

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	2
1.1 Stavba	2
1.2 Objednávateľ (investor)	2
1.3 Budúci správca mosta	2
1.4 Projektant	2
2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (PODĽA STN 73 6201)	3
3. PODKLADY A ÚDAJE	3
4. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ CESTY	4
5. ÚZEMNÉ PODMIENKY	4
6. GEOLOGICKÉ PODMIENKY	4
7. EXISTUJÚCI MOST – POPIS	5
8. TECHNICKÉ RIEŠENIE A NÁVRH ÚPRAVY MOSTA	5
8.1 Úprava spodnej a hornej stavby	5
8.2 Úprava príslušenstva	6
8.2.1 Vozovka na moste	6
8.2.2 Odvodnenie	6
8.2.3 Rímasy	7
8.2.4 Bezpečnostné zariadenia na moste	7
8.2.5 Prechodové oblasti	7
8.2.6 Evidenčná tabuľa	7
8.2.7 Povrchové úpravy	7
8.2.8 Izolácie	8
9. REKONŠTRUKCIA MOSTA	8
9.1 Postup a technológia rekonštrukcie mosta	8
9.2 Zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky	9
9.3 Súvisiace (dotknuté) časti stavby	9
9.4 Vzťah k územiu	9
9.5 Rôzne	9

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

Názov stavby: Rekonštrukcia cesty č. II/581 Nové mesto n/V - Myjava
Stavebný objekt: SO 203 Most 014 Nové Mesto n.V - Myjava v ev.km 31,155 (v km 31,441)
Kraj: Trenčiansky
Okres: Nové Mesto n./V.
Katastrálne územie: Stará Turá

1.2 Objednávateľ (investor)

Názov a adresa: Trenčiansky samosprávny kraj
K dolnej stanici 7282/20A
91101 Trenčín

1.3 Budúci správca mosta

Správcom bude: Trenčiansky samosprávny kraj
K dolnej stanici 7282/20A
91101 Trenčín

1.4 Projektant

Názov a adresa: Amberg Engineering Slovakia, s.r.o.
Somolického 1/B
811 06 Bratislava
IČO: 35860073
IČ DPH: SK 2020289953
Tel. +421 2 5930 8261
Fax. +421 2 5930 8260
Hlavný inžinier projektu: Ing. Ľuboslav Nagy
Zodpovedný projektant: Ing. Roman König
Vypracoval: Ing. Roman König

Body kríženia

Komunikácia s potokom: km cesty č. II/581
Uhol kríženia: 79,4g (71,5°)
Výška svetlost' pod mostom: 1,71 m – v strede mosta

2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (PODĽA STN 73 6201)

Charakteristika mosta:	a/	pozemná komunikácia
	b/	-
	c/	most nad potokom
	d/	1 poľový
	e/	jednopodlažný
	f/	s hornou mostovkou
	g/	nepohyblivý
	h/	trvalý
	i/	v priamej
	j/	šikmý
	k/	s normovanou zaťažiteľnosťou, tr. E
	l/	masívny
	m/	plnostenný
	n/	doskový z prefa-trámov Hájek
	o/	otvorene usporiadaný
	p/	s neobmedzenou voľnou výškou
Dĺžka premostenia:		6,925 m (6,85 m – kolmá)
Dĺžka nosnej konštrukcie:		8,225 m
Dĺžka mosta:		11,756 m (po zalomenej rímse)
Šikmosť mosta:		79,4g (71,5°)
Šírka vozovky medzi obrubníkmi:		10,845 m (v osi mosta)
Šírka chodníka:		3,436 m + 4,670 m
Šírka medzi zábradliami:		18,953 m (v osi mosta)
Šírka mosta celková:		19,703 m (v osi mosta)
Výška mosta:		2,560 m
Stavebná výška:		0,713 m (v strede)
Konštrukčná výška:		0,615 m (odhad v strede)
Plocha mosta:		131 m ² (dĺžka premostenia x šírka medzi zábr.)
Zaťaženie mosta:		ČSN 736203, tr. E
Rok vybudovania:		1968

3. PODKLADY A ÚDAJE

- Rekognoskácia terénu, obhliadka mostného objektu, meranie a fotodokumentácia
- Mostné listy a pôvodná projektová dokumentácia v zmenšenom rozsahu a obsahu
- Geodetické zameranie z 09/2016
- Vstupné rokovania a pracovné porady, 09-10/2016.

4. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ CESTY

Existujúci mostný objekt sa nachádza na úseku cesty II/581 Myjava – Nové Mesto nad Váhom priamo v obci Stará Turá v priestore za kruhovým objazdom a zabezpečuje prevedenie komunikáciu ponad Topolecký potok.

Smerovo je trasa v mieste mosta vedená v priamej, výškovo je vodorovná. Na moste je kategória miestnej komunikácie.

Šírkové usporiadanie je dané dvomi jazdnými pruhmi 4,42 m + 4,846 m, dvomi chodníkmi 3,436 m + 4,67 m a ostrovčeka 1,58 m. Všetky údaje sú vzťahované k osi mosta. Šírka medzi zábradliami je 18,953 m v osi mosta. Pričný sklon na moste podľa údajov z geodetického zamerania nie je. Na moste sú obojstranné rímsoy zalomeného a oblúkového tvaru šírky 400 mm resp. 350 mm.

5. ÚZEMNÉ PODMIENKY

Mostný objekt je situovaný v intraviláne. Okolie mostu tvorí kruhový objazd, parkovisko a spevnené plochy nachádzajúce sa v centre Starej Turej. Popod most prechádza vodný tok Topolecký potok.

6. GEOLOGICKÉ PODMIENKY

Jedná sa o najčastejší a plošne i objemovo najrozšírenejší typ kvartérnych sedimentov. Do tejto skupiny sú zaradené tie sedimenty u ktorých nebolo v dôsledku častého striedania sa zrnitostných frakcií jednotlivých svahovín a sutín stanoviť reprezentačný litofaciálny typ. Z pravidla sa jedná o zmes deluviálno - soliflukčných svahovín a sutín od balvanovito-blokovitých, kamenitých, piesčito-kamenitých i piesčitých cez hlinito-kamenité a hlinito-piesčité až po výlučne hlinité polygenetické svahové hliny. Patria sem aj sedimenty, ktoré nebolo možné dostatočne odlíšiť z dôvodu malého areálu výskytu. Sedimenty sú vyvinuté na rozsiahlejších plochách vnútrohorských svahov, kde tvoria zriedkavo aj celé vnútrohorské pokryvy, ale najmä v dnách suchých dolín, resp. dolín s občasným tokom. V mape sú zaznamenané len hrúbky odhadom presahujúce 2 m.

Lubinské súvrstvie (vývoj Starej Turej (prechodný)): V rámci lubinského súvrstvia sa striedajú sivomodré detritické vápence, karbonatické zlepenice, pieskovce, sivé a sivohnedasté slieňovce s piesčitou prímесou a pelosideritovými konkréciami. Uprostred súvrstvia sa vyskytujú bloky (olistolity) svetlých sivohnedých organogénnych (biohermných) vápencov. Bohato zastúpená organická zložka je tvorená hlavne koralmi, koralinnými riasami, machovkami a foraminiferami. Hrúbka lubinského súvrstvia je 800 – 1000 m. Severne od Starej Turej vystupuje na povrch hrubé súvrstvie, v ktorom sa striedajú sivé piesčité sliene, detritické vápence, drobnozrnné zlepenice, pieskovce a slieňovce. V ílovcoch sa vyskytujú pelosideritové konkrécie. Okrem toho sú v súvrství nerovnomerne rozptýlené bloky organogénnych rífových (kambühelských) vápencov, niektoré sú v mape vyznačené. Súvrstvie bolo prevrtané vrtom Lubina 1 do hĺbky 1800 m (Leško a kol. 1988). Pravá hrúbka súvrstvia je okolo 900 m. Súvrstvie bolo radené k tzv. vývoju Starej Turej (Began a kol. 1987). Salaj dáva pod Hodulovým vrchom pár lavíc forerifu ako vyklinenie súv. Ded.vrchu do lubinského súv. tiež zámena súv. Jablonky na súv. DV jv. od Turej Lúky vraví o

zblížení facií. Záleží na podiele vápencov v ostatnom materiáli. Tiež nepriznané rify v lubinskom s. (Jeruzalem) a záměna na súv. Priepasného.

Pieskovce majú sivomodrú farbu, sú strednozrnné a časť z nich možno nazvať kremíťmi pieskovcami. Ílovité bridlice s piesčitou prímiesou tvoria polohy medzi lavicami pieskovcov.

