**Stavba:** „**Cyklochodník – Stráža“**

**Investor :** Oblastná organizácia cestovného ruchu MALÁ FATRA,NámestieObetí Komunizmu 1, 011 31 Žilina

###

**Hlavný projektant**: Ing. Radovan Mikuláš, DK Ateliér, s.r.o., Matúškova 2575 , Dolný Kubín 026 01

**Projektant:** Ing. Jozef Chrenšč, Oravská Poruba-Zábrež 398, 027 54 Veličná,

**SPRIEVODNÁ SPRÁVA**

**Obsah sprievodnej správy :**

1. Identifikačné údaje o navrhovanej stavbe
2. Identifikačné údaje stavebníka, investora a spracovateľa
3. Základné údaje charakterizujúce prácu a stavbu
4. Súhrnný prehľad a zdôvodnenie
5. Členenie stavby na stavebné objekty, prevádzkové súbory, prípadne etapy
6. Vecné a časové väzby stavby na okolitú výstavbu a súvisiace investície
7. Prehľad východiskových podkladov
8. Skúšobná prevádzka a doba jej trvania s postupným uvádzaním stavby do prevádzky

**1.,IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE o navrhovanej STAVBE:**

Názov stavby: „Cyklochodník – Stráža“

Miesto stavby: úsek v rámci katastra Stráža

### Katastrálne územia: Stráža,

### Kraj: Žilinský

### Druh stavby: Novostavba

Stupeň: dokumentácia pre úzené rozhodnutie

**2.,Identifikačné údaje investora, stavebníka a spracovateľa:**

Sídlo Námestie Obetí Komunizmu 1, 010 01  Žilina

Štatutárny zástupca Ing. Peter Fiábane

IČO 42219574
DIČ 2023424502

Zástupca pre projekt a splnomocnená osoba: Ing. Chrapčiak Peter

Telefón: 0905462076

e-mail:  verejne.obstaravanie@regionmalafatra.sk

Spracovateľ projektu:

**DK Ateliér, s.r.o.**, Matúškova 2575 , Dolný Kubín 026 01

 Tel: 043 586 4507,

 e-mail: dkatelier@dkatelier.sk

 web: [www.dkatelier.sk](http://www.dkatelier.sk)

Hlavný projektant: Ing. Radovan Mikuláš

Zodpovedný projektant: Ing. Radovan Mikuláš, Ing. Jozef Chrenšč

 Stavebné riešenie: Ing. Jozef Chrenšč, Oravská Poruba-Zábrež 398, 027 54 Veličná,

 mobil: 0915 866213,

 mail: ing.jchprojekt@gmail.com

### **3. ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU A JEJ BUDÚCU PREVÁDZKU**

 Projekt rieši návrh turistického cyklochodníka v rámci katastra Stráža. Zámerom „**Cyklochodník- Stráža“** je vybudovať bezpečnú cyklotrasutrasu – úsek mimo ex. dopravný systém. Navrhovaná cyklotrasa je tvorená z troch úsekov.

 **Trasa - úsek 1** (celková dĺžka 644,02 m)začínanapojením na ex. sp. plochu tesne pri mostnom objekte, vybudovanom v rámci cyklomagistrály - „Cyklomagistrála Terchová – VD Žilina cez Varín“ označenom v PD ako most č. 7.

 V rámci prvého úseku 1 cyklotrasy je trasa vedená po rastlom teréne v dĺ. cca 50 m pozdĺž ex. asf. ceste, tak aby prejazdná šírka ex. asf. cesty bola min. 3,0 m a následne je smerové vedenie navrhovanej trasy vedené podľa šírkových a priestorových možností medzi ex. RD a ich oplotením a na druhej strane pozdĺž ex. potoka, pričom v rámci trasovania dochádza ku kolízii s nelegálnymi stavbami, ktoré bude nevyhnutné odstrániť. Trasa sa v dvoch miestach napája na ex. asfaltové MK, pokračuje poza futbalové ihrisko, miestny kostol sv. Gorazda a na konci sa napája na ex. MK, kde prvý úsek cyklotrasy končí.

 Šírka cyklochodníka v úseku 1, cca v dĺ. 61,63 m od začiatku je navrhnutá v š. 2,5 m, nakoľko na základe stanoviska SVP je potrebné v st. 0,013 - 0,100 pri trasovaní obísť parcelu 569/3, po ľavej strane je výškové prevýšenie - ex. prístup k potoku, ktoré je nutné upraviť vytvorením násypu z kameniva a pre zvýšenie bezpečnosti je navrhnuté zábradlie vo výške 1,25 m. Dĺžka zábradlia je cca 13 m, pričom presne to bude zadefinované v ďalšom stupni PD. Trasa v úseku 1 má od st. cca 0,061 63 konštantnú šírku 3,0 m – 2x1,5 m. Cyklochodník je po oboch stranách ohraničení obrubníkom 100x20x10 cm uložený na úroveň navrhovanej nivelety do bet. lôžka.

 **Trasa - úsek 2** (celková dĺžka 326,333 m)začína pri ex. mostnom objekte, ktorý sa plánuje rekonštruovať a podľa PD sa miesto začiatku úseku 2 môže mierne meniť v závislosti od polohy upravovaného mostu.

 Smerové a šírkové vedenie úseku 2 je limitované a obmedzené šírkovými možnosťami nakoľko sú tu ex. RD a oplotenie a po pravej strane v smere staničenia svah, ktorý je možné upraviť vybudovaním oporného múru. Vybudovaním op. múru bude možné vybudovať cyklochodník v š. 2,5 m. Dĺžka úseku v ktorom je potrebné vybudovať oporný múr je cca 218,0 m, pričom op. múr je tvorený z dvoch úsekov prvý má dĺžku 56 m, končí pri objekte SHMÚ a druhý úsek pokračuje za objektom SHMÚ a je dlhý cca 162 m. Cyklotrasa v úseku 2 je v dĺ. cca 237,17 m navrhnutá ako obojsmerná dvojpruhová cyklotrasa v š. 2,5 m – 2x1,25 m, následne až do napojenia na úsek 1, má šírku konštantnú 3,0 m v dĺ. 89,163 m.

 V rámci úseku 2 dochádza ku kolízii navrhovanej cyklotrasy s ex. dreveným oplotením – st. km 0,090 033 – 0,104 807, ktoré je umiestnené na cudzom pozemku a predpokladáme, že sa jedná o čiernu stavbu a je ho potrebné odstrániť, ak sa neodstráni realizovanie úseku nebude možné, nakoľko pri dodržaní minimálnych odstupových vzdialeností od pevných prekážok, v tomto prípade dreveného plotu čo je mi 0,5 m, by bolo nutné trasu a oporný múr posunúť až na spodnú hranu ex. svahu čím by došlo k zúženiu prietokovej plochy v danom úseku.

 **Navrhovaný oporný múr** je navrhnutý v cca v strede – v polovici ex. svahu tvoreného z kameniva – jedná sa o proti záplavový val, pričom poloha oporného múru bola konzultovaná zo zástupcom povodia. Múr je navrhnutý z bet. prefabrikátov IZT 19K v. 1,0 m uložené na bet. základe 1,0 m pod dnom potoka Varínka. Na vrchu bude ukončený rímsou a na vrch sa umiestni plné betónové zábradlie, výška zábradlia bude 1,3 m a šírka 0,15 m. Dažďová voda bude z cyklotrasy

v úseku oporného múru, odtekať cez nerezové rúrky DN65 mm umiestnené každé 2 m v rámci bet. zábradlia. Podrobné riešenie cyklotrasy a navrhovaného oporného múru bude v PD pre stavebné povolenie.

 **Trasa - úsek 3** (celková dĺžka 54,80 m)začína pri ex. predajni KORUNA a končí napojením na navrhovaný úsek 1. Smerové a šírkové vedenie úseku 3 je limitované a obmedzené šírkovými možnosťami, nakoľko je po pravej strane v smere k napojeniu na úsek 1 ex. oplotenie  areálu miestneho kostola sv. Gorazda a v mieste napojenia úseku 3 na úsek 1 sú potrebné zakružovacie oblúky. Trasa v úseku 3 je v dĺ. 27,50 m vedená v š. 3,0 m a následne sa postupne zužuje na š. 2,0 m.

 Jednotlivé úseky v prevažnej väčšine svojej dĺžky budú kopírovať ex. terén, bez výraznejších výškových zmien. Na obmedzenie jazdy dvojstopových vozidiel po cyklotrase vedenej v samostatnom telese budú osadené zábrany zo zvislých stĺpikov osadené do betónové základu. Pred vypracovaním ďalšieho stupňa PD je potrebné vykonať podrobné zameranie ex. inž. sietí, a ich zakreslenie do riešeného územia. Na základe stanovísk od zainteresovaných organizácií a výkresového podkladu vo formáte PDF, bolo zistené, že v rámci riešeného územia sú umiestnené inžinierske siete. Po zameraní a nanesení polohy inž. sietí do riešenej situácie sa navrhne technické riešenie a opatrenia, ktoré bude spĺňať požiadavky príslušných organizácií, ktoré majú v riešenom území uložené siete, tak aby počas výstavby cyklotrasy nedošlo k porušeniu káblových vedení. Pre potreby PD bol vykonaný hydrogeologický prieskum pre posúdenie riešeného územia viď príloha – HYDROTECHNICKÉ POSÚDENIE.

**SO 01**

**Hlavné technické parametre chodníka:**

1. **úsek celk. dĺ. 644,02 m**
* šírkové vedenie - 2,5 m – 2x1,25 m + 2x0,1 m obrubník = 2,7 m
* dĺžka 55,0 m – st. cca 0,0- 61,63 m
* ochranné pásmo – z dôvodu údržby cyklotrasy – max. 2 m na obe strany od obrubníka lemujúceho cyklotrasu

t.j. celková šírka aj s pásom pre údržbu = max. 7,2 m resp. podľa šírkových možností v danom úseku

* povrch asfaltobetón
* ohraničený obrubníkom 100x20x10 mm
* priečny sklon – obojstranný – 2%
* pozdĺžny sklon:
* min. 0,5 %
* max. 3,5%
* šírkové vedenie - 3,0 m – 2x 1,5 m + 2x0,1 m obrubník = 3,2 m
* dĺžka 582,39 m – st. cca 61,63 m – 644,02 m
* ochranné pásmo – z dôvodu údržby cyklotrasy – 2 m na obe strany od obrubníka lemujúceho cyklotrasu

t.j. celková šírka aj s pásom pre údržbu = 7,2 m resp. podľa šírkových možností

* povrch asfaltobetón
* ohraničený obrubníkom 100x20x10 mm
* priečny sklon – obojstranný – 2%
* pozdĺžny sklon:
* min. 0,5 %
* max. 4,5%

 **II. úsek celk. dĺ. 326,33 m**

* šírkové vedenie - 2,5 m – 2x 1,25 m
* dĺžka 243,86 m – st. cca 0,000 – 243,86 m
* povrch asfaltobetón
* ochranné pásmo – z dôvodu údržby cyklotrasy – 2 m na obe strany od obrubníka lemujúceho cyklotrasu

t.j. celková šírka aj s pásom pre údržbu = 7,2 m resp. podľa šírkových možností

* ohraničený obrubníkom 100x20x10 mm a po pravej strane aj op. múrom v dĺ. cca 218 m
* priečny sklon – obojstranný – 2%
* pozdĺžny sklon:
* min. 0,5 %
* max. 4,5%
* šírkové vedenie - 3,0 m – 2x 1,5 m+ 0,1 m obrubník = 3,2 m
* dĺžka 82,48 m – st. cca 243,86 – 326,33 m
* ochranné pásmo – z dôvodu údržby cyklotrasy – 2 m na obe strany od obrubníka lemujúceho cyklotrasu

t.j. celková šírka aj s pásom pre údržbu = 7,2 m resp. podľa šírkových možností

* povrch asfaltobetón
* ohraničený obrubníkom 100x20x10 mm
* priečny sklon – obojstranný – 2%
* pozdĺžny sklon:
* min. 0,5 %
* max. 3,5%

 **III. úsek celk. dĺžka 54,80 m**

* šírkové vedenie - 3,0 m – 2x 1,5 m + 0,1 m obrubník = 3,2 m
* dĺžka 27,5 m
* šírkové vedenie - 2,0 m – 2x 1,0 m + 0,1 m obrubník = 2,2 m
* dĺžka 27,3 m
* ochranné pásmo – z dôvodu údržby cyklotrasy – 2 m na obe strany od obrubníka lemujúceho cyklotrasu

podľa šírkových možností

* povrch asfaltobetón
* ohraničený obrubníkom 100x20x10 mm
* priečny sklon – jednostranný – 2%
* pozdĺžny sklon:
* min. 0,5 %
* max. 5,0%

**Rozsah stavby :**

  **1 úsek**

 Začiatok trasy – staničenie 0,00000km

 Koniec trasy – staničenie 0,64402km

 Dĺžka trasy : 644,02 m

  **2 úsek**

 Začiatok trasy – staničenie 0,00000km

 Koniec trasy – staničenie 0,32633km

 Dĺžka trasy : 326,33 m

  **3 úsek**

 Začiatok trasy – staničenie 0,00000km

 Koniec trasy – staničenie 0,05480km

 Dĺžka trasy : 54,80 m

 **kataster Varín**

* dĺžka 1 úseku – 644,02 m
* dĺžka 2 úseku – 326 333 m
* dĺžka 3 úseku – 54,80 m

parcely v rámci katastra . - E č.p. – 643/1, 643/301, 862/301, 862/201, 862/921. 862/1

 - C č.p. – 556/2, 543/1, 543/3, 377, 380, 556/1

**Smerové vedenie**

 Smerové usporiadanie trasy vyplynulo zo skutkového stavu a s požiadaviek investora trasa je vedená po rastlom teréne, pričom sa rešpektoval skutkový stav terénu, aby sa čo najmenej zasiahlo do terénu. Trasa cyklotrasy je tvorená priamymi úsekmi a kružnicovými oblúkmi s polomermi – min. 2,25 m a max. 500 m, podrobnejšie v ďalšom stupni projektu. Priečny sklon vozovky v priamke aj v smerových oblúkoch je obojstranný 2% sklon. Pozdĺžne sklonové pomery v rámci cyklotrasy vo väčšej miere kopíruje ex. terén, pričom v priemere ja niveleta zdvihnutá cca 25 - 35 cm nad ex. terén.

**KonštrukciE Trasy :**

**povrch asf. - SKLADBA 1**

* asfaltový betón modifikovaný ACO 11-I, 45/80-75 hr. 40 mm
* postrek spojovací z modifikovanej asfaltovej emulzie PS,CBP 0,5 kg/m2
* asfaltový betón ACP 22-II, 35/50 hr. 80 mm
* asfaltový infiltračný postrek PI, 2 kg/m2, 8-11 2 kg/m2
* Cementom stmelená zrnitá zmes CBGM C5/6 hr.150 mm
* štrkodrvina fr. 0-32 ŠD hr. 250 mm
* **výmena podložia**
* štrkodrvina fr. 0-63 ŠD hr. 400 mm (pokládka v dvoch vrstvách) hutniť na 45 MPa
* separačná geotextília

**povrch asf. - SKLADBA 2 - trasa v rámci prístupu k ex. prevádzke resp. úseky prejazdne mot. vozidlami**

* asfaltový betón modifikovaný ACO 11-I, 45/80-75 hr. 40 mm
* postrek spojovací z modifikovanej asfaltovej emulzie PS,CBP 0,5 kg/m2
* asfaltový betón ACP 22-II, 35/50 hr. 80 mm
* asfaltový infiltračný postrek PI, 2 kg/m2, 8-11 2 kg/m2
* Cementom stmelená zrnitá zmes CBGM C5/6 hr.200 mm
* štrkodrvina fr. 0-32 ŠD hr. 300 mm
* **výmena podložia**
* štrkodrvina fr. 0-63 ŠD hr. 400 mm (pokládka v dvoch vrstvách) hutniť na 45 MPa
* separačná geotextília

**povrch asf. - SKLADBA 3 - trasa v rámci prístupu ťažkých vodohospodárských mechanizmov v dĺ. 60 m**

* asfaltový betón modifikovaný ACO 11-I, 45/80-75 hr. 40 mm
* postrek spojovací z modifikovanej asfaltovej emulzie PS,CBP 0,5 kg/m2
* asfaltový betón ACP 22-II, 35/50 hr. 80 mm
* asfaltový infiltračný postrek PI, 2 kg/m2, 8-11 2 kg/m2
* Cementom stmelená zrnitá zmes CBGM C5/6 hr. 200 mm
* štrkodrvina fr. 0-32 ŠD hr. 250 mm
* geomreža

(ťahová pevnosť min. 100/100kN/m, rozmer oka 25x25 mm, max. predĺženie 2,5%)

* hutnená štrkodrvina 32- 64 mm, hr. 100mm
* **výmena podložia**
* štrkodrvina fr. 0-63 ŠD hr. 400 mm (pokládka v dvoch vrstvách) hutniť na 45 MPa
* separačná geotextília

 **Skladba 1** je navrhnutá:

* v 1 úseku v st. km 0,000 – 0,180 911, v st. 0,255 00 – 0,290 00, v st. 0,350 00 – 0,644 02
* v 2 úseku v st. km 0,000 – 0,326 333
* v 3 úseku v st. km 0,000 – 0,054 80

**Skladba 2** je navrhnutá:

* v 2 úseku v st. km 0,180 911- 0,255 00

**Skladba 3** je navrhnutá:

* v 2 úseku v st. km 0,290 00- 0,350 00

 Navrhovaná skladba 1 je určená pre cyklistov s možnosťou občasného prejazdu osobného vozidla, navrhovaná trasa v úseku 1 je vedená poza RD pozdĺž ex. cesty. V st. km cca 0,180 911 – 0,255 00 je navrhnutá únosnejšia skladba nakoľko je potrebné zabezpečiť prístup k ex. prevádzke F & K INTERIERY.

 V st. km cca 0,290 00 – 0,350 00 je navrhnutá skladba 3 nakoľko je potrebné zabezpečiť prístup ťažkých vodohospodárskych mechanizmov k rieke Varínka.

**SO 02 Oporný múr**

 Navrhovaná trasa je v úseku 2 limitovaná a obmedzená šírkovými možnosťami, nakoľko ex. RD a oplotenie po ľavej strane v smere staničenia trasy a po pravej strane v smere staničenia je svah, ktorý je možné upraviť vybudovaním oporného múru, čím múru bude možné cyklochodník navrhnúť v š. 2,5 m.

Dĺžka úseku v rámci ktorého je potrebné realizovať oporný múr je cca 218,0 m. Op. múr je tvorený z dvoch úsekov prvý má dĺžku 56 m, končí pri objekte SHMÚ a druhý úsek pokračuje za objektom SHMÚ a je dlhý cca 162 m.

 Oporný múr je navrhnutý v cca v strede – v polovici ex. svahu tvoreného z kameniva – jedná sa o proti záplavový val, pričom poloha oporného múru bola konzultovaná zo zástupcom povodia. Múr je navrhnutý z bet. prefabrikátov IZT 19K v. 1,0 m uložené na bet. základe 1,0 m pod dnom potoka Varínka. Na vrchu bude ukončený rímsou a na vrch sa umiestni plné betónové zábradlie, výška zábradlia bude 1,3 m a šírka 0,15 m. Dažďová voda bude z cyklotrasy v úseku oporného múru, odtekať cez nerezové rúrky DN65 mm umiestnené každé 2 m v rámci bet. zábradlia. Podrobné riešenie cyklotrasy a navrhovaného oporného múru bude v PD pre stavebné povolenie.

**SO 03 Verejné osvetlenie**

V rámci navrhovanej stavby sa navrhuje vybudovať novú vetvu verejného osvetlenia pre riešenú lokalitu, tak aby sa zabezpečilo osvetlenie celého navrhovaného úseku 1 a 2. Podrobnejšie v ďalšom stupni. Osadene budú stožiarové svietidla s LED svietidlami IP65 na samostatne stojacich hliníkových bezpätkových stožiaroch výšky 5m alebo 6m bez výložníka.

 Navrhovaná trieda osvetlenia – ME6, situácia osvetlenia B1. Zemný káblový rozvod bude prevedený NN celoplastovým káblom AYKY-J 4x16, uzemňovací pás FeZn. V každom stožiari bude osadená stožiarová svorkovnica s poistkou In = 6A a káblovým vývodom CYKY-J 3x2,5 do svietidla. Navrhovaná sústava osvetlenia sa napojí na existujúcu trafostanicu na parcele 2581/153. Celkový inštalovaný výkon Pi = 1,60 kW. Všetky stĺpy pre vonkajšie osvetlenie musia byť uzemnene v zmysle STN 33 2000-5-54.

Výkon a potrebná optika svietidiel budú určené v ďalšom stupni PD výpočtom v simulačnom programe DIALux.

*Druh a spôsob uzemnenia:*

 Uzemnenie jednotlivých stĺpov VO bude prevedene v súlade s STN 33 2000-5-54 a STN 33 2000-4-41:2019 a iných súčasne platných noriem STN.

Ochrana pred zásahom elektrickým prúdom v zariadeniach do AC 1000 V

Ochrana je prevedená v súlade s STN 33 2000-4-41/2019, ktorej odpovedajú nasledujúce ustanovenia:

Základná ochrana (v minulosti ochrana pred priamym dotykom alebo pred dotykom živých časti) je prevedená za normálnych podmienok niektorým z týchto opatrení:

· základná izolácia živých časti (čl. 411.2; príloha A, čl. A.1);

· prekážky alebo kryty (čl. 411.2; príloha A, čl. A.2);

· zabraný (čl. 410.3.5; príloha B, čl. B.2);

· ochrana polohou (umiestnením mimo dosah) (čl. 410.3.5; príloha B, čl. B.3).

Opatrenia uvedene v prílohe B môžu byť použite iba v inštaláciách prístupných:

· osobám znalým alebo poučeným

· osobám pracujúcim pod dozorom alebo dohľadom osôb znalých alebo poučených.

Ochrana pri poruche (v minulosti ochrana pred dotykom neživých časti):

· Ochranne uzemnenie (čl. 411.3.1.1).

· Neživé časti musia byť spojene s ochranným vodičom a toto spojenie musí spĺňať presne stanovene podmienky

 odpovedajúce spôsobu uzemnenia siete (čl. 411.4 až 411.6).

· Ochranne po-spojovanie (čl. 411.3.1.2).

V sústave NN s uzemneným nulovým bodom, t.j. v sieti TN (čl. 411.4) su ochranne opatrenia prevedene takto:

· Ochrana pri poruche (v minulosti ochrana pred dotykom neživých časti) je prevedená samočinným odpojením

 zdroja od siete (čl. 411.3.2).

· Doplnková ochrana je prevedená prúdovým chráničom (čl. 411.3.3; 415.1).

**Vplyv stavby na prírodné prostredie**

**Po zrealizovaní výstavby**

 Stavba nemá negatívny vplyv na prírodné prostredie. Účelom navrhovanej cyklotrasy je zníženie výskytu cyklistov na štátnej pozemnej komunikácii, odklonenie ich na bezpečný cyklistický chodník bez motorovej dopravy a zvýšenie dochádzky do zamestnania po bezpečnej cyklistickej komunikácií.

**Počas výstavby**

 Len dočasné zhoršenie prírodného prostredia hlukom a emisiami z dopravy a z vykonávania ostatných strojných stavebných prác.

**Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci**

 Pre zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností je smerodajná vyhláška č. 147/2013 zb. Treba klásť dôraz na dodržanie všetkých ustanovení, súvisiacich hlavne so zaistením bezpečnosti pracovníkov pri ich pohybe (pritom treba rešpektovať aj doplňujúce ustanovenia príslušných noriem) a ustanovení.

 Do starostlivostí o hygienu, ochranu a bezpečnosť pri práci patri povinnosť zamestnávateľa zabezpečiť také pracovné podmienky a prostredie, aby sa zabránilo pracovným úrazom, chorobám z povolania, alebo inému poškodeniu zdravia vplyvom technologického zariadenia, technologického postupu výroby, alebo

organizáciou práce. Pre bezpečnosť a spoľahlivú prevádzku technologických zariadení je každý užívateľ povinný oboznámiť sa s obsluhou, údržbou a s úplnou sprievodnou dokumentáciou a s bezpečnostnými predpismi platnými pre dané technologické zariadenie, konkrétne pracovisko a charakter práce.

 **Ochrana pred nebezpečnými a škodlivými faktormi pracovného procesu a tým zabezpečenie bezpečnosti práce sa riadi požiadavkami obsiahnutými v nasledovných základných predpisoch:**

