



Súradnicový systém: JTSK
Výškový systém: B.p.v.

Okres: Zvolen
Kraj: Banskobystrický

AKCIA :	Oprava mostov ev. č. R1-153 Hronská Breznica, R1-161 Budča, R1-168.1 vetva v križovatke Kováčová	Číslo objektu: R1-168.1
---------	---	-----------------------------------

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

PROJEKTANT : <small>MIDEAS, s.r.o. Navrhovanie stavebných konštrukcií Kancelária: Premium**** business hotel Bratislava Priekopy 20/A, 821 08 Bratislava ☎ +421 903 453 353 ✉ Projekt@mideas.sk</small>	navrhol	ING. KRESÁNEK	zak. číslo	210310
	vypracoval	ING. KRESÁNEK	dátum	06/2022
	zodp. projektant	ING. KRESÁNEK	stupeň	DP/DRS
	tech. kontrola	ING. ŠTIGA	mierka	A4
	objekt :	R1-168.1 vetva v križ. Kováčová Most cez Kováčovský potok		
	príloha:	SPRIEVODNÁ SPRÁVA		
			č. prílohy:	paré:
			A	



Obsah

1.	Všeobecné údaje	2
1.1	Identifikačné údaje o stavbe	2
1.2	Objednávateľ	2
1.3	Projektant	2
1.4	Základné údaje o moste	2
2.	Základné údaje charakterizujúce stavbu	2
2.1	Druh cesty a jej funkcia	2
2.2	Zdôvodnenie potreby stavby	2
2.3	Účel a ciele stavby	3
2.4	Spôsob dosiahnutia cieľa	3
2.5	Celkový rozsah	3
3.	Prehľad východiskových podkladov	3
3.1	Požiadavky objednávateľa	3
3.2	Východiskové podklady a prieskumy	3
4.	Zmeny oproti dokumentácií na stavebné povolenie	4
5.	Členenie stavby	4
6.	Vecné a časové väzby	4
6.1	Na okolitú zástavbu	4
6.2	Na inžinierske siete	4
7.	Technická časť	4
7.1	Stručná charakteristika územia stavby	4
7.2	Dotknuté ochranné pásma	4
7.3	Rozsah a spôsob likvidácie odpadov	4
7.4	Stručný technický popis stavby	5
	Existujúci stav mostného objektu	5
	Navrhovaný stav mostného objektu	5
7.5	Predpokladaný priebeh výstavby	6
7.6	Podmienky realizácie stavby	6
8.	Zásahy stavby do územia	6
8.1	Demolácie	6
8.2	Zásahy do zelene	6
8.3	Väzba na dokumentáciu na stavebné povolenie	6
8.4	Vplyv stavby na životné prostredie	6
8.5	Bilancia zemných prác	6
8.6	Ostatné a zvláštne zariadenia na moste	6
8.7	Vplyv stavby a cestnej premávky na zdravie a ŽP	6
8.8	Rôzne	6
9.	Záver	7



1. VŠEOBECNÉ ÚDAJE

1.1 Identifikačné údaje o stavbe

Názov stavby	Oprava mostov ev. č. R1-153 Hronská Breznica, R1-161 Budča, R1-168.1 vetva v križovatke Kováčová
Objekt	Most ev.č. R1-168.1 vetva v križovatke Kováčová - Most na ramene "C" mimoúrovňovej križovatky
VÚC	Banskobystrický samosprávny kraj
Okres	Zvolen
Katastrálne územie	Kováčová
Druh stavby	Oprava
Správca mosta	NDS a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava, SSÚR Zvolen
Stupeň PD	Dokumentáciu na ponuku v podrobnostiach dokumentácie na realizáciu stavby
Bod križenia s	Koryto Kováčovského potoka
Staničenie vetvy	km 0,153
Uhol križenia	25,2g s korytom Kováčovského potoka
Výška priechodového prierezu	min. 0,4m pri výtoku

1.2 Objednávateľ

Názov a adresa	Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
----------------	---

1.3 Projektant

Projektant stavby	Mideas, s. r. o.,
Hlavný inžinier projektu	Ing. Martin Kresánek
Projektant časti	Mideas, s. r. o., Priekopy 20/A, 821 08 Bratislava, IČO: 36 850 811, DIČ: 202 247 333 2
Zodpovedný projektant	Ing. Martin Kresánek

1.4 Základné údaje o moste

most	cez Kováčovský potok
Staničenie:	km 0,153
Šikmosť mosta:	kolmý
Výška nad Q_{100} :	min. 0,28m

2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE CHARAKTERIZUJÚCE STAVBU

2.1 Druh cesty a jej funkcia

Účelom mosta je zabezpečenie pravého odbočenia zo komunikácie E77 v smere od Zvolena a prevedenie dopravy na nájazdovú vetvu diaľnice R1, v smere do Banskej Bystrice, ponad Kováčovský potok.