7. EXISTUJÚCI MOST – POPIS

Existujúci most je tvorený dvojicou úložných prahov plošne založenými. Na moste sa nenachádza prechodová doska. Povrch spodnej stavby opôr je mierne poškodený pôsobením vodného toku a je odhalená škára pod úložným prahom, krycia vrstva na rímсах je miestami odličená a hrany poškodené. Zo statického hľadiska je spodná stavba funkčná, vážnejšie poruchy alebo poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť statické zlyhanie neboli badateľné. Badateľné sú ale značné priesaky a zatekanie dosky.

Nosnú konštrukciu hornej stavby tvoria prefabrikované železobetónové nosníky typu Hájek 36 kusov v priečnom reze výšky 0,45 m, ktoré sú uložené pravdepodobne na krajných úložných prahoch na lepenke. Nosníky vykazujú výrazné zatekanie, ktoré by ale nemalo obmedzovať ich statickú funkčnosť. Viditeľné ale je lokálne odhalenie nosnej výstuže, pretože povrch je mierne zvetralý.

Na moste sa nachádzajú obojstranné mostné železobetónové rímсы, ktoré sú povrchovo popraskané a hrany olúpané. Lokálne je viditeľná odhalená výstuž alebo výrazný úbytok krycej vrstvy. Na moste sa na oboch rímсах nachádza oceľové zábradlie, ktoré nemá normou stanovené parametre a je poškodené miernou koróziou.

Vozovkové vrstvy na moste tvoria pomerne nové AB vrstvy hrúbky 9 cm, pod ktorými sa nachádza spádová vrstva betónu hrúbky 12-15 cm, ďalej pravdepodobne izolácia z asfaltových pásov (podľa odhadu a dostupných údajov z mostných listov). Vozovka na moste je nová a podľa meraní nevykazuje najmä pozdĺžne nerovnosti a ani vyjazdené koľaje od dopravy.

8. TECHNICKÉ RIEŠENIE A NÁVRH ÚPRAVY MOSTA

8.1 Úprava spodnej a hornej stavby

Povrchy spodnej a hornej stavby budú opravené reprofilačnými hmotami.

Prefabrikované nosníky: povrchy nosníkov sú značne poškodené zatekaním a lokálne na početných miestach je viditeľná odhalená korodujúca výstuž alebo nerovnosti. Odhad reprofilovaného povrchu je 85% jednovrstvovým systémom do 10 mm, 15 % jednovrstvovým systémom do 5 mm a náter 100%

Opory: povrchy opôr a krídiel sú mierne znehodnotené, na niektorých je miestach viditeľná výstuž, odliachý a rozpukaný betón, rozpraskané a polámané hrany prvkov. Odhad reprofilovaného povrchu je 65% jednovrstvovým systémom do 10 mm, 5% dvojevrstvovým systémom do 30 mm a náter 100%.

Reprofilácia pozostáva z nasledujúcich častí:

1. Mechanické očistenie povrchu ručným náradím a ručným pneumatickým náradím
2. Odbúranie degradovaných častí krycej vrstvy výstuže
3. Očistenie povrchu betónovej konštrukcie vodným lúčom
4. Odhalená výstuž bude ošetrená pasívačným vodou riediteľným roztokom bezprostredne po otryskaní betónovej konštrukcie a prípadnom ďalšom dočistení povrchu okolo výstuže

- pomocou pneumatického náradia - nevyžaduje sa obnaženie celého profilu výstužného prútu. Predpokladaná spotreba materiálu 0,5kg/m.
5. Nasleduje spojovací mostík pre aplikáciu vysprávkovej malty. Predpokladaná spotreba materiálu 1,5kg/m a to v prípade použitia ťaženého kameniva resp. na základe skúšobnej plochy sanácie.
 6. Nanesenie vysprávkovej malty na báze polymercementu (PCE) mokrým spôsobom pre:
 - jednovrstvový systém do 5mm
 - jednovrstvový systém do 10mm
 - dvojvrstvový systém do 30 mm
 7. Pre zvýšenie odolnosti a ochrany výstuže bude aplikovaný inhibítor korózie vo forme 4 - 5 náterov
 8. Po jeho oplachu po zaschnutí (cca 1 týždeň) bude nanesená finálna stierka - PCC jemná malta v max. hr. 2 - 3mm
 9. Posledná fáza je ochranný náter na báze akrylátu z dôvodu lepšej difúzie a schopnosti fungovať na drobných trhlinách - najskôr penetrácia a potom dva krycie nátery. Funkcie náterov: ochrana proti priesaku, zvýšenie fyzickej a chemickej odolnosti
 10. Farba vrchného náteru – stanoví správca

