po získaní a nadobudnutí právoplatnosti povolenia od príslušného cestného správneho orgánu.

10.2.1.1 Zvislé dopravné značenie

V projekte sú navrhnuté nasledovné nové typy zvislých dopravných značiek:

- prízemné zvislé dopravné značky

10.2.1.2 Požiadavky na dočasné dopravné značenie

Dočasné dopravné značenie, ktoré osadí počas výstavby dodávateľ stavby, musí zabezpečiť tak dopravnú prístupnosť územia, ako aj bezpečné vykonávanie stavebných prác.

Navrhované dopravné značenie je navrhnuté v súlade s Technickými podmienkami TP 069 „Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest“, ktoré vychádzajú zo zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, a vyhlášky Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Základné rozmery, farebné vyhotovenie ako aj symboly zvislých dopravných značiek sú navrhnuté podľa STN 01 8020.

Dopravné značenie bude použité len v takom rozsahu a takým spôsobom, ako to nevyhnutne vyžaduje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a bude umiestnené iba na nevyhnutnú dobu a bude riadne udržiavané.

Presný termín použitia dopravných značiek určí realizátor stavby, určí taktiež zodpovednú osobu za dodržiavanie podmienok určenia dočasného dopravného značenia.

Pri samotnom realizovaní prenosných dopravných značiek je potrebné dodržať nasledovné zásady:

- dopravné značky a dopravné zariadenia môžu byť osadené v súlade s projektom len bezprostredne pred začatím prác a presmerovaním dopravy;
- označovanie pracovného miesta na PK vykonáva odborne spôsobilá osoba (organizácia) ;
- vedenie dopravy v oblasti pracovného miesta musí byť pre všetkých účastníkov premávky na PK jednoznačne pochopiteľné a dobre rozpoznateľné;
- na zabezpečenie pracovného miesta sa vykonajú len také opatrenia, ktoré sú bezpečné a potrebné;
- osadenie (montáž) dopravných značiek a zariadení musí postupovať v smere jazdy vozidiel, pri ich odstraňovaní sa postupuje proti smeru jazdy;
- ZDZ, VDZ a DZ, ktoré sú potrebné na zabezpečenie pracovného miesta, sa inštalujú až tesne pred začiatkom prác;
- s prácami na pracovisku v riešenom úseku je možné začať až po kompletnom osadení dopravných značiek a zariadení;
- dopravné značky a dopravné zariadenia použité na zabezpečenie uvedených prác musia byť v bezchybnom stave, nesmú byť poškodené, musia byť udržiavané v čistote a na určených miestach;
- prenosnou zvislou dopravnou značkou pre túto miestnu úpravu sa rozumie značka umiestnená na červeno-bielom pruhovanom stĺpiku. Tieto značky musia byť v reflexnej úprave základnej veľkosti. Umiestnené majú byť tak, aby značky ani ich nosné konštrukcie nezasahovali do dopravného priestoru komunikácie. Bočná vodorovná vzdialenosť bližšieho okraja značky od spevnenej krajnice nesmie byť menšia ako 0,50m, v obci min. 0,30m od hrany obrubníka. Spodný okraj najnižšie osadenej zvislej dopravnej značky bude 1,50m nad úrovňou spevnenej krajnice;

- v prípade, že prekážka v cestnej premávke zostane aj počas nočnej doby alebo za zníženej viditeľnosti, je potrebné, aby bola náležite osvetlená v zmysle platných noriem;
- DDZ sa musí odstrániť ihneď, ak sa práce ukončili a DDZ stratilo svoje opodstatnenie.

Pracovné vozidlá a stroje na pracoviskách musia byť vybavené príslušným bezpečnostným označením, výstražné svetlá, červeno-biele reflexné prvky, svetelné šípky a pod. Osoby, ktoré sa trvalo alebo príležitostne pohybujú v priestore pracoviska na ceste, sú povinné nosiť výstražné oblečenie zodpovedajúce príslušným predpisom.

Medzi priestorom pracoviska a priestorom dopravy je potrebné zachovať v prípade možnosti min. odstup 0,6 m. Pracovný materiál a vykopaná zemina nesmie byť uložená mimo vyznačeného pracovného priestoru.

Na funkčnosť zabezpečenia pracovísk na ceste je potrebné neustále dohliadať a to aj v období, keď sa na pracovisku nepracuje. Pri zistení nesúladu dopravného značenia medzi schváleným dopravným značením a skutočnosťou je potrebné neodkladne odstrániť zistené nedostatky.

Dopravné značky a dopravné zariadenia použité na zabezpečenie staveniska musia byť v bezchybnom stave, nesmú byť poškodené, musia byť udržiavané v čistote, správne osadené, musí byť zabezpečená ich neustála funkčnosť, musia byť upevnené tak, aby vplyvom poveternostných podmienok a vplyvom cestnej premávky nedochádzalo k ich deformácii, mechanickému kmitaniu, posunutiu, pootočeniu alebo padnutiu.

Presné vyhotovenie graficky pripraví dodávateľ, ktoré pred vyhotovením najskôr odsúhlasí s dopravným inšpektorátom a príslušným správnym cestným orgánom.

Zastavovanie vozidiel bude zabezpečené oprávnenými osobami v zmysle zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke

10.2.2 Trvalé dopravné značenie

Projekt trvalého dopravného značenia pozostáva z dopravných značiek trvalých zvislých a vodorovného dopravného značenia trvalého. Cieľom trvalého dopravného značenia je informovať vodičov o dopravných situáciách v predmetnom úseku, t.j. o smeroch cieľov, počte jazdných pruhov, o hlavnej ceste a pod.

10.2.2.1 Zvislé dopravné značenie

V projekte sú navrhnuté nasledovné nové typy zvislých dopravných značiek:

- prízemné zvislé dopravné značky

Pravidlá pre umiestňovanie dopravných značiek

- zvislé dopravné značky sa umiestňujú, pokiaľ nie je ďalej uvedené inak, pri pravom okraji cesty v smere jazdy vozidiel;
- zvislé dopravné značky, ani ich konštrukcie nemôžu zasahovať do vymedzenej časti dopravného priestoru (voľná šírka a výška cesty) ;
- nosné konštrukcie dopravných značiek a zariadení môžu zasahovať do prechodného priestoru, pokiaľ v danom mieste je voľná šírka aspoň 1,50 m. Najmenšia vodorovná vzdialenosť bližšieho okraja zvislej dopravnej značky, dopravného zariadenia alebo ich nosnej konštrukcie od vonkajšieho okraja spevnenej časti krajnice je 0,50 m maximálne však 2 m, v úsekoch, kde je osadené zvodidlo, je nutné stĺpiky a nosné konštrukcie zvislých dopravných značiek osadzovať zásadne za zvodnicu;

- pre značky umiestňované na stĺpe platí, že spodný okraj značiek musí byť nad úrovňou vozovky mimo obec do rozmeru 2,25m² 1,20 m, nad rozmer 2,25m² spodný okraj 1,50m a v obci min.2,0 m;
- zvislé dopravné značky a dopravné zariadenia sa umiestňujú približne kolmo k smeru cestnej premávky.

10.2.2.2 Vodorovné dopravné značenie

Vodorovné dopravné značenie je navrhnuté z retroreflexného plastového dvojzložkového materiálu – profilovaného. Vodorovné dopravné značenie musí spĺňať normu STN EN 1436+A1 z 04/2009. Nátery a ostatné nanesené hmoty určené pre vodorovné dopravné značenie musia byť odolné proti pôsobeniu chemických rozmrazovacích prostriedkov a proti poveternostným vplyvom, ktoré nesmú zhoršovať kvalitu a trvanlivosť značenia. Značenie nesmie rozrušovať kryt vozovky.

10.2.3 Legislatívne podmienky

Symbody, vyobrazenie a rozmery dopravných značiek sú navrhnuté v súlade so:

- Zákonom č. 315/1996 Z. z., o premávke na pozemných komunikáciách;
- Vyhláškou č. 225/2004 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 315/1996 Z. z.;
- so zákonom č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- s vyhláškou č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov s účinnosťou od 1.2.2009;
- vyhláškou č. 30/2020 MV SR o dopravnom značení;
- s novelou č. 130/2010 Z.z. s účinnosťou od 15.4.2010, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- s novelou č. 413/2010 Z.z. s účinnosťou od 1.11. 2010, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení vyhlášky č. 130/2010 Z.z. ;
- s novelou č. 361/2011 Z.z. s účinnosťou od 1.11.2011, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;
- s novelou č. 467/2013Z.z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov s účinnosťou od 17.12.2013;
- Technickou normou STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách“, júl 2000;
- Technickou normou STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách, Zmena 1“, december 2003;
- Technickou normou STN 01 8020 „Dopravné značky na pozemných komunikáciách, Zmena 2, máj 2005;
- Technickou normou STN EN 12899-1 Trvalé zvislé dopravné značky, časť: Trvalé značky, december 2003;
- Technickou normou STN EN 1436 Materiály na vodorovné dopravné značenie pozemných komunikácií. Požiadavky na vodorovné dopravné značky;
- TP 012 „Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách“ ;

- TP 015 Všeobecné zásady na použitie retroreflexných dopravných gombíkov na pozemných komunikáciách;
- TP 023 „Použitie, kvalita a systém hodnotenia dopravných a parkovacích zariadení;
- Zásadami pre používanie dopravného značenia na pozemných komunikáciách /Schválené MDPa T SR č.j. 1234/270-98/.

11. BILANCIA ODPADOV A NAKLADANIE S NIMI

11.1 Spôsob nakladania s odpadmi počas výstavby

Nakladanie s odpadom v zmysle zákona o odpadoch je zber, preprava, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania a zahŕňa aj konanie vo funkcii obchodníka alebo sprostredkovateľa. Každý je povinný nakladať s odpadom, alebo inak s ním zaobchádzať takým spôsobom, ktorý neohrozuje zdravie ľudí a nepoškodzuje životné prostredie, a to tak, aby nedochádzalo k

- riziku znečistenia vody, ovzdušia, pôdy, rastlín a živočíchov,
- obťažovaniu okolia hlukom alebo zápachom a
- nepriaznivému vplyvu na krajinu alebo miesta osobitného významu.

Podľa Programu odpadového hospodárstva SR je potrebné pri nakladaní s odpadmi vznikajúcimi pri výstavbe cesty uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Zhodnocovanie odpadu je činnosť, ktorej hlavným výsledkom je prospešné využitie odpadu za účelom nahradiť iné materiály vo výrobnej činnosti alebo v širšom hospodárstve alebo pripravenosť odpadu na plnenie tejto funkcie. Zhodnocovanie odpadov sa vykonáva ako materiálové alebo energetické zhodnocovanie. Zneškodňovanie odpadu je každá činnosť, ktorá nie je zhodnocovaním, aj vtedy, ak je druhotným výsledkom činnosti spätné získanie látok alebo energie.

Stavebné odpady, ktoré vzniknú pri demolácií a rekonštrukcii komunikácií budú materiálovo zhodnotené pri výstavbe a rekonštrukcii § 40c) ods.4/zák.č.223/2001Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.

Pre štádium výstavby vypracuje stavebník komunikácie program nakladania s odpadom. Tento má byť vypracovaný v súlade s požiadavkami zákona č.223/2001 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, a Vyhlášky č.310/2013 Z.z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch. Okrem toho je povinný pre svojich zamestnancov vypracovať, resp. doplniť podľa zmeny legislatívnych predpisov prevádzkovú smernicu o nakladaní s nebezpečnými odpadmi, ako aj havarijný plán pri nakladaní s nebezpečnými odpadmi.

Odpady vznikajúce pri výstavbe tvorí prevažne prebytočný výkopový materiál a materiál z demolácií neznečistený škodlivinami. Odpad zahŕňajúci vybúraný a vyzískaný materiál sa predpokladá zhodnocovať prevažne v rámci stavby, pričom sa s ním bude nakladať nasledovne:

- štrkodrvina a štrkopiesok z podkladov vybúraných jestvujúcich ciest sa zabuduje do zemných telies cestných objektov
- asfaltobetón- všetky asfaltové vrstvy vybúraných vozoviek sa odstránia technológiou frézovania a je možné ich znovu použiť do nových vozoviek. Druhou možnosťou je ponúknuť daný frézovaný asfaltobetónový materiál správcovi cesty na zhodnotenie,
- vetvy konárov stromov a krovín z výrubu budú umiestnené na evidovanú skládku odpadov. Drevná hmota, ktorá nebude využitá, sa zlikviduje štiepkovaním. Nakladanie s týmito

materiálom sa musí zdokumentovať, je zakázané páliť pne, vetvy stromov a krovín na stavenisku.

- kovové konštrukcie a vodiče z demontovaných vedení sa odovzdajú majiteľovi resp. správcovi danej siete na miesto, ktoré určí. Je nutné počítať s väčšou rozvoznou vzdialenosťou - skladovacie kapacity správcov sietí sú prevažne centralizované. Krajné riešenie (ak správca vedenia odmietne materiály zo svojich sietí) je odovzdať ich do najbližšej zberne surovín,
- prebytočná neznečistená výkopová zemina nevhodná na zabudovanie do násypu sa môže použiť na vykonanie terénnych úprav uvedených v stavebnom zákone, len na základe rozhodnutia príslušného stavebného úradu.

Nebezpečné odpady, ktoré budú vznikať počas výstavby sa zneškodňujú termickým spaľovaním, biodegradáciou, alebo využitím ako druhotné suroviny. Odpad musí byť vytriedený a podľa jednotlivých druhov zhromažďovaný. Zhotoviteľ stavby je povinný zabezpečiť označenie nebezpečných odpadov nachádzajúcich sa v kontajneroch, nádobách, skladovacích a manipulačných miestach identifikačným listom nebezpečného odpadu. Obaly musia byť pevné a nepriepustné, aby vydržali namáhanie pri skladovaní, preprave a uložení. Odpady sa musia baliť bezpečne a podľa účelu ďalšieho nakladania s nimi.

Pre nebezpečné odpady musí byť zabezpečená analýza ich vlastností oprávnenou osobou za účelom určenia podmienok nakladania s nimi, resp. z hľadiska spôsobu ich zneškodnenia. Nebezpečný odpad môže byť odovzdaný na ďalšie nakladanie či likvidáciu výlučne len odberateľovi s písomným oprávnením - rozhodnutím na nakladanie s nebezpečným odpadom, vydaným príslušným orgánom štátnej správy odpadového hospodárstva, alebo Ministerstvom životného prostredia SR. Uvedené rozhodnutie musí byť založené v dokumentácii evidencie odpadov zhotoviteľa stavby.

Odpady produkované počas výstavby a prevádzky sa zaraďujú do kategórií a druhov v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje „Katalóg odpadov“, v znení vyhlášky MŽP SR č. 409/2002 a vyhlášky MŽP SR č. 129/2004. Jednotlivé druhy odpadov sa zaraďujú do skupín a podskupín odpadov.

V zmysle tejto vyhlášky je možné vznikajúce odpady pri výstavbe objektu zaradiť nasledovne:

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu:	Pôvod vzniku odpadu	Kategória odpadu
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	Výrub krovia, stromov	
17 01 01	Betón	Búranie vozoviek	O
17 01 07	Zmesi betónu	Búranie vozoviek	
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	Búranie a frézovanie vozoviek	O
17 04 05	Železo a oceľ	Odstránenie zvodidiel a značiek	O
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	demolácie	O
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	Nestmelené podklady vozoviek	O

17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	Výkopy	O
----------	--	--------	---

O – ostatný, N – nebezpečný

Počas výstavby bude vedená evidencia všetkých druhov odpadov v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 283/2001 Z. z. („Evidenčný list odpadu“), sumárne „Hlásenie o vzniku odpadu a nakladaní s ním“ bude predložené príslušnému obvodnému úradu ku kolaudácii stavby.

V Bratislave, november 2021

Vypracoval: Ing. Zuzana Čierna



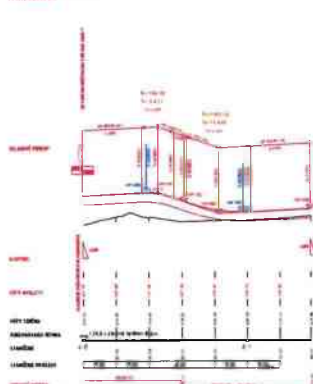
PROJEKT
KONSTRUKCJA
BUDOWY

1.000-1



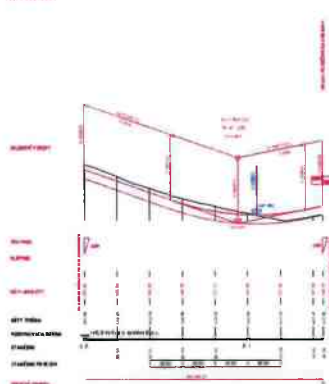
PROJEKT
KONSTRUKCJA
BUDOWY

1.000-2



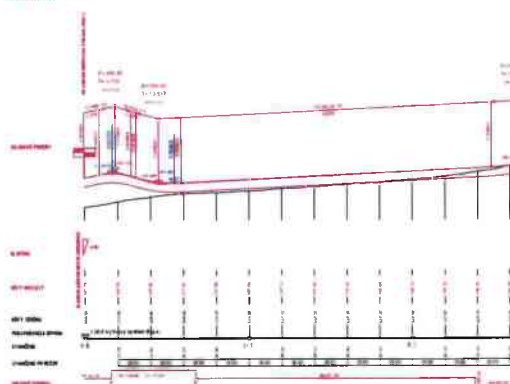
PROJEKT
KONSTRUKCJA
BUDOWY

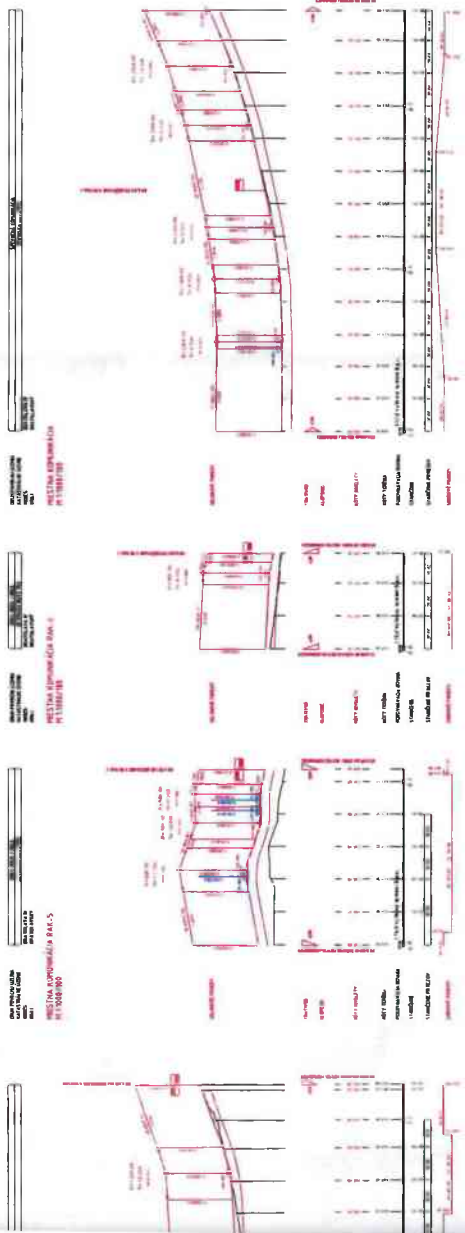
1.000-3



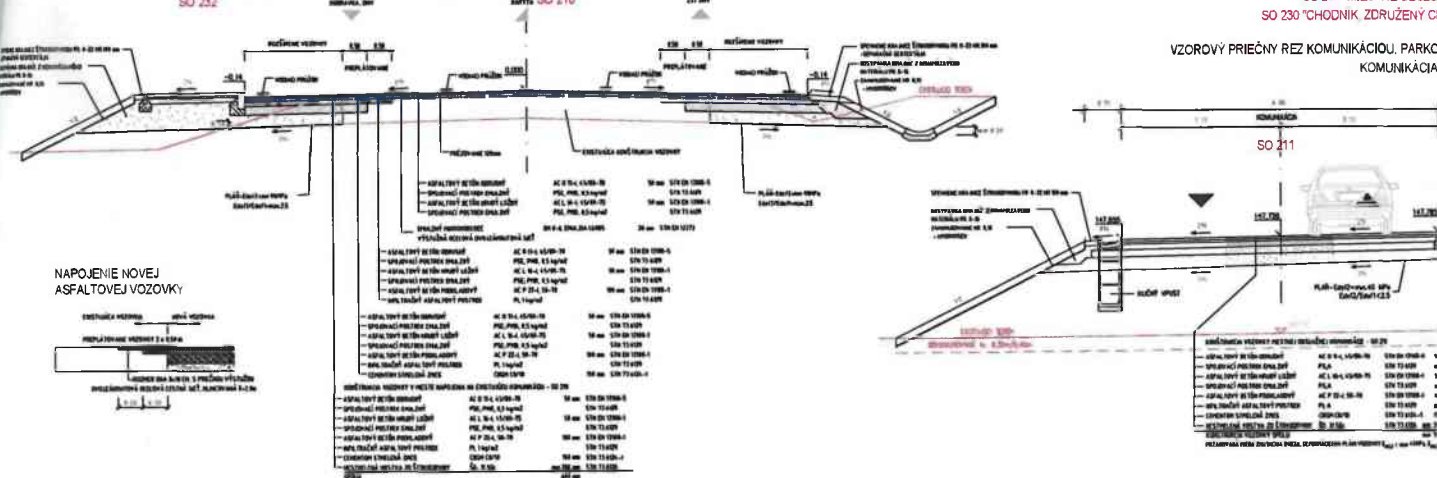
PROJEKT
KONSTRUKCJA
BUDOWY

1.000-4

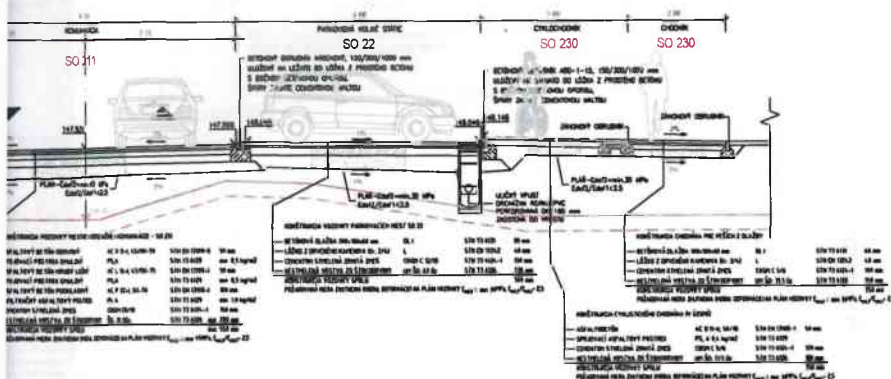




VZOROVÝ PRIEČNY REZ KOMUNIKÁCIOU, PARKOVISKOM A CHODNÍKAMI M 1:50 - FT C3 MO 7,5/40
KOMUNIKÁCIA RAK-3

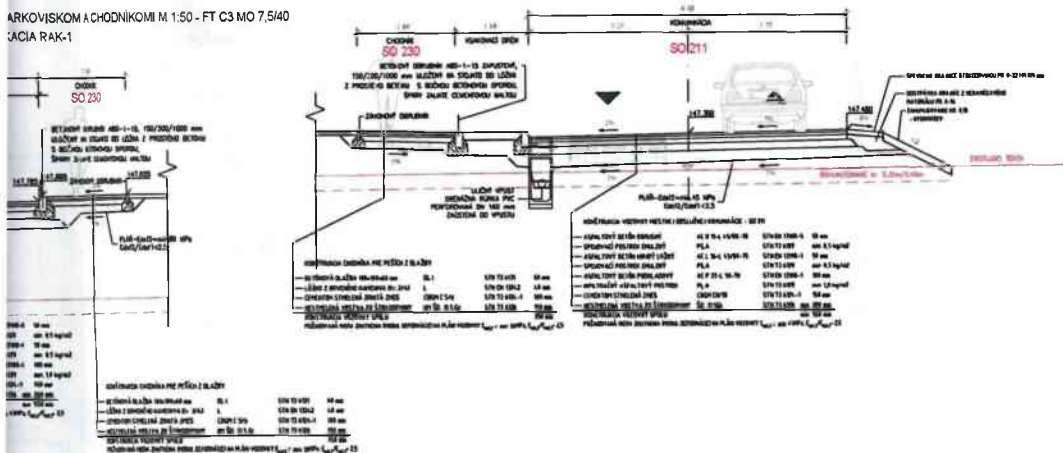


VZOROVÝ PRIEČNY REZ KOMUNIKÁCIOU, PARKOVISKOM A CHODNÍKAMI M 1:50 - FT C3 MO 7,5/40
KOMUNIKÁCIA RAK-2



BSLUŽNE KOMUNIKÁCIE
NY CHODNÍK A CYKLOCHODNÍK

VZOROVÝ PRIEČNY REZ KOMUNIKACIOU, PARKOVISKOM A CHODNÍKOMI M 1:50 - FT D1 5,5m
KOMUNIKÁCIA RAK-6





AFRY
 Group of Companies
 s.r.o.
 Bratislava, Slovakia
 Tel.: +421 2 6052 11 11
 Fax: +421 2 6052 11 12
 E-mail: info@afry.sk
www.afry.sk

Rakyta Land Development & Construction
 s.r.o. Bratislava, Slovakia
 Tel.: +421 2 6052 11 11
 Fax: +421 2 6052 11 12
 E-mail: info@afry.sk
www.afry.sk

Obytný súbor Rakyta

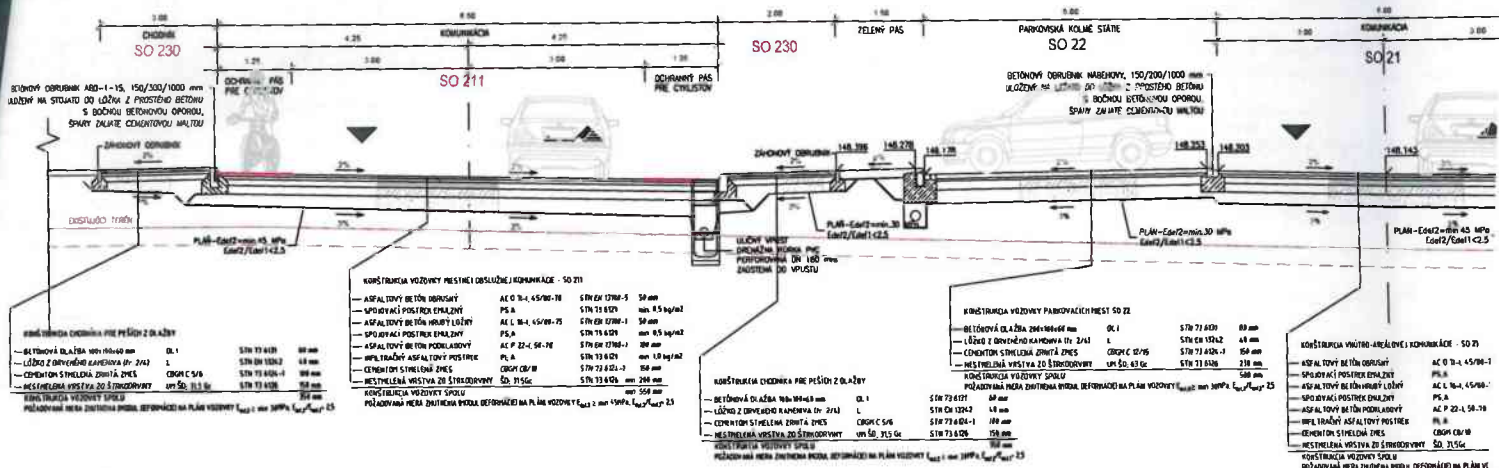
DSP **01**


SANVIA, s. r. o.
 Štefánikova 103/31
 81 102 Bratislava
 Tel.: +421 2 51 62 26 26
 Fax: +421 2 51 62 26 27
 E-mail: info@sanvia.sk
www.sanvia.sk

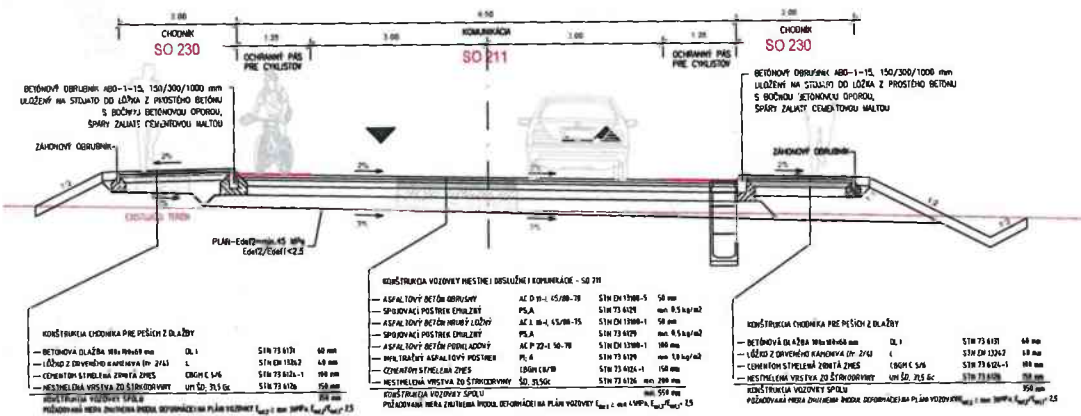


SO 211 "MIESTNE OBSLUŽNÉ KOMUNIKÁCIE"
SO 230 "CHODNÍK, ZDRUŽENÝ CHODNÍK A CYKLOCHODNÍK"

VZOROVÝ PRIEČNY REZ KOMUNIKÁCIOU, PARKOVISKOM A CHODNÍKMI M 1:50 - FT C3 MO 9,5/40
KOMUNIKÁCIA RAK-4

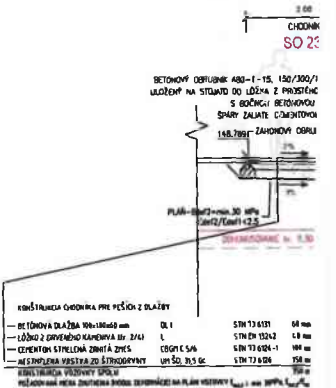


VZOROVÝ PRIEČNY REZ KOMUNIKÁCIOU FT C3 MO 9,5/40
OCHRANNÝMI PASMÍ PRE CYKLISTOV A CHODNÍKMI PRE CHODCOV.



SO 211 "MIESTNI
SO 230 "CHODNÍK, ZDRUŽENÝ CHODNÍK, CYKLOCHODNÍK"

VZOROVÝ PRIEČNY REZ KOMUNIKÁCIOU, PARKOVISKOM A CHODNÍKMI M 1:50 - FT C3 MO 9,5/40

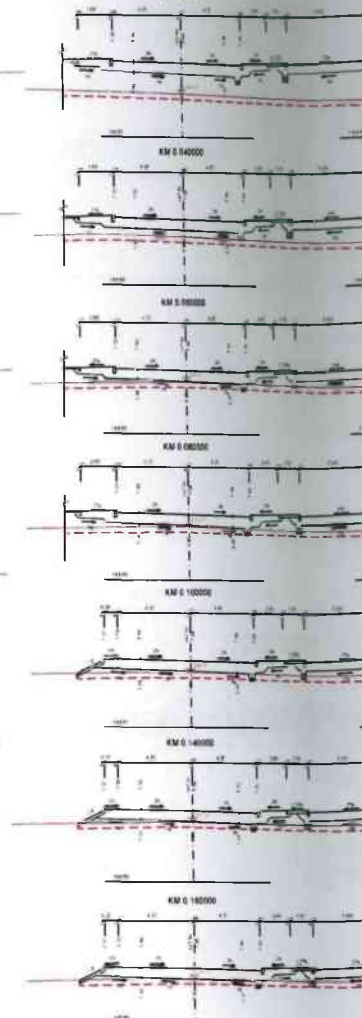
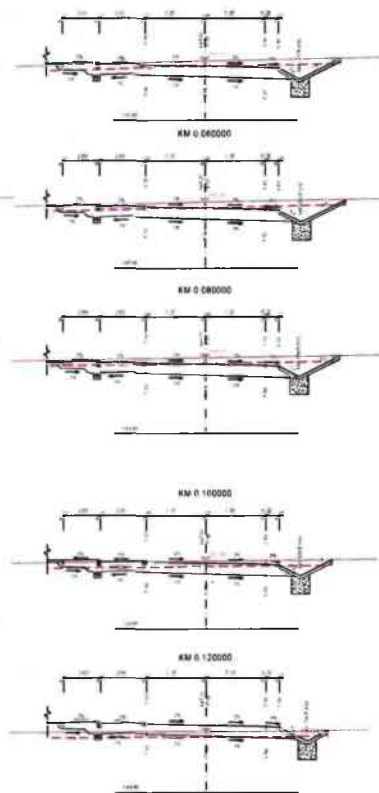
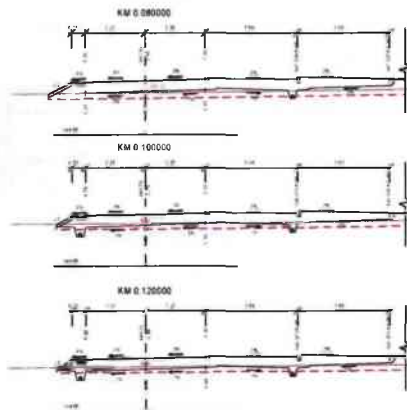
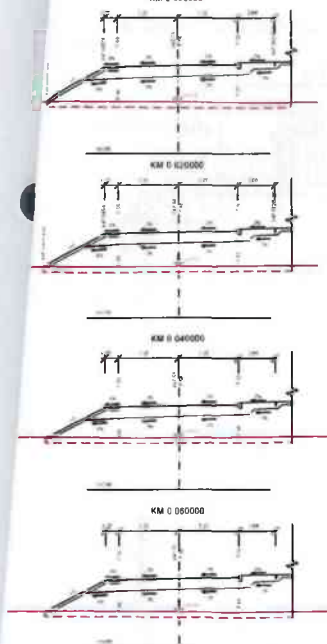


SO 211 MK RAK-1
KM 0 000000

SO 211 MK RAK-2

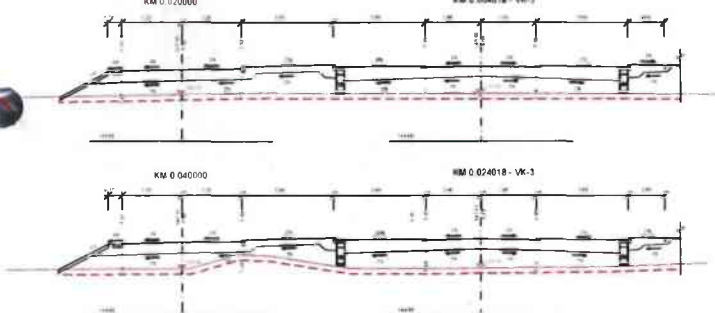
SO 211 MK RAK-3
KM 0 040000

SO 211 MK RAK-4
KM 0 120000



SO 211 MK RAK-2
KM 0 020000

KM 0 004018 - VK-1



SO 21 VK-1

KM 0 000000 - VK-1

KM 0 020000 - VK-1

KM 0 040000 - VK-1

KM 0 060000 - VK-1

KM 0 080000 - VK-1

KM 0 100000 - VK-1

KM 0 120000 - VK-1

SO 211 MK RAK-4

KM 0 200000

KM 0 220000

KM 0 240000

KM 0 260000

KM 0 280000

KM 0 300000

SO 211 MK RAK-5

KM 0 040000

KM 0 060000

KM 0 080000

SO 211 MK RAK-6

KM 0 000000

KM 0 020000

KM 0 040000

AFRY

Ing. Petr Čížek
Ing. Petr Čížek
Ing. Petr Čížek
Ing. Petr Čížek

Safety Land Develop

Obytný sálber Ra

BRN

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

SAVIA

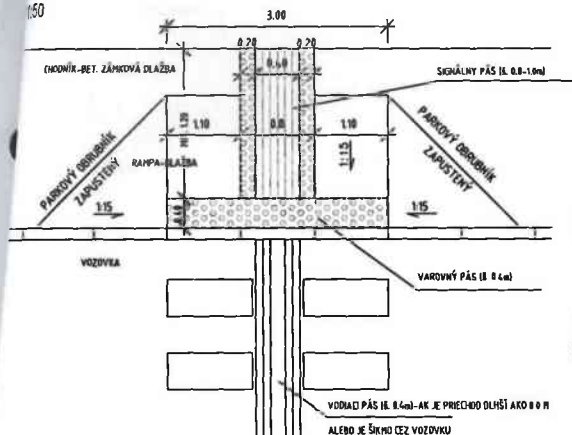
SAVIA

SAVIA

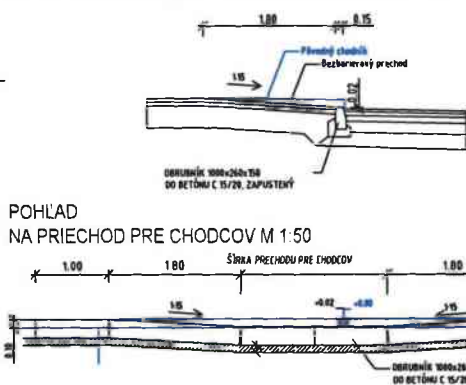
SAVIA

SAVIA

PRÁVA CHODNÍKA V MIESTE PRIECHODU PRE CHODCOV
PUMPAMI
M 1:50



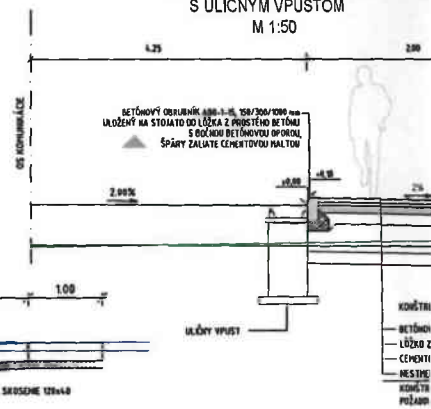
VZOROVÝ PRIEČNY REZ
BEZBARIEROVÝ PRIECHOD PRE CHODCOV - RAMP
M 1:50



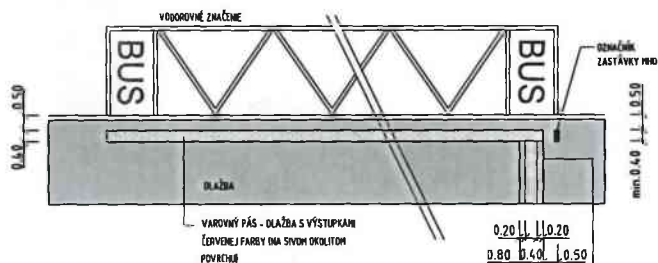
POZNÁMKY:

