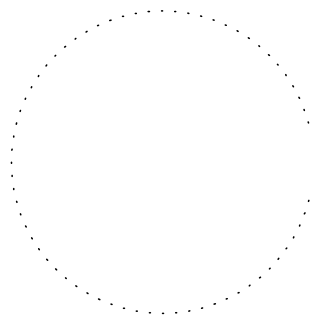



# 211-00



Chy

# D

VYPRACOVAL: Ing. ĽUBOMÍR CHROMÝ Chy	HL. INŽ. PROJEKTU: Ing. MICHAL MATUŠKA mat	ZHOTOVITEL:  Somolického 1/B, 811 06 Bratislava I. Telefón: +421 2 5930 8261 Fax: +421 2 5930 8260 E-mail: info@amberg.sk
ZOD. PROJEKTANT: Ing. ĽUBOMÍR CHROMÝ Chy	TECH. KONTROLA: Ing. KONŠTANTÍN KUNDRÁT, CSC. ky	
OBJEDNÁVATEĽ: Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín		
KRAJ: Trenčiansky samosprávny kraj	OKRES: POVAŽSKÁ BYSTRICA	
STAVBA: <b>PROJEKT REKONŠTRUKCIA CESTY Č. II/517 POVAŽSKÁ BYSTRICA (MOST ORLOVÉ) - DOMANIŽA</b>		ČÍSLO ZÁKAZKY: AP-2016/180/01
		STUPEŇ: DSP (DRS)
		DÁTUM: 11/2016
ČASŤ STAVBY: <b>REKONŠTRUKCIA MOSTA EV. Č. 517-011</b>		FORMÁT: -
		MIERKA: -
PRÍLOHA: <b>TECHNICKÁ SPRÁVA</b>		ČÍSLO PRÍLOHY: 01 SÚPRAVA:

## TECHNICKÁ SPRÁVA

### k dokumentácii na stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby DSP (DRS)

## O B S A H

1.	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE MOSTA .....	2
2.	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (PODĽA STN 73 6200:1975) .....	3
3.	CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ CESTY .....	4
4.	ÚZEMNÉ PODMIENKY .....	4
5.	GEOLOGICKÉ PODMIENKY .....	4
5.1	Charakteristika územia záujmovej oblasti Považská Bystrica (mimo) .....	4
5.2	Paleogén .....	4
5.3	Kvartér .....	5
6.	POPIS EXISTUJÚCEJ KONŠTRUKCIE MOSTA .....	5
7.	TECHNICKÉ RIEŠENIE ÚPRAVY MOSTA .....	5
7.1	Popis konštrukcie mosta .....	5
7.1.1	Nosná konštrukcia .....	5
7.1.2	Spodná stavba .....	6
7.2	Vybavenie mosta .....	6
7.2.1	Vozovka .....	6
7.2.2	Rímsy .....	7
7.2.3	Ložiská .....	7
7.2.4	Mostné závery .....	7
7.2.5	Odvodnenie .....	7
7.2.6	Bezpečnostné zariadenia .....	7
7.2.7	Prechodová oblasť .....	7
7.2.8	Terénne úpravy .....	8
7.3	Povrchové úpravy .....	8
7.4	Ochrana proti blúdivým prúdom .....	8
8.	VÝSTAVBA MOSTA .....	8
8.1	Postup a technológia výstavby mosta .....	8
8.2	Súvisiace (dotknuté) objekty stavby .....	9
8.3	Vzťah k územiu .....	9
9.	BEZPEČNOSŤ A OCHRANA PRI PRÁCI .....	9

## 1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE MOSTA

### Stavba

Objekt číslo: 211-00  
Názov mosta: Rekonštrukcia mosta ev.č. 517-011  
Katastrálne územie: Domaniža  
Okres: Považská Bystrica  
Budúci správca mosta: Správa ciest TSK  
Druh stavby: rekonštrukcia

### Projektant

Názov a adresa: AMBERG ENGINEERING Slovakia, s.r.o.  
Somolického 1/B  
811 06 Bratislava – Palisády  
IČO: 35860073  
IČ DPH: SK 20 20 289953  
Tel. +421 2 5930 8261  
Fax. +421 2 5930 8260

Hlavný inžinier projektu: Ing. Michal Matuška  
Hlavný koordinátor: Ing. Martin Bakoš, PhD.  
Manažér projektu: Ing. Ivan Brigant

### Projektant časti

Názov a adresa: AMBERG ENGINEERING Slovakia, s.r.o.  
Somolického 1/B  
811 06 Bratislava – Palisády

Zodpovedný projektant: Ing. Ľubomír Chromý

Bod kríženia s: potok Domanižanka

Staničenie na ceste: 13,676 590

Staničenie  
na premostovanej prekážke  
potok: -

Uhol kríženia: ~ 50,000°

Voľná výška pod mostom:  $Q_{100} + 0,5\text{m}$

## 2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (PODĽA STN 73 6200:1975)

Charakteristika mosta (II. Triedenie mostov):

- a) na pozemnej komunikácii
- b) -
- c) most nad vodným tokom
- d) most s jedným otvorom
- e) jednopodlažný
- f) s hornou mostovkou
- g) nepohyblivý
- h) trvalý
- i) šikmý (pravá šikmosť)
- j) s normovou zaťažiteľnosťou
- k) masívny
- l) plnostenný
- m) doskový
- n) otvorene usporiadaný
- o) s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia (čl. 60): 10,014 m

Dĺžka nosnej konštrukcie: 12,570 m

Dĺžka mosta (čl. 65): 12,570 m

Šikmosť mosta (čl. 65): 50,000<sup>g</sup>, pravá

Šírka vozovky medzi obrubníkmi

(čl. 69): 8,275 m, 7,909 m

Šírka chodníka služobného: -

Šírka chodníka verejného: 1,00m (na vtoku); 1,00m (na výtoky)

Výška mosta (čl. 74): 1,740 m

Stavebná výška (čl. 75): 0,520 m

Plocha mosta

(dĺžka premostenia x šírka

medzi zábradliami:  $10,014 \times 10,694 = 107,09 \text{ m}^2$

Zaťaženie mosta

(uviesť použité normy): podľa STN EN 1990, STN EN 1991 (kategorizačné  
zatriedenie - cesty I., II. a III. triedy)

Zaťaženie mosta dopravou

(uviesť použité zaťaž. modely): zaťažovacie modely ZM1, ZM2

### 3. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ CESTY

Mostný objekt zabezpečuje premostenie cesty II/517 ponad bezmenný potok. V mieste mosta je trasa cesty II/517 vedená smerovo aj výškovo v priamej s klesaním 0,7%.

Komunikácia vedená na moste je dvojpruhová obojsmerná cesta s voľnou šírkou 8,275 – 7,909 m. Priečny sklon na moste je strechovitý 2,5%.

### 4. ÚZEMNÉ PODMIENKY

Mostný objekt sa nachádza v intraviláne obce Domaniža. Terén budúceho staveniska je rovinatý a tvoria ho pozemky zastavaných plôch a nádvorí ohraničený oplotením súkromných pozemkov. Záujmové územie sa nachádza v oblasti mierne teplej, okrsok mierne teplý, vlhký, s chladnou až studenou zimou, dolinový/kotlinový.

V záujmovom území mostného objektu sa nenachádzajú žiadne aktívne zosuvy ani stabilizované zosuvy, čomu napovedá morfológia rovinatého územia v okolí mostného objektu. Z toho dôvodu projektová dokumentácia neuvažuje so žiadnymi aktívnymi a pasívnymi opatreniami na zamedzenie potenciálnych zosuvov.

Podľa realizovaných prieskumov sa v blízkosti objektu nachádzajú možné inžinierske siete, ktoré je potrebné pred začatím rekonštrukčných prác vytýčiť.

### 5. GEOLOGICKÉ PODMIENKY

Geologický prieskum sa vypracoval pre potreby získania prehľadu o geologickej stavbe záujmového územia cesty II/517 na úseku Považská Bystrica (od mostu Orlové) po koniec obce Domaniža. Charakter stavby a návrh prípadných sanačných opatrení umožnili vykonanie prieskumu na základe archívnych prieskumných diel.

Geologický prieskum formou archívnych prieskumných inžinierskogeologických diel je vypracovaný v zmysle platného zákona č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach (geologický zákon) v znení neskorších predpisov. Nakoľko sa nevykonávali prieskumné práce v hĺbke väčšej ako 10 m, v zmysle § 12 odsek 2 nebolo potrebné spracovanie Projektu geologických úloh.

#### 5.1 Charakteristika územia záujmovej oblasti Považská Bystrica (mimo)

Predmetné územie sa z geomorfologického hľadiska nachádza vo Fatransko-tatranskej oblasti, v regióne Strážovských vrchov. Klima je tu mierne chladná, s priemernými teplotami v januári - 4 až - 6° C, v júli 16 až 17° C a s priemernými ročnými zrážkami 800 - 900 mm. Z inžinierskogeologického hľadiska sa predmetné územie nachádza v regióne neogénnych tektonických vkleslin, v oblasti vnútrohorských kotlin. Na geologickej stavbe územia podieľajú horniny centrálnokarpatského paleogénu, ktoré sú prekryté svahovými deluviálnymi sedimentami.

#### 5.2 Paleogén

Paleogén v predmetnom území je reprezentovaný flyšovým vývojom pieskovcov a ílovcov (str. eocén), kde ílovce mierne prevládajú, ílovce sú vo vrstvách jeden až niekoľko metrov mocných, žltej, zelenošedej, hnedošedej i šedej farby. Pieskovce vystupujú v laviciach do 20 cm, sú hrubozrnné až drobové (1).

Jedná sa o ílovce zvetralé, poloskalného charakteru. Sú sivohnedej, sivomodrej i svetlohnedej farby, rozpukané, ktoré v zmysle STN 73 1001 zatriedujeme do triedy R5. Vo vrtoch v lokalite sú na hornej hrane až rozvetralé, kedy nadobúdajú charakter ílu so strednou plasticitou pevného, so zachovalou pôvodnou vrstevnatosťou a s obsahom úlomkov pôvodnej nerozvetralej horniny. Uvedenú polohu mocnosti 1,70 m zatriedujeme v zmysle vyššie citovanej normy do triedy F6. Horná hrana paleogénnych vrstiev sa nachádza v hĺbkach od 1,0 do 2,20 m.

### 5.3 Kvartér

Kvartér v predmetnom území je reprezentovaný svahovými deluviálnymi prevažne jemnozrnnými sedimentami. Jedná sa o íly so strednou plasticitou, svetlohnedej, tehlovohnedej farby, pevnej konzistencie so suťou hrubozrnného pieskovca. Sú nasýtené vodou a v zmysle STN 73 1001 ich zatriedujeme do triedy F6. Ich mocnosť sa v miestach prieskumných vrtov pohybovala v rozmedzí od 0,70 - 1,90 m a ich horná hrana sa nachádzala v hĺbke cca 0,30 m. Najvrchnejší horizont v predmetnom území mocnosti 0,30 m tvorí hlina humusovitého charakteru - ornica.

## 6. POPIS EXISTUJÚCEJ KONŠTRUKCIE MOSTA

Mostný objekt 211-00 (ev. č. 517-011) je jednopoložová konštrukcia s teoretickým rozpätím 8,000 m, tvorená ŽB doskou výšky 600 mm. Železobetónová doska je uložená na masívnych betónových oporách. Šírka mosta je priemerná 10,656 – 10,302 m. Mostné pole pôsobí ako prostá doska. Povrch pohľadových častí nosnej konštrukcie, opôr a krídel má plošné poruchy, ako sú vlhké škvrny, výkvetý a vypadávanie malty. Odvodňovací systém izolácie je zanesený a pravdepodobne nefunkčný. Na moste sa nachádzajú rímsoy so zábradlím. Povrch betónu rímsoy je značne degradovaný. Niveleta na moste bola v minulosti dvíhaná s dobetónovaním rímsoy. Opory majú porušený povrch. Vzhľadom na degradovaný betón nosnej konštrukcie mosta s výrazným obnažením výstuže je potrebná výmena nosnej konštrukcie. Vzhľadom na polohu mosta v okolitej zástavbe v spojení regulácie potoka most nemá krídla, krídla mosta sú tvorené regulovanými opornými stenami potoka na ktorých sú umiestnené oplotenia objektov okolitých budov. Koryto potoka je v mieste vtoku zanesené naplaveninami.

## 7. TECHNICKÉ RIEŠENIE ÚPRAVY MOSTA

### 7.1 Popis konštrukcie mosta

Úprava mostného objektu 211-00 (ev. č. 517-011) je podmienená degradáciou mostnej konštrukcie, hlavne prvkov priamo vystavených poveternostným vplyvom a agresívnym účinkom chemického posypu v zimnom období a nadrozmernou dopravou. Podrobnejšie sú jednotlivé časti opísané v nasledujúcich bodoch.

#### 7.1.1 Nosná konštrukcia

Spodný povrch a bočné strany nosnej konštrukcie vykazujú vo veľkej miere plošné oblasti s obnaženou výstužou vrátane nefunkčného odvodnenia a vzhľadom k tomuto faktoru je projektovaná komplexná výmena nosnej konštrukcie. Novonavrhovaný statický systém nosnej konštrukcie je prostá doska uložená na oporách. Navrhnutá nosná konštrukcia umožňuje plynulý prechod vozovky z príľahlého zemného telesa na mostnú konštrukciu bez použitia mechanických mostných záverov ktoré sú obvykle náchylné k poruchám, predovšetkým zatekaniu vody do spodnej opory. Časť opôr sa vyburá a zhotoví sa nová časť opôr prikotvená

lepenou výstužou Ø 16 mm vlepenu do otvoru Ø 18 mm dĺžky 260 mm v rastri po 200 mm. Novonavrhovaná konštrukcia je tvorená železobetónom triedy C30/37 pričom vodorovná časť nosnej konštrukcie je minimálnej hrúbky 400 mm. Hlavná nosná výstuž pri spodnom okraji dosky je tvorená výstužou Ø 25 mm v oboch smeroch. Horná výstuž dosky presne kopíruje spodnú, pričom je tvorená výstužou Ø 12 mm. Pre zachytenie šmyku je uvažovaná šmyková výstuž Ø 12 mm v počte min 9 ks/m<sup>2</sup>. Horný povrch sa vyspáduje v priečnom smere 2,5% k osiam odvodnenia a 4% protispádom pod rímsami. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta. Železobetónová monolitická doska je uložená na vrstve natavovaných izolačných pásoch.

Použitý materiál:      betón - C 30/37 XC4, XD1, XF2(SK) – Cl0,4 – Dmax22 – S3  
                              betonárska výstuž - B 500 B.

#### 7.1.2 Spodná stavba

Úprava spodnej stavby sa týka odbúraním časti drieku ktoré sa nahradia novými časťami opôr ktoré budú spojené s nosnou konštrukciou. Nakotvenie výstuže do pôvodnej spodnej stavby bude realizované kotvenou výstužou Ø16mm s hĺbkou kotvenia 250/á200 mm.

Použitý materiál:      betón - C30/37 – XC4, XD1, XF2(SK) – Cl0,4 – Dmax22 – S3  
                              betonárska výstuž - B 500 B.

Všetky časti spodnej stavby v trvalom styku so zeminou, sa ochránia izoláciou (náterom za studena) proti zemnej vlhkosti (1x penetračný a 2x asfaltový náter). Na všetkých viditeľných ostrých hranách na konštrukcii spodnej stavby sa skosia hrany (vložením trojuholníkovej latky do debnenia).

## 7.2 Vybavenie mosta

### 7.2.1 Vozovka

Zloženie konštrukčných vrstiev vozovky na moste je v súlade s TP VL4 v zmysle platnej normy STN 73 6242 - Navrhovanie a zhotovovanie vozoviek na mostoch pozemných komunikácií s celoplošnou izoláciou z asfaltových pásov. Celková hrúbka vozovky je konštantná 90mm. Priečny sklon je strechovitý 2,50%.

Konštrukcia vozovky:

Kryt	Asfaltový koberec mastixový, modifikovaný STN EN 13108-5	SMA 11 PMB	40mm
Spojovací postrek	Emulzný, modifikovaný (0,3 kg/m <sup>2</sup> ) STN EN 73 6129	PS,CBP	
Ochrana vrstva	Asfaltový betón, modifikovaný STN EN 13108-1	AC 11 OBRUS PMB	45mm
Spojovací postrek	Emulzný, modifikovaný (0,3 kg/m <sup>2</sup> ) STN EN 73 6129	PS,CBP	
Izolácia	Natavovací asfaltový izolačný pás STN EN 73 6242	NAIP	5mm
<u>Zapečatujúca vrstva</u>	<u>STN EN 73 6242</u>		
Spolu			90mm

Oddelenie vrstiev vozovky od obrubníkov ríms sa realizuje pomocou trvalo pružnej tesniacej zálievky s predtesnením.



### 7.2.2 Rímasy

Na moste sú navrhnuté nové rímasy s rímsovým prefabrikátom. Šírka ľavej aj pravej rímasy je 1,450m s vyložením 0,220m od hrany nosnej konštrukcie. Výška čela rímasy je 0,650m. Kotvenie ríms na nosnej konštrukcii je zabezpečené pomocou lepených svorníkových kotiev. Kotvenie ako celok musí byť v súlade s platnými technickými predpismi. Priečny sklon ríms je 4,0% smerom k vozovke. V oboch rímсах sú podľa mostného listu uložené chráničky so sieťami, na ktoré je potrebné brať ohľad počas výstavby. Rímasy sú navrhnuté s odrazným prefabrikovaným obrubníkom uložením na vrstvu drenážnej plastmalty podľa VL4 (408.02). Zvislá plocha a časť vodorovnej plochy rímasy šírky 150mm pri vozovke bude opatrená ochranným náterom.

Zhotovenie ríms sa realizuje striedavo po pracovných celkoch s oddelenou pracovnou škárou. Časový posun betónovania susedných pracovných celkov je min. jeden týždeň. Rímasy navrhujeme v zmysle vzorových listov VL4 opatriť ochranným náterom proti účinkom rozmrazovacích solí.

Použitý materiál:      betón - C35/45 – XC4, XF4, XD3(SK) – Cl0,4 – Dmax16–S3  
                              betonárska výstuž - B 500 B.

### 7.2.3 Ložiská

Doska je uložená na lepenke.

### 7.2.4 Mostné závery

Žiadne

### 7.2.5 Odvodnenie

Odvodnenie mosta je riešené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Os odvodnenia je navrhnutá 0,25m od okraja rímasy. Na moste je uvažované s odvodnením izolácie mosta pozdĺžnym a priečnym drenážnym kanálikom s vyústením cez odvodňovaciu trubičku v nosnej konštrukcie. Priečny drenážny kanálik je umiestnený pred mostným záverom pri oporách. Navrhnutý je drenážny kanálik šírky 100mm v priečnom smere a 150mm v pozdĺžnom smere. Kanáliky sa vyplnia polymérnym drenážnym plastbetónom s kamenivom frakcie Ø8-16mm. Drenážna plastmalta pod prefabrikovaným obrubníkom sa musí napojiť na pozdĺžny drenážny kanálik priečnymi drénmi.

### 7.2.6 Bezpečnostné zariadenia

Na vonkajšej strane ríms mosta sa umiestni ocel'ové zábradlie mestského typu výšky 1,10m. Zábradlie je navrhnuté z otvorených valcovaných ocel'ových profilov a kotvené je pomocou lepených kotiev do rímasy. Základný typ zábradlia má skladobnú dĺžku 2,0 m.

### 7.2.7 Prechodová oblasť

Prechodovú oblasť tvorí zhutnený zásyp za oporou bez prechodovej dosky. Prechodová oblasť za mostom je upravená podľa VL4 a OTN 73 6244. Prechodový klin bude vybudovaný zo zemín veľmi vhodných do násypov (štrkodrva frakcie 0-63mm), hutnením po vrstvách hrúbky max.0,3m na mieru zhutnenia  $ID=0,90$ . Na rube opôr bude plošná drenáž z dvoch vrstiev geotextílií v celkovej hrúbke min. 6mm a pružná stlačiteľná vložka hr. 50mm umožňujúca posuny konštrukcie. