

OBSAH

1.0 SÚHRNNÁ TECHNICKÁ SPRÁVA	2
1.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY A KONCEPCIA VÝSTAVBY	2
1.1.1. ZHODNOTENIE POLOHY A STAVU STAVENISKA	2
1.1.2. POUŽITÉ A VYKONANÉ PRIESKUMY	2
1.1.3. PODKLADY	2
1.1.4. PRÍPRAVA VÝSTAVBY	3
1.1.5. DOTKNUTÉ EXISTUJÚCE OCHRANNÉ PÁSMA	3
1.1.6. POPIS CYKLOMAGISTRÁLY	3
1.2. URBANISTICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ A STAVEBNOTECHNICKÉ RIEŠENIE STAVBY	7
1.2.1. ZDÔVODNENIE STAVEBNO-TECHNICKÉHO RIEŠENIA	7
1.2.2. BILANCIA ZEMNÝCH PRÁČ	7
1.2.3. RIEŠENIE DOPRAVY	7
1.2.4. STAROSTLIVOSŤ O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	7
1.2.5. STAROSTLIVOSŤ O BEZPEČNOSŤ PRÁCE	8
1.2.6. PROTIPOŽIARNE ZABEZPEČENIE	8
1.2.7. RIEŠENIE PROTIKORÓZNEJ OCHRANY	8
1.2.8. ZARIADENIA CIVILNEJ OBRANY	8
1.2.9. STANOVENIE NOVÝCH OCHRANNÝCH PÁSIEM	9
1.2.10. BILANCIA ZEMNÝCH PRÁČ	9
1.2.11. KONEČNÁ ÚPRAVA ÚZEMIA	9
1.3. ÚDAJE O TECHNICKOM NÁVRHU	10
1.3.1. ÚDAJE O TECHNOLOGII	10
1.4. ZEMNÉ PRÁCE	10
1.4.1. ÚPRAVY PLÔCH A PRIESTRANSTIEV	10
1.4.2. DOČASNÝ A TRVALÝ ZÁBER	10
1.5. PODZEMNÁ VODA	10
1.6. ZÁSOBOVANIE VODOU	10
1.7. ELEKTRICKÁ ENERGIA	11
2.0 ORGANIZÁCIA VÝSTAVBY	12
2.1. CHARAKTERISTIKA STAVENISKA	12
2.2. POŽIADAVKY NA UVEDENIE DO PREVÁDZKY	12
2.3. DODÁVATEĽSKÝ SYSTÉM	12
2.4. ZÁSADY RIEŠENIA STAVENISKA	12
2.5. PRÍSTUP NA STAVENISKO	12
2.6. ČASOVÝ POSTUP VÝSTAVBY	12
2.7. POŽIADAVKY Z HLADISKA STAROSTLIVOSTI O ŽIV. PROSTREDIE PO DOBU REALIZÁCIE STAVBY	12
2.8. POŽIADAVKY NA UVÁDZANIE DOKONČENEJ STAVBY PRÍPADNE JEJ ČASTI DO PREVÁDZKY	13
2.9. PREDPOKLADANÉ LEHOTY VÝSTAVBY	13

1.0 SÚHRNNÁ TECHNICKÁ SPRÁVA

1.1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY A KONCEPCIA VÝSTAVBY

1.1.1. ZHODNOTENIE POLOHY A STAVU STAVENISKA

Projektová dokumentácia rieši modernizáciu povrchu existujúcich hrádzí riek Bodrog a Latorica za účelom zlepšenia cyklotrasy s evidenčným číslom 017 - Dolnozemplínska cyklomagistrála s dĺžkou 95,3 km. Riešené územie sa nachádza v okrese Trebišov, na Bodrockej rovine. Územím pretekajú rieky Bodrog a Latorica, do ktorých sa vlievajú početné slepé ramená, kanály a menšie potoky. Územím prechádza štátna cesta I/79 a železničná trať ŽSR 190 Slovenské Nové Mesto - Čierna nad Tisou.

Realizáciou udržiavacích prác na existujúcich hrádzach a obslužných komunikáciách salepší jazdná plocha, ktorá bude vhodná pre všetky druhy bicyklov a zároveň vhodná pre pohyb vozidiel SVP, š.p. - správcu protipovodňových hrádzí Bodrogu a Latorice. Jedná sa o štyri samostatné úseky, medzi ktorými je existujúca cyklotrasa tvorená asfaltovými alebo betónovými cestami. Stavebné úpravy – modernizácia sa týka len štyroch úsekov na hrádzi a na nich priamo napojených rámp a poľných ciest.

1.1.2. POUŽITÉ A VYKONANÉ PRIESKUMY

Predmetné územie bolo geodeticky spracované do podoby situačných a polohopisných mapových podkladov v digitálnej forme. Polohové meranie je spracované v jednotnej trigonometrickej katastrálnej sieti a výškovom systéme Balt po vyrovnaní. Výsledný elaborát presnosťou a obsahom zodpovedá všeobecným dodacím podmienkam a 3. triede presnosti. Poloha a identifikácia inžinierskych sietí je overená u ich správcov v rámci Geodetického zamerania. Bola vykonaná obhliadka územia terénnou pochôdzkou.

1.1.3. PODKLADY

Pre spracovanie projektu slúžili:

- a.) Vyjadrenia správcov inžinierskych sietí.
- b.) Stanovisko SVP, š.p. Povodie Bodrogu, OZ, z 10.12.2024. č. SVP 22652/2024/4
- c.) Opis predmetu zákazky uvedený v ZO.
- d.) Zápisy a závery ktoré vyplynuli s pracovných rokovaní a obhliadky terénu.

Projektová dokumentácia bola spracovaná na základe týchto dostupných mapových podkladov:

- e.) Katastrálne mapy v M 1: 1000
- f.) Mapy ZBGIS
- g.) Geodetické zameranie, M 1: 500
- h.) Informácie s prerokovania zámeru, konzultácie.
- i.) Terénna obhliadka.

1.1.4. PRÍPRAVA VÝSTAVBY

Pozemkové majetkovo-právne vysporiadanie bude ukončené pred zahájením výstavby. Pred začatím výstavby je nevyhnutné vytýčenie stavby. Projektová dokumentácia stanovuje prvé geodetické zameranie koruny hrádze pred začiatkom stavebných prác a druhé geodetické zameranie po dokončení stavby, aby bolo možné preukázať, že nedošlo k zníženiu nivelety hrádze.

1.1.5. DOTKNUTÉ EXISTUJÚCE OCHRANNÉ PÁSMA

V riešenom území dôjde ku križovaniu alebo zásahu do ochranných pásiem nasledovných inžinierskych sietí:

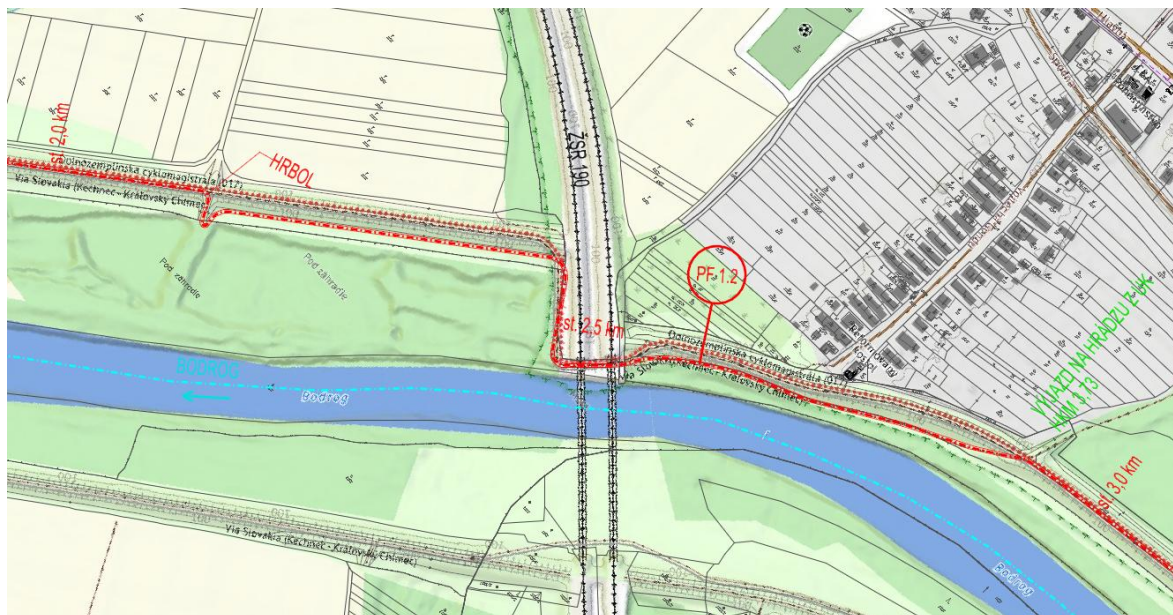
- VSD, a.s., nadzemné a podzemné elektrické vedenia
- VVS, a.s. , vodovody a kanalizácie
- ŽSR – káblové vedenia
- Slovak Telekom, a.s. , telekomunikačné vedenia
- Závlahové potrubie – nefunkčné

Križovanie stavby s existujúcimi inžinierskymi sieťami je podrobne popísané v prílohe E.8.

1.1.6. POPIS CYKLOMAGISTRÁLY

Predmetnú cyklocestu "017 - Dolnozemplínska cyklomagistrála" na ktorej navrhujeme modernizáciu povrchov odporúčame po jej vybudovaní upraviť v zmysle ďalej popísaných návrhov. Značenie na cyklotrase bude vykonané Slovenským cykloklubom, na základe požiadavky Košického samosprávneho kraja. Návrh cykloturistického značenia nie je súčasťou tejto PD. Cykloturistické značenie odporúčame doplniť a zmeniť na štyroch úsekoch a pri cestnom moste cez rieku Bodrog sa doplní informačná tabuľa. Dopĺňať a meniť značenie odporúčame na úsekoch, kde meníme trasu cyklomagistrály, sú to tieto úseky:

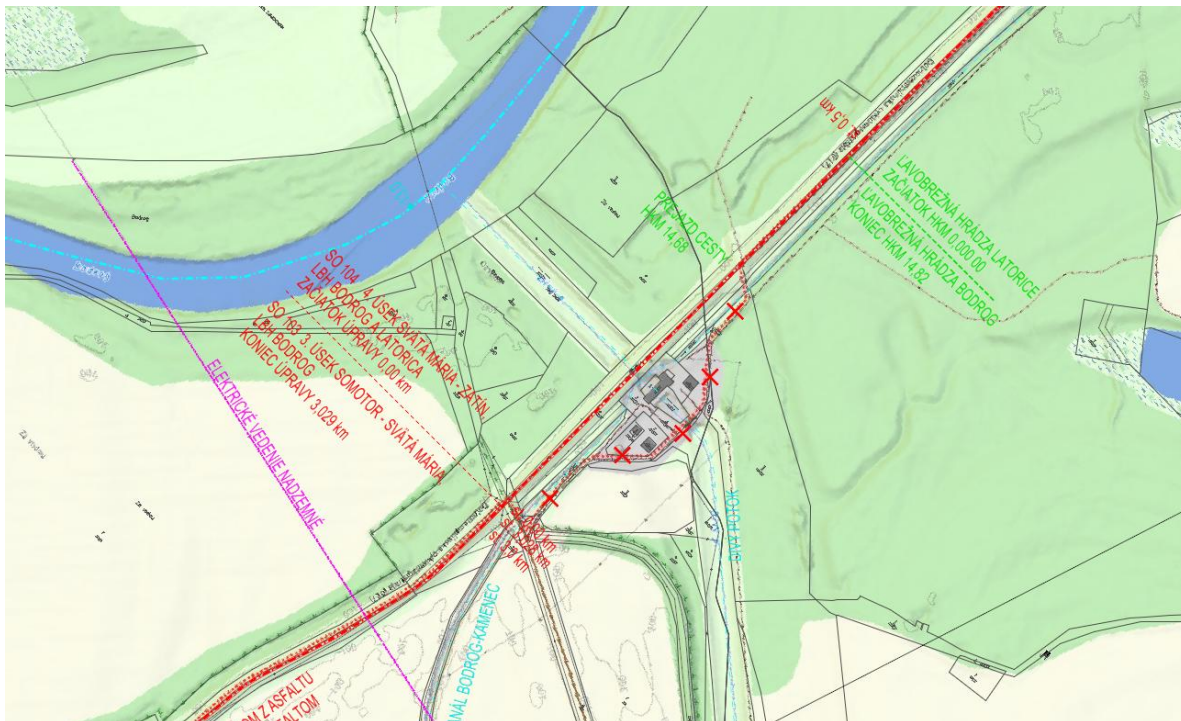
a.) Úsek pri obci Viničky v mieste križovania železničnej trate. Cyklotrasa (v obrázku červené bodky) je v súčasnosti trasovaná po korune hrádze až k železničnej trati a potom schádza pod železničný most. V týchto miestach nie sú rampy a bicykle je potrebné preniesť po strmom svahu hrádze. Preto navrhujeme využiť existujúce rampy nachádzajúce sa cca 300 m pred a za križovaním železničného mosta. Nová trasa cyklotrasy bude vedená po modernizovanej poľnej ceste pozdĺž päty hrádze a po existujúcich rampách na hrádzu.



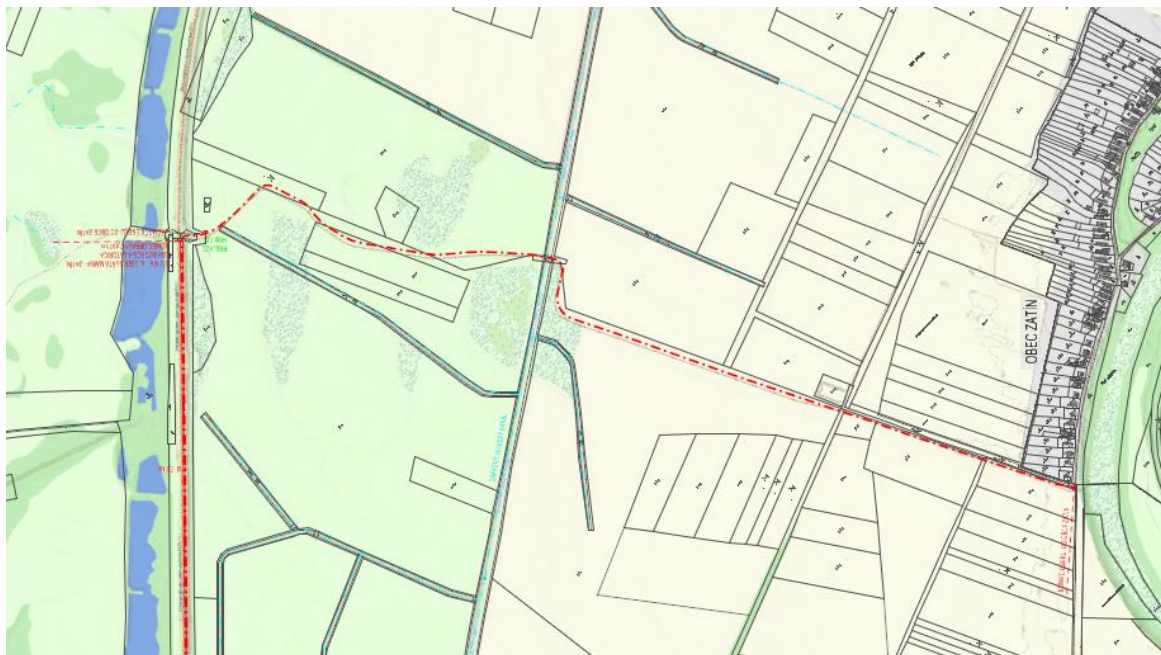
b.) Úsek pri obci Somotor, kde je ľavobrežná hrádza Bodrogu prerušená, nakoľko je naviazaná na svahy kopca Vrch. V súčasnosti je cyklotrasa medzi hrádzami vedená najkratšou trasou medzi hrádzami po severnom úpätí kopca Vrch. Tento prepoj navrhujeme zrušiť - v obrázku trasa preškrtnutá x-kami. Nová trasa bude zachádzať do obce Somotor, pričom sa využijú existujúce poľné a miestne komunikácie vrátane štátnej cesty III/3692.



c.) Úsek pri prečerpávacej stanici na Divom potoku je v súčasnosti vedený mimo koruny hrádze cez areál prečerpávacej stanice (v obrázku trasa preškrtnutá x-kami). Nová trasa bude vedená priamo po hrádzi, takže sa z nej nebude musieť schádzať a znovu na ňu vychádzať.



d.) Úsek do obce Zátin je navrhovaná odbočka z cyklomagistrály, ktorá pokračuje ďalej po hrádzi až k ukrajinským hraniciam. Nová odbočka bude vyznačená ako nadväzujúca cyklocesta do obce Zátin, pričom sa využije existujúca poľná cesta.



1.2. URBANISTICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ A STAVEBNOTECHNICKÉ RIEŠENIE STAVBY

1.2.1. ZDÔVODNENIE STAVEBNO-TECHNICKÉHO RIEŠENIA

Realizáciou udržiavacích prác na existujúcich hrádzach a obslužných komunikáciách sa vytvorí plocha vhodnejšia na vedenie cyklotrasy a zároveň vhodná pre pohyb vozidiel SVP, š.p. - správcu vodných tokov Bodrog a Latorica. Zlepšia sa podmienky na cyklotrase č. 017 - Dolnozemplínska cyklomagistrála pre všetky druhy bicyklov. Zároveň sa vytvorí základ pre rozširovanie nadväzných cyklotrás a prepojení na obce pozdĺž cyklomagistrály.

1.2.2. BILANCIA ZEMNÝCH PRÁC

V prípade udržiavacích prác budú využité vrchné vrstvy hrádze resp. obslužnej komunikácie, ktoré budú spevnené na požadovanú únosnosť. Nepredpokladá sa prebytok zeminy. Potreba dovozu zeminy sa predpokladá len v prípade potreby zlepšenia kvality povrchu na hrádzi. To sa môže stať, ak skúšky preukážu nedostatočnú únosnosť alebo zrnitosťnú skladbu existujúceho povrchu.

1.2.3. RIEŠENIE DOPRAVY

Stavenisko sa nachádza mimo zastavané územie. Samotná výstavba bude prebiehať na ochrannej hrádzi alebo obslužných komunikáciách. Na tieto plochy je možný prístup po miestnych komunikáciách a štátnych cestách I/79, III/3692, III/3693, III/3694, III/3695, III/3696. Výstavba sa priamo štátnych ciest nedotkne. Doprava na štátnych cestách bude ovplyvnená len výjazdom a presunom vozidiel stavby.

1.2.4. STAROSTLIVOSŤ O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Počas výstavby bude kladený dôraz na ochranu životného prostredia. Navrhované stavebné materiály sú netoxické a stále, stavebné postupy bežné a bezpečné. Organizácia prác bude v súlade s minimálnym zaťažením okolia a prostredia stavby, čo predpokladá racionálny stupeň rozostavanosti po jednotlivých úsekoch a objektov. Nutný stavebný odpad bude využitý podľa požiadaviek investora alebo odvázaný na skládku.

A. Odpady, ktoré vzniknú počas realizácie stavby

Odpady, ktoré vzniknú počas realizácie stavby sú zaradené podľa zoznamu odpadov uvedeného v prílohe č. 1 vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z a neskorších doplnení, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov s uplatnením postupu uvedeného v prílohe č. 1 citovanej vyhlášky nasledovne :

Tabuľka č. 1 - Zoznam odpadov vznikajúcich počas realizácie stavby

Číslo druh odpadu	Názov druh odpadu	Kategória odpadu
17 01 01	Betón	O
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O

Miesto vzniku a spôsob využitia alebo zneškodnenia odpadov (nakladanie s nimi)

Odpad č. 17 01 01 Betón, kategória ostatný, vznikne pri odstraňovaní betónových cestných panelov. Odpad bude odvezený na najbližšiu skládku pokiaľ nebude pre mať iné využitie.

Odpad č. 20 02 01 Odpad vznikne odstránením nežiadúceho materiálu z upravovaných povrchov – rastliny, pokosená tráva. Odpad bude odvezený na najbližšiu skládku s možnosť spracovania BRO – kompostáreň.

B. Odpady, ktoré vzniknú v priebehu užívania stavby (prevádzky)

Počas užívania cyklotrasy vzhľadom na charakter stavby sa nepredpokladá vznik odpadov.

1.2.5. STAROSTLIVOSŤ O BEZPEČNOSŤ PRÁCE

Pracovníci zúčastňujúci sa výstavby musia prejsť školením a dodržiavať pravidlá a predpisy bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Dodávateľ stavebných prác musí zabezpečiť uplatňovanie a dodržiavanie všetkých bezpečnostných predpisov a noriem súvisiacich so zemnými prácami a stavebnomontážnou činnosťou pri budovaní prislúchajúcich objektov.

Počas výstavby je potrebné dodržiavať všetky zásady bezpečnosti a platné predpisy a to najmä predpisy a zásady vyplývajúce z vyhlášky SÚBP a SBÚ č. 147/2013 Zb. o bezpečnosti práce a technických zariadení pri stavebných prácach, pokyny BOZP vo vodohospodárskych objektoch, smernica č. 46/Zb. o hygienických požiadavkách na prostredie (zv. 39/78). Pri prácach dodržiavať platnú legislatívu súvisiacu s predmetom výstavby.

Zákon 364/2004 o vodách (vodný zákon) – vytvára podmienky na všestrannú ochranu povrchových vôd a podzemných vôd vrátane vodných ekosystémov, na zlepšovanie stavu povrchových vôd a podzemných vôd a na ich účelné a hospodárne využívanie.

1.2.6. PROTIPOŽIARNE ZABEZPEČENIE

Použité stavebné materiály sú nehorľavé a nepredstavujú požiarne nebezpečenstvo.

1.2.7. RIEŠENIE PROTIKORÓZNEJ OCHRANY

Bezpečnostné závary sa navrhujú kompozitné ako alternatíva oceľové pozinkované s výstražným bielo-červeným náterom.

1.2.8. ZARIADENIA CIVILNEJ OBRANY

Všetky zariadenia vzhľadom na svoj lokálny dosah nepredstavujú nebezpečenstvo v prípade brannej pohotovosti štátu. Ochrana osôb z hľadiska CO nie je potrebná.

1.2.9. STANOVENIE NOVÝCH OCHRANNÝCH PÁSIEM

Nakoľko sa jedná o udržiavacie práce na existujúcich objektoch, stavbou nevzniknú nové ochranné pásma.

1.2.10. BILANCIA ZEMNÝCH PRÁC

Na stavbe nevznikne prebytok výkopovej zeminy. Predpokladá sa potreba dodatočnej zeminy / štrkodrvy pre zlepšenie kvality povrchu.

1.2.11. KONEČNÁ ÚPRAVA ÚZEMIA

Samotné stavebné práce predstavujú udržiavacie práce na korune ochranných hrádzí a obslužných komunikáciách, čím sa spevní existujúci terén a vznikne povrch vhodný pre vedenie cyklotrasy ako aj pre presun vozidiel správcov.

1.3. ÚDAJE O TECHNICKOM NÁVRHU

Realizáciou udržiavacích prác na existujúcich hrádzach a obslužných komunikáciách sa vytvorí plocha vhodná na vedenie cyklotrasy a zároveň vhodná pre pohyb vozidiel SVP, š.p. - správcu vodného toku Bodrog a Latorica. Celkovo sa zlepšia podmienky pre pohyb cyklistov v rámci existujúcej cyklomagistrály.

Navrhované riešenie obnovy a modernizácie ciest na korune hrádze a nadväzujúcich obslužných ciest predstavuje inovatívne riešenie s technológiou šetrnou k životnému prostrediu. Technológia využíva princíp recyklácie pôvodného materiálu, ktorý je prirodzenou súčasťou vybranej lokality a zabezpečí tak, čo najmenšiu environmentálnu záťaž na okolitú prírodu. Tým sa dosiahne skrátenie času výstavby, znížia sa náklady, nie je potrebný presun veľkých objemov stavebných materiálov, čo prispeje k zníženiu uhlíkovej stopy.

Navrhovaná stavba je rozdelená do nasledovných stavebných objektov :

- SO 101 1. Úsek, Borša - Viničky, PBH Bodrog
- SO 102 2. Úsek, Streda nad Bodrogom - Somotor, LBH Bodrog
- SO 103 3. Úsek, Somotor - Svätá Mária, LBH Bodrog
- SO 104 4. Úsek, Svätá Mária - Zatín, LBH Bodrog a Latorica

1.3.1. ÚDAJE O TECHNOLOGII

V rámci stavby nie sú navrhované žiadne technologické zariadenia.

1.4. ZEMNÉ PRÁCE

1.4.1. ÚPRAVY PLÔCH A PRIESTRANSTIEV

Plochy dotknuté stavebnou činnosťou budú uvedené do pôvodného stavu.

1.4.2. DOČASNÝ A TRVALÝ ZÁBER

V rámci realizácie udržiavacích prác hrádzi a obslužných komunikácií nedôjde k záberu nových pozemkov. Práce bude vykonávané na existujúcich objektoch (hrádze, komunikácie), ktorých vlastníckmi resp. správcami sú SVP a príslušné obce.

1.5. PODZEMNÁ VODA

Navrhované práce budú vykonávané na povrchu. Prípadný výskyt podzemnej vody nebude mať vplyv na plánované stavebné práce.

1.6. ZÁSOBOVANIE VODOU

Stavba bude zásobovaná pomocou cisterny, respektíve nádrží na pitnú vodu.

1.7. ELEKTRICKÁ ENERGIA

V rámci návrhu sa nenachádza zariadenie, ktoré si vyžaduje napojenie na elektrickú energiu. Počas výstavby môžu byť stroje a zariadenia napojené na prenosnú elektrocentrálu.

2.0 ORGANIZÁCIA VÝSTAVBY

2.1. Charakteristika staveniska

Nakoľko sa jedná o udržiavacie práce budú vykonávané v extraviláne obcí na existujúcich objektoch ako sú ochranné hrádze riek Bodrog, Latorica a na obslužných komunikáciách. Budúce stavenisko možno považovať za vhodné na uskutočnenie investičného zámeru .