VAROVNÝ PÁS - šírky 400 mm, dlažba s výstupkami, farba kontrastná s okolitým povrchom (tradície červený varovný pás na sivom až čiernom okolitom povrchu)
SIGNÁLY PÁS - šírky 800 mm, dlažba v reze 200 mm dlažba s výstupkami - 400 mm dlažba s drážkami - 200 mm dlažba s výstupkami, (tradície červený varovný pás na sivom až čiernom okolitom povrchu)
Zba (vodiaci pás v zbere priechodu) bude vyhotovený s negatívnym reliéfom, napr. z bet. dlažíc s drážkami na kontrast s okolitým povrchom, alebo žltých reliéfnych pásov zatrzávaných na nastaviteľnej vozovke.
Prvý a posledný stupeň každého schodiskového ramena, ako aj začiatok a koniec rampy musia byť výrazne farebne a povrchovo upravené rozoznateľné od okolia, napríklad reliéfnou dlažbou vo vzdialenosti 350-400 mm, ktorý varuje pred prechodom

VZOROVÝ PRIEČNY REZ CHODNÍKOM
S ULIČNÝM VPUSŤOM
M 1:50



DETAIL ULOŽENIA DLAŽBY PRE NEVIDIACICH NÁSTUPIŠTE MHD

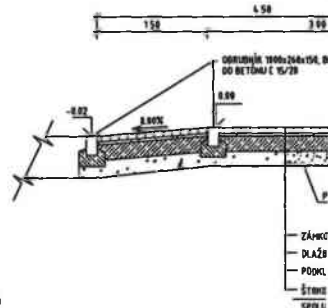


SIGNÁLY PÁS - 200 mm DLAŽBA S VÝSTUPKAMI - 100 mm DLAŽBA S DRÁŽKAMI - 200 mm DLAŽBA S VÝSTUPKAMI, VŠETKY TYPY DLAŽEB V ČERVOJ FARBE NA SIVOM OKOLITOM PVRCHU

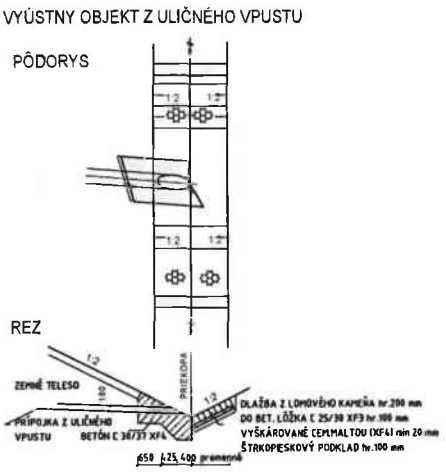
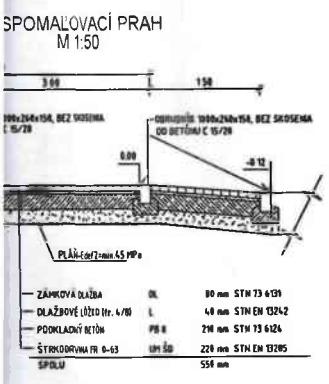
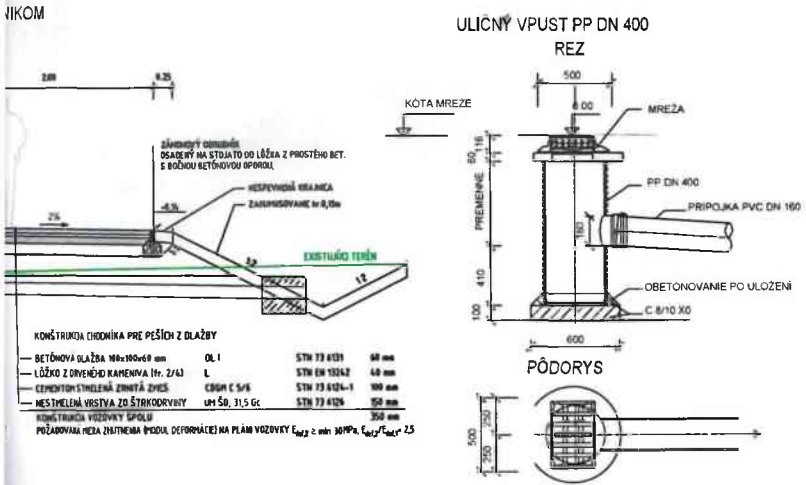
NAPOJENIE NOVEJ
ASFALTOVEJ VOZOVKY



SPOMAL
N



NIKOM



AFRY CZ a.s. o. Magistru 1275/13 140 00, Praha 4

Ing. Petr Zeman
Ing. Ondřej Uhlíř
Ing. Jiří Píchl

Sadovsky Architects
Ing. Arch. Oliver Sadovsky
Mgr. arch. Marian Stanislav
Ing. arch. Jakub Popelka

Rakya Land Development, a.s.
Legionárska 10, Bratislava - mestská časť
Staré Mesto 811 07