zákon č. 311/2001 Zz Zákonník práce v znení neskorších predpisov, NR SR č.124/2006 Z.z. o bezpečností a ochrane zdravia pri práci v znení neskorších predpisov, NR SR č. 395/2006 Z.z. o minimálnych požiadavkách na poskytovanie a používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov, vyhláškou SÚBP č.59/82, ktorou sa určujú základné požiadavky na zaistenie bezpečnosti práce a technických zariadení v znení noviel, Vyhláška MPSVaR č. 508/2009 Z.z. na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a bezpečnosti technických zariadení a v ďalších všeobecne záväzných právnych predpisoch a nariadeniach na zaistenie BOZP. Osoby, ktoré sa pohybujú v dopravnom priestore mimo chodníkov a pracoviska (neoddelené od cestnej premávky účinným ochranným zariadením) chránené iba pozdĺžnou uzáverou sú povinné nosiť výstražné oblečenie. Označenie osoby, ktorá vykonáva na ceste prácu spojenú s jej údržbou, opravou alebo výstavbou alebo inú pracovnú činnosť, tvorí viditeľný bezpečnostný odev napríklad bezpečnostná reflexná vesta, overal,nohavice, bunda alebo pláštenka oranžovej fluorescenčnej farby, ktorého predná a zadná strana má plochu najmenej 1 500 cm2. Ochranný odev musí byť vyhotovený z fluorescenčného materiálu, spredu aj zozadu opatrený dvoma vodorovnými pásmi širokými 5 cm až 10 cm, dlhými najmenej 25 cm, vzdialenými od seba 5 cm až 10 cm a umiestnenými súmerne na strednú zvislú os tejto plochy, pričom plocha ani jedného z pásov na hornej časti odevu na stojacej osobe nesmie byť nižšie ako 90 cm nad úrovňou cesty. Pásy musia byť vyhotovené z bielej retroreflexnej fólie alebo z bielych odrazových skiel. Pracovné vozidlá a pracovné stroje používané na vykonávanie prác na pracovnom mieste, pracovné vozidlá, ktoré sú samé pohyblivým pracovným miestom alebo krátkodobé pracovné miesta v dopravnom priestore sú vybavené bezpečnostným výstražným označením. Výstražné označenie zahŕňa výstražnú farebnú povrchovú úpravu pracovných mechanizmov, červeno-biele retroreflexné prvky na vozidlách, svetelné šípky, svetelné rampy, zariadenia predbežnej výstrahy a pod.

**4., Súhrnný prehľad a zdôvodnenie:**

**a) požiadaviek na vyvolané investície,**

Výstavba cyklotrasy - si nevyžiada vyvolané investície.

**b) zabezpečenia hlavných surovín a materiálov,**

Hlavné suroviny a materiály potrebné na pokládku asf. krytu trasy sa pripravia vo výrobni bitúmenových zmesí a dopravia na miesto stavby nákladnými automobilmi.

 Pokládka živičného koberca sa uskutoční pomocou špeciálneho mechanizmu – finišera a požadované technické parametre nového krytu vozovky sa docielia hutnením statickými valcami. Odstránenie poškodeného krytu vozovky sa bude realizovať pojazdnými frézami s pásovým nakladaním na automobily. Ostatné materiály v rámci jednotlivých skladieb budú dovezené.

**c) zabezpečenia celkového počtu pracovníkov a ich prípravy,**

Požadované práce v rámci stavby bude vykonávať firma, ktorá bude vybratá vo výberovom konaní.

**Zdôvodnenie stavby**

 Bicykel je dostupný pre malých aj veľkých a cieľom navrhovanej cyklomagistrály je zvýšenie bezpečnosti pre obyvateľov jednotlivých obcí, z ktorých sa potrebujú dostať do zamestnania a chcú na prepravu do zamestnania využiť iný dopravný prostriedok ako je motorové vozidlo. Umožnením používať bicykel ako dopravný prostriedok sa zlepší aj zdravotný stav samotných obyvateľov daných obcí čo je aj jeden cieľov – mať zdravších ľudí a zároveň vybudovaním cyklomagistrály sa zvýši bezpečnosť cyklistov.

**5., Členenie stavby na prevádzkové súbory, stavebné objekty,**

 **prípadne etapy:**

 Stavba bude členená na stavebné objekty

* SO 01 Cyklochodník
* SO 02 Oporný múr
* SO 03 Verejné osvetlenie

**6., Vecné a časové väzby stavby na okolitú výstavbu:**

Cyklotrasa nie je časovo a ani  vecne viazaná na okolitú výstavbu.

**7., PREHĽAD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV:**

Východiskovými podkladmi pre vypracovanie projektu boli:

* Kópia z katastrálnych máp jednotlivých katastrov,
* Technické požiadavky investora.
* Výškopis a polohopis záujmového územia v digitálnej forme.
* Obhliadka záujmového územia projektantom a zástupcom investora

**8.,Skúšobná prevádzka a doba jej trvania s postupným**

 **uvádzaním stavby do prevádzky:**

 Charakter stavby si nevyžaduje spustenie chodu do skúšobnej prevádzky.

 Stavba sa po jej ukončení uvedie do prevádzky ako celok.

 Ing. Radovan Mikuláš

 Ing. Jozef Chrenšč