
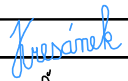





OBJEDNÁVATEĽ :		Razítko:
 NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ		
NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ, a.s. Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava		Dátum: Podpis:

 MIDEAS, s.r.o. Navrhovanie stavebných konštrukcií Kancelária: Premium [®] business hotel Bratislava Priekopy 20/A, 821 08 Bratislava ☎ +421 903 453 353 ✉ Project@mideas.sk	navrhol	ING. KRESÁNEK		zak. číslo	210610
	vypracoval	ING. KRESÁNEK		dátum	08/2022
	zodp. projektant	ING. KRESÁNEK		stupeň	DP/DRS
	tech. kontrola	ING. ŠTIGA		mierka	A4
	VÝMENA MOSTNÝCH ZÁVEROV TYPU GHH A AMZ NA MOSTOCH V SPRÁVE NÁRODNEJ DIAĽNICNEJ SPOLOČNOSTI, A.S.			č. prílohy:	paré:
				A	
stavba:					
príloha:		TECHNICKÁ SPRÁVA			



OBSAH

1.	Identifikačné údaje.....	2
1.1	Stavba.....	2
1.2	Verejný obstarávateľ.....	2
1.3	Projektant objektu.....	2
1.4	Uvažovaný správca.....	2
2.	Základné údaje.....	2
	Členenie stavby a základný prehľad rozsahu výmeny mostných záverov.....	2
3.	Základný účel a požiadavky na jeho riešenie.....	2
4.	Technické riešenie.....	3
4.1	Úvod.....	3
4.2	Realizácia nového mechanického kobercového mostného záveru.....	3
4.2.1	Búracie práce.....	3
4.2.2	Príprava povrchu nosnej konštrukcie.....	4
4.2.2.1	Sanácia skorodovaného betónu do hĺbky 50 mm.....	4
4.2.2.2	Sanácia skorodovaného betónu do hĺbky väčšej 50 mm.....	4
4.2.3	Osadenie nových mechanických kobercových mostných záverov.....	4
4.2.4	Konštrukcia vozovky.....	6
4.2.5	Oprava bezpečnostného zariadenia.....	6
5.	Nakladanie s odpadmi.....	6
6.	Bezpečnosť pri práci.....	6
7.	Záver.....	7



TECHNICKÁ SPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

Názov stavby:	Výmena mostných záverov typu GHH a AMZ na mostoch v správe Národnej dialničnej spoločnosti, a.s.
Objekt:	Výmena mostných záverov typu GHH a AMZ na mostoch v správe Národnej dialničnej spoločnosti, a.s.
Druh stavby:	Oprava
Stupeň:	Dokumentácia na ponuku DP v podrobnostiach dokumentácie na realizáciu stavby DRS

1.2 Verejný obstarávateľ

Národná dialničná spoločnosť, a.s.
Dúbravská cesta 14
841 04 Bratislava

1.3 Projektant objektu

	Mideas, s.r.o.
	Priekopy 20/A, 821 08 Bratislava
Zodpovedný projektant:	Ing. Martin Kresánek
Vypracoval:	Ing. Martin Kresánek

1.4 Uvažovaný správca

Správca mostov:	Národná dialničná spoločnosť, a.s.
-----------------	------------------------------------

2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE

Členenie stavby a základný prehľad rozsahu výmeny mostných záverov.

V súvislosti so zadávacími podmienkami Objednávateľa sa v rámci výkazu pristúpilo k nasledujúcemu členeniu stavby. Stavebné práce budú realizované na mostných záveroch nasledovného typu v nasledovnom rozsahu:

Tab.3 – Členenie projektovej dokumentácie z pohľadu tvorby rozpočtu a celkový prehľad			
Časť	Názov časti	Poznámka	
SO 01	Vybudovanie prejazdu SDP	V rámci stavby sa vybudujú max. 2 prejazdy SDP v rozsahu podľa výkresu predklad. PD	
SO 02	Výmena mostných záverov typu AMZ	32ks mostných záverov určených na výmenu	Celková dĺžka: 400,00 m
SO 03	Výmena mostných záverov typu GHH	80ks mostných záverov určených na výmenu	Celková dĺžka: 1 000,00 m

Uvedené členenie je diferencované uvedeným spôsobom najmä s ohľadom rôznorodosti výskytov jednotlivých typov mostných záverov, účelom ktorého je sprehľadnenie, a to najmä jej rozpočtovej časti. Jednotlivé, konkrétne typy závisia od konkrétneho prípadu a budú riešené samostatne v rámci realizácie.

3. ZÁKLADNÝ ÚČEL A POŽIADAVKY NA JEHO RIEŠENIE



Predmetom stavby je výmena asfaltových mostných záverov na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách prvej triedy na území Slovenskej republiky za mostné závery mechanické kobercové. Jedná sa o výmenu poškodených, zdeformovaných, resp. z iných dôvodov nevyhovujúcich asfaltových mostných záverov (AMZ) a mostných záverov typu GHH. Nové kobercové mostné závery budú s dilatčným pohybom 50 mm (± 25 mm) pri výmene asfaltových mostných záverov, a s dilatčným pohybom 80 mm (± 40 mm) pri výmene mostných záverov typu GHH. Počet poškodených mostných záverov určených na výmenu na jednotlivých mostných objektoch bol stanovený investorom, na základe vykonaných mostných prehliadok. V súlade s požiadavkou obstarávateľa sú na mostných objektoch navrhnuté nové kobercové (modulové) mostné závery so zavulkanizovaným výstužným plechom, ktoré umožňujú etapizáciu výmeny. Celkový počet poškodených mostných záverov je 32 - výmena asfaltových mostných záverov + 80 ks - výmena mostných záverov typu GHH. Predpokladaná celková dĺžka výmeny je 1 400,00 m.

Výmena mostných záverov sa bude realizovať postupne na jednotlivých mostných objektoch.

Vlastná realizácia výmeny MZ bude prebiehať po etapách, s čiastočným obmedzením verejnej dopravy na predmetnom úseku komunikácie.

Dopravné značenie počas výstavby nie je súčasťou predkladanej PD a zabezpečí pre zhotoviteľa obstarávateľ.

Pri spracovaní projektovej dokumentácie bolo riešenie výmeny mostných záverov navrhnuté v súlade s požiadavkami stavebníka (investora).

4. TECHNICKÉ RIEŠENIE

4.1 Úvod

Na základe prehliadky jednotlivých mostných objektov stanovil obstarávateľ asfaltové mostné závery a mostné závery typu GHH, ktoré je potrebné nahradiť kobercovými mostnými závermi a zároveň realizovať opravu prilahlej časti vozovky, ktorá vykazuje deformácie a ktorá sa pri výmene poškodí. Z predpokladaných konštrukčných hrúbok vrstiev vozovky a širok pôvodných mostných záverov vyplynul obecný návrh postupu a rozsahu prác pri výmene mostných záverov, ktorý je súčasťou tejto projektovej dokumentácie na realizáciu stavby. Pred výmenou mostného záveru na konkrétnom moste zhotoviteľ vypracuje výrobnú technickú dokumentáciu (VTD), ktorú odsúhlasí obstarávateľ.

Základné zavedené predpoklady návrhu:

- Predpokladaná dĺžka MZ typu AMZ je 12,5m
- Predpokladaná dĺžka GHH typu AMZ je 12,5m
- Šírka ríms v mieste mosta a opory, v mieste realizácie výmeny MZ je 0,8m

Nové kobercové mechanické mostné závery, ktoré nahradia pôvodné asfaltové a závery typu GHH musia vyhovovať požiadavkám, ktoré stanovujú platné európske normy (EC) pre navrhovanie mostných konštrukcií, príslušné technicko-kvalitatívne podmienky (TKP) a technické predpisy (TP) vydané MDV SR pre opravy a rekonštrukcie mostov a pre mostné závery.

Pre jednotlivé práce predloží zhotoviteľ vlastné technologické predpisy a certifikáty na výrobky, vrátane kotvenia mostných záverov. Tieto predpisy a materiály musia byť pred realizáciou schválené obstarávateľom.

Pri realizácii nového mostného záveru je možné použiť len taký typ, ktorý umožňuje osádzanie mostného záveru po etapách.

Všetky vykonané práce budú v súlade s TP a TKP, vydaných MDV SR.

4.2 Realizácia nového mechanického kobercového mostného záveru

Častými závadami, pri ktorých je potrebná výmena starého mostného záveru za nový sú:

- vertikálny a horizontálny pohyb záveru pri prechode vozidiel,
- neschopnosť záveru umožniť posuny nosnej konštrukcie,
- veľké výlomy vozovky v blízkosti mostného záveru spojené s klepaním pri prejazde vozidiel,
- poruchy a kaverny v betónovom lôžku, ktoré je možné zistiť aj poklepaním na ocelové lôžko záveru,
- znehodnotený vozovkový nosník.

Po odstránení vrstiev vozovky a mostných záverov sa posúdi stav nosnej konštrukcie a za účasti zhotoviteľa a obstarávateľa sa rozhodne o spôsobe sanácie betónu na nosnej konštrukcii a opore pod existujúcim záverom. Podľa stavu izolácie mostovky a konštrukčných vrstiev vozovky pred a za mostným záverom a daných možností pre odvodnenie okolia mostného záveru sa môže po dohode s obstarávateľom upraviť štandardný postup rozsah búrania ríms a výmeny vrstiev vozovky, ktorého návrh je časťou predkladanej projektovej dokumentácie.

Po realizácii prípravných prác v mieste nosnej konštrukcie a ríms sa pristúpi k vlastnému osadeniu mostných záverov.

4.2.1 Búracie práce

V rámci búracích prác sa vyfrézuje obrusná vrstva vozovky až na povrch ochrannej vrstvy (hĺbka cca 40 mm) do vzdialenosti 1,2 m na obe strany od predpokladaných okrajov nového mostného záveru. Ostatné vrstvy vozovky vrátane izolácie a pôvodného záveru sa odstraňujú



vzdialenosti 0,8 m od predpokladaných okrajov nového záveru. Vo vzdialenosti 0,8 - 1,0 m sa taktiež odbúrajú všetky vrstvy vozovky, ale na tomto úseku sa musí zachovať nepoškodená pôvodná izolácia o šírke 200 mm, ktorá sa prekryje novou vrstvou izolácie.

Vo výkresovej časti projektovej dokumentácie je navrhnutý odporúčaný postup prác pri odstraňovaní konštrukčných vrstiev vozovky.

Na mostných rímach sa vyberá existujúci asfaltový mostný záver prípadne mostný záver typu GHH a betónová časť ríms do vzdialenosti cca 250 mm od krajov nového mostného záveru. Na tejto vyberanej ploche pod rímami musí zostať neporušená pôvodná izolácia v čo najväčšom rozsahu.

4.2.2 Príprava povrchu nosnej konštrukcie

Pred zahájením prác na osadzovaní mostných záverov ako aj pokládke izolačných vrstiev musí byť povrch betónu mostovky a záverného múrika suchý, zbavený chemických nečistôt a olejov, bez zvyškov cementového mlieka a akýchkoľvek usadenín, tak aby sa pri betonáži blokov pod závermi dosiahla dokonalá prilnavosť plastmalty k betónovej konštrukcii. V prípade, že hore uvedené kritéria nebudú splnené, prípadne betónový povrch upravenej mostovky nesplňa kritéria na rovinatosť a drsnosť pre kladenie izolačných vrstiev, betónový povrch sa upraví otryskaním napr. technológiou VVL, tak aby povrch plôch vyhovoval kvalitatívnym požiadavkám pre polozenie izolačného súvrstvia.

Kvalitatívne požiadavky na tieto hmoty, na povrch vyrovnávacej vrstvy mostovky, ako aj na povrch betónu mostovky obnažený po vybúraní živícných vrstiev vozovky a asfaltových mostných záverov sú uvedené v STN 73 62 42 Vozovky na mostoch.

Predpokladá sa, že betón pod pôvodným mostným záverom bude skorodovaný a podľa hĺbky korózie sa určí postup sanácie poškodených častí konštrukcie nasledovne:

4.2.2.1. Sanácia skorodovaného betónu do hĺbky 50 mm

Znehodnotený betón sa odstráni. V prípade, že dôjde k čiastočnému odhaleniu betonárskej výstuže, je potrebné ju očistiť a ošetriť ju vhodným ochranným náterom na výstuž. Povrch konštrukcie sa očistí od nečistôt a naniesie sa adhézy náter pre čo najlepšie prilnutie sanačnej vrstvy k pôvodnému betónu. Odstránená časť betónu sa nahradí vysokopevnostnou plastmaltou trieda pevnosti R4 odolnou voči nárazom a dynamickému zaťaženiu. Pri sanácii poškodeného betónu a výstuže treba postupovať v súčinnosti s technologickým postupom, predpísaným výrobcom použitého materiálu.

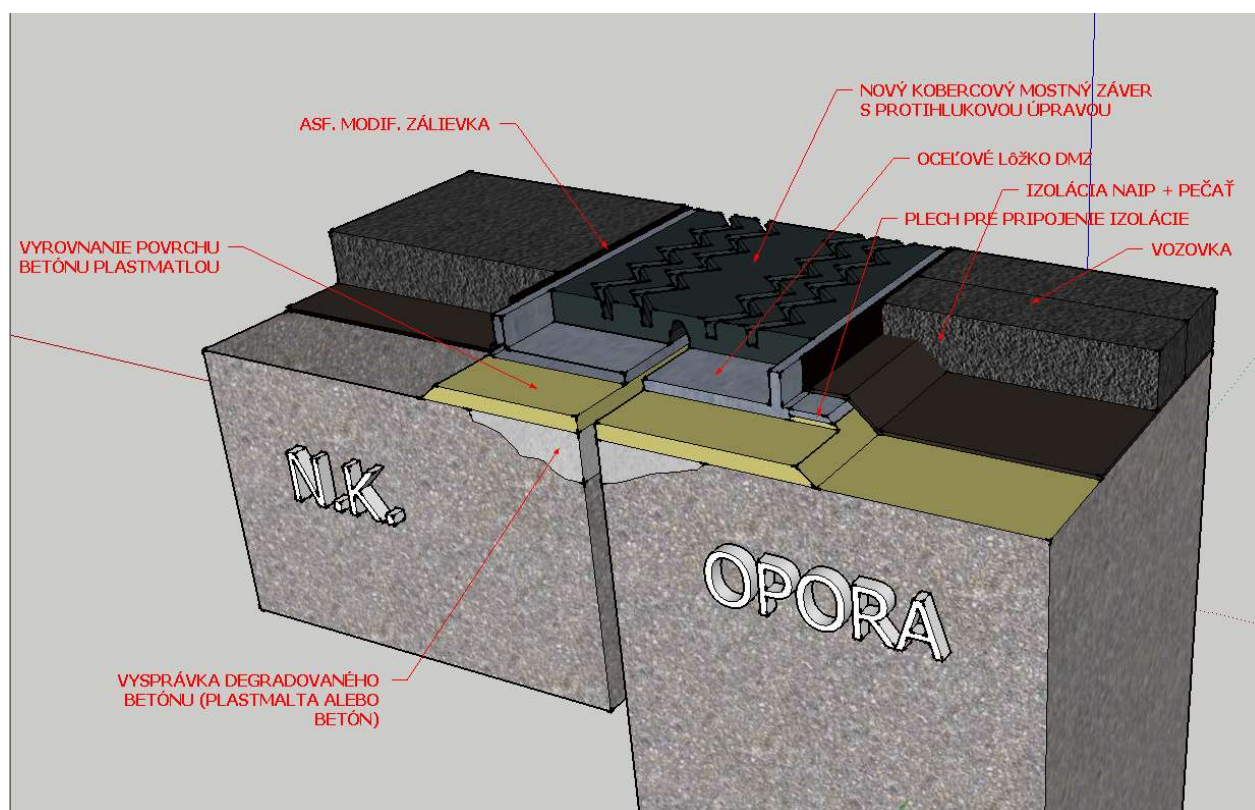
4.2.2.2. Sanácia skorodovaného betónu do hĺbky väčšej 50 mm

