

# Sprievodná a technická správa

---

## 1. Identifikačné údaje:

<b>Názov stavby:</b>	<b>Oprava vozovky Lesnej cesty Jazero, II. etapa</b>
<b>Miesto stavby:</b>	k.ú. Uhorná
<b>Okres:</b>	Gelnica
<b>Kraj:</b>	Košický
<b>Stavebník:</b>	Lesy SR, š.p. Banská Bystrica, OZ Košice Moyzesova 18 040 01 Košice
<b>Projektant:</b>	Ing. Štefan Bigoš Rybničná 7, Spišská Nová Ves, 053 31 Novoveská Huta

## 2. Základné údaje charakterizujúce stavbu:

<b>Charakter stavby:</b>	oprava
<b>Kategória:</b>	1L 4,0/30 podľa STN 736108
<b>Projektovaná kapacita:</b>	2340 m

## 3. Predpokladané termíny:

- **začatie stavby:** Jún 2011
- **ukončenie stavby:** September 2011

Uvedené termíny sú orientačné, môžu sa meniť v súvislosti s uvoľňovaním finančných prostriedkov investora.

## 4. Východiskové podklady a zdôvodnenie opravy:

### Podklady:

Prvým, východiskovým podkladom pre vypracovanie tejto dokumentácie bol výber staveniska za prítomnosti zástupcu investora a projektanta, kde bol posúdený stav Lesnej cesty Jazero, najmä stav krytu vozovky, ale aj stav odvodňovacích objektov. Konštatovalo sa, že uvedená cesta je značne opotrebovaná, odvodňovacie objekty sú zčasti nefunkčné a vyžadujú si neodkladnú opravu, resp. údržbu.

Ďalšie podklady boli získané pri terénnych prácach, pri ktorých sa podrobnejšie popísal stav opotrebenia cesty a odvodňovacích objektov za účelom spracovania tejto dokumentácie.

Z mapových podkladov bola použitá topografická mapa v M=1:25 000 a porastová mapa v M= 1:10 000.

## **Zdôvodnenie opravy:**

Predmetná stavba, L.c. Jazero, bola postavená pred viac ako 20–timi rokmi. Obrusná vrstva, kryt, z makadamu asfaltového nebola doteraz opravovaná a tak po uvedenej dobe užívania je jej stav v zlom stave. Naplaveninami zanesené niektoré priečne ale i pozdĺžne odvodňovacie objekty spôsobujú, že podložie je podmáčané a tak je menej únosné. Dôsledkom je poškodená, miestami deformovaná vozovka, na ktorej sú vyjazdené koľaje. Dopravné prostriedky môžu po ceste premávať len pomaly, návrhovú rýchlosť nie je možné dodržať. Stúpajú náklady na odvoz dreva, dopravné prostriedky sa viac opotrebovávajú, znižuje sa produktivita práce v lesnických činnostiach a to nielen v ťažbe, ale i v pestovaní a ochrane lesa. Pre odstránenie týchto negatívnych javov je potrebná oprava vozovky a údržba odvodňovacích zariadení. Opraví sa nielen obrusná vrstva, ale vyčistia sa aj priekopy a priepusty. Tým sa dosiahnu vyššie moduly pružnosti jednotlivých vrstiev vozovky ako aj podložia a tým aj lepší modul pružnosti vozovky ako celku. Zvýši sa tým únosnosť vozovky a predĺži doba jej životnosti. Podstatne sa zlepší prevádzková funkčnosť vozovky, t.j. schopnosť vozovky umožniť bezpečnú, plynulú, rýchlu a pohodlnú premávku, ktorá je potrebná pri zabezpečovaní úloh pri odvoze dreva, pestovaní a ochrane lesa. Pri ochrane lesa zvlášť ako zlepšenie a zrýchlenie prístupu k prípadným požiarom a zlepšenie podmienok pre monitoring a činnosť protipožiarnych hliadok.

## **5. Členenie projektu:**

Projektová dokumentácia je spracovaná ako dokumentácia pre ohlásenie stavebných úprav s podrobnosťami vykonávacieho projektu v členení:

### **A. Písomná časť:**

- sprievodná a technická správa

### **B. Výkresová časť:**

- prehľadná situácia M=1:25 000
- porastová mapa v M=1:10 000
- situačná schéma stavebných prác
- vzorové priečne rezy
- rozpočet, resp. výkaz výmer

## **6.Navrhované stavebné riešenie**

Lesná cesta Jazero je v zmysle normy STN 736108 „Lesná dopravná sieť“ cesta 1. kategórie a je typu 1 L 4,0/30. Začiatok opravovaného úseku je pokračovaním 1. úseku na hranici katastrálnych území Smolník-Uhorná. Koniec opravovaného úseku je v km 2,340, pred odvozným miestom Mlynárová.

### **Úprava vozovky:**

V úsekoch , kde sú výtlky a vyjazdené koľaje, sa tieto vyrovnajú doplnením drobného drveného kameniva v mn. 0,06m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, resp. 0,10m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, podľa rozsahu poškodenia vozovky. V úseku km 2,150-2,340 sa doplní štrkodrva v hr. 10 cm v celej šírke vozovky. Úseky podľa množstva doplňovaného kameniva sú popísané vo vzorových priečných rezoch. V úseku km 1,970-2,340 je potrebné jestvujúcu vozovku rozryť a zrovnať. Po doplnení kameniva a po odstránení blata a prachu sa na tento prevedie spojovací postrek z asfaltu. Nová obrusná vrstva sa prevedie v hr. 6 cm z kameniva drveného obaleného asfaltom. Nový kryt z obalovaného kameniva sa prevedie aj na krajnicových rigoloch: úseky km 0,615-0,722 a km 1,387-1,705. Na konci úseku v km 2,340 sa vozovka po šírke ukončí betónovým obrubníkom osadeným do lôžka a s bočnou oporou z betónu. Použijú sa vybrané obrubníky kde bol pôvodne rigol (km 1,950) a v súčasnosti je už priekopa. Vozovka po stranách sa opatrí zemnými krajnicami. Cestné zjazdy sa v dl.5m a š.4m spevnia štrkodrovou hr. 20 cm. Nová

výhybňa popri odvoznom mieste v km 0,530 sa spevní štrkodrvou hr. 25 cm.

#### ***Úprava odvodnenia:***

Pre funkčnosť odvodnenia spodnej stavby sa po odstránení krovia vyčistia priekopy, a v km 1,970-2,340 sa odkopávkami zriadia nové priekopy. Jestvujúce rigoly sa taktiež vyčistia od nánosov. Rúrové priepusty a ich vtokové šachty ako aj hospodárske prejazdy sa vyčistia od nánosov. Pri úplne, resp. napoly upchatých priepustoch (7 ks + 4 ks hospodárske) je potrebné obnoviť ich prietoknosť odstránením uľahnutých nánosov v nich. Podobne ručne je potrebné odstrániť nánosy z úplne, resp. napoly zanesených vtokových šacht(9 ks) priepustov.

#### ***Ostatné úpravy:***

V km 0,530 sa navrhuje zriadiť odvozné miesto vľavo od cesty, aby sa drevo nelogicky nepribližovalo cez upravenú vozovku na jestvujúce odvoz. miesto lokalizované vpravo od cesty. Medzi cestou a odvozným miestom (výhybňou) sa zriadi pozdĺžny trativod do ktorého sa vyústi priekopa od hospodárskeho priepustu v km 0,600.

#### **7.Podzemné vedenia:**

Na stavebnom pozemku by sa nemali nachádzať žiadne podzemné stavby a vedenia. Nadzemné stavby a vedenia sa nenachádzajú. **Vyjadrenia o existencii podzemných a nadzemných vedeniach od príslušných správcov vedení zabezpečí investor. Bez týchto vyjadrení sa neodporúča začať so zemnými prácami.**

*Vypracoval: Ing. Štefan Bigoš, Apríl 2011*