


ZÁKAZKA					
II/575 MALÁ POĽANA – MEDZILABORCE				MILETIČOVA 21, P.O. BOX 34 820 05 BRATISLAVA 25 TEL.: 02/5057 4700, FAX.: 02/5057 4798	
ČASŤ:				STUPEŇ	ČÍSLO ZÁKAZKY
SPRIEVODNÁ SPRÁVA				DRS	20160005
OBJEDNÁVATEĽ				OKRES	
PREŠOVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ				STROPKOV, MEDZILABORCE	
HLAVNÝ INŽ. PROJ. Ing. Jaroslav KRČ	TECH. KONTROLA Ing. Dušan HESTERA	SÚRADNICOVÝ SYSTÉM JTSK		KATASTRÁLNE ÚZEMIE MALÁ POĽANA, ROKYTOVCE, KRÁSNY BROD	
ZODP. PROJ. Ing. Jaroslav KRČ	VED. ÚSEKU Ing. Ľuboš ROJKO, PhD.	VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv		ČÍSLO PRÍLOHY	SÚPRAVA
VYPRACOVAL Ing. Jaroslav KRČ	DÁTUM 04.2016	FORMÁT	MIERKA	A	

SPRIEVODNÁ SPRÁVA

Obsah :

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ	2
1.1 Identifikačné údaje stavby	2
1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu	3
1.2.1 Druh komunikácie a ich funkcie	3
1.2.2 Zdôvodnenie potreby stavby	3
1.2.3 Účel a ciele stavby	4
1.2.4 Celkový rozsah stavby	4
1.3 Prehľad východiskových podkladov	4
1.4 Členenie stavby	5
2. TECHNICKÁ ČASŤ	5
2.1 Charakteristika územia stavby	5
2.1.1 Zhodnotenie umiestnenia a popis staveniska	5
2.1.2 Príprava pre výstavbu	5
2.2 Urbanistické, architektonické, dopravné a stavebnotechnické riešenie stavby	6
2.2.1 Zdôvodnenie riešenia stavby	6
2.2.2 Riešenie dopravných problémov	6
2.2.3 Starostlivosť o životné prostredie	7
2.3 Hlavné stavebné práce	8
2.4 Stavenisko a realizácia stavby	11

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ

1.1 Identifikačné údaje stavby

Stavba:

Názov stavby:	II/575 MALÁ POĽANA – MEDZILABORCE
Kraj:	Prešovský kraj
Okres:	okres Stropkov, Medzilaborce
Katastrálne územie:	Mala Poľana, Rokytovce, Krásny Brod
Druh stavby:	rekonštrukcia

Stavebník

Názov stavebníka:	Prešovský samosprávny kraj Námestie mieru 2, 080 01 Prešov
-------------------	--

Zhotoviteľ dokumentácie

Názov:	GEOCONSULT spol. s r.o.
Sídlo:	Miletičova 21, P.O.BOX 34, 820 05 Bratislava 25
IČO:	31 422 969

Uvažovaný správca

Meno a sídlo:	: Správa a údržba ciest PSK Jesenná 14, 080 05 Prešov
---------------	---

1.2 Základné údaje charakterizujúce stavbu

Doprava je pre európske hospodárstvo životne dôležitá – bez dobrých spojení nebude Európa rásť ani prosperovať. Novou európskou politikou v oblasti infraštruktúry sa vytvorí silná európska dopravná sieť prepájajúca 28 členských štátov so susediacimi krajinami a zvyškom sveta v záujme podpory rastu a konkurencieschopnosti. Spojí východ so západom a nahradí dnešnú dopravnú mozaiku skutočne európskou sieťou. V rámci novej politiky sa financovanie dopravy zo zdrojov EÚ v období rokov 2014 – 2020 stonásobuje na 26 miliárd EUR. Základná sieť bude nosným pilierom dopravy na jednotnom trhu EÚ. Do roku 2030 sa ňou odstránia problematické miesta, zmodernizuje infraštruktúra a zjednoduší cezhraničná doprava pre cestujúcich i podniky v celej EÚ. Jej realizácia bude prebiehať formou vytvorenia deviatich hlavných dopravných koridorov, pri ktorých sa spoja členské štáty a zainteresované strany, čo umožní sústrediť obmedzené zdroje a dosiahnuť výsledky. Oporou novej základnej siete TEN-T bude komplexná sieť trás na regionálnej a vnútroštátnej úrovni, ktoré sa napájajú na základnú sieť. Cieľom je zabezpečiť, aby sieť TEN-T postupne v celej EÚ prispievala k posilňovaniu vnútorného trhu, územnej, hospodárskej a sociálnej súdržnosti a k zníženiu emisií skleníkových plynov.

