

**B: Súhrnná technická správa**  
**Revitalizácia hlavného námestia v obci Lozorno**

Stupeň PD: DSP

Dátum: 04/2025

Objednávateľ: **Obec Lozorno**  
Hlavná 1/1, 900 55 Lozorno, SK  
IČO: 00304905  
DIČ: 2020643669

Arch. kancelária: **ČERVENÁ SVITEK**  
www.cervenaskvitek.com

Vypracoval: Ing. Ing. arch. Jakub Svitek, Ing. arch. Tereza Červená  
Zodp. projektant: Ing., Ing. arch. Jakub Svitek

Podpis:

**Obsah:**

<b>B 1.</b>	<b>Základné údaje o stavbe</b>	<b>3</b>
B_1.1.	Objektová sústava stavby	3
B_1.2.	Účel stavby	4
B_1.3.	Východiskové podklady	4
B_1.4.	Charakteristika územia	4
B_1.5.	Vecné a časové väzby na okolitú výstavbu	4
B_1.6.	Ochranné pásma a chránené územia	4
B_1.7.	Kultúrne pamiatky	4
<b>B 2.</b>	<b>Urbanistické riešenie</b>	<b>4</b>
<b>B 3.</b>	<b>Architektonicko-konštrukčné riešenie</b>	<b>5</b>
B_3.1.	Architektonické riešenie	5
B_3.2.	Tematická deľba priestoru	6
B_3.3.	Konštrukčné riešenie	7
<b>B 4.</b>	<b>Napojenie na dopravnú a technickú infraštruktúru</b>	<b>7</b>
B_4.1.	Technická infraštruktúra	7
B_4.2.	Dopravné riešenie	8
<b>B 5.</b>	<b>Vplyv stavby na životné prostredie</b>	<b>10</b>
B_5.1.	Požiadavky na búracie práce	10
B_5.2.	Výrub zelene a záber PPF	10
B_5.3.	Vplyv stavby na životné prostredie, odpady	10
B_5.4.	Vplyv radónu na stavbu	13
<b>B 6.</b>	<b>Vplyv stavby na vodohospodárske pomery územia</b>	<b>13</b>

Tento projekt bol vypracovaný na účely stavebného povolenia.

Realizačný projekt bude súčasťou ďalšieho stupňa PD.

**Projekt je autorským dielom** a podlieha ochrane podľa príslušných právnych predpisov o autorskom práve. **Akékoľvek zmeny projektu, aj v ďalších stupňoch PD, nutne odsúhlasiť zodpovedným projektantom** – Ing., Ing. arch. Jakub Svitek

**B 1. Základné údaje o stavbe****B\_1.1. Objektová sústava stavby**

## 01\_ Cestná komunikácia a autobus. nika

SO 01	Cesta II. triedy 501
SO 02	Zastávkové niky autobusovej zastávky
SO 03	Zastávky, chodníky a spevnené plochy pri ceste II. triedy 501

## 02\_ Námestie

SO 10	Námestie
SO 14	Zeleň a spevnené plochy
SO 15	Zeleň a spevnené plochy
SO 16	Zeleň

## 03\_ Cestná komunikácia, parkovacie plochy a chodníky

SO 06	Miestna komunikácia ul. Zvončinská
SO 07	Miestna komunikácia ul. Hasičská
SO 08	Odstavisko s prístreškom pre bicykle, spev. plochy
SO 09	Parkovacia plocha Hasičská
SO 11	Novovytvorená cestná komunikácia, parkovacie plochy a chodníky v ul. Zvončinská
SO 12	Chodník a vjazdy v ul. Hasičská
SO 13	Chodník a parkovacie plochy ul. Zvončinská

---

SO 04 Priepust P29147

SO 05 Napojenie na priespust P29147

SO 18	Navrhovaná prípojka silnoprúdu
SO 19	Dopojenie silnoprúdu k mobilným stánkom
SO 20	Dopojenie silnoprúdu k zastávkam
SO 21	Presun nadzemného vedenia pod zem I.
SO 22	Presun nadzemného vedenia pod zem II.
SO 23	Presun stĺpu nadzemného vedenia I.
SO 24	Presun nadzemného vedenia pod zem III.
SO 25	Presun stĺpu nadzemného vedenia II.
SO 26	Presun nadzemného vedenia pod zem IV.
SO 27	Presun stĺpu verejného osvetlenia I.
SO 28	Presun stĺpu verejného osvetlenia II.
SO 29	Navrhované stĺpy verejného osvetlenia
SO 30	Presun nadzemného vedenia obecného rozhlasu
SO 31	Presun prípojkovej skrine
SO 32	Presun nadzemného vedenia pod zem V.
SO 33	Napojenie nových stĺpov verejného osvetlenia

SO 36 Navrhovaná vodovodná prípojka

SO 37 Navrhovaná kanalizačná prípojka

**B\_1.2. Účel stavby**

Účelom je vybudovať moderný a inkluzívny verejný priestor s bohatstvom podnetov a charakterov a s integráciou alternatívnych spôsobov dopravy voči v súčasnosti prevládajúcej automobilovej. Územie bude plniť funkciu námestia, parku, cestnej komunikácie, autobusovej zastávky, pešej komunikácie a parkovacích plôch.