Znehodnotený betón sa odstráni. V prípade že dôjde k odhaleniu betonárskej výstuže, a tá je skorodovaná len v jej povrchovej vrstve, je potrebné ju očistiť a natrieť ochranným náterom pre výstuž. Ak výstuž nie je vo vyhovujúcom stave, je potrebné ju odrezať a nahradiť novou, vlepaním podľa predkladanej výkresovej dokumentácie. Ako priečna výstuž sa použijú prúty priemeru 16 mm po 150 mm, vlepené mechanickou kotvou do vyvŕtaných otvorov. Hĺbka vrtu bude minimálne 120 mm, priemer vrtu 20 mm. Pozdĺžnu výstuž budú podľa priestorových možností tvoriť 1 až 6 prútov priemeru 10 mm. Povrch konštrukcie sa očistí od nečistôt a naniesie sa adhézy náter pre čo najlepšie prilnutie novej vrstvy betónu k pôvodnému betónu. Odstránená časť betónu sa nahradí betónom C30/37-XF4. Pri sanácii poškodeného betónu a výstuže treba postupovať v súčinnosti s technologickým postupom, predpísaným výrobcom použitého materiálu. Betonárska výstuž bude typu B 500B.

4.2.3 Osadenie nových mechanických kobercových mostných záverov

Existujúce nevyhovujúce mostné závery sa nahradia mechanickými kobercovými mostnými závermi so zavulkanizovaným výstužným plechom, s dilatčným pohybom 50 mm (± 25 mm) uloženými na ocelové lôžko, pri výmene asfaltových mostných záverov, a s dilatčným pohybom 80 mm (± 40 mm) pri výmene mostných záverov typu GHH.

Vzhľadom k tomu, že vozovky na mostných objektoch majú hrúbku cca 100 mm, čo je zároveň aj hrúbka asfaltových mostných záverov a navrhnuté nové kobercové mostné závery majú hrúbku cca 53 mm je potrebné vyplniť priestor medzi nosnou konštrukciou a mostným záverom maltami na báze epoxidu. Na vyrovnaný povrch z plastmalty sa osadí ocelové lôžko dilatčného mostného záveru pomocou mechanických kotiev á 250 mm. Tie budú zavarené do kónických dier a horná časť kotiev bude odrezaná a zabrusená do roviny. Zvislá časť ocelového lôžka bude zrealizovaná na výšku kobercového m. z. (tj. 3 mm pod vozovku). V ocelovom lôžku budú teda pripravené otvory pre kotevné svorníky vlastného lôžka ako aj pre kotevné skrutky nového mostného záveru. Lepené kotvy lôžka a mostného záveru budú rozmiestnené striedavo. Ocelové lôžko bude opatrené trojvrstvom ochranným náterom podľa TP 068-MDV SR (schéma vid'. obr. 1). Nový mostný záver bude uložený na toto ocelové lôžko a pripevnený vlastnými kotevnými svorníkmi do betónu. Odporúčané je použiť izolačné pásy o šírke 1,0 m. Po uložení vrstiev vozovky sa na styku záveru a vrstiev vozovky zrealizuje trvalo pružná zálievka s predtesnením š. 20 x hr. 40 mm (výška na celú hrúbku vrstiev až na izoláciu), tak isto aj na styku pôvodnej a novej obrusnej vrstvy.



Obr. 1 - schéma osadenia nového DMZ

Z dôvodu, že nie je známy spôsob vystuženia mostoviek a záverných múrikov, na dotknutých mostných objektoch sú navrhnuté mostné závery s kotvením do mostnej konštrukcie pomocou ocelových mechanických kotiev kotvených do predvrtaných otvorov. Umiestnenie kotiev, ich priemer, vzdialenosti kotiev medzi sebou a hĺbka vrtu pre kotvu musí byť súčasťou technologického predpisu výrobcu mostného záveru. Mostné závery sa osadia v pozdĺžnom sklone totožnom s priečnym sklonom vozovky a pod chodníkmi resp. rímsami. V mieste hrany rímsy sa sklon mostného záveru zalomí. Zalomená časť sa navrhne v maximálnom možnom sklone tak, aby na jeho konci dosahovala výšku 50mm od horného povrchu rímsy. V chodníkovej, resp. rímsovej časti sa mostný záver prekryje bočnými a hornými kryciami ocelovými plechmi hr. 5 mm. Mostný záver sa osadí 3 mm pod úroveň prilahlej vozovky a krycia doska záveru na chodníku a rímsach sa zapustí cca 3-5 mm pod úroveň horného povrchu rímsy. Ocelový krycí plech je na jednej strane ukotvený kotvami do betónu so zapustenou hlavou po 200 mm a na strane druhej na celej svojej dĺžke leží na silonovej podložke profilu 5 x 40 mm. Silonová podložka je do podkladného plechu pripevnená skrutkami M 10 so zapustenou hlavou, po 200 mm. Gumokovové koberce mostného záveru budú zhotovené tak, aby v mieste zalomenia mostného záveru neboli spájané, aby miesto zalomenia mostného záveru bolo prekryté zalomeným modulom. Tým sa eliminuje vznik najčastejších porúch a tesností mostného záveru.

Pri mostných kobercových záveroch sa pod koberec a na ocelové lôžko DMZ položí elastomerový profil odolný voči poveternostným vplyvom a ropným látkam. Profil je uložený medzi konštrukciu mostného záveru a ocelové lôžko v celej jeho šírke a dĺžke bez stykov.

V mieste nového mostného záveru, na kontakte starej a novej ložnej vrstvy sa pred pokládkou vozovkových vrstiev zriadi pás drenážneho plastbetónu 100 x 40 mm, na odvedenie vody z izolácie v okolí záveru. Drenážny pás bude vždy len z jednej strany záveru. Ak je mostný záver v poli, tak bude na tej strane záveru, ktorá je v smere pozdĺžneho spádu nosnej konštrukcie, tak aby drenáž vodu pohlcovala. Ak je záver na konci mosta, tak podľa pozdĺžneho sklonu je buď na strane nosnej konštrukcie, alebo sa tu nenachádza žiadna drenáž. Drenážny pás je v priečnom sklone nosnej konštrukcie, rovnobežne s mostným záverom vyvedený až k úzlabiu kde bude zaústnený do pozdĺžneho drenážneho kanálika. V prípade, že sklonové pomery neumožňujú odvedenie vôd drenážneho kanálika, bude realizované jadrové vŕtanie 50mm s vložením odvodňovacej trubičky a jej vyvedením mimo priestor mosta. Riešenie detailu bude realizované v súčinnosti s VL-4, a bude predmetom riešenia konkrétneho MZ v čase realizácie.

Nastavenie šírky MZ pri montáži sa zrealizuje podľa výkresovej dokumentácie a podľa TKP č.24 - MDV SR, príslušná teplota konštrukcie sa zmeria kontaktným teplomerom na konštrukcii mosta.

Ochrana mostných záverov proti atmosférickým vplyvom sa vykoná podľa TP 068- Protikorózna ochrana ocelových konštrukcií mostov. Plochy ocelových častí mostných záverov, ktoré sú vystavené atmosférickým vplyvom, alebo prichádzajú do styku so živými vrstvami sa ochráni proti korózii tromi vrstvami náterov.

Ochrana mostných objektov proti vplyvu bludných prúdov sa zabezpečí elektrickou izoláciou mostných záverov. Izoláciu zabezpečí uloženie mostných záverov na plastmaltu, oddelenie mechanickými kotvami a uloženie ocelových krycích dosiek na chodníkoch a rímsach na silonovú podložku hrúbky 5 mm.

Detaily odvodnenia mostných záverov ako ukončenie drenážnych pásov, gumových tesniacich profilov na okraji mostnej konštrukcie, ako aj ukončenie mostných záverov na pohľadovej strane ríms sa bude riešiť individuálne pri každom mostnom objekte za účasti obstarávateľa a zhotoviteľa.



4.2.4 Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky pred a za mostnými závermi sa vyhotoví v súlade s STN 73 6242 Vozovky na mostoch a bude mať nasledovnú skladbu:

Liaty asfalt MA11; PMB; l... hr. 40mm, STN EN 13 108-6

Spojovací postrek emulzný modifikovaný 0,5 kg/m² PSE M, STN 73 6129,2009

Liaty asfalt MA 16; PMB; l ... hr. 45 mm, STN EN 13 108-6

Spojovací postrek emulzný modifikovaný 0,5 kg/m² PSE M, STN 73 6129,2009

Natavovací asfaltový izolačný pás NAIP ... hr. 5 mm

Zapečatujúca vrstva

Hore uvedená konštrukcia sa zriadi do vzdialenosti 1,0 m resp. 1,2 m (MA 11 ; PMB; l) od kraja nového mostného záveru na obe strany. Celková hrúbka konštrukcie vozovky sa prispôbi hrúbke pôvodnej vozovky kombináciou hrúbok ochrannej vrstvy izolácie a krytu.

Obrusná vrstva vozovky sa vyfrézuje až na povrch ochrannej vrstvy (hlbka cca 40 mm), do vzdialenosti 1,2 m na obe strany od predpokladaných okrajov nového mostného záveru. Ostatné vrstvy vozovky vrátane izolácie a pôvodného záveru sa odstránia do vzdialenosti 0,8 m od predpokladaných okrajov nového záveru. Vo vzdialenosti 0,8 - 1,0 m sa taktiež odbúrajú všetky vrstvy vozovky, ale na tomto úseku sa musí zachovať nepoškodená pôvodná izolácia o šírke 200 mm, ktorá sa prekryje novým izolačným pásom.

Po osadení mostných záverov sa dobetónujú rímasy betónom C 35/45 XC4, XD3, XF4. Pracovná škára medzi pôvodným betónom ríms a novou betónovou časťou rímasy sa natrie adhéznym náterom a na hornom povrchu pracovnej škáry sa zrealizuje trvalo pružná zálievka podľa výkresovej dokumentácie.

Nová časť izolácie mostovky je navrhnutá z natavovacích asfaltových izolačných pásov hrúbky min. 5 mm. Pred ich natavením je potrebné overiť vybraný typ špeciálnej úpravy povrchu mostovky (zapečatenia) v zmysle STN 73 6242. Izolačné pásy musia prekryvať pôvodnú izolačnú vrstvu na šírke min. 200 mm v oblasti vozovky a v čo najväčšom rozsahu pod rímou. Ochrannú vrstvu izolácie z MA 16; PMB; l je potrebné zrealizovať v čo najkratšej dobe po položení izolácie na suchú izoláciu zbavenú nečistôt. V žiadnom prípade nesmie dôjsť k poškodeniu izolačného súvrstvia, ktoré treba chrániť pred odkvapkajúcim olejom, pohonnými látkami a riedidlami. Ochrana betónu pod rímami sa zabezpečí položením 3 mm epoxidovej zapečatujúcej vrstvy s posypom.

Na styku mostného záveru s asfaltovými vrstvami vozovky, nového a pôvodného krytu vozovky a na styku obrubníkovej časti ríms a nového krytu vozovky sa zrealizuje 20 mm široká škára do hĺbky 85 mm, ktorá sa vyplní asfaltovou zálievkou s kvalitatívnymi požiadavkami uvedenými v STN 73 6242. Škára na styku mostného záveru s asfaltovými vrstvami vozovky a na styku obrubníkovej časti rímsy a nového krytu vozovky sa zrealizuje vložení lišty. Škára medzi novým a pôvodným krytom vozovky sa zrealizuje narezaním.

4.2.5 Oprava bezpečnostného zariadenia

Mostné objekty na ktorých sa budú vymieňať mostné závery sú vybavené ocelovým bezpečnostným zariadením. V mieste mostného záveru sa zdemontuje zvodičová pásnica. Ak to bude potrebné pre prístup a výmenu mostného záveru, demontujú sa aj zvodičové stĺpiky a zábradlie.

Po ukončení prác zhotoviteľ uvedie tieto zariadenia do pôvodného stavu.

5. NAKLADANIE S ODPADMI

Nakladanie s odpadmi

Vzniknuté odpady počas stavebných prác sa uložia na skládku. S odpadmi vzniknutými pri výstavbe bude zhotoviteľ nakladať v súlade so zákonom č.223/2001 Z.z. o odpadoch a vyhláškou č. 283/2001o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a novelizácie vyhlášky 263/2010, 301/2008, 599/2005, 128/2004, 509/2002.

V rámci stavebných prác vzniknú odpady súvisiace s výmenou MZ, ktoré budú odvezené na riadenú skládku. Ocelové časti mostného záveru budú odvezené do zberných surovín na účet Objednávateľa. Zhotoviteľ predloží spôsob nakladania s odpadmi investorovi.

6. BEZPEČNOSŤ PRI PRÁCI

V prípade blízkosti podzemných a nadzemných vedení je im potrebné v čase realizácie venovať zvýšenú pozornosť, predísť ich poškodeniu, resp. ublíženiu pracovníkov na zdraví. Všetky prekážky treba riadne označiť, za zníženej viditeľnosti osvetliť.

Pri stavebných prácach musia byť zabezpečené minimálne bezpečnostné a zdravotné požiadavky na stavenisko v súlade s Nariadením vlády SR č. 396/2006. Práce na stavenisku musia byť vykonávané v súlade so všetkými predpismi a nariadeniami o bezpečnosti pri práci, ochrane zdravia a životného prostredia.

Počas realizácie stavby je potrebné dodržiavať všetky bezpečnostné predpisy týkajúce sa ochrany zdravia pri práci. Bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci je povinný zaisťovať zhotoviteľ stavby.



Z bezpečnostných predpisov treba dodržiavať všetky platné predpisy v investičnej výstavbe, a to najmä Nariadenie vlády SR č. 396/2006 Z. z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko a Vyhlášku Slovenského úradu bezpečnosti práce a Slovenského banského úradu č. 374/1990 Z. z. o bezpečnosti práce a technických zariadení pri stavebných prácach.

Ďalej je nutné dodržiavať nasledovné zákony a nariadenia :

Zákon 538/2005 Z.z. o zdravotnej starostlivosti

Zákon 132/2010 Z.z., ktorým sa dopĺňa zákon 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia

Zákon 469/2011 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 125/2006 Z.z. o inšpekcii práce

Zákon 470/2011 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci

Nariadenie vlády SR č. 281/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri ručnej manipulácii s bremenami.

Nariadenie vlády SR č. 391/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na pracovisko.

Nariadenie vlády SR č. 392/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri používaní pracovných prostriedkov.

7. ZÁVER

Pri realizácii stavebných prác je nutné postupovať podľa schválenej projektovej dokumentácie a dodržať navrhnutú kvalitu stavebných materiálov. Zhotoviteľ stavby bude realizovať výmenu z materiálov s atestami, certifikáciou. Pre konkrétny mostný záver sa v rámci VTD prepočítajú pohyby a prednastavenia mostného záveru tak, aby rešpektovali konkrétne podmienky v čase realizácie. Každú zmenu voči projektovej dokumentácii je nutné konzultovať s investorom a tiež projektantom. V rámci riešenia konkrétneho mostného záveru zhotoviteľ predloží projektantovi a stavebníkovi VTD na schválenie.

V Bratislave, August 2022

Ing. Martin Kresánek