Obytný súbor Rakya

DSP 016

Dokumentácia pre stavebné povolenie
Building permit documentation

Ing. Zuzana ČERNÁ

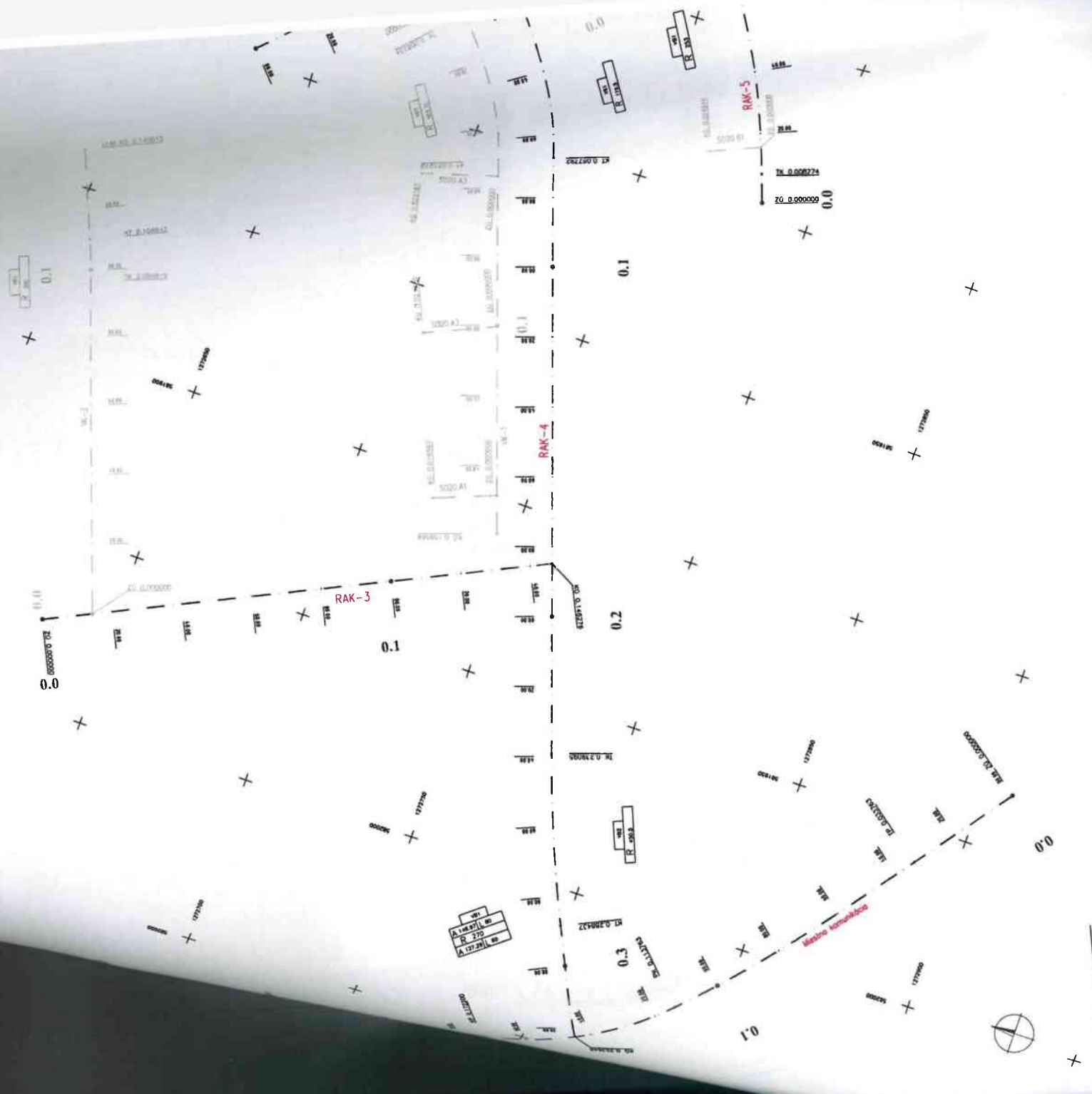
Ing. Zuzana ČERNÁ

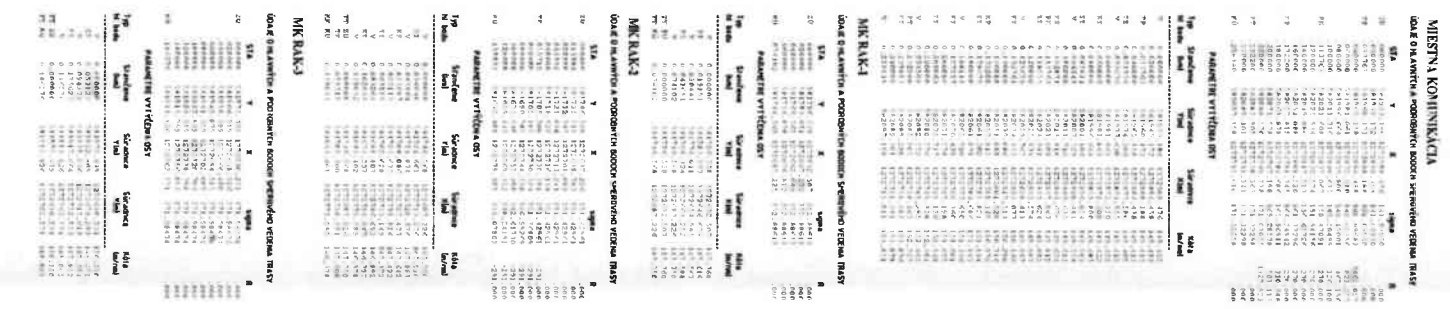
Ing. Michal HURČARSKÝ

ES - DOPRAVA, SPEVNENÉ PLOCHY (VEREJNÉ)

Detaily

5-01 11/2021 1:100,50 4x A4





MIR KAL-2

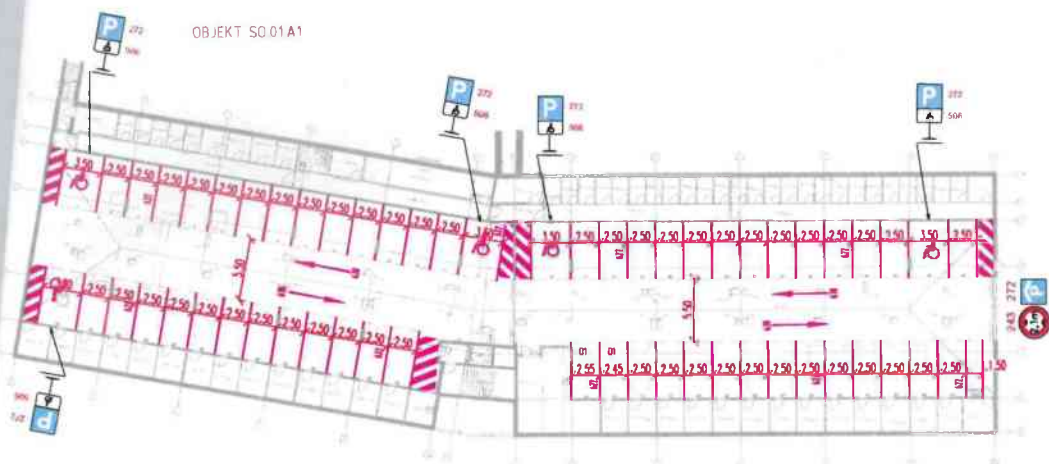
UO₂ & GASEOUS FUEL REACTOR RESEARCH RESEARCH RESEARCH RESEARCH

TRAY

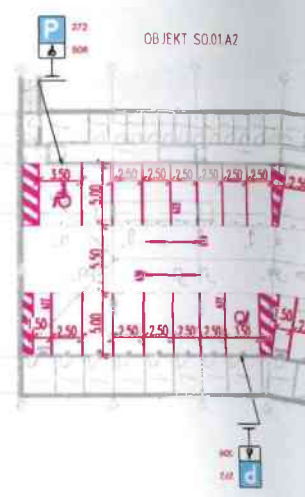
SIX	Y	X	TEMP
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.234	1.114
1.474	1.212	1.	

[illegible]

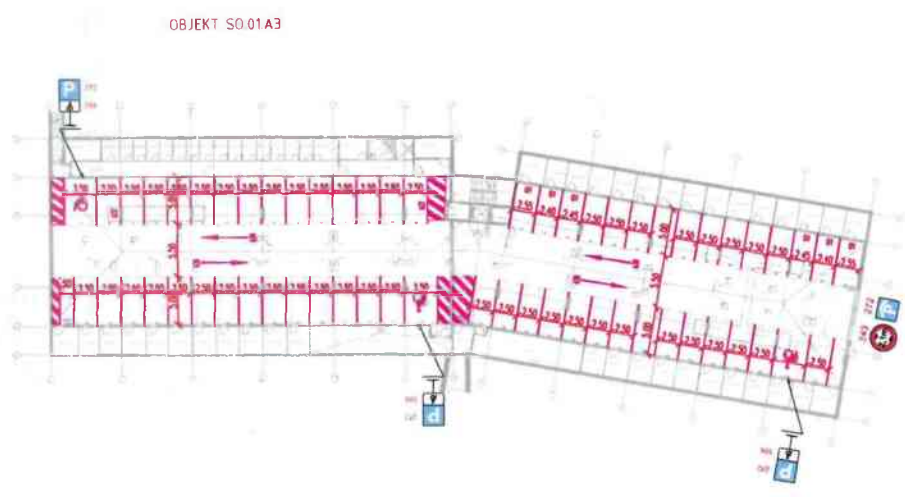




OBJEKT S0.01A1



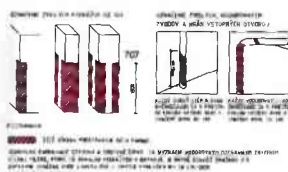
OBJEKT S0.01A2



OBJEKT S0.01A3



OBJEKT S0.01B1

[illegible]

V BUDICI A1 SÚ NAVRHNUTÉ 1 PARIKOVACE MESTA PODKOPNÝ 01 - PM 1 42 44
V BUDICI A2 SÚ NAVRHNUTÉ 1 PARIKOVACE MESTA PODKOPNÝ 01 - PM 2 52 54
V BUDICI A3 SÚ NAVRHNUTÉ 1 PARIKOVACE MESTA PODKOPNÝ 01 - PM 3 52 54
V BUDICI B1 SÚ NAVRHNUTÉ 1 PARIKOVACE MESTA PODKOPNÝ 01 - PM 1 12 14
V BUDICI B2 SÚ NAVRHNUTÉ 1 PARIKOVACE MESTA PODKOPNÝ 01 - PM 2 12 14