**B\_1.3. Východiskové podklady**

Architektonická štúdia  
Výškopisné a polohopisné geodetické zameranie  
Požiadavky objednávateľa a obyvateľov obce  
Projekt pre územné rozhodnutie  
Vyjadrenia dotknutých orgánov

**B\_1.4. Charakteristika územia**

Riešené územie sa nachádza v centre obce Lozorno a je ohraničené vyústením ulíc Hlavnej, Zvončinskej, Zohorskej, Hasičskej a Slnecnej. Existujúce priestranstvo pred obecným úradom a hasičskou zbrojnicou dnes primárne slúži len ako nadmieru predimenzovaná križovatka. Neumožňuje každodenné využívanie verejného priestoru obyvateľmi obce a neposkytuje primerané priestory pre organizáciu obecných podujatí. Autobusová zastávka je umiestnená priamo v križovatke a ľudia tak čakajú na autobus v neprijemných a nebezpečných podmienkach cestnej premávky. Parková časť územia nepôsobí prívetivo a vysoké živé ploty zbytočne opticky delia priestor námestia. Južnú stranu námestia pokrýva zbytočne veľká asfaltová plocha a neusporiadané a nesúrodé predajné stánky s nedostatočným odstupom od cesty. Mobiliár v celom území je nesúrodý, nekoncepčný a zastaralý.

**B\_1.5. Vecné a časové väzby na okolitú výstavbu**

Návrh nemá žiadne významné limity voči okolitej výstavbe. Stavbu je možné deliť na etapy. Projekt organizácie výstavby s navrhnutými štyrmi etapami je súčasťou projektovej dokumentácie.

**B\_1.6. Ochranné pásma a chránené územia**

Riešený objekt sa nachádza na území ochranného pásma Lesov Slovenskej republiky a nenachádza sa na chránenom území.

**B\_1.7. Kultúrne pamiatky**

V okolí sa nenachádzajú kultúrne pamiatky.

**B\_2. Urbanistické riešenie**

Potenciál v centrálnej polohe priestranstva, ako hlavného verejného priestoru obce, je nespochybniteľný. Je preto potrebné na tomto potenciáli koncepčne stavať a vrátiť priestory križovatky obyvateľom obce, vytvoriť jasné jadro, kde by sa mohli obyvatelia obce stretávať a realizovať komunitné a oddychové aktivity. Tiež je žiadúce vytvoriť prostredie, ktoré bude vľúdnejšie k chodcom a cyklistom a kde sa budú ľudia cítiť bezpečne a pohodlne pri čakaní na autobus, alebo pri nákupe v predajných stánkoch. Miesto sa tak stane atraktívne nielen pre obyvateľom obce, ale aj jej návštevníkov.

Ústredným motívom koncepcie je vytvorenie centrálneho námestia – miesta, kde sa ľudia môžu stretávať, žiť komunitný život a s ktorým sa budú môcť identifikovať ako s centrom

svojho bydliska. Hlavným motívom je zmenšenie plôch automobilovej dopravy a orientácia na ľudí, chodcov a cyklistov.

V severnej časti pred obecným úradom a hasičskou zbrojnicou vytvárame novú spevnenú plochu pre peších s centrálnym kruhovým posedením a novovysadeným stromom ako srdcom námestia. V tejto zóne sa nachádza priestor pre predajné stánky, ktoré tak už nebudú stáť bokom na kraji cesty, ale stanú sa plnohodnotnou súčasťou námestia a zároveň budú prinášať želané oživenie a aktivity v ňom. Do posedenia bude začlenený aj prístrešok autobusovej zastávky, ktorý bude tvoriť s celým námestím jednotnú vizuálnu entitu. V parkovej časti námestia návrh zachováva vysokú zeleň a vytvára kruhové sedenie okolo historického pomníku, ako pokojnejší protipól k sedeniu na ploche námestia. Vytvorením mlatových cestičiek návrh nadväzuje na prirodzené trasy pohybu ľudí územím, ktoré v súčasnosti nie vždy odpovedali vyhradeným chodníkom. Zlepšuje sa tak pešia prístupnosť územím a komfort obyvateľov obce.

Južná strana územia bude kultivovaná zmenšením plochy križovatky a pridaním verejnej zelene s uličkou charakteru obytnej ulice. Tá vytvára priestor pre organizované parkovanie, vjazdy do dvorov priľahlých rodinných domov a bezpečný a prívetivý parter pre predajne, ktoré sa tu nachádzajú. Všetok mobiliár a drobná architektúra sa nesú v spojení dreva a ocele.

**Návrh spĺňa kritéria Usmernenia k uplatňovaniu zásady „Nespôsobovať významnú škodu“.**

### **B\_3. Architektonicko-konštrukčné riešenie**

#### **B\_3.1. Architektonické riešenie**

##### *B\_3.1.1 Nízka zeleň – tráva a kvety*

V rámci parkovej výsadby návrh uvažuje okrem tradičných plôch trávniku vysadiť aj plochy s vyššími trávami a poľnými kvetmi - biodiverzné lúky. Cieľom je navodenie a zachovanie vidieckej atmosféry v riešenej lokalite. Preto do územia vstupujeme citlivo s prvkami ktoré sa v okolí prirodzene vyskytujú. Ďalším podstatným aspektom je jednoduchá udržiateľnosť aby nebolo za potreby vynaložiť enormné množstvo sily na starostlivosť o anglický trávnik, ale park pôsobil kultivovane aj v prípade dlhšie neudržiavanej trávy

##### *B\_3.1.2 Vysoká zeleň*

Návrh zachováva existujúce dreviny v riešenom území a pridáva ďalšie – solitérny strom v srdci námestia a skupinu stromov na novovytvorenej zelenej ploche na juhu územia. Cieľom je vytvoriť a zachovať lokalitu s dostatkom tieňa, vlhkosti a s príjemnou mikroklimou.

##### *B\_3.1.3 Kruhové sedenie*

V centrálnej časti námestia a okolo pomníku v parku budú umiestnené typové lavičky tvoriace kruh, ktoré tak definujú dôležitý priestor pre stretávanie a komunitné aktivity. Sedadlo lavičiek bude tvoriť ohýbané drevo, konštrukcia nôh bude oceľová.

##### *B\_3.1.4 Autobusové zastávky*

Mení sa poloha prístreškov a sedení autobusových zastávok tak, aby boli logickejšie umiestnené voči samotnému miestu nástupu. Navrhujeme tiež nový atypický prístrešok zakomponovaný do priamo do centrálného sedenia na námestí.

Prístrešok na hlavnom námestí oproti obecnému úradu, pôdorysu kruhového výseku, bude tvorený subtilnou oceľovou konštrukciou pozostávajúcou zo zvarených JEKL profilov. Na záveternej strane bude táto oceľová konštrukcia opláštená priehľadnou stenou zo zvislých

drevených latiek. Oceľová konštrukcia bude kotvená do betónových pätiiek. Detailnejšie je táto zástavka rozobraná na výkrese číslo 11 – Atypická zástavka a kruhové sedenie. Staticky je oceľová konštrukcia realizovateľná. Podrobný statický výpočet spolu s určením presných profilov a náročnosti zvarov bude predmetom ďalšieho stupňa PD, teda realizačného projektu.

Autobusová zastávka v smere z Bratislavy bude nová typizovaná zastávka, totožná s ďalšími zastávkami v obce. Viď produktový list.

#### *B\_3.1.5 Predajné stánky*

Mení sa poloha predajných stánkov, ktoré sú momentálne orientované priamo do miestnej komunikácie. V návrhu sa vytvára miesto pre ich umiestnenie s prípravou na prípojky vody a elektriny. Dizajn stánkov nie je predmetom tejto dokumentácie.

#### *B\_3.1.6 Parkovanie pre bicykle*

Vo východnej časti riešeného územia budú umiestnené typové parkovacie stojany na bicykle. Tie budú zastrešené typovým exteriérovým altánkom.

#### *B\_3.1.7 Mobiliár*

Stolíky – okrem lavičiek sa v parkovej časti uvažuje o umiestnení stolíkov pre zlepšenie komfortu návštevníkov parku.

Smetné koše – v území budú rovnomerne rozmiestnené typové smetné nádoby s drevenou povrchovou úpravou, ktoré budú ladiť s celkovou vizuálnou koncepciou.

Zahradzovacie stĺpiky – v mieste, kde to bude potrebné, budú umiestnené minimalistické stĺpiky, ktoré na jednej strane nebudú vizuálne rušivé, ale zároveň poskytnú chodcom potrebné bezpečie.

#### *B\_3.1.7 Informačné tabule k zastávkam*

Informačné tabule – súčasťou návrhu sú aj nové informačné a smerové tabule k obecnému úradu, umiestnené pri zastávkach v oboch smeroch.

**Všetky informačné tabule spĺňajú TECHNICKÉ A PREVÁDZKOVÉ ŠTANDARDY IDS BK**

#### *B\_3.1.8 Dopytové semaforey*

Nové semaforey umiestnené medzi zastávkami budú slúžiť na zvýšenú bezpečnosť chodcov. V prípade, že chodec bude chcieť prechádzať cez tento prechod, aktivuje na semaforoch červenú pomocou tlačidla a bude môcť bezpečne prejsť prechodom. V prípade, že sa tu žiaden chodec nachádzať nebude, tak bude stále nastavené zelené svetlo pre autá. Jedná sa o tzv. dopytové semaforey.

### **B\_3.2. Tematická deľba priestoru**

#### *B\_3.2.1 Námestie*

Odbúraním dopravy a vytvorením súvislej spevnenej plochy mimo úroveň križovatky a zastávky vytvárame námestie ako hlavný verejný priestor obce. Jeho centrom je kruhové sedenie s prístreškom a stromom tvoriace prirodzené miesto stretnutí. Námestie tiež vytvára základ pre konanie hromadných obecných podujatí.

#### *B\_3.2.2 Park*

V návrhu zachováujeme všetku zeleň a stromy, kultivujeme ju a pridávame posedenie pri súčasnom historickom pomníku. Pridaním mlatových cestičiek zlepšujeme prístupnosť územím.

### **B\_3.2.3 Obytná ulica**

Na južnej strane riešeného územia vytvárame obytnú uličku s parkovaním, skludneným pohybom áut a rozšíreným priestorom pre chodcov pri predajniach v partere. Pridávame tiež zeleň a novú výsadbu stromov.

## **B\_3.3. Konštrukčné riešenie**

### **B\_3.3.1 Povrchy**

Povrch vozovky tvorí asfalt s podkľanými vrstvami štrkovej drte. Chodníky, plocha námestia a nová skludnená cesta na južnej strane námestia sú tvorené dlažbou z betónových tvaroviek ukladaných do lôžka z drobného kameniva ( Premac Edel sivá 50x18x8). Dlažba na námestí a na novej uličke na juhu musí byť pojazdná pre automobily. V prípade trasy pre výjazd požiarnej techniky bude musieť spĺňať parametre na záťaž daných strojov. Parkovacie plochy tvoria zatravnňovacie dlaždice. Obrubníky cestnej komunikácie a chodníkov sú žulové, ukladané do betónového lôžka s podsypom štrkovej drte. pešie cesty v parku a oba kruhy na námestí majú povrch z mlatového kameniva béžovej farby ukladaného na zhutnený štrk. Obrubník mlatových ciest tvorí oceľová pásovina kotvená navarenými roxorovými tyčami. Všetky komunikácie sú opatrené adekvátnou drenážou.

### **B\_3.3.2 Prístrešok v kruhu na námestí**

Nosnú konštrukciu tvoria tri oceľové rámy zakotvené do betónového základu. Rám je tvorený stĺpom, ktorý má pod šikmým uhlom prikotvený stropný nosník zabezpečujúci sklon strechy pre odtok dažďovej vody. Stropné nosníky sú ešte držané tiahkami kotvenými do presahu stĺpu. Strechu tvorí trapézový plech na trámoch medzi rámami, bočná stena je tvorená drevenými laťami.

### **B\_3.3.3 SO\_05 Napojenie na priespust P29147**

#### **Napojenie na existujúci odvodňovací kanál pod hlavnou cestou**

Rozšírením cestnej komunikácie o pruh autobusovej zastávky a rozšírením chodníka vznikla potreba predĺžiť existujúce vedenie vyschnutého odvodňovacieho kanála pod cestou. Na existujúcu betónovú kanalizačnú skruž o priemere DN 600, ktorá sa nachádza pod existujúcou cestou, sa napoja nové betónové skruže rovnakého DN, teda 600, s odhadovanou celkovou dĺžkou 50 metrov. Z existujúceho otvoreného odtokového kanálu, ktorý slúži iba v prípade silných dažďov na zvod z ulice Zvončinská, sa stane uzatvorený profil.

Novo navrhovaná časť vpuste bude slúžiť aj ako pojazdná plocha pre odstavný pruh autobusov – zhruba v šírke 3 metrov . Z tohto dôvodu je po celej dĺžke navrhnutá taká betónová skruž, ktorá normovo spĺňa zaťaženia pre pojazdy a je zabezpečená na presiakavosť zvodovej vody.

Môže byť použitý napríklad prefabrikovaný prvok „Betonová studničná skruž 600/250/75mm (se zámkem)“, od výrobcu BN SKRUŽE, alebo TBH 60/250 od výrobcu Prefabeton Diviaky. Daní výrobcovia deklarujú požadované vlastnosti.

Presná špecifikácia prvku skruže, ako aj jeho detaily podkladu bude predmetom ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie, teda realizačného projektu. To aj z hľadiska výberu konkrétneho prvku skruže a jeho požadovaných postupov výrobcu.

### **B\_3.3.4 Mostný objekt M4765**

Mostný objekt M4765 je v súčasnosti v zmysle TP 60 - Prehliadky, údržba a opravy cestných komunikácií, Mosty zaradený do stavebno-technického stavu v stupni III. – Dobrý.

Aktuálna zaťažiteľnosť je stanovená nasledovne: Normálna zaťažiteľnosť = 12,0 t, Výhradná zaťažiteľnosť = 38 t, Výnimočná zaťažiteľnosť = 335 t

Vzhľadom na plánovaný rozsah rekonštrukcie mostného objektu kde technické riešenie pozostáva z rozšírenia existujúceho mosta o 5 m na pravú stranu (pre jazdný pruh autobusovej zastávky a chodníka) a napojenia novej nosnej konštrukcie na existujúcu nosnú konštrukciu a spodnú stavbu máme zato, že navrhované technické riešenie bude mať vplyv na celkové pôsobenie konštrukcie mosta t.j. aj na celkovú zaťažiteľnosť mostného objektu (zmena zaťažiteľnosti). Nakoľko aktuálna zaťažiteľnosť mostného objektu na ceste II/501 je vzhľadom na dopravné zaťaženie ako aj vek konštrukcie (r.1940) nevyhovujúca, je pre nás nevyhnutná požiadavka, aby počas rekonštrukcie mosta t.j. po odbúraní existujúcej časti lávky pre peších bol **vykonaný jednoduchý diagnostický prieskum parametrov existujúceho mosta** t.j. zistenie pevnosti betónov, zistenie polohy výstuže a krytia výstuže vrátane statického prepočtu/posúdenia mosta v rozhodujúcich prierezoch v zmysle ST EN a v zmysle TP 104 – Zaťažiteľnosť cestných mostov a lávok (účinné od 01.01.2024) vykoná odborné spôsobilá osoba v kategórii I3 Inžinier pre statiku stavieb so zohľadnením porúch, ktoré môžu ovplyvňovať životnosť konštrukcie, ako aj so zohľadnením plánovanej rekonštrukcie mosta (rozšírenie NK a spodnej stavby), prípadné iné súvisiace rizikové faktory (napr. zakladanie objektu, možné zosilnenie atď.). Záverom posudku bude stanovenie „aktuálnej“ zaťažiteľnosti mostného objektu po rekonštrukcii. Súčasťou bude aj mostný list po rekonštrukcii mostného objektu.

#### **B 4. Napojenie na dopravnú a technickú infraštruktúru**

##### **B\_4.1. Technická infraštruktúra**

###### **B\_4.1.1 Silnoprúd**

Realizácia navrhovaných stavebných objektov vyžaduje prekládku dvoch stĺpov verejného osvetlenia nad existujúcim priechodom pre chodcov. Vybudovanie novej prípojky pre osvetlenie a informačné tabule zastávok. Súčasťou návrhu je nová prípojka silnoprádu ako príprava pre predajné stánky na námestí v počte 3 kusy a osadenie nových stĺpov verejného osvetlenia v parkovej časti námestia. Realizácia návrhu si zároveň vyžaduje prekládku dvoch stĺpov elektrického vedenia a prekládku jednej rozvodnej skrine.

###### **B\_4.1.2 Slaboprúd**

Realizácia návrhu vyžaduje prekládku jedného stĺpu nadzemného vedenia obecného rozhlasu.

###### **B\_4.1.3 Vodovod**

Stavba nemá vplyv na súčasnú vodovodnú sieť. Je navrhovaná nová prípojka vodovodu ako príprava pre predajné stánky na námestí. Prípojka je HDPE DN32 dĺžky 17,5 m a je pripojená navrtávacím pásom 1m od súčasného hydrantu. Prípojka končí vodomernou šachtou s prípravou pre 3 vodomery.

###### **B\_4.1.4 Kanalizácia**

Stavba nemá vplyv na súčasnú kanalizačnú sieť. Je navrhovaná nová prípojka kanalizácie ako príprava pre predajné stánky na námestí. Prípojka je gravitačná DN150 so sklonom 3% dĺžky 9m a končí novou revíznou šachtou AWA DN400. Hospodárenie s dažďovou vodou v území a jej odvádzanie zo spevnených plôch je koncipované tak, aby využívalo súčasné prvky odvodnenia, kanalizačné vpuste a betónové rigoly.

###### **B\_4.1.5 Plyn**

Stavba nemá vplyv na súčasnú plynovodnú sieť.



#### **B\_4.2. Dopravné riešenie**

Riešeným územím priamo prechádzajú miestne komunikácie. Návrh odstraňuje prepojenie Hasičskej, Slnecnej a Hlavnej ulice, navrhuje však priestor na otáčanie vozidiel na konci Hasičskej ulice. Prístup k rodinným domom ostal v plnej miere zachovaný. Pridaním priechodov pre chodcov, ako aj novými pešími cestami v parkovej časti námestia sa zlepšilo pešie napojenie hlavne v smere na Zohorskú, Zvončínsku a Hlavnú ulicu.

Novo navrhované semaforey umiestnené medzi zastávkami budú slúžiť na zvýšenú bezpečnosť chodcov. V prípade, že chodec bude chcieť prechádzať cez tento prechod, aktivuje na semaforoch červenú pomocou tlačidla osadeného na stĺpe a bude môcť bezpečne prejsť prechodom. V prípade, že sa tu žiaden chodec nachádzať nebude, tak bude stále nastavené zelené svetlo pre autá.

##### **B\_4.2.1 Parkovacie plochy**

Návrh nahrádza súčasný stav ad-hoc parkovania systémom organizovaných parkovacích plôch. Tie sú umiestnené v južnej časti námestia pri novej obytnej uličke, alebo aj pri vyústení Hasičskej ulice, kde sa nachádza aj miesto pre invalidov. Návrh tiež pokračuje v línii nového pozdĺžneho parkovania na severnej hrane Zvončínskej ulice. Všetky novovzniknuté parkovacie plochy sú navrhnuté zo zatravnovacej dlažby, ktorá bude umožňovať vsakovanie vody, ktorá bude drenážou odvedená do vodozadržných opatrení.

##### **B\_4.2.2 Cyklistická doprava**

Podľa existujúcej koncepcie kostrovej siete cyklotrás prechádza naším riešeným územím po miestnych komunikáciách. Vo východnej časti námestia budú umiestnené typizované prístrešky na bicykle. To umožňuje vzniku dôležitej väzby na autobusovú zastávku a podporuje to tak ďalšie alternatívny voči individuálnej automobilovej doprave. Súčasné stojiská pre bicykle na dvora obecného úradu a pred ním umožňujú parkovanie maximálne 34 bicyklov, z toho len tretina je zastrešených. Nový návrh počíta s 44 krytými miestami, čo je nárast o 22%. Zároveň vytvára predpoklad pre ďalšie rozširovanie bicyklových státí smerom na juh v objeme ďalších 44 krytých miest.

##### **B\_4.2.3 Hromadná doprava**

Existujúca trasa autobusovej dopravy, ktorá obsluhuje obec, zostáva zachovaná. Navrhujeme presné vymedzenie pruhov autobusovej zastávky a nové prístrešky so sedením tak, aby boli pohodlné, bezpečné a v súlade s celkovou estetikou námestia.

Autobusová doprava sa má možnosť otáčať vďaka prejazdu ulíc Hasičská a Hlavná. Nakoľko tento prejazd rušíme, bude otáčanie autobusov v obci riešené cez ulicu Priečnu. Z tejto ulice bude vytvorená pre tieto účely jednosmerná ulica. Tieto zmeny nie sú súčasťou tejto projektovej dokumentácie.

**Autobusová doprava bude mať možnosť otáčania aj po uzavretí prejazdu ulice Hasičská a Hlavná a vytvorením námestia.**

##### **B\_4.2.4 Vstupy**

Vstupy na existujúce parcely zostávajú zachované.

##### **B\_4.2.5 Zvislé dopravné značenie**

Zvislé trvalé dopravné značky musia spĺňať nasledovné požiadavky:

- Zvislé dopravné značenie (ZDZ), a dopravné zariadenia sa vyhotovia s technickými požiadavkami v zmysle STN 018020:2018 a vyhlášky MV SR č. 30/2020.

- Zvislé dopravné značky sa umiestňujú, pokiaľ nie je ďalej uvedené inak, pri pravom okraji cesty v smere jazdy vozidiel, v cestnom pozemku.
- Zvislé dopravné značky, ani ich konštrukcie nemôžu zasahovať do vymedzenej časti dopravného priestoru (voľná šírka a výška komunikácie).
- 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.
- Pre značky umiestňované na stĺpiku platí, že spodný okraj značiek musí byť nad úrovňou vozovky 2,0 m v obci.
- Zvislé dopravné značky a dopravné zariadenia sa umiestňujú kolmo k smeru jazdy.
- DZ - Základná plocha, subplocha, písmo, symbolika a grafika navrhovaných zvislých DZ budú vyhotovené v zmysle platných certifikátov, vyhlášky 30/2020, STN 01 8020 a podľa VL 6.1 a 6.2, TP 117 a TO 118
- Použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek na pozemných komunikáciách, musia mať požadované svetelno-technické vlastnosti a merný súčiniteľ svietivosti spätne reflexných materiálov nesmie klesnúť počas záruky pod požadované hodnoty v zmysle STN 018020:2018.
- Všetky zvislé ZDZ budú vyrobené z pozinkovaného plechu v hrúbke min. 2,0 mm z jedného kusa, podľa platného certifikátu, použije sa fólia v reflexnej úprave triedy 2(R2) (s min. hodnotou retroreflexivity 250 cd/lux/m<sup>2</sup> - pre bielu farbu)
- Stĺpiky zvislých dopravných značiek sa osádzajú do monolitických základov alebo prefabrikovaných pätiiek. Môžu byť zabetónované až po ich riadnom zaistení v správnej polohe. Monolitický základ sa betónuje až do úrovne terénu, v prípade umiestnenia v chodníku až po spodnú hranu jeho krytu. Prefabrikované pätky sa osadia do vopred vyhlbeného základového otvoru, ktorého dno sa vysype pieskom a zhutní. Montáž dopravných značiek na stĺpiky sa vykoná podľa navrhnutého spôsobu upevnenia pomocou pozinkovaných objímok.
- Použité dopravné značky budú základného rozmeru.

#### *B\_4.2.6 Vodorovné dopravné značenie*

Použité vodorovné dopravné značky v cestnej premávke musia byť včas viditeľné z dostatočnej vzdialenosti a počas celej doby použitia musia poskytovať úplný a jednoznačný výklad.

Na trvalé VDZ sa použije dvojzložková farbu (studený, alebo teplý plast) v zmysle technicko – kvalitatívnych požiadaviek pre retroflexný plastový dvojzložkový materiál – profilovaný v zmysle STN EN 1436+A1.

Špecifikácie:

- Hrúbka nástreku 2-3 mm,
- Reflexnosť VDZ (bielej farby) za denného svetla do 30 dní po aplikácii VDZ min. 160 mcd/m<sup>2</sup>/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/m<sup>2</sup>/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/m<sup>2</sup>/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/m<sup>2</sup>/lx (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 3 – trieda R2),
- Retroreflexnosť VDZ v podmienkach za vlhka počas záručnej doby: min. 50 mcd/m<sup>2</sup>/lx (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 4 – trieda RW3),
- Retrorreflexnosť VDZ v podmienkach za dažďa počas záručnej doby: min. 50 mcd/m<sup>2</sup>/lx (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 5 – trieda RR3),
- Koeficient jasu  $\beta$  pre VDZ v podmienkach za sucha počas záručnej doby: nesmie klesnúť pod 0,30 (STN EN 1436+A1:2009, tabuľka 2 – trieda B2),

## **B 5. Vplyv stavby na životné prostredie**

### **B\_5.1. Požiadavky na búracie práce**

Pred realizáciou stavebných objektov bude potrebné odstránenie všetkých súčasných povrchov okrem asfaltovej vozovky cesty Hlavná-Zohorská. Táto časť vozovky bude v čo najväčšej miere zachovaná nakoľko bola kompletne rekonštruovaná v blízkej minulosti. Dôjde taktiež k odstráneniu existujúceho mobiliára (lavičky, smerové tabule, zastávky,...) a k prekládke vedení niektorých sietí.

### **B\_5.2. Výrub zelene a záber PPF**

V riešenom území nedôjde k výrubu žiadnej zelene a nenachádzajú sa tu plochy zahrnuté v PPF.

### **B\_5.3. Vplyv stavby na životné prostredie, odpady**

#### *B\_5.3.1 Ochrana životného prostredia počas prevádzky*

Navrhovaná stavba nemá negatívny vplyv na životné prostredie. Navrhovaný objekt bude realizovaný v zmysle platnej schválenej ÚPD. Navrhovaný objekt bude napojený na technickú infraštruktúru mesta. Komunálny odpad bude likvidovaný štandardným spôsobom likvidácie odpadu v obci.

#### *B\_5.3.2 Ochrana životného prostredia pri výstavbe.*

Spracovaný projekt organizácie výstavby sa zameriava aj na koncepciu organizácie výstavby z hľadiska minimalizovania negatívnych vplyvov realizácie stavby na svoje okolie. Vychádza pritom z posúdenia miesta a technológie výstavby pri zohľadnení zákona č. **17/1992 Zb. o životnom prostredí a zákona č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov**, ktoré stanovujú pravidlá správania sa účastníkov výstavby aj s ohľadom na ochranu jednotlivých zložiek životného prostredia a vzhľadom na ochranu zdravia.

#### *B\_5.3.3 Ochrana ovzdušia*

Riadi sa zákonom č. **137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov**. Podľa charakteru prevažne sa vyskytujúcich prác na stavbe sa stavenisko zaraďuje do malých zdrojov znečisťovania ovzdušia, nakoľko sa na stavenisku neuvažuje s výrobou čerstvého betónu nad 10 m<sup>3</sup>/hod. Navrhuje sa pravidelné čistenie kolies vozidiel vychádzajúcich zo staveniska na verejné komunikácie a čistenie komunikácií v okolí staveniska.

**B\_5.3.4 Ochrana vôd**

Riadi sa zákonom 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)**.

**B\_5.3.5 Ochrana proti hluku**

Postupuje sa podľa **zákona č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov**. Najvyššie prípustné hodnoty normalizovanej hladiny hlukovej expozície pre práce vyskytujúce sa na stavbe sú pre práce bez nárokov na duševné sústredenie, sledovanie a kontrolu okolia sluchom alebo dorozumievanie sa rečou 85 dB. Maximálny hluk bude emitovaný pri zemných prácach. Lopatové rýpadlá používané v stavebníctve mávajú hladinu hluku 10 m od zdroja od 70 do 88 dB. Tieto však budú použité len krátkodobo, a ich prevádzka bude limitovaná v pracovných dňoch od 7:00 do 19:00 hod. a v sobotu od 8:00 do 13:00 hod. s prestávkami počas zmeny.

**B\_5.3.6 Ochrana zelene**

Riadi sa zákonom č. **543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov**. Na stavenisku projektovanej výstavby sa nevyskytujú žiadne dreviny, ktoré by bolo potrebné chrániť.

**B\_5.3.6 Odpady**

**Pre nakladanie s odpadom platí zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.**

Pri výstavbe sa predpokladá tvorba odpadu, ktorý podľa Katalógu odpadov možno zatriediť nasledovne:

Číslo skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Názov skupiny, podskupiny a druhu odpadu	Kategória odpadu	Množstvo v t.	Spôsob zhodnocovania resp. zneškod.
<b>17 01</b>	<b>BETÓN, TEHLY, DLAŽDICE</b>			
17 01 01	Betón	O	246,4	R5
<b>17 03</b>	<b>BITÚMENOVÉ ZMESI</b>			

17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O	79,2	R5
<b>17 04</b>	<b>KOVY</b>			
17 04 05	Železo, oceľ	O	0,5	R4
<b>17 05</b>	<b>ZEMINA, KAMENIVO</b>			
17 05 06	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O	8,3	D1
<b>20</b>	<b>KOMUNÁLNE ODPADY</b>			
20 02 01	Biologicky rozložiteľný odpad	O	0,4	R3
<b>Odpady spolu</b>			<b>334,8*</b>	

\*Zemina a kamenivo, ktoré budú vykopané pri výstavbe sa dočasne uskladnia na medzi skládke v spodnej časti pozemku (p.č. 6194/7 – vo vlastníctve investora) a budú využité na spätné zásypy a teréne úpravy.

Pri výstavbe sa predpokladá tvorba odpadu, ktorý podľa Katalógu odpadov možno zatriediť nasledovne:

Poznámka – zhodnocovanie, resp. zneškodňovanie:

- R1 - využitie najmä ako palivo alebo na získanie energie iným spôsobom
- R3 - recyklácia alebo spätné získavanie organických látok
- R4 - recyklácia alebo spätné získavanie kovov a kovových zlúčenín
- R5 - recyklácia alebo spätné získavanie iných anorganických látok
- D1 - uloženie do zeme alebo na povrchu (napr. skládka odpadov)
- D10 - spaľovanie na pevnine.

Predpokladá sa z výkopovej zeminy cca 5 t ornice. Táto sa odvezie na medzi skládku vo východnej časti pozemku a bude využitá na spätné zásypy pri sadových úpravách a prvkoch záhradnej architektúry.

Odpady je potrebné zhromažďovať oddelene podľa druhov, evidovať a doložiť potvrdenie o spôsobe likvidácie alebo uskladnenia na riadenej skládke.

Na stavenisku nesmie byť pálený horľavý odpadový materiál (drevo, asfaltová lepenka, igelit a pod.).

Pri vykonávaní prác je ďalej potrebné:

- Udržiavať poriadok a čistotu na stavenisku
- dodržiavať poriadok a čistotu na stavenisku a v okolí stavby,
- Dodržať určené dopravné trasy pre odvoz zeminy a dovoz stavebného materiálu,
- Zabezpečiť, aby dopravné prostriedky opúšťali stavenisko v stave, v ktorom nebudú znečisťovať mimo staveniskové komunikácie,
- Organizovať dopravu a stavebnú činnosť efektívne, s minimalizáciou zaťaženia komunikácií, ovzdušia a spodných vôd,
- Znížiť prašnosť kropením a zakrývaním sypkého materiálu plachtami, príp. fóliami,
- Ukladať stavebný odpad separovane do príslušných kontajnerov ktoré budú odvážané na riadenú skládku odpadu,
- Práce s vysokou hlučnosťou realizovať len v pracovných dňoch a s limitovaním času nasadenia počas pracovnej zmeny

#### **B\_5.4. Vplyv radónu na stavbu**

Keďže sa jedná o úpravu exteriérových priestorov, nemá radón vplyv na riešenú stavbu.

### **B\_6. Vplyv stavby na vodohospodárske pomery územia**

#### *B\_6.1. Odvodňovací kanál*

Navrhované zmeny, ktoré nastanú v napojení na odvodňovací kanál sú popísané v bode „B\_3.3.3 SO\_05 Napojenie na priespust P29147“ tejto technickej správy.

#### *B\_6.2. Odvodnenie novovzniknutých plôch*

Súčasťou projektovej dokumentácie je výpočet množstva dažďových vôd pre novovzniknuté spevnené plochy, podľa parametrov zadaných v podmienkach Slovenského vodohospodárskeho podniku. Na základe týchto parametrov ( 20 ročná 15 min. návrhová zrážka:  $p = 0,05$ ,  $t = 15$  min,  $\min q = 238$  l/s.ha,  $K = 1$  ), výpočtu a geologického prieskumu robeného neďaleko návrhu, boli navrhnuté vsaky.

Navrhujeme vsakovací objekt s rozmermi  $3,0 \times 3,0 \times 0,6$  m, vyskladaný z 25 ks menších vsakovacích blokov o rozmeroch  $0,6 \times 0,6 \times 0,6$  m spojených do jedného celku v jednej vrstve, obaleného geotextíliou.

Akumulačný objem blokov je  $5,13 \text{ m}^3$ , vsakovacia plocha  $12,6 \text{ m}^2$

#### *B\_6.3. Odvodnenie existujúcich plôch*

Odvodnenie existujúcich plôch bude zachované v plnej miere formou existujúcich dažďových vpustov.