

Súhrnná technická správa

Stavba: Lesná cesta Chotárna, rekonštrukcia

1. Navrhované stavebno-technické riešenie

Navrhovaná „ Lesná cesta Chotárna, rekonštrukcia “ je jednopruhová lesná cesta kategórie 1L 4,0/30 – cesta s celoročnou prevádzkou – so šírkou v korune 4,0 m , z toho vozovka 3,0 m a krajnice 2 x 0,5 m v zmysle STN 736108 Lesná dopravná sieť. Priestorové riešenie, t.j. smerové a výškové usporiadanie rešpektuje existujúci stav. Začiatok cesty - km 0,0 - je napojenie sa predmetnej cesty na štátnu cestu Malcov-Livovská Huta a to cca 1km za obcou Lukov. Koniec rekonštruovanej cesty je v km 3,595 na poslednom odvoznom mieste. Dĺžka úseku je tak 3595m.

Smerové riešenie rešpektuje existujúci stav, t.j. lesnú cestu s krytom z makadamu asfaltového penetračného, zriadeného na štetovom podklade. Vozovka je zdeformovaná, kryt je na mnohých miestach vytlčený až po štet. Cesta nie je priečne odvodnená, tvoria sa na nej výtlky a koľaje, je potrebná jej rekonštrukcia a to tak, aby sa dosiahla prevádzková rýchlosť rovná min. návrhovej rýchlosti. Súčasný stav je taký, že návrhovú rýchlosť 30 km/hod už nie je možné dosiahnuť, vozidlá môžu premávať len pri podstatne nižších rýchlostiach. Premávka po ceste z dôvodu havarijného stavu mostov nie je možná.

V rámci rekonštrukcie je navrhnutých 10 nových výhybní a 4 spevnené plochy, ktoré budú slúžiť ako odvozné miesta (skládky dreva) ale aj ako obratišťa požiarnej techniky a ako odstavné plochy. Využijú sa aj na odstavovanie vozidiel v prípade požiaru, aby neprekážali premávke ťažkej požiarnej technike, na zriadenie dispečerských a veliteľských stanovišť, na zhromažďovanie ľudského potenciálu, na zriadenie oddychových a stravovacích zariadení pri požiari, ktorý by si vyžadoval aj niekoľkodňové zdolávanie, na zriadenie stanovišť zdravotníckej a lekárskej pomoci a príp. aj ako plocha pre vzlet a pristátie ľahkých vrtuľníkov. Ďalej môžu slúžiť aj ako plochy pre dočerpávanie pohonných hmôt požiarnych vozidiel.

V km 0,508 sa navrhuje nový prefabrikovaný most sv. 7,04m. Starý most je potrebné rozobrať (zbúrať). V km 2,807 sa navrhuje premostenie z prefabrikátov rámovej konštrukcie svetlosti 2,3x2,1m. Starý most v km 2,800 sa zbúra.

Súčasťou stavby je aj úprava bystriny a to „pri ceste“, t.j. odsun bystriny od cesty, s prehĺbením a nevyhnutnou ochranou telesa cesty konštrukciami z lomového kameňa a úprava „pri objektoch“, ako úprava šírky a hĺbky koryta so spevnením dna cestnými panelmi a svahov polovegetačnými tvárnicami.

Pri stavebnotechnickom riešení rekonštrukcie sa zohľadňovali geologické pomery v území. **Geologické pomery v území boli posúdené pri terénnych prácach.** Stavba je umiestnená

v pohorí Čergov, ktorý je súčasťou Magurského flyšu. Pohorie Čergov je tvorené oligocénymi pieskovecami hrubolavicovitej štruktúry s prevažne vápniťým tmelom, alebo drobovitými zlepenkami. Na tomto podloží sa vytvorili pôdy resp. zeminy menej vhodné pre stavbu ciest, s pendulárnym, príp. kapilárnym vodným režimom – hlina s prímiesou ílu so strednou plasticitou.

Stavebné výrobky:

Zo stavebných výrobkov sa použijú železobetónové rúry TZP 4 pre zriaďovanie priepustov, betónové žľabovky TBM1-60 a bet. dosky TBM 2-50 pre dlaždené priekopy a pre úpravu vtokov a výtokov z priepustov. Ďalej sú to cestné panely, polovegetačné tvárnice a betónové brehové pätky pre úpravu bystriny pri vtokoch a výtokoch mosta a rámového priepustu. Pre stavbu mosta sa použijú železobetónové nosníky a pre stavbu rámového priepustu železobetónové rámové dielce. Z hutného materiálu je to profilová oceľ pre zhotovenie zábradlia.

2. Nároky na zásobovanie vodou a energiou

Vzhľadom na druh a charakter stavby pri jej užívaní voda (okrem hasenia požiaru) a energia sa nebudú spotrebovávať.

3. Údaje o nadzemných a podzemných stavbách a zariadeniach

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 neodporúča sa začať so stavebnými prácami.

4. Zaistenie bezpečnosti práce

Bezpečnosť práce a bezpečnosť technických zariadení pri výstavbe bude riešiť dodávateľ stavebných prác, najmä dodržiavaním ustanovení Vyhl. č.374/1990Zb o bezpečnosti práce a technických zariadení pri stavebných prácach (najmä paženie stien výkopov !) a Vyhl. č. 23/1979 o manipulácii s ropnými látkami. Pri užívaní cesty pre bezpečnú premávku vozidiel je potrebné dodržiavať max. rýchlosť, t.j. návrhovú rýchlosť 30km/h. Komunikáciu je potrebné pravidelne udržiavať.

5. Vzťah k životnému prostrediu

Stavba je umiestnená na lesnom pôdnom fonde, kde nie sú stanovené žiadne stupne ochrany prírody. Nebudú dotknuté žiadne ochranné pásma. Navrhovanou stavbou, keďže sa jedná

o rekonštrukciu existujúcej cesty, nedôjde k narušeniu ekosystému, t.j. k narušeniu sústavy živých a neživých zložiek životného prostredia, nedôjde k narušeniu jeho stability a naďalej si bude zachovávať svoje prirodzené funkcie. Pri prevádzkovaní stavby, tak ako doteraz, nedôjde k poškodzovaniu životného prostredia a nemalo by dôjsť ani k jeho znečisťovaniu.

6.Rozsah a usporiadanie staveniska

Rozsah staveniska, keďže sa jedná o líniovú stavbu je určené jej priestorovou polohou – smerovým , priečnym a výškovým usporiadaním. Zariadenie staveniska si určí zhotoviteľ stavby podľa jeho možností.

Vypracoval: Ing. Štefan Bigoš, november 2008