Jednotlivé plochy sanačných úprav boli odhadnuté na základe vizuálnej obhliadky mostu a je potrebné ich upresniť na základe skutočnosti v čase realizácie stavby za účasti projektanta a investora. Každý s prvkov je potrebné posudzovať individuálne.

8.2 Úprava príslušenstva

8.2.1 Vozovka na moste

Zloženie konštrukčných vrstiev vozovky na moste je v súlade s TP VL4 v zmysle platnej normy STN 73 6242 - Vozovky na mostoch pozemných komunikácií. Navrhovanie a požiadavky na materiály. Celková hrúbka vozovky bude konštantná 0,09 m. Priečny sklon na moste zostane zachovaný.

Konštrukcia vozovky na moste:

Kryt	asfaltový mastixový koberec	SMA 11 PMB	40mm
	spojovací postrek emulzný, modifikovaný PS		0,5kg/m ²
Ochranná vrstva	asfaltový betón hrubý AC 16 L		50mm
	spojovací postrek emulzný, modifikovaný PS		0,5kg/m ²
	zapečatujúca vrstva		
Spolu			90mm

8.2.2 Odvodnenie

Povrchová voda z nosnej konštrukcie je odvedená miernym pozdĺžnym sklonom a vzhľadom k malej dĺžke sa voda dostane rýchlo mimo mosta aj vplyvom samotnej dopravy.

Styk medzi vozovkovými vrstvami a hranou obrubníku bude vyplnený pružnou zálievkou hr. 20 mm. Pod rímsou bude na povrchu dosky vytvorená spádová vrstva betónu hrúbky 5-10mm v sklone 2%, na ktorú sa položí asfaltová izolácia. Ta zvedie prípadnú vlhkosť k drenážnemu betónu. Presiaknutá voda pri obrubníkoch a voda na mostovke sa novovybudovanou spádovou

vrstvou betónu v strechovitom sklone 2% nasmeruje do drenážnej vrstvy betónu a ďalej sa dostane na povrch novej izolácie dosky, kde je osadená rúrka z nereze d=40 mm prechádzajúca cez dosku v mieste medzi prefabrikovanými nosníkmi. Voda sa týmto spôsobom v 12-tich miestach dostane pod most.

Voda za rubom opory sa pomocou štrkovej drenážnej vrstvy zachytí a odvedie do perforovanej drenážnej rúry priemeru 150 mm a ďalej sa pozdĺžnym sklonom 3% od stredu nosnej konštrukcie na obe strany odvedie mimo objekt mostu a vyvedie do toku

8.2.3 Rímasy

Na mostnom objekte sú navrhnuté nové monolitické rímasy. Šírka ríms bude 0,4 m resp. 0,35 m. Kotvenie ríms na nosnej konštrukcii je zabezpečené pomocou svorníkovej kotvy vo vzájomnej vzdialenosti 1,00 m. Kotvenie ako celok musí byť v súlade s platnými technickými predpismi výrobcu použitého zvodidla a so vzorovými listami VL4. Priečny sklon rímsy je 4% smerom k vozovke. Zhotovenie ríms sa prevedie na kratšej rímse v jednom celku dĺžky 12,6 m, na dlhšej rímse oblúkovej je navrhnutá v strede zmrašťovacia škára. Popri rímсах, po celej ich dĺžke bude zhotovená medzi rímsou a vozovkou trvale pružná zálievka s predtesnením podľa detailov uvedených v projektovej dokumentácii.

Materiál ríms je betón C 35/45 XC4, XF4, XD3 (SK)-Cl0,4-Dmax16-S3 .