[illegible][illegible]

PROJEKT ORGANIZÁCIE DOPRAVY
A SITUÁCIA DOČASNÉHO DOPRAVNÉHO ZNAČENIA
katastrálne územie: DEVÍNSKA NOVÁ VES

PROJEKT ORGANIZÁCIE DOPRAVY
A SITUÁCIA DOČASNÉHO DOPRAVNÉHO ZNAČENIA
II. ETAPA - 2. fáza
katastrálne územie: DEVÍNSKA NOVÁ VES
M 1 : 500

PROJEKT ORGANIZÁCIE DOPRAVY
A SITUÁCIA DOČASNÉHO DOPRAVNÉHO ZNAČENIA
III. ETAPA
katastrálne územie: DEVÍNSKA NOVÁ VES
M 1 : 500

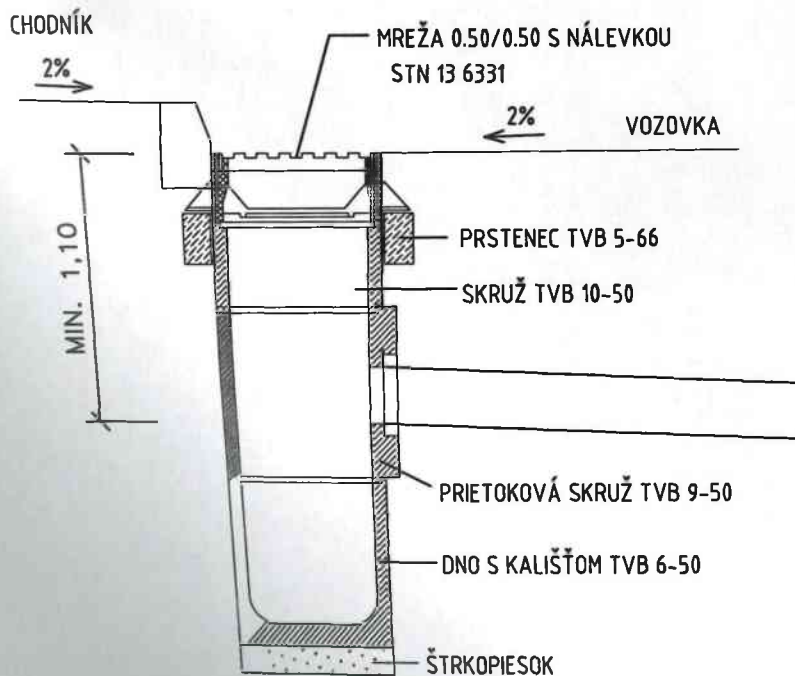
PROJEKT ORGANIZÁCIE DOPRAVY
A SITUÁCIA DOČASNÉHO DOPRAVNÉHO ZNAČENIA
III. ETAPA
katastrálne územie: DEVÍNSKA NOVÁ VES
M 1 : 500

BOD	X [m]	Y [m]	Z [m]
UV 1.1	581777.133	1272648.566	147,517
UV 1.2	581771.923	1272654.274	147,500
UV 1.3	581756.649	1272670.999	147,591
UV 2.1	581736.553	1272692.636	147,739
UV 2.2	581697.825	1272733.018	147,199
UV 2.3	581675.059	1272753.397	147,720
UV 2.4	581660.892	1272764.080	146,797
UV 4.1	581757.421	1272691.369	147,874
UV 4.2	581778.472	1272708.617	147,502
UV 4.3	581791.971	1272716.100	147,340
UV 4.4	581807.836	1272722.263	147,416
UV 4.5	581837.707	1272732.498	147,574
UV 4.6	581866.316	1272742.300	147,726
UV 4.7	581896.440	1272752.622	147,885
UV 4.8	581927.596	1272763.297	148,050
UV 4.9	581961.142	1272774.791	148,227
UV 4.10	582004.121	1272791.497	148,858
UV 5.1	581794.663	1272788.745	147,740
UV 5.2	581731.706	1272758.311	147,780
UV 5.3	581721.540	1272750.596	147,618
UV 5.4	581710.715	1272742.164	147,586
UV 6.1	581689.567	1272807.923	147,305
UV 6.2	581663.893	1272784.655	147,126

VPUSTY SÚ KLASICKÉ ULIČNÉ VPUSTY S MREŽOU.

Výška vpustu je udávaná v osi mreže.

ULIČNÝ VPUST S MREŽOU 0,5m x 0,5m





AFRY CZ s.r.o.
Magistrů 1275/13
140 00, Praha 4
www.afry.cz

MANAŽÉR PROJEKTU | PROJECT MANAGER

Ing. Petr Zeman

HLAVNÝ INŽINIER PROJ. | CHIEF DESIGNER

Ing. Ondřej Uhlárik

KOORDINÁTOR BIM | BIM COORDINATOR

Ing. Jiří Pischl

HLAVNÝ ARCHITEKT | ARCHITECT

Sadovsky&Architects

Ing. Arch. Oliver Sadovský

Mgr. art. Marián Stanislav

Ing. arch. Jakub Popelka

INVESTOR | INVESTOR

Rakya Land Development, a.s.

Legionárska 10, Bratislava - mestská časť

Staré Mesto 811 07

STAVBA | BUILDING

Obytný súbor Rakya

STUPEN PD | PHASE

ČÍSLO PROJEKTU | PROJECT REFERENCE

DSP

016

STUPEN P.D. | PROJECT PHASE

Dokumentácia pre stavebné povolenie

Building permit documentation

SPRACOVATEĽ | SUBCONTRACTOR



ZODPOV. PROJEKTANT | RESP. DESIGNER

Ing. Zuzana ČIERNA

AUTORIZÁCIA | SEAL

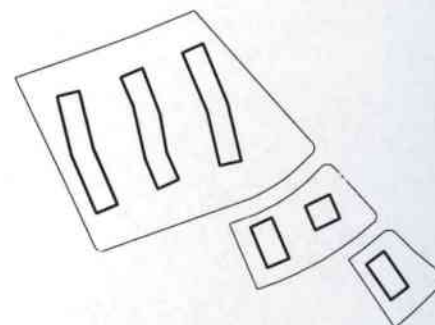
VYPRACOVAL | DRAWN BY

Ing. Zuzana ČIERNA

KONTROLOVAL | CHECKED BY

Ing. Michal HARČARIK

SCHEMA OBJEKTU



OZNAČENIE OBJEKTU | BUILDING CODE

SO 210 Napojenie na existujúcu komunikáciu, SO 211 Miestne obslužné komunikácie, SO 230 Chodníky, združený chodník a cyklochodník, SO 232 Chodníky, SO 801 Dočasná príst.kom.

NAZOV PROFESNÉHO DIELU | PROFESSION PART

E5 - DOPRAVA, SPEVNENÉ PLOCHY (VEREJNÉ)

NAZOV DOKUMENTU | DOCUMENT NAME

KÓPIA | COPY

Výkaz uličných vpustov

OZNAČENIE DOK. | CODE OF DOC.

016_ XX_ DSP_ E5_ Dv_ 9-01_ 00_ UV

ČÍSLO PROJ. STAVBA STUPEN PD ČASŤ PROJ. SO. PROFESIE Č. PRÍLOHY REVIZIE SKRATKA
PROJ. REFER. BUILDING PHASE PART PROFESSION ATTACHMENT REVISION SHORT NAME

Polohopisný systém: **S-JTSK** Výškový systém: **Bpv**

9-01
Č. VÝKRESU
DRAWING

11/2021
DATUM
DATE

MIERKA
SCALE

2xA4
FORMAT
FORMAT