Existujúci mostný objekt je tvorený nosnou konštrukciou z prefabrikátov KA-73 výšky 0,6m, dĺžky 11,96m. Celkový počet nosníkov je v priečnom usporiadaní mosta 50 kusov. Pri spracovaní projektovej dokumentácie bolo riešenie opravy mosta navrhnuté v súlade s požiadavkami stavebníka (Investora). Jedná sa o opravu už existujúceho mostného objektu, jednostupňový projektovú dokumentáciu, preto predchádzajúci stupeň projektovej dokumentácie nebol spracovaný. Most bol postavený v roku 1980.

2.2 Zdôvodnenie potreby stavby

Dôvodom opravy mosta a prilahlých úsekov prevádzanej komunikácie je ich stavebno - technický stav. Mostný objekt je aktuálne hodnotený, na základe hlavnej mostnej prehliadky konanej v júli 2019, stupňom V. – zlý.

Na základe vizuálnej kontroly mosta je možné zhodnotiť jestvujúci stav mosta nasledovne:



- vozovka v pôdorysnom priemete mosta nevykazuje výraznejšie trhliny a nerovnosti. V mieste nájazdu, v smere od Zvolena, ako aj na konci mosta od strany Banskej Bystrice, sa v priestore vozovky nachádza sústava priečných a šikmých trhlín, cez ktoré prechádza agresívna voda a preniká až na povrch nosnej konštrukcie čo vedie k jej degradácii
- v mieste plôch spádového betónu sa nachádza rozpučaný degradovaný povrch s trhlínami v ktorých sa zachytáva a rastie vegetácia - biologická degradácia. Na okrajových častiach, na kontakte so zemným telesom po malom mechanickom zaťažení vypadávajú kusy betónu hrúbky cca 6cm. Uvedené nedostatky vedú k zatekaniu v priestore záverného múrika opory ako aj ďalšiemu pôsobeniu agresívnej vody na povrch nosnej konštrukcie.
- korózia záchytného zariadenia, najmä v priestore spojov napojenia stĺpikov;
- degradácia ríms, vegetácia pozdĺž rímsovej obruby, odlupovanie sanačných vrstiev z povrchu ríms;
- nefunkčné odvodnenie mosta, najmä povrchu izolácie, ako aj nefunkčné odvodnenie povrchu spádovej betónovej plochy;
- lokálna degradácia betónu na spodnej stavbe;
- degradácia betónu, odhalená a skorodovaná výstuž na spodných prírubách nosníkov;
- znečistenie a nežiadúca vegetácia v okolí mosta

2.3 Účel a ciele stavby

Účelom a cieľom stavebnej akcie, je zlepšenie stavebno - technického stavu mostného objektu, zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti automobilovej dopravy prevádzkanej komunikácie.

2.4 Spôsob dosiahnutia cieľa

Pre zlepšenie stavebno - technického stavu mosta ev. č. 168.1 sa zrealizuje kompletná výmena mostného zvršku, vybetónuje sa nový spádový betón, uskutoční sa sanácia nosnej konštrukcie a spodnej stavby, svahy v mieste opôr sa upravujú. V rámci opravy sa vybuduje opevnenie svahov Kováčovského potoka, vyspravia a opravujú sa objekty prislúchajúce k mostu, napr. betónová jímka, okolie mosta sa vyčistí a upraví. Pre zlepšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy v predmetnom úseku komunikácie sa uskutoční výmena vrstiev vozovky v rozsahu cca 20 m pred a za mostom a vymení sa obrusná vrstva v nadväzujúcom úseku v rozsahu 10m na obe strany mosta.

2.5 Celkový rozsah

Celkový rozsah prác pre objekt Most ev.č. R1-168.1 Hronská Breznica bol dohodnutý po vzájomných konzultáciách medzi investorom (a zároveň správcom) NDS a.s. a projektantom.

Predmetom spracovania je jeden samostatný objekt.

Rozsah projektovej dokumentácie je nasledovný:

- Demontáž príslušenstva (zábradlové zvodidlá, zvodidlá, zábradlie) odbúranie existujúcich ríms, frézovanie vrstiev vozovky;
- Odbúranie existujúcej izolácie a vyrovnávacieho betónu, očistenie povrchu nosnej konštrukcie;
- Sanácia plôch nosnej konštrukcie; zemné práce mimo priestor NK
- Realizácia spádovej vrstvy: spriahnutie, vystuženie a betonáž
- Realizácia úprav záverného múrika
- Zemné práce a následná betonáž nových prechodových dosiek, realizácia nových prechodových oblastí; úprava za rubom záverného múrika
- Položenie izolácie spádovej vrstvy, betonáž ríms, osadenie odvodňovacích zariadení mosta, osadenie záchytného zariadenia;
- Položenie konštrukcie vozovky, odvodňovacie zariadenia mosta;
- Sanácia plôch spodnej stavby;
- Úprava terénu v okolí mosta, realizácia opevnenia svahov koryta, oprava a vyspravenie povrchov jímky a úprava výustného objektu, realizácia prechodových oblastí
- Prísyp – ochranná vrstva izolácie betónu spádovej oblasti
- Vyčistenie okolia mosta inštalácie nového oplatenia.

Počas realizácie prác bude na moste osadená nepriehľadná zástena počas celého trvania stavby.

V čase búracích prác neodporúčam používanie ťažkých mechanizmov v priestore mosta.

3. PREHLAD VÝCHODISKOVÝCH PODKLADOV

3.1 Požiadavky objednávateľa

Projektová dokumentácia bola vypracovaná na základe požiadaviek objednávateľa, ktorý požadoval odstránenie porúch a zlepšenie technického stavu mosta ev. č. R1-168.1.

3.2 Východiskové podklady a prieskumy

Podkladom pre riešenie projektovej dokumentácie opravy mostného objektu bola vizuálna prehliadka projektanta a geodetické zameranie mosta a okolia.

Podklady a prieskumy pre spracovanie Projektovej dokumentácie na ponuku v podrobnostiach dokumentácie na realizáciu stavby:



1. Geodetické zameranie územia stavby, GEO 3 Trenčín s.r.o.

4. ZMENY OPROTI DOKUMENTÁCIÍ NA STAVEBNÉ POVOLENIE

Vzhľadom k tomu, že sa jedná o jedностupňovú projektovú dokumentáciu na opravu existujúceho mostného objektu, predchádzajúci stupeň projektovej dokumentácie nebol spracovaný.

Predmet zákazky bol spracovaný priamo v rozsahu zadávacích podmienok - dokumentácie na ponuku DP v podrobnostiach dokumentácie na realizáciu stavby.

5. ČLENENIE STAVBY

Stavba nie je delená, pozostáva z jedného stavebného objektu.

6. VECNÉ A ČASOVÉ VÄZBY

6.1 Na okolitú zástavbu

Touto stavbou nebude dotknutá okolitá zástavba.

6.2 Na inžinierske siete

Na moste v rímsach sa nenachádzajú žiadne inžinierske siete. Pred zahájením stavebných prác je nutné zaistiť podrobné vytýčenie všetkých inžinierskych sietí v záujmovom území mosta, čo zabezpečí zhotoviteľ. V miestach predpokladaného kontaktu so zemným vedením inžinierskych sietí je nutné postupovať podľa nariadení a požiadaviek správcu. Takisto je nutné pri pojazde stavebných mechanizmov dbať na ochranu prípadného vzdušného vedenia v priestore stavby. Na moste sa nenachádzajú žiadne zvláštne zariadenia.

7. TECHNICKÁ ČASŤ

7.1 Stručná charakteristika územia stavby

Mostný objekt sa nachádza v okrese Zvolen, k.ú. Kováčová v Banskobystrickom kraji. Účelom mosta je prevedenie dopravy na rýchlostnej ceste R1 ponad Kováčovský potok. Existujúci mostný objekt je tvorený rozperákovou NK, pozostáva zo 50 ks nosníkov KA-73 výšky 0,6m a dĺžky 11,96m. Celková šírka nosnej konštrukcie je 51,01m. Celková dĺžka mostného objektu 13,20m.

7.2 Dotknuté ochranné pásma

Stavba v rámci opravy na mostnom objekte ev. č. R1-168.1 nevyžiadajú žiadne preložky inžinierskych sietí.

7.3 Rozsah a spôsob likvidácie odpadov

Pri realizácii opravy mosta ev.č. R1-168.1 budú vznikať nasledovné odpady z demolačných, demontážnych a zemných prác:

Druh	Názov	Pôvod odpadu	Kategória*	Nakladanie s odpadom
17 01 01	Betón	spádový betón, prechodové dosky, rímasy	0	Spoplatnená skládkaTKO
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	asfalty	0	Na skládku pre ďalšie zhodnotenie
17 04 05	Železo a ocel	zvodidlá, zábradlie, mostné závery, odvodňovače, zábrany	0	Zberné suroviny
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	izolácia	0	Spoplatnená skládkaTKO



03 01 05	Piliny, hobliny, odrezky, odpadové rezivo alebo drevotrieskové (drevovláknité dosky, dyhy iné ako uvedené v 03 01 04	debnenie	0	Spoplatnená skládkaTKO
17 02 01	Drevo	kriky	0	Ďalšie materiálové a energetické zhodnotenie
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	výkopový materiál, kamene	0	Spoplatnená skládkaTKO

* N – nebezpečné odpady, 0 – ostatné odpady

Vybúraný materiál bude odvezený na skládku odpadov alebo do zberných dvorov. Uvažuje sa do vzdialenosti 20 km od stavby. Zhotoviteľ predloží doklad o spôsobe nakladania s odpadmi vzniknutými počas opravy mosta a cesty. Všetok ďalej použiteľný materiál ako sú vyfrézované vrstvy vozovky, zábradlové zvodidlo a pod sa bude recyklovať.

7.4 Stručný technický popis stavby

Existujúci stav mostného objektu

Jedná sa o jednopoldový most s dĺžkou premostenia 11,20m. Rozpätie mosta je 11,60 m. Celková dĺžka mosta je 13,20m. Most je tvorený jedným dilatčným celkom, po statickej stránke sa jedná o prostý nosník, uložený na krajných oporách prostredníctvom rozprávkových želez. Nosníky sú uložené n anaosnú konštrukciu prostredníctvom lepenky.

Spodná stavba mosta je tvorená krajnými oporami. Navrhnuté sú zo železobetónových úložných prahov so záverným múrikom. Výška úložných prahov je premenná-kopíruje smerove vedenie prevádzanej komunikácie, výška záverných múrikov je konštantná a dosahuje výšky nosníkov, teda cca 0,61m.. Šírka úložných prahov je konštantná po celej šírke mosta s hodnotou 1,0m. dĺžka úložných prahov kopíruje geometriu nosníkov a má hodnotu 51,01m.

Založenie krajných opôr je hlbkové na železobetónových pilótach 35/35 dĺžky 7,5m rozmiestnená v jednom rade s osovou vzdialenosťou 1,0m, pričom rovnaký raster pilót je umiestnený aj v priestore krídel.

Nosná konštrukcia mosta je z 50ks prefabrikovaných nosníkov KA-73. Výška nosníkov je 0,6m. Dĺžka nosníkov je 11,96m. V priečnom smere sú nosníky spojené dobetónávkou a pôsobia ako ortotropná doska. Nosná konštrukcia je v priečnom smere uložená šikmo v sklone cca 2,5% so stúpaním v smere na Banskú Bystricu.

Dopravný priestor je na moste je ohraničený ocelovými mostnými zábradlovými zvodidlami umiestnenými na rímach, ktoré kopírujú smerové a výškové vedenie prevádzanej komunikácie a de facto „prechádzajú“ po pôdorysnej uhlopriečke jednej strany mosta na druhú. Zábradlové zvodidlá v priestore pred a za mostom prechádzajú napojením na existujúce ocelové cestné zvodidlá. Stĺpiky zábradlových zvodidiel, stĺpiky zvodidiel na prídružených betónových plochách v priestore tesne pred a za mostom, ako aj stĺpiky zábradlia spádových vrstiev sú kotvené zabetónovaním do konštrukcie rím, navarením na pôvodné profily.

Vozovka na moste je v jednostrannom sklone 2%, priečny sklon mosta je konštantný 0,33%. Pozdĺžny sklon vozovky je premenný. Most je bez mostných záverov, vzhľadom na koncepciu mosta, záverné múriky sú v priamom kontakte s zemným prísypom po oboch stranách mosta.

Navrhovaný stav mostného objektu

Oprava mosta bude realizovaná podľa popisu v súťažných podkladoch. Riešenie dočasného dopravného značenia nie je súčasťou tejto projektovú dokumentácie.