Predmetná pozemná komunikácia je cesta regionálneho významu, ktorá spája okresné mestá Medzilaborce a Stropkov. Má priame napojenie na medzinárodný ťah Maďarsko – Poľsko (I/21, R4) v napojení na cestu I/15 v okresnom meste Stropkov.

Rekonštrukcia cesty II/575 v úseku Malá Poľana - Medzilaborce zabezpečí bezpečnú a plynulú dopravu v danom úseku pozemnej komunikácie. Zrýchli sa spojenie okresných miest Medzilaborce a Stropkov, ako aj spojenie s cestou I/15. Cesta I/15 je predmetom investičných projektov v gescii MDVRR SR.

1.2.1 Druh komunikácie a ich funkcie

Prešovský samosprávny kraj je obstarávateľom projektu na rekonštrukciu cesty II/575 v úseku Malá Poľana - Medzilaborce. Predmetný projekt je súčasťou zásobníka Stratégie rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov.

Pre rekonštrukciu úseku sa uvažuje s nasledovnými opatreniami:

- rekonštrukcia cesty – sanácia lokálnych zosuvov, výmena kompletnej konštrukcie vozovky resp. obrusnej vrstvy krytu vozovky v stanovenom rozsahu
- rekonštrukcia mostných objektov 575-015, 575-016, 575-017, 575-018, 575-020
- úprava priepustov a odvodňovacích zariadení
- výmena a montáž zvodidiel a smerových stĺpikov

1.2.2 Zdôvodnenie potreby stavby

Základná cestná sieť bude nosným pilierom dopravy na jednotnom trhu EÚ. Do roku 2030 sa plánuje odstrániť problematické miesta a zmodernizovať infraštruktúru. Oporou novej základnej siete TEN-T bude komplexná sieť trás na regionálnej a vnútroštátnej úrovni, ktoré sa napájajú na základnú sieť.

Cieľom je zabezpečiť, aby prístup na základnú cestnú sieť bol umožnený z každého regiónu bezpečnou regionálnou komunikáciou.

Rekonštruovaná a modernizovaná dopravná sieť aj na regionálnej úrovni postupne v celej EÚ prispeje k posilňovaniu vnútorného trhu, územnej, hospodárskej a sociálnej súdržnosti a k zníženiu emisií skleníkových plynov. Ako celok prinesie najmä bezpečnejšie cestovanie a odľahčenie premávky, hladšie a rýchlejšie presuny ako aj zníženie vplyvu dopravy na životné prostredie.

1.2.3 Účel a ciele stavby

Na danom úseku pozemnej komunikácie je poškodený kryt vozovky, výtlkmi, pozdĺžnymi aj priečnymi deformáciami a lokálnymi zosuvmi. Sú poškodené spodné a horné stavby na štyroch mostných objektoch a 1 mostný objekt v dĺžke 85m je v havarijnom stave (575-020). Je poškodené a nefunkčné odvodnenie pozemnej komunikácie a jestvujúce priepusty pri návalovej vode sú v nevyhovujúcom stave. Bezpečnostné zariadenia sú zdeformované a poškodené.

Zrealizovaním projektu sa znížia emisie z výfukových plynov, skráti sa doba premávky na cestnej komunikácii, minimalizujú sa náklady na bežnú údržbu ciest. Celkovo sa zlepšia podmienky cestnej dopravy pre obyvateľov okresov Medzilaborce a Stropkov.

Opravou lokálnych zosuvov a pokládkou asfaltového koberca s vyrovnaním miestnych nerovností salepší komfort účastníkov cestnej premávky na predmetnej komunikácii. Zároveň sa zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, k zvýšeniu ktorej prispeje aj nové vodorovné dopravné značenie.

1.2.4 Celkový rozsah stavby

Navrhovaný úsek sa nachádza na ceste II/575 v staničení 19,300 – 27,313. Celková dĺžka úseku je 8,013 km.

Súčasťou prác je aj rekonštrukcia mostných objektov 575-015, 575-016, 575-017, 575-018, 575-020, úprava priepustov a odvodňovacích zariadení, výmena a montáž zvodidiel a smerových stĺpikov.

