


Investor: TRNAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ, P.O. BOX 128, STAROHÁJSKA 10, 917 01 TRNAVA	Zhotoviteľ: NVIA S.R.O. NOVÁ 5 90024 VEĽKÝ BIEL	
Stavba: SACRA VELO - BÁČ, KYSELICA		

B. SÚHRNNÁ TECHNICKÁ SPRÁVA

SACRA VELO – BÁČ, KYSELICA

Obsah

1	Identifikačné údaje	3
1.1	Stavba	3
1.2	Objednávateľ.....	3
1.3	Zhotoviteľ.....	3
2	Základné údaje o stavbe	4
2.1	Opis stavby	4
2.2	Súčasný stav	4
2.3	Východiskové podklady	4
2.4	Delenie na stavebné objekty	5
	Základné informácie	5
2.5	Napojenie na inžinierske siete	5
2.5.1	Odvedenie dažďových vôd	5
2.5.2	Verejné osvetlenie	5
2.6	Funkčné a technické riešenie.....	6
2.6.1	Popis jednotlivých stavebných objektov.....	6
2.6.2	Konštrukčné riešenie	8
2.6.3	Dopravné značenie	9
2.7	Údaje o prevádzke alebo výrobe	9
2.8	Dotknuté ochranné pásma, chránených častí územia, kultúrnych pamiatok.....	9
2.8.1	Podzemné vedenia	9
2.9	Požiadavky na demolácie, výrub narastenej zelene, záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov	10
2.10	Vplyv stavby, prevádzky alebo výroby na životné prostredie, predpokladaný spôsob obmedzenia alebo odstránenia prípadných negatívnych vplyvov	10
2.11.1	Odpadové hospodárstvo	10
2.12	Odolnosť a zabezpečenie z hľadiska požiarnej ochrany.....	10
2.13	Zabezpečenie z hľadiska civilnej ochrany	10
3.1	Zdôvodnenie stavby	10
3.2	Zdôvodnenie umiestnenia.....	10
4.1	Preložky inžinierskych sietí, obmedzenie existujúcich prevádzok a iné opatrenia potrebné na uvoľnenie navrhovaného miesta stavby a jej uskutočňovanie.....	11
4.2	Súvisiace investície a predpoklady alebo nároky na ich zabezpečenie.....	11
4.3	Zabezpečenie energií a ich racionálne využitie, zabezpečenie vodného hospodárstva a dopravy pre výrobné zariadenia	11

1 Identifikačné údaje

1.1 Stavba

Názov: Sacra Velo – Báč, Kyselica

Miesto: Ľavostranná hrádza prírodného kanála v obci Dobrohošť, obec Báč a obec Kyselica

Zoznam dotknutých obcí a k. ú.: Navrhovaný objekt leží v tomto k. ú.:

k. ú. Šamorín (860 387)

k. ú. Čilistov (860 379)

k. ú. Dobrohošť (811 343)

k. ú. Báč (800 406)

k. ú. Kyselica (870 013)

Zoznam zabratých parciel:

K.ú. Šamorín: KN-C: 3301/20, 3301/4, 3301/3, 3301/21, 3301/15, 3301/11, 3307/69, 3307/70, 3304/2, 3309, 3310, 3311, 3306/2, 3300/1, 3351/30, 3351/31, 320/2

K.ú. Dobrohošť: KN-C: 582/23, 582/24, 582/12

K.ú. Kyselica: KN-C : 507/7, 507/6, 219/4, 184/1, 184/5, 219/9, 219/8
KN-E: 200/2, 201/1, 201/2, 202, 203/3

Plánované termíny začatia a ukončenia činnosti: marec2018 –november2018

Stupeň: Realizačný projekt (RP)

1.2 Objednávateľ

Názov: Trnavský samosprávny kraj

Adresa: P. O. Box 128, Starohájska 10, 917 01 Trnava

1.3 Zhotoviteľ

Názov: Nvia s. r. o.