Stavenisko bude prístupné po štátnych cestách I/79, III/3692, III/3693, III/3694, III/3695, III/3696 a následne po miestnych komunikáciách resp. poľných cestách.

2.2. Požiadavky na uvedenie do prevádzky

Stavba bude po dokončení ihneď uvedená do prevádzky, čo je dané charakterom stavby.

2.3. Dodávateľský systém

Investor stavby : Košický samosprávny kraj

Dodávateľ stavby: určí výberové konanie alebo investor.

Projektant: BURSA, s.r.o., Banská Bystrica

Prevádzkovateľ diela: Správcom ochranných hrádzí je SVP, š.p.

Správcami prístupových a obslužných komunikácií sú príslušné obce, kde sa komunikácie nachádzajú.

2.4. Zásady riešenia staveniska

Hlavný stavebný dvor bude určený na základe dohody medzi zhotoviteľom, investorom a vlastníkom pozemku, kde bude stavebný dvor zriadený. Vhodné umiestnenie stavebného dvora je na voľnom priestranstve v blízkosti možnosti napojenia na rozvod elektrickej energie. Na území stavebného dvora je možné umiestniť nevyhnutné administratívno-sociálne zázemie. Stavebný dvor bude adekvátne zabezpečený proti vstupu cudzích osôb.

2.5. Prístup na stavenisko

Základnú komunikačnú sieť tvorí štátna cesta I/79, ktorá vedie od Slovenského Nového Mesta do Kráľovského Chlmca. Na túto komunikáciu sú napojené štátne cesty III/3692, III/3693, III/3694, III/3695 a III/3696. Prístup na stavenisko bude možný priamo zo štátnych ciest alebo po miestnych a poľných cestách, ktoré sú napojené na vyššie spomínané štátne cesty.

2.6. Časový postup výstavby

Samotná stavba je rozdelená na jednotlivé úseky, ktoré je možné budovať samostatne. Postupnosť budovania úsekov si môže určiť podľa svojho uváženia zhotoviteľ stavby.

2.7. Požiadavky z hľadiska starostlivosti o živ. prostredie po dobu realizácie stavby

Počas realizácie stavby sa očakávajú nepriaznivé vplyvy spôsobené hlukom a prašnosťou mechanizmov, ktoré je nutné zo strany zhotoviteľa stavby minimalizovať. Zároveň bude výstavba vykonávaná aj

v blízkosti povrchových vôd. Preto je nutná prísna kontrola stavu vozidiel výstavby, aby sa predišlo úniku nebezpečných látok (olej, nafta a pod.). Dopravné stroje sa musia pred výjazdom na miestnu komunikáciu riadne očistiť od hliny, aby ju neznečisťovali.

Navrhované riešenie obnovy a modernizácie ciest na korune hrádze a nadväzujúcich obslužných ciest predstavuje inovatívne riešenie s technológiou šetrnou k životnému prostrediu. Technológia využíva princíp recyklácie pôvodného materiálu, ktorý je prirodzenou súčasťou vybranej lokality a zabezpečí tak, čo najmenšiu environmentálnu záťaž na okolitú prírodu. Tým sa dosiahne skrátenie času výstavby, znížia sa náklady, nie je potrebný presun veľkých objemov stavebných materiálov, čo prispeje k zníženiu uhlíkovej stopy.

2.8. Požiadavky na uvádzanie dokončenej stavby prípadne jej časti do prevádzky

Nakoľko sa jedná hlavne o udržiavacie práce na objektoch, ktoré sú v súčasnosti v prevádzke, stavba môže byť uvedená do prevádzky po jej dokončení.

2.9. Predpokladané lehoty výstavby

Vypracovanie PD v stupni PS:	02/2025
Začiatok výstavby:	podľa pokynov investora
Predpokladaná dĺžka výstavby:	6 mesiacov

V Banskej Bystrici, február 2025

Vypracoval: Ing. Gabriel Faško