1.3 Prehľad východiskových podkladov

Podklady a požiadavky stavebníka

- Objednávka na vykonanie prác
- Geodetické zameranie úsekov
- Inžiniersko-geologický prieskum
- Podklady z cestnej databanky

Podklady zhotoviteľa PD

- Obhliadka úseku v spolupráci so správcom komunikácie
- prerokovanie projektovej dokumentácie v priebehu spracovávania

1.4 Členenie stavby

Stavba je rozdelená na nasledovné objekty:

číslo objektu	názov objektu	správca
01	Rekonštrukcia cesty II/575	Správa a údržba ciest PSK, oblasť Humenné
02	Rekonštrukcia mostného objektu 575-015	Správa a údržba ciest PSK, oblasť Humenné
03	Rekonštrukcia mostného objektu 575-016	Správa a údržba ciest PSK, oblasť Humenné
04	Rekonštrukcia mostného objektu 575-017	Správa a údržba ciest PSK, oblasť Humenné
05	Rekonštrukcia mostného objektu 575-018	Správa a údržba ciest PSK, oblasť Humenné
07	Rekonštrukcia mostného objektu 575-020	Správa a údržba ciest PSK, oblasť Humenné
09	Odvodnenie cestného telesa a rekonštrukcia priepustov	Správa a údržba ciest PSK, oblasť Humenné

2. TECHNICKÁ ČASŤ

2.1 Charakteristika územia stavby

2.1.1 Zhodnotenie umiestnenia a popis staveniska

Navrhovaný úsek sa nachádza na ceste II/575 v staničení 19,300 – 27,313. Celková dĺžka úseku je 8,013 km.

Na danom úseku pozemnej komunikácie je poškodený kryt vozovky, výtłkami, pozdĺžnymi aj priečnymi deformáciami a lokálnymi zosuvmi. Sú poškodené spodné a horné stavby na štyroch mostných objektoch a 1 mostný objekt v dĺžke 85m je v havarijnom stave (575-020). Je poškodené a nefunkčné odvodnenie pozemnej komunikácie a jestvujúce priepusty pri návalovej vode sú v nevyhovujúcom stave. Bezpečnostné zariadenia sú zdeformované a poškodené.

2.1.2 Príprava pre výstavbu

Všetky práce budú vykonávané na jestvujúcej ceste. Prístup na stavenisko sa predpokladá po jestvujúcich komunikáciách.

Pred zahájením stavebných prác zhotoviteľ stavby dá vytýčiť všetky inžinierske siete. Na mostných objektoch budú všetky cudzie zariadenia zachované.

Vzhľadom na charakter stavebných prác sa prekládky inžinierskych sietí nepredpokladajú. Stavebné práce okolo živých inž. sietí je nutné robiť v zmysle bezpečnostných predpisov za účasti dozoru majiteľov (správcov) inž. sietí, aby nedošlo k ich poškodeniu.

Spôsob nakladania s odpadmi

Nakladanie s odpadmi bude zabezpečované oprávnenými osobami na zmluvnom základe. Podľa Programu odpadového hospodárstva SR a následne aj Programu odpadového hospodárstva jednotlivých dotknutých okresov je potrebné pri nakladaní s jednotlivými druhmi odpadov uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Frézovaný materiál, demontované bezpečnostné zariadenie a dopravné značenie budú umiestnené na skládku správcu komunikácie podľa jeho usmernenia.

Nevyužitú stavebnú odpadu budú skládkované na vybraných regionálnych skládkach odpadov.

2.2 Urbanistické, architektonické, dopravné a stavebnotechnické riešenie stavby

2.2.1 Zdôvodnenie riešenia stavby

Na danom úseku pozemnej komunikácie je poškodený kryt vozovky, výtlkmi, pozdĺžnymi aj priečnymi deformáciami a lokálnymi zosuvmi. Sú poškodené spodné a horné stavby na štyroch mostných objektoch a 1 mostný objekt v dĺžke 85m je v havarijnom stave (575-020). Je poškodené a nefunkčné odvodnenie pozemnej komunikácie a jestvujúce priepusty pri návalovej vode sú v nevyhovujúcom stave. Bezpečnostné zariadenia sú zdeformované a poškodené.