Adresa: Nová 5, 90024 Veľký Biel

IČO: 45 404 291

DIČ: 2022999770

IČ DPH: SK2022999770

Hlavný projektant: Ing. arch. Andrej Jáchim

Tel.: +421 905 948 611

Email: andrej.jachim@cykloprojekt.sk

Zodpovedný projektant: Ing. Viktor Neumann, 5771*I2

Vypracoval: Ing. Viktor Neumann

2 Základné údaje o stavbe

2.1 Opis stavby

Cyklotrasa pozostáva zo 6 samostatných stavebných líniových objektov pozdĺž ktorých sú situované 4 samostatné stavebné objekty cykloturistických máp. Je situovaná na korune ľavostrannej hrádze prírodného kanála v k.ú. Dobrohošť, k.ú. obce Báč a končí v obci Kyselica, pri jestvujúcom objekte kompy.

Cyklotrasa je vedená po jestvujúcich miestnych a obslužných komunikáciách a po vodohospodárskych objektoch v správe SVP š.p. a V.V.š.p.. V rámci cyklotrasy sú použité dve formy vedenia cyklistov – segregovaná (samostatná cyklistická cestička široká 3,00 m) a spolu s motorovou dopravou (cyklokoridor).

Celková dĺžka navrhovanej cyklistickej trasy je 6,047km.



Obr. č.1: Širšie vzťahy

2.2 Súčasný stav

Vodohospodárske objekty v správe SVP š.p. na ktorých navrhujeme revitalizovať jestvujúce povrchy na nové samostatné cyklistické cestičky sú využívané správcom na obsluhu objektov a rekreáciu bežcami, turistami, či MTB cyklistami.

Súčasný stav komunikácie, kde je navrhovaný SO 02, tvorí cesta s asfaltobetónovým krytom pôvodne slúžiaca ako obslužná komunikácia stavby vodného diela Gabčíkovo, v súčasnosti nevyužívaná motorovou dopravou okrem vozidiel SVP š.p.. Pravidelne ju využívajú ale aj chodci a cyklisti.

SO 03 je navrhovaný pozdĺž jestvujúceho výjazdu ku kompe pre autá. Je navrhovaný v zeleni formou dosypania k jestvujúcemu násypovému telesu, aby sa dosiahla potrebná šírka cyklotrasy.

SO 04 je cyklotrasa vedená po jestvujúcich miestnych komunikáciách v rámci obce Báč až po cestu II. triedy, ktoré sú v dobrom technickom stave.

2.3 Východiskové podklady

- Katastrálne mapy.
- Geodetické zameranie vybraných úsekov navrhovanej cyklotrasy.
- Dopravno overovacia štúdia – Cyklotrasa Šamorín – Kyselica – Hamuliakovo – Kalinkovo – Dunajská Lužná – Rovinka – hrádza pri Dunaji
- Konzultácie so zástupcami mesta a dotknutých štátnych orgánov.
- Obhliadka terénu.

2.4 Delenie na stavebné objekty

Stavebné objekty:

- SO 01 – Úsek cyklotrasy vedený od zjazdu z hrádze na most ponad priesakový kanál až po hranicu s jestvujúcou obslužnou komunikáciou v k. ú. Kyselica
- SO 02 – Úsek cyklotrasy vedený po existujúcej ceste ku kompe
- SO 03 – Rampa pre cyklistov
- SO 04 – Úsek cyklotrasy vedený od priesakového kanála do centra obce Báč
- SO 05 – Úsek cyklotrasy vedený od vstupu do komplexu X-bionic sphere pozdĺž priesakového kanála po Šamorínsku ulicu
- SO 06 – Úsek cyklotrasy vedený po Šamorínskej ulici, ulici pri Hrádzi až po výjazd na korunu hrádze
- SO 21, SO 22, SO 23, SO 24 – Cykloturistické mapy

Základné informácie

Stavebný objekt	Novostavba		Zmena organizácie dopravy				Dĺžka spolu
	Samost. Cyk. Cestička	Spoločná cestička pre chod. a cyk.	Samost. cyk. cestička	Cyk. pruhy	Spoločná cestička pre chod. a cyk.	Koridor pre cyk.	
SO 01	2,037	-	-	-	-	-	2,037 km
SO 02	-	-	-	-	-	1,073	1,073 km
SO 03	0,143	-	-	-	-	-	0,143 km
SO 04	0,027	-	-	-	-	1,086	1,113 km
SO 05	0,948	-	-	-	-	-	0,948 km
SO 06	-	-	-	-	-	0,670	0,670 km
SO 21*	-	-	-	-	-	-	-
SO 22*	-	-	-	-	-	-	-
SO 23*	-	-	-	-	-	-	-
SO 24*	-	-	-	-	-	-	-
Spolu	3,155 km	0 km	0 km	0 km	0 km	2,892 km	6,047 km

* SO 21, SO 22, SO 23, SO 24 je cykloturistická mapa

2.5 Napojenie na inžinierske siete

Pre výstavbu cyklistickej trasy a príslušných stavebných objektov nie je potrebné vytvoriť prípojky inžinierskych sietí a nevyžaduje sa podľa dostupných informácií preloženie jestvujúcich inžinierskych sietí.

2.5.1 Odvedenie dažďových vôd

Odvádzanie povrchovej vody z navrhovaných spevnených povrchov je navrhnuté pomocou priečneho a pozdĺžneho sklonu do okolitého terénu.

2.5.2 Verejné osvetlenie

V rámci trasy nepredpokladáme verejné osvetlenie.

2.6 Funkčné a technické riešenie

2.6.1 Popis jednotlivých stavebných objektov

- **SO 01 – Úsek cyklotrasy vedený od zjazdu z hrádze na most ponad priesakový kanál až po hranicu s jestvujúcou obslužnou komunikáciou v k. ú. Kyselica**

SO 01 začína v k. ú. Dobrohošť za mostom ponad priesakový kanál, ktorý je situovaný pod zjazdom z koruny ľavostrannej hrádze prírodného kanála. Je dlhý 2,037 km a tvorí ho jeden kontinuálny úsek.

Za mostom, na vodohospodárskom objekte navrhujeme zrekonštruovať jestvujúcu poľnú cestu na samostatnú cyklistickú cestičku s povolením vjazdu cieľovej dopravy (vozidiel SVP) s asfaltovým krytom v dĺžke 2,037 km, ktorá je vedená pozdĺž priesakového kanála a končí pri závore v k. ú. Kyselica, na hranici s asfaltovou komunikáciou.

Priečny sklon cyklistickej cesty je navrhnutý ako jednostranný so sklonom 2%. Šírka cyklistickej cesty je 3,00m a po oboch stranách je navrhnutá nespevnená krajnica so šírkou 0,50m a so sklonom 6%.

- **SO 02 – Úsek cyklotrasy vedený po existujúcej ceste ku kompe**

Úsek SO 02 tvorí obojsmerný cyklokoridor s dĺžkou 1,073 km, značený na jestvujúcej MK. Začína na asfaltovej komunikácii pri závore v k.ú. obce Kyselica. Cyklotrasa v staničení km 0,98 vyúsťuje na miestnu komunikáciu vedúcu ku kompe. Toto križenie je riešené formou značeného piktokoridoru pre so zeleným podfarbením. Koridor pre cyklistov je ďalej značený aj po telese mosta ponad priesakový kanál a krátko za ním končí vyústením na novostavbu rampy pre cyklistov, SO 03, kde je križovanie cyklistov riešené opäť pomocou podfarbeného piktokoridoru.

Základná vzdialenosť piktogramom je 20m. V úsekoch s množnými kolíznymi bodmi sú piktogrami navrhnuté hustejšie a to s minimálnou vzájomnou vzdialenosťou 5,0m.

- **SO 03 – Rampa pre cyklistov**

Stavebný objekt SO 03 je navrhovaný ako samostatná cyklistická cestička vedená súbežne s rampou pre motorové vozidlá vedúce ku kompe. Aby sa dosiahla potrebná šírka na vybudovanie cyklistickej rampy, bude treba k jestvujúcej rampe dosypať zeminu. SO 03 končí vyústením pri kompe, na medzinárodnú cyklotrasu EuroVelo 6.

Priečny sklon cyklistickej cesty je navrhnutý ako jednostranný so sklonom 2%. Šírka cyklistickej cesty je 3,00m a po oboch stranách je navrhnutá nespevnená krajnica so šírkou 0,50m a so sklonom 6%. Maximálny pozdĺžny sklon navrhovanej trasy je 5,73%.

Napojenie cyklotrasy na existujúcu spevnenú plochu pred kompou je v mieste vynechaného cestného zvodidla. Pre zabezpečenie vyčkávacieho úseku pre cyklistov je navrhnuté premiestnenie vodiacej lišty (klemmfix) podľa situácie č. 3. časť.

Dĺžka navrhovaného úseku je 143,04m.

- **SO 04 – Úsek vedený od hrádze do centra obce Báč**

Stavebný objekt SO 04 tvoria dve navzájom prepojené úseky s celkovou dĺžkou 1,113 km.

Prvý úsek začína zjazdom z hrádze na hranici k.ú. Dobrohošť a Kyselica (staničenie km 0,812 91 SO 01). Druhý úsek začína v staničení 0,027 km. Tvorí ho obojsmerný cyklokoridor značený na jestvujúcej miestnej komunikácii (bez akýchkoľvek dodatočných stavebných úprav – len formou vodorovného dopravného značenia). Celková dĺžka druhého úseku je 1,086km. Pri kostole sv. Antona, v staničení 0,69 km križuje jeden smer miestnu komunikáciu formou značeného pomocou podfarbeného piktokoridoru a cyklotrasa pokračuje ďalej po MK smerom k centru obce (obecný úrad). Koniec úseku je navrhnutý pred napojením sa na cesty II. triedy.

- **SO 05 – Úsek cyklotrasy vedený od vstupu do komplexu X-bionic Sphere pozdĺž priesakového kanála po Šamorínsku ulicu**

Stavebný objekt SO 05 je tvorený novostavbou samostatnej cyklistickej cesty šírky 3,00m vedenej pozdĺž miestnych komunikácií a úsekom novostavby samostatnej cyklistickej cesty vedenej po trase jestvujúcej poľnej cesty vedenej súbežne s priesakovým kanálom. Celkový úsek cyklotrasy SO 05 je dlhý 0,94 km. Úsek začína nadpojením projektovanej cyklistickej cesty (ktorej projekt nie je súčasťou tejto PD) pri vstupe do areálu X-bionic Sphere a pokračuje ďalej súbežne s Dubovou ulicou. V staničení km 0,382 85 (koniec osi 3) je za pravotočivým smerovým oblúkom so stredovým polomerom 7,25m navrhnutý priechod pre cyklistov cez výhľadovú komunikáciu. Šírka priechodu pre cyklistov je 3,00m a pre zvýraznenie je zeleno podfarbený.

Trasa ďalej pokračuje priamou trasou osi 4, ktorá ma celkovú dĺžku 167,84m a končí napojením sa na existujúcu príjazdovú komunikáciu k hlavnej bráne areálu X-bionic. Cyklisti križujú danú komunikáciu pomocou podfarbeného priechodu pre chodcov.

Za komunikáciu pokračuje cyklistická cesta v osi 5. Trasa pozostáva z priamy úsek a zo smerových oblúkov pričom oblúk s minimálnym polomerom je navrhnutý priamo pred priesakovým kanálom pričom polomer oblúka je 18,00m. Cesta ďalej pokračuje priamym úsekom pozdĺž kanála.

SO 05 končí pri vyústení poľnej cesty na Čilistovskú ulicu pri objekte mosta ponad priesakový kanál. Čilistovskú ulicu križuje cyklotrasa priechodom pre cyklistov. Na protilahlej strane je navrhnuté vybudovanie vyčkávacej spevnenej plochy pred priechodom pre cyklistov. Rozmery spevnenej plochy sú nepravidelné avšak maximálne rozmery sú 2,00x6,23m.

Smerom na juhovýchod sa v budúcnosti plánuje ďalšia cyklotrasa, ktorá nie je súčasťou tejto PD.

- **SO 06 - Úsek cyklotrasy vedený po Šamorínskej ulici, ulici pri Hrádzi až po výjazd na korunu hrádze**

SO 06 tvorí obojsmerný cyklopiktokoridor s dĺžkou 0,68 km značený v rámci hlavného dopravného priestoru miestnej komunikácie. Začína pri priechode cyklistov cez Šamorínsku ulicu, pri moste ponad priesakový kanál. Cyklotrasa je vedená po Šamorínskej ulici smerom do centra Čilistova. Pri Hoteli Kormorán odbočuje na ulicu Pri hrádzi a pokračuje smerom na juhovýchod. V staničení 0,67 km odbočuje cyklotrasa hore na výjazd k mostu ponad priesakový kanál. Cyklotrasa tu končí a napája sa na jestvujúcu cyklotrasu medzinárodného významu, EuroVelo 6.

- **SO 21 - Cykloturistická mapa**

Cykloturistická mapa je umiestnená na začiatku SO 01, za mostom ponad priesakový kanál. Je situovaná tak, aby bola dobre viditeľná z cyklotrasy EuroVelo 6. Vonkajšie rozmery stojanu na mapu sú 2,5 x 1,7m. Je vyhotovená z drevených dielcov a kotvená betónovými pätkami do zelene.

- **SO 22 - Cykloturistická mapa**

Cykloturistická mapa je umiestnená na začiatku SO 04, na križovatke s SO 01. Vonkajšie rozmery stojanu na mapu sú 2,5 x 1,7m. Je vyhotovená z drevených dielcov a kotvená betónovými pätkami do zelene.

- **SO 23 - Cykloturistická mapa**

Cykloturistická mapa je umiestnená v úseku SO 02, pri križovaní s miestnou komunikáciou. Vonkajšie rozmery stojanu na mapu sú 2,5 x 1,7m. Je vyhotovená z drevených dielcov a kotvená betónovými pätkami do zelene.

- **SO 24 - Cykloturistická mapa**

Cykloturistická mapa je umiestnená na konci úseku SO 03, pri výjazde z rampy na kompu v Kyselici. Vonkajšie rozmery stojanu na mapu sú 2,5 x 1,7m. Je vyhotovená z drevených dielcov a kotvená betónovými pätkami do zelene.



Foto: príklad riešenia konštrukcie prístrešku s mapou.

Technická špecifikácia informačnej tabule (nastojato), (naucnetabule.sk)

Textová časť (panel) má rozmer 100 x 120 cm. Rozmer vnútornej časti dreveného rámu je prispôsobený jeho veľkosti. Umiestnenie infopanelu je na výšku. Informačná tabuľa má masívny rám z impregnovaného dreva (sušené drevo, smrekový hranol, masívna nosná časť rámu a stojky z hranolu s prierezom 90 x 80 mm, okrasná časť (1 trám hore, 2 trámy v spodnej časti z hranolu s prierezom 100 x 40 mm), drevené nosné stojky sú ukotvené v oceleových konzolách a kovovou časťou zabetonované do pôdy. V nosnom ráme sú sušené hobľované dosky. Na prednej strane bude samoreznými nehrdzavejúcimi skrutkami pripevnená textovo – grafická časť (hliníkoplast, nie je súčasťou dodávky), kde treba počítať s určitou rezervou. Zvrchu sú infopanel a rám chránené drevenou (drevený šindel) impregnovanou striedkou. Tabuľa je natretá ochranným náterom (proti drevokazným hubám) + 2x lazúrou na drevo podľa požiadaviek objednávateľa. Celkový rozmer tabule je cca 2,5 x 1,7 m.

Polohy jednotlivých cykloturistických máp sú znázornené v situáciách.

2.6.2 Konštrukčné riešenie

Konštrukcia samostatnej cyklistickej cestičky bude nasledovná:

Asfaltový betón	ACo 8 II	STN EN 13108-1	40 mm
Spojovací asfaltový postrek	PS, A 0,5 kg/m ²	STN EN 13808	
Asfaltový betón	ACL 16 II	STN EN 13108-1	70 mm
Štrkodrvina	o/32Gp 85	STN EN 13242+A1	190 mm
Spolu			300 mm

Samostatná cyklistická cestička sa skladá z podkladových vrstiev a krytu. Podkladové vrstvy sú definované v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií. Zhotovujú sa podľa STN 73 6124 Stavba vozoviek – kamenivo stmelené hydraulickým spojivom, STN 73 6125 Stavba vozoviek – stabilizované podklady a podľa STN 73 6126 Stavba vozoviek – nestmelené podklady.

Je obzvlášť dôležité, aby v úsekoch, kde je cyklotrasa vedená v rámci hlavného dopravného priestoru (či už formou cyklistických pruhov alebo cyklokoridoru), boli kladené poklopy kanalizácie mrežovaním kolmo na smer jazdy cyklistov.

V prípade realizácie stavby na vodohospodárskom objekte sa bude realizovať stavba dosypaním, aby nedošlo k zníženiu nivelety ochrannej hrádze.

2.6.3 Dopravné značenie

Všeobecné zásady pre dopravné značenie:

Vodorovné dopravné značenie – vyznačenie vodiacich a deliacich čiar, cyklistických znakov a priechodov pre cyklistov náterom bielej farby s retroreflexnou úpravou. Podfarbenie cyklistických piktogramov, prechodov pre chodcov a iných vybraných miest bude realizované reflexnou svetlozelenou farbou, pri ktorej nebude dochádzať k zníženiu adhézie.

V priamej nadväznosti samostatnej cyklistickej cestičky na chodník (na vybraných miestach) bude príslušný vodiaci pruh prevedený profilovaným značením termoplastom (MULTIDOT).

Zvislé dopravné značky sú navrhnuté v zmenšenej veľkosti s reflexnou úpravou na typových oceľových pozinkovaných stĺpikoch. Dopravné značenie a ich osadenie je potrebné previesť v zmysle Vyhl. MV SR č. 9/2009 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách vo vzťahu k STN 01 8020. Zvislá dopravná značka nesmie zasahovať do ochranného pásma vozovky, ktoré je 0,5 m od obruby a musí byť umiestnená min. 2 m (jej spodná hrana) nad upraveným terénom. Zvislé dopravné značenie bude pozostávať z vyznačenia prednosti v jazde v križovatkách a v kolíznych miestach, kde očakávame pohyb vozidiel obyvateľov (zdrojová a cieľová doprava), a samozrejme vo vyznačení smerov na cyklotrase. Ďalej budú na trase vyznačené smerovníky jednotlivých smerov a cieľov. Dopravné značenie definitívne aj Dopravné značenie počas výstavby bude riešené v nasledujúcom stupni projektovej dokumentácie.

2.7 Údaje o prevádzke alebo výrobe

Predmetná stavba nemá výrobný charakter. Jej prevádzka si nevyžaduje zvláštnu pozornosť.

2.8 Dotknuté ochranné pásma, chránených častí územia, kultúrnych pamiatok

Pred realizáciou zemných prác a/alebo pred začatím vykonávania iných činností je stavebník povinný požiadať v prípade križovania s inžinierskymi sieťami o presné vytýčenie existujúcich zariadení, ak je to potrebné.

Navrhovaná stavba nezasahuje do chránených častí prírody.

Vzhľadom na svoj charakter a situovanie privádza cyklistov do bezprostrednej blízkosti viacerých kultúrnych pamiatok. Nijako však nezasahuje do ich pamiatkovej ochrannej zóny a rešpektuje danosti dotknutého územia.

2.8.1 Podzemné vedenia

Stavba nepredpokladá žiadne výkopy. Vzhľadom na situovanie veľkej časti stavby na vodohospodárskom objekte je nevyhnutné, aby boli prípadne stavebné úpravy realizované dosypaním a navýšením jestvujúcej nivelety ochrannej hrádze. Nedôjde k zníženiu nivelety ochrannej hrádze.

Pred zahájením výstavby je potrebné na stavenisku vytýčiť všetky inžinierske siete správcami príslušných sietí. Výkopy v ochranných pásmach existujúcich podzemných vedení budú realizované ručne.

Plán pod vozovkou musí byť upravená v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie.

Deformačný modul na pláni E_{def2} nesmie klesnúť pod 45 Mpa, pomer $E_{def2}/E_{def1} < 2,5$. Relatívna hutnosť štrkodrviny min. $ID = 0,80$.

2.9 Požiadavky na demolácie, výrub narastenej zelene, záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov

Navrhovaná stavba nemá požiadavky na záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov. Pri realizácii stavby nedôjde k žiadnemu výrubu jestvujúcich dreviny.

2.10 Vplyv stavby, prevádzky alebo výroby na životné prostredie, predpokladaný spôsob obmedzenia alebo odstránenia prípadných negatívnych vplyvov

Realizácia navrhovanej stavby nespôsobí pre budúcu okolitú výstavbu v lokalite neprípustný pokles dennej osvetlenosti ani skrátenie doby insolácie pod normou predpísanú hranicu.

Stavba svojim zrealizovaním bude mať minimálny negatívny vplyv na životné prostredie. Naopak, podporou trvalo udržateľnej mobility priamo sleduje podporu a udržanie čo najvyššej kvality životného prostredia.