8.2.4 Bezpečnostné zariadenia na moste

Na rímсах bolo navrhnuté aj bezpečnostné zábradlie výšky 1,10 m. Zábradlie bolo navrhnuté ako oceľové so zvislou výplňou. Madlo je tvorené profilom U80 a stojky IPE80, výplň zábradlia bude tvorená prútni z pásovej ocele 15 x 40 mm s medzerami 100mm. Stĺpiky budú kotvené pomocou lepených kotiev, ktoré budú ochránené plastovými krytkami. Max. dĺžka jedného dilatačného celku zábradlia je 4,871 m. Na moste bude použitých 13 dilatačných prvkov zábradlia v celkovo siedmych typoch Z1-Z7 podľa výkresu č.6.

8.2.5 Prechodové oblasti

Pozornosť je nutné venovať prechodovej oblasti, ktorá súvisí s výmenou prechodového klinu za mostom. Rozdiel tuhostí na konštrukcii mostu a tesne za mostom je vyrovnaný pomocou konštrukcie prechodového klinu. Prechodová oblasť za mostom je navrhnutá v zmysle vzorových listov VL4. V tejto oblasti musí byť použitá vhodná zemina, najlepšie G2. Hutnenie sa bude robiť po vrstvách hrúbky max. 0,40 m a násyp sa zhutní na $I_d=0,85$

8.2.6 Evidenčná tabuľa

Na moste nebude osadená tabuľa s evidenčným číslom mosta. V strede rozpätia v rímse bude ale trvalým a neodnímateľným spôsobom vyznačený rok rekonštrukcie mosta, výška písma 200 mm, vtlačením do betónu do hĺbky 10 mm – preferuje sa použitie gumovej matrice.

8.2.7 Povrchové úpravy

Všetky oceľové konštrukcie na moste, ktoré budú trvale v styku so vzduchom sa ochránia podľa TP 05/2013 - Protikoročná ochrana oceľových konštrukcií mostov, vydaných MDVRR 07/2013 (účinnosť od 12/2013). Použitie náterové systémy musia spĺňať podmienky špecifikované v tabuľke č. 4 – Zábradlia a ostatné konštrukčné časti.

Pohl'adovosť betónu je nutné zabezpečiť kvalitným debnením ríms, dôsledne ošetrovať technologické a pracovné škáry. Viditeľné plochy nosnej konštrukcie a spodnej stavby budú mať

pohľadový betón kategórie Bd v zmysle TKP-16. Na ostrých viditeľných hranách je potrebné vložiť do debnenia trojuholníkovú latu.

Povrchový farebný odtieň náterov RAL ocelových častí určí investor alebo správca.

8.2.8 Izolácie

Na nosnej konštrukcii bude realizovaná v mieste pod novými rímsami a vozovkou celoplošná izolácia z natavovaných asfaltových pásov hrúbky 5 mm položená na pečiatu vrstvu. Vhodným technologickým postupom musí byť zaistená jej celistvosť, nepriepustnosť, dobrá odolnosť proti mechanickému namáhaniu a príľnavosť k nosnej konštrukcii. Musí byť zaistené jej dokonalé odvodnenie a vylúčené stekanie vody po nosnej konštrukcii. Izolácia pod rímsami bude v mieste pred novou rímou napojená na existujúcu izoláciu na mostovke podľa detailu príloha č.7

Betónové povrchy na styku so zeminou (zasypané časti základov, krajných opôr, krídel) budú do úrovne 200 mm pod povrch terénu opatrené izolačným náterom proti zemnej vlhkosti (1xAlp + 2xNa).

9. REKONŠTRUKCIA MOSTA

9.1 Postup a technológia rekonštrukcie mosta

Postup rekonštrukcie mosta je daný časovým harmonogramom celej stavby na úseku Nové mesto n/V - Myjava. Samotnou výstavbou dôjde iba k menším obmedzeniam v doprave ako aj rýchlosti na komunikácií, ktorá vedie po mostnom objekte.

Prístup k stavbe mosta bude zabezpečený po existujúcich komunikáciách a po vopred vybudovanej staveniskovej ceste v okolí mostu. Pri príprave územia bude potrebné vytýčiť a preložiť všetky inžinierske siete, ktoré sú v kolízii s výstavbou mosta a zriadiť potrebné príjazdové cesty. Stavebné práce na moste budú prebiehať vo viacerých etapách.

Etapa 1 – Príprava staveniska

Doprava na moste počas tejto etapy bude prebiehať za zníženej rýchlosti v oboch smeroch. V okolí mostu sa zrealizujú prístupové cesty a prípadné plochy pre zariadenie staveniska. Odstráni sa prekážajúca vegetácia.

Etapa 2 – Odstránenie časti príslušenstva

Doprava na moste počas tejto etapy bude prebiehať za zníženej rýchlosti v oboch smeroch. Na moste budú odstránené zábradlia a mostné rímky opatrným vybúraním tak, aby sa nepoškodili prefabrikované nosníky. Na prefabrikovaných nosníkoch, spodnej stavbe a úprave koryta toku budú prebiehať rozsiahle reprofilačné opatrenia a opravy povrchov bez ohľadu na ostatné práce.

Etapa 3 – Odstránenie povrchu vozovky v polovici mostu, realizácia príslušenstva

Odstráni sa kryt vozovky v jednej polovici šírky mostu podľa POV. Zrealizujú sa izolácie, odvodňovacie rúrky a rímky na tejto strane. Zrealizujú sa výkopy za mostom a izolácia rubu opory a zasypy za mostom s drenážou. Osadí nové zvodidlo, nový kryt vozovky. Doprava bude v tejto fáze prebiehať len v jednom pruhu pomocou svetelnej signalizácie.

Etapa 4 – Odstránenie povrchu vozovky v druhej polovici mostu, realizácia príslušenstva

Odstráni sa kryt vozovky v druhej polovici šírky mostu podľa POV. Zrealizujú sa izolácie, odvodňovacie rúrky a rímasy na tejto strane. Zrealizujú sa výkopy za mostom a izolácia rubu opory a zásypy za mostom s drenážou. Osadí nové zvodidlo, nový kryt vozovky. Doprava bude v tejto fáze prebiehať len v jednom pruhu pomocou svetelnej signalizácie.

Etapa 5 – Dokončovacie práce

Doprava na moste počas tejto etapy bude prebiehať za zníženej rýchlosti v oboch smeroch. Okolie mostu sa upraví do navrhovaného stavu, pretože celý most je zasadený do prírodného okolia a vegetácie. Dokončia sa náterové a reprofilačné práce na povrchoch a odláždenie pod mostom.

Postup výstavby nie je pre zhotoviteľa bezpodmienečne záväzný a je možné niektoré časti postupu výstavby mierne upraviť podľa technologických možností zhotoviteľa a návaznosti na POV celej stavby.

9.2 Zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky

Pre zabezpečenie bezpečnosti dopravy na komunikácii je nutné vykonať bezpečnostné opatrenia podľa STN 73 6101, STN 73 6110. Jedná sa o záchytné a vodiace zariadenia. Pred uvedením do prevádzky je nutné osadiť zvislé dopravné značky a zhotoviť vodorovné dopravné značenie. Rozmery zvislých dopravných značiek budú v základných veľkostiach.

Zvislé dopravné značky z fólie s reflexnou úpravou triedy 1. Zvislé a vodorovné značenie musí byť v súlade s STN 01 8020. Zhotoviteľ stavby je povinný všetky jestvujúce zvislé dopravné značky a demontované zvodidlá osadené v roku 2015 uskladniť tak, aby boli opätovne použiteľné po realizácii vyššie uvedených stavebných prác. S osadením nových zvislých dopravných značiek projekt nepočíta.

9.3 Súvisiace (dotknuté) časti stavby

109-00 Úsek km 13,010– 14,875

9.4 Vzťah k územiu

V priestore staveniska predmetného mosta sa podľa dostupných informácií nachádzajú plynové vedenia rúry d=400 mm. Ďalej 3 kusy zavesených potrubí pri kratšej rímse a rúra d=200 mm pri zaoblenej dlhšej rímse. Do všetkých sietí sa nebude zasahovať a počas výstavby ich treba ochrániť. Ak by sa však pri príprave staveniska alebo pri samotnej realizácii objavila ďalšia neznáma inžinierska sieť je potrebné oznámiť príslušnému správcovi a zodpovednému projektantovi, ktorý určí ďalší postup.

Prístup na stavenisko bude zabezpečený po existujúcich komunikáciách a po vopred vybudovanej staveniskovej ceste, ktorá bude v rámci dočasného záberu.

9.5 Rôzne

Zhotoviteľ bude realizovať objekt z materiálov a s atestami, certifikáciou, najmä konštrukčné časti príslušenstva objektu (napr. zálievkové a izolačné hmoty).

V Bratislave 14.12.2016

Vypracoval: Ing. Roman König