Zrealizovaním projektu sa znížia emisie z výfukových plynov, skráti sa doba premávky na cestnej komunikácii, minimalizujú sa náklady na bežnú údržbu ciest. Celkovo sa zlepšia podmienky cestnej dopravy pre obyvateľov okresov Medzilaborce a Stropkov.

Opravou lokálnych zosuvov a pokládkou asfaltového koberca s vyrovnaním miestnych nerovností salepší komfort účastníkov cestnej premávky na predmetnej komunikácii. Zároveň sa zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, k zvýšeniu ktorej prispeje aj nové vodorovné dopravné značenie.

Pre rekonštrukciu úseku sa uvažuje s nasledovnými opatreniami:

- rekonštrukcia cesty – sanácia lokálnych zosuvov, výmena kompletnej konštrukcie vozovky resp. obrusnej a ložnej vrstvy krytu vozovky v stanovenom rozsahu
- rekonštrukcia mostných objektov 575-015, 575-016, 575-017, 575-018, 575-020
- úprava priepustov a odvodňovacích zariadení
- výmena a montáž zvodidiel a smerových stĺpikov

2.2.2 Riešenie dopravných problémov

Realizácia bude vykonávaná za plnej premávky. Predpokladá sa realizovanie po poloviciach t.j. pri uzavretí jedného jazdného pruhu.

Zhotoviteľ vypracuje projekt organizácie dopravy počas výstavby ktorý odsúhlasí s príslušným dopravným inšpektorátom a zabezpečí určenie dopravného značenia počas výstavby cestným správnym orgánom.

Napojenie na existujúce komunikácie

Nakoľko sa jedná o práce na existujúcich komunikáciách, napojenie ostane zachované v plnom rozsahu.

Väzby na ostatnú dopravnú sieť a prístup na pozemky rozdelené stavbou

Väzby na ostatnú dopravnú sieť ako aj prístupy na okolité pozemky ostanú bezo zmeny.

Prístup na stavbu

Stavba je prístupná z existujúceho komunikačného systému ciest. Prístup na staveniská sa predpokladá po jestvujúcich komunikáciách.

Pri spracovaní organizácie dopravy musí zhotoviteľ navrhnuť dopravné trasy tak, aby minimalizoval vplyv dopravy na obyvateľov.

2.2.3 Starostlivosť o životné prostredie

Vplyv stavby na životné prostredia bude vzhľadom na charakter stavebných prác minimálny. K čiastočne negatívnemu vplyvu na životné prostredie dôjde počas výstavby.

Počas výstavby komunikácie sa predpokladá zvýšenie účinkov hluku a vibrácií ako aj poškodzovanie ovzdušia a ohrozovanie obyvateľstva v dôsledku zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových splodín od nákladnej staveniskovej dopravy.

Opatrenia na ochranu proti hluku a na minimalizáciu účinkov vibrácií

Počas výstavby je možné eliminovať účinky hluku a vibrácií vhodným technickým a technologickým postupom budovania.

Opatrenia na zamedzenie nadmernej prašnosti

Počas výstavby komunikácie sa predpokladá poškodzovanie ovzdušia a ohrozovanie obyvateľstva v dôsledku zvýšenej prašnosti a vyššieho obsahu výfukových splodín od nákladnej staveniskovej dopravy. Preto bude potrebné prístupové a staveniskové komunikácie udržiavať v bezprašnom stave a používať postrekovacie vozidlá.

Spôsob odstraňovanie odpadov z výstavby a prevádzky na komunikáciách

Pri výstavbe predmetného úseku dôjde k nakladaniu s bežnými stavebnými odpadmi ktoré sa formou recyklovania vracajú späť do stavebného procesu.

Odpady vznikajúce pri realizácii projektu sú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov.

V zmysle tejto vyhlášky je možné predpokladané vznikajúce odpady pri výstavbe zaradiť nasledovne:

Číslo skupiny podsk. a druhu	Názov skupiny, podskupiny a duhu odpadu	Pôvod odpadu	Kategória odpadu
17 05 04	materiál vozoviek	demolácie vozoviek	O
17 05 06	výkopové zeminy	výkopy	O
17 05 03	zemina znečistená ropnými látkami	havária na stavbe	N
17 03 02	bitúmenové zmesi iné ako uvedené 17 03 01	demolácie bitúmenových vozoviek	O
20 03 99	zmesový odpad inak nešpecifikovaný	odpad komunálny	O

Spôsob nakladania s odpadmi

Spôsob nakladania s uvedenými druhmi odpadov, ktoré boli zaradené do kategórie odpad ostatný, bude pôvodca zabezpečovať najmä nasledovnými činnosťami: Z, R13, D15. Ďalšie nakladanie s odpadmi bude zabezpečované oprávnenými osobami.

Odporúčania:

Frézovaný materiál, demontované bezpečnostné zariadenie a dopravné značenie budú umiestnené na skládku správcu komunikácie podľa jeho usmernenia.

Nakladanie s odpadmi bude zabezpečované oprávnenými osobami na zmluvnom základe. Podľa Programu odpadového hospodárstva SR a následne aj Programu odpadového hospodárstva jednotlivých dotknutých okresov je potrebné pri nakladaní s jednotlivými druhmi odpadov uprednostniť ich materiálové zhodnocovanie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Zariadenia na zneškodňovanie odpadov

Nevyužitý stavebný odpad budú skládkované na vybraných regionálnych riadených skládkach odpadov.

Organizačné opatrenia počas výstavby

V období výstavby je potrebná úzka spolupráca investora a dodávateľa s obcami a príslušnými Dopravnými inšpektorátmi PZ SR za účelom minimalizácie vplyvov výstavby na obce a ich obyvateľstvo.

2.3 Hlavné stavebné práce

Rekonštrukcia cesty je zameraná na obnovenie prevádzkových parametrov komunikácie v súvislom úseku a odstránenie lokálnych závad ohrozujúcich užívateľov komunikácie. Pri stavebných prácach sa nevyžadujú zábery cudzích pozemkov. Všetky navrhnuté opatrenia budú realizované na cestných pozemkoch, kategória komunikácie zostane nezmenená. Projektová dokumentácia je spracovaná na základe požiadaviek objednávateľa a na základe obhliadky in situ, ktorá bola vykonaná projektantom a správcom príslušného úseku komunikácie. Vzhľadom na intenzitu dopravy a dopravný význam komunikácie je nutné všetky opatrenia realizovať tak, aby bola zachovaná prejazdnosť minimálne v jednom jazdnom pruhu. Zhotoviteľ stavebných prác zabezpečí vytýčenie jestvujúcich inžinierskych sietí. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inž. sietí, ktoré zostanú v pôvodnej polohe bezo zmeny. V prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác chránené.

Vozovky

Intravilán

V intraviláne bude realizovaná pokládka novej asfaltovej obrusnej vrstvy hrúbky 50mm. Po očistení jestvujúcej vozovky od hrubých nečistôt bude realizované vyspravenie výtlkov hr. 30mm (na 30% plochy) asfaltovým betónom strednozrnným AC 11 obrus. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch vyspravenej vozovky aplikovaný spojovací postrek emulzný PS; CB v množstve 0,5 kg/m² a následne položená obrusná vrstva - asfaltový betón strednozrnný AC 11 obrus, hrúbky 50 mm. Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičkách je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej modif.

zálievky typu N2. Škára bude realizovaná aj na styku jestvujúcej vozovky a novej obrusnej vrstvy (priečna škára).

Úprava vozovky v intraviláne

asfaltový betón strednoznrný	AC 11 obrus 50mm	STN EN 13108-1
spojovací postrek emulzný	PS; CB 0,5kg/m ²	STN 73 6129
vyspravenie výtlkov hr. 30mm (na 30% plochy)		
asfaltovým betónom strednoznrným	AC 11 obrus	STN EN 13108-1

Extravilán

V extraviláne bude realizovaná rekonštrukcia dvomi spôsobmi:

- Zosilnenie jestvujúcej konštrukcie vozovky položením novej asfaltovej vrstvy 50 mm
- Kompletná výmena vozovky

Zosilnenie jestvujúcej konštrukcie vozovky položením novej asfaltovej vrstvy 50 mm (typ 2)

Po očistení povrchu existujúcej vozovky od hrubých nečistôt, bude na suchý povrch v miestach výtlkov aplikovaný pneumatrysk, vyspravenie výtlkov hrúbky 40mm (uvažované na 30% plochy) asfaltovým betónom veľmi hrubým AC 22 ložná. Nasleduje spojovací postrek emulzný PS; CB 0,5kg/m² a následne položená obrusná asfaltová vrstva z asfaltového betónu strednoznrného AC 11 obrus v hrúbke 50mm. Nakoľko realizácia krytu vozovky bude vykonávaná po polovičkách je potrebné zrealizovať pozdĺžnu pracovnú škáru. Realizácia škáry bude spočívať vo vyhotovení frézovanej drážky a asfaltovej modif. zálievky typu N2. Škára bude realizovaná aj na styku jestvujúcej vozovky a novej obrusnej vrstvy (priečna škára).

Úprava vozovky – typ 2 (zosilnenie vozovky)

Asfaltový betón strednoznrný	AC 11 obrus	50mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný	PS; CB 0,5kg/m ²		STN 73 6129
Vyspravenie výtlkov (30% plochy)	AC 22 ložná		STN EN 13108-1
Asfaltový betón veľmi hrubý			
Pneumatrysk 1,0 kg/m ²			

Kompletná výmena vozovky (typ 3)

V niektorých úsekoch je vozovka značne rozpadnutá z dôvodu nízkej únosnosti podlažia a preto je potrebné tieto plochy odstrániť, zrealizovať sanačné úpravy podlažia a vozovku znova vybudovať. Pre odstránenie uvažujeme so zložením pôvodnej vozovky so štrkodrvinou hrúbky 300mm a asfaltovými vrstvami o hrúbke 200mm. V mieste styku pôvodnej vozovky a výmeny vozovky sa zrealizuje zazubenie vrstiev novej vozovky do pôvodnej v zmysle detailu v prílohe č.3 – vzorové priečne rezy. V miestach zazubenia asfaltových vrstiev sa uloží geomreža. Miesta pre výmenu kompletnej vozovky sú zrejmé z prílohy číslo 2 – Situácie.

Úprava vozovky – typ3 (kompletná výmena)

Asfaltový betón strednoznrný	AC 11 obrus	40mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný	PS; CB 0,5kg/m ²		STN 73 6129
Asfaltový betón veľmi hrubý	AC 22 ložná	60mm	STN EN 13108-1
Spojovací postrek emulzný	PS; CB 0,5kg/m ²		STN 73 6129
Asfaltový betón veľmi hrubý	AC 22 podkladná	90mm	STN EN 13108-1
Infiltračný postrek	PI; CB 1,5kg/m ²		STN 73 61 29

Štrkodrvina fr. 0-63	ŠD	200mm	STN EN 73 6126
Štrkodrvina fr. 0-63	ŠD	150mm	STN EN 73 6126
Spolu		540 mm	

Požadované $E_{\text{def},2}$ na pláni min. 45 MPa.

Záchytné bezpečnostné zariadenie – cestné zvodidlá

Súčasťou opatrení je aj výmena a doplnenie cestných zvodidiel. V úseku, kde je šírka krajnice nedostatočná na osadenie zvodidla, uvažuje sa s odkopaním a následným dosypaním krajnice do potrebnej šírky. Zvodidlá osadené do nespevnenej krajnice budú mať úroveň zachytenia N2 resp. H1. Začiatok a ukončenie zvodidla bude riešený výškovými nábehmi resp. plynulým napojením na jestvujúce zvodidlá.

Mostné objekty

Predmetom stavby je výmena mostného zvršku mostov a sanácia častí nosnej konštrukcie, pri ktorých chýba krycia vrstva (t.j. je odkrytá nosná výstuž), sanácia všetkých pohľadových plôch nosnej konštrukcie aj spodnej stavby podľa špecifikácie objednávateľa. Jedná sa o výmenu poškodených, zdeformovaných alebo iným spôsobom nevyhovujúcich častí mostného zvršku podľa kategórie úprav, a to vozovky, izolácie, ríms, záchytného bezpečnostného systému a dilatačných záverov mosta. Výmena mostného zvršku bude pozostávať s nasledujúcich stavebných prác. Vyfrézujú sa vozovkové vrstvy. Odstráni sa záchytné bezpečnostné zariadenie. Vybúrajú sa rímsy resp. kamenné obrubníky ríms. Vybúra sa vyrovnávací vrstva betónu až na úroveň zdravého betónu nosnej konštrukcie. Po búracích prácach sa horný povrch nosnej konštrukcie očistí od zdegradovaného betónu. Dobetónujú sa časti krídel a závernej stienky do požadovaných výšok. Položí sa izolácia, ochrana izolácie, vybetónujú sa rímsy a položia sa konštrukcie vozovky. Do rímsy sa zakotvia záchytné bezpečnostné zariadenia, sanujú sa všetky pohľadové plochy NK aj spodnej stavby. Po týchto úpravách sa v poslednej fáze vykoná potrebná úprava okolia.

V rámci rekonštrukcie mosta 575-020 budú navyše vybúrané existujúce krídla, dobetónovaný nový záverný múrik za existujúcou oporou a vybudované nové krídla, oddielované od záverného múrika opory. Záverný múrik opôr bude vybudovaný po poloviciach, aby bola zachovaná doprava v polovičnom profile počas ich rekonštrukcie. Pôvodná opora bude s novým záverným múrikom prepojená svorníkmi, ktoré budú na líci opory pod nosnou konštrukciou ukončené oceľovými konzolami, na ktoré sa umiestnia lisy, umožňujúce nadvihnutie nosnej konštrukcie. V mieste podpier budú pre osadenie lisov počas rekonštrukcie vybudované dočasné podperné skruže. Nadvihnutie nosnej konštrukcie je navrhnuté z dôvodu potreby výmeny ložiskových oceľových platní, na ktorých je uložená nosná konštrukcia mosta, a úpravy priečlích pilierov (vyspravenie koncov, rozšírenie priečle). Pred a počas zdvíhania nosnej konštrukcie je požadovaná totálna výluka dopravy a odstránenie príslušenstva a zvršku až po nosnú konštrukciu. Aby bolo možné sanovať spodnú stavbu a zdvihnúť nosnú konštrukciu je potrebné vybudovať prístupovú cestu k jednotlivým podperám mosta. Okolo podpory 3 bolo uvažované s vybudovaním umelého ostrova do nasypaním štrkodrvy do L prefabrikátov, čím sa vytvorí podklad pre uloženie podpernej skruže, ktorá v hornej časti bude mať vytvorenú plošinu, z ktorej budú sanované ložiská. Na skruži budú uložené aj oceľové nosníky a sústava lisov pre zdvíhanie konštrukcie. Prístupová cesta je uvažovaná tak, že sa napojí na cestu pri podpore 2. Na umelý ostrov pri podpore 3 bude ponad tok vedená na tankovom moste a z ostrova na cestu pri podpore 4 ďalším tankovým mostom. Prístupová cesta nie je súčasťou grafických príloh, výmery sú zahrnuté vo výkaze výmer.

2.4 Stavenisko a realizácia stavby

Pozemky a existujúce budovy vhodné na zariadenie staveniska

Vzhľadom na rozsah a charakter stavebných prác zriaďovanie stavebných dvorov pri staveniskách sa nepredpokladá. Zhotoviteľ si zabezpečí parkovanie stavebných mechanizmov prípadne priestory pre skladovanie stavebného materiálu na jestvujúcich spevnených plochách.

Prístup na stavenisko

Stavba je prístupná z existujúceho komunikačného systému ciest. Prístup na staveniská sa predpokladá po jestvujúcich komunikáciách.

Pri spracovaní organizácie dopravy musí zhotoviteľ navrhnuť dopravné trasy tak, aby minimalizoval vplyv dopravy na obyvateľov.

Zvláštne podmienky na realizáciu stavby

V období výstavby je potrebná úzka spolupráca investora a dodávateľa s obcami a príslušnými Dopravnými inšpektorátmi PZ SR za účelom minimalizácie vplyvov výstavby na plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky ako aj na obce a ich obyvateľstvo.

Doporučený postup stavebných prác

Realizácia bude vykonávaná za plnej premávky. Predpokladá sa realizovanie po poloviciach t.j. pri uzavretí jedného jazdného pruhu v potrebnej dĺžke.

Zhotoviteľ musí zabezpečiť náväznosť prác na všetkých stavebných objektoch, a zvoliť taký postup prác, aby počas nich boli stále v prevádzke verejné inžinierske siete a komunikácie pre verejnú dopravu v požadovanom rozsahu. Pritom musí zvoliť taký postup, aby obmedzujúce zásahy do verejnej premávky boli čo najkratšie.

Zhotoviteľ vypracuje projekt organizácie dopravy počas výstavby ktorý odsúhlasí s príslušným dopravným inšpektorátom a zabezpečí určenie dopravného značenia počas výstavby cestným správnym orgánom.

V Bratislave, apríl 2016

Vypracoval : Ing. Jaroslav Krč