2.11.1 Odpadové hospodárstvo

Zaobchádzanie s odpadmi je navrhnuté v súlade s platnými legislatívnymi predpismi SR a všeobecne záväzným nariadením.

Zhotoviteľ stavby pred zahájením prác uzatvorí s oprávnenou organizáciou zmluvu na zneškodnenie odpadov.

2.11.1.1 Odpad počas výstavby

Stavebné odpady vznikajúce počas výstavby budú ukladané do pristavených kontajnerov, resp. priamo na vozidlá stavby a odvážané na zneškodnenie oprávnenou organizáciou na skládku ktorej lokalitu upresní zhotoviteľ stavby.

Výkopová zemina sa použije čiastočne na terénne úpravy stavby.

2.11.1.2 Nakladanie s odpadmi vznikajúcimi počas prevádzky (užívania)

Prevádzkou stavby telesa samostatnej cyklistickej cestičky, ostatných foriem cyklotrás a cykloturistických máp nebude produkován žiadny odpad.

2.12 Odolnosť a zabezpečenie z hľadiska požiarnej ochrany

Horľavé materiály navrhovanej stavby budú riadne zabezpečené potrebnými opatreniami, ktoré stanoví v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, DSP, požiarnej techniky.

2.13 Zabezpečenie z hľadiska civilnej ochrany

Z hľadiska riešenia CO nevyplývajú žiadne požiadavky, nakoľko stavba nepredpokladá využitie pre účely civilnej ochrany.

3 Odôvodnenie stavby a jej umiestnenia

3.1 Zdôvodnenie stavby

Navrhovaná stavba bude slúžiť na dopravnú obsluhu lokálnych zdrojov a cieľov dopravy pre cyklistov. Má veľmi významnú úlohu z hľadiska rozvoja cykloturizmu, nakoľko sa nachádza v bezprostrednej blízkosti pútnického miesta (Báč) a viacerých významných sakrálnych a iných významných kultúrnych pamiatok.

Jej ďalšou úlohou je podpora a rozvoj cyklistickej dopravy v priľahlých mestách a obciach. Tiež leží na vetve cyklotrás vedúcich do Bratislavy, čo významne zvyšuje jej dopravný potenciál.

Realizácia stavby bude viesť k zníženiu kongescií, podpore trvalo udržateľnej mobility a zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky. Stavba tiež svojich charakterom podporí rozvoj turizmu v dotknutej lokalite, nakoľko sa priamo napája na jestvujúce cyklotrasy (EuroVelo 6 a pod.)

3.2 Zdôvodnenie umiestnenia

Hlavným dôvodom na situovanie cyklotrasy vo vybranej lokalite je prezentácia pútnického miesta v Báci a ostatných priľahlých sakrálnych a kultúrnych pamiatok.

Umiestnenie stavby ďalej vyplýva aj z požiadaviek miest a obcí na obslúženie kľúčových lokálnych zdrojov a cieľov dopravy, pričom sa prihliadalo aj na majetko-právne vzťahy s ohľadom na dohľadnú dobu realizácie stavby. Toto trasovanie dokumentuje aj Dopravno-overovacia štúdia – Cyklotrasa Šamorín – Kyselica – Hamuliakovo – Kalinkovo – Dunajská Lužná – Rovinka – hrádza pri Dunaji.

4 Podmieňujúce predpoklady

4.1 Preložky inžinierskych sietí, obmedzenie existujúcich prevádzok a iné opatrenia potrebné na uvoľnenie navrhovaného miesta stavby a jej uskutočňovanie

Navrhovaná stavba si nevynúti žiadne preložky inžinierskych sietí ani obmedzenie existujúcich prevádzok.

4.2 Súvisiace investície a predpoklady alebo nároky na ich zabezpečenie

Navrhovaná stavba si nevynúti žiadne súvisiace investície, resp. iné vyvolané investície.

4.3 Zabezpečenie energií a ich racionálne využitie, zabezpečenie vodného hospodárstva a dopravy pre výrobné zariadenia

Charakter stavby priamo podporuje rozvoj trvalo udržateľnej mobility a ekologickej dopravy, z čoho vyplýva racionálne hospodárenie a využívanie dostupných energií.