Na moste bude demontované záchytné zariadenie, zábradlové zvodidlo, zábradlie a v prislúchajúcej časti aj zvodidlo. Vozovka na moste bude odfrézovaná a budú vybudované rímky a spádové betón až na horný povrch nosníkov. Plocha nosnej konštrukcie sa pripraví na realizáciu spriahovacích prvkov vyrovnávacej vrstvy. Na betónovej časti, mimo konštrukciu hornej príruby nosníkov, sa realizujú spriahovacie trny spádovej vrstvy vlepéním prútov BV do predvrtaných dier. Po vyčistení povrchu nosnej konštrukcie sa na vlepéní trny navaria prúty BV, ktoré vytvoria podklad pre osadenie KARI sietí. Vzhľadom na nízku konštrukčnú výšku vyrovnávacej vrstvy, je navrhnutá jedna úroveň KARI sietí. Po osadení všetkých KARI sietí sa vybetónuje nový vyrovnávací, resp. spádový betón. Projektant predpokladá realizáciu spádovej vrstvy v jednom pracovnom trakte. V prípade, že bude betónáž rozdelená do viacerých fáz, je nutné realizovať pracovné postupy v zmysle vzorových listov VL-4 s potrebnou ochranou pracovných, resp. dilatčných škár. Na zrealizovanú spádovú vrstvu sa zhotoví zapečatujúca vrstva a položí sa nová izolácia v zmysle predkladanej PD. Následne sa na existujúcich záverných múrikoch opôr vytvorí priestor s ozubom, slúžiaci pre uloženie nových prechodových dosiek. Záverné múriky opôr sa ponechajú, vzhľadom na ich stav sa predpokladá reprofiliácia. V čase realizácie sa preverí spôsob uchytenia konštrukcie záverných múrikov do úložných prahov a preverí sa škára záverného múrika a koncového priečnika. V prípade nedostatočného uchytenia, resp. chýbajúcej škary sa prevedie oprava existujúceho stavu. Nakoľko uvedené skutočnosti nemožno v čase realizácie PD preukázať, nie sú obsahom predkladanej PD a budú riešené dodatočne v rámci výkonu AD.

Vybúduje sa priestor pre nové prechodové oblasti spolu s prechodovými doskami, vrátane odvodnenia prechodovej oblasti. Zrealizujú sa mostné rímky, zvodidlá a zábradlie a položia sa vrstvy vozovky.

Všetky viditeľné plochy spodnej stavby ako aj nosnej konštrukcie budú v rámci opravy mosta sanované. Všetky viditeľné povrchy budú otryskané vodným lúčom min. 100MPa, práce lokálneho dočistenia je možné realizovať s tlakom zníženým na 30MPa. Následne sanované sanačnou hmotou. Spôsob sanácie je závislý na stavebno-technickom stave konštrukcie v čase realizácie sanačných opatrení. Predpokladaný rozsah je súčasťou výkazu výmer a rozpočtovej časti predkladanej PD. V čase obhliadky neboli projektantom zistené poruchy veľkého rozsahu, pričom možno konštatovať, že sanáciu povrchov



bude možné vo veľkej miere realizovať sanačnými maltami. Navrhujeme použitie mált triedy R4, teda mált s nosnou funkciou, vysokou pevnosťou a vysokým modulom pružnosti, schopným odolávať veľkým zaťaženiám. V prípade veľkých poškodení, navrhujeme dobetónovanie poškodených častí.

Rozsahovo možno predpokladať, že oprava sa, v závislosti na rozsahu a druhu poškodenia dotkne každej viditeľnej časti mosta. Pod mostom sa vyhotovia spevnené časti koryta potoka. Rozsah opevnenia bude rešpektovať geometriu pôvodného návrhu – v zmysle mostného listu, pričom oproti jeho pôvodnému návrhu príde k rozšíreniu dna koryta o 0,5m so zachovaním pôvodných sklonov svahov 1:2, čím dôjde k výraznému zvýšeniu prietochnej kapacity v mieste premostenia oproti súčasnemu stavu. Vzhľadom na súčasný stav bude upravené aj okolie mosta úpravou svahov, projekt predpokladá rozsah úpravy v rozsahu existujúcich krídiel, teda cca 3m, v mieste výustného objektu bude návrh zahŕňať aj svahy v okolí výustného objektu.

Opevnenia koryta bude použitím hladkého betónu predpokladanej hrúbky min 250mm, bez kameňa, vystuženého pri hornom povrchu KARI sieťou. Následne sa prečistí dno potoka.

Pred a za mostom budú kompletne vymenené vrstvy vozovky, vzhľadom na šikmost', predpokladáme rozsah výmeny na dĺžke 20m. Ďalej bude konštrukcia vozovky frézovaná v hr. 40mm na dĺžke 10m s napojením na pôvodný stav.

7.5 Predpokladaný priebeh výstavby

Pri realizácii stavebných prác je nutné rešpektovať ochranné pásma všetkých inžinierskych sietí. V miestach predpokladaného kontaktu so zemným vedením inžinierskych sietí je nutné postupovať podľa nariadení a požiadaviek správcu. Vedenie všetkých inžinierskych sietí v priestore staveniska je nutné nechať vytýčiť pred zahájením stavby (čo zabezpečí objednávateľ), výkopy v ich okolí realizovať ručne a všetky poškodenia hlásiť správcovi. Takisto je nutné pri pojazde stavebných mechanizmov dbať na ochranu vzdušného vedenia v priestore stavby.

7.6 Podmienky realizácie stavby

Stavebné práce na budú prebiehať za úplnej uzávierky cestnej dopravy v priestore celého mosta. Počas sanácie podkladu nosnej konštrukcie a odbúrání existujúcich rím, ako aj ostatných štádiách výstavby bude potok pod mostom chránený proti padaniu stavebného materiálu, celý priestor staveniska bude v čase realizácie zaplachtený. V čase realizácie úprav koryta bude potok zatrubnený. Úhrn uvedených činností navrhne a zabezpečí zhotoviteľ stavby !!!

8. ZÁSAHY STAVBY DO ÚZEMIA

8.1 Demolácie

V rámci tejto stavby nebudú demolované žiadne obytné ani hospodárske budovy.

8.2 Zásahy do zelene

V rámci opravy mosta a prilahlých častí nebudú vykonávané zásahy do zelene, nedôjde ku žiadnemu odstráneniu stromov spoločenského významu. Okolie mosta, koryto bude očistené od náletových krovín a porastov.

8.3 Väzba na dokumentáciu na stavebné povolenie

Jedná sa o jednostupňovú dokumentáciu.

8.4 Vplyv stavby na životné prostredie

Výstavbou nedôjde ku zmene vplyvu na životné prostredie v riešenej lokalite, pretože do toho priestoru nepridáva žiadne negatívne faktory. Zlepšenie sa bude pohybovať v rovine estetického vnímania, možného zníženia hlučnosti. Je pravdepodobné, že v čase realizácie príde k lokálnemu zvýšeniu prašnosti a hlučnosti v priestore staveniska.

8.5 Bilancia zemných prác

V rámci časti stavby budú prebiehať zemné práce v prechodových oblastiach mosta. Vyťažný vhodný materiál zo zemných prác bude po zhodnotení opätovne použitý napr. pre dosypanie svahov a krajníc pred a za mostom. Ostatný nevhodný materiál bude odvezený na najbližšiu skládku.

8.6 Ostatné a zvláštne zariadenia na moste

Na moste sa nenachádzajú žiadne zvláštne zariadenia okrem vyššie uvedených. Pred a za mostom bude osadená tabuľa s ev.č. mosta.

8.7 Vplyv stavby a cestnej premávky na zdravie a ŽP

Projektová dokumentácia rieši opravu existujúceho mosta. Výstavbou nedôjde ku zmene resp. zhoršeniu vplyvov s negatívnymi účinkami na životné prostredie a zdravie v riešenej lokalite, vzhľadom nato, že do toho priestoru nepridáva žiadne negatívne faktory. Naopak, opravený most s novou vozovkou zabezpečí plynulejší prechod vozidiel s dopadom na zvýšenie bezpečnosti premávky v riešenom úseku.

8.8 Rôzne

Zhotoviteľ stavby bude realizovať objekt z materiálov s atestmi, certifikáciou, najmä konštrukčné časti príslušenstva objektu. Pri stavebnej činnosti je nutné zabezpečiť opatrenia proti huku, vibráciám, prašnosť a zosuvom.



9. ZÁVER

Prioritou stavby je predovšetkým odstránenie porúch mosta, zlepšenie existujúceho technického stavu a s tým súvisiaca ďalšia bezpečná a plynulá premávka, ako aj zabránenie ďalšej degradácii konštrukcie mosta a výskytu dopravných nehôd v záujmovom území.

V Bratislave 06.2022

Ing. Martin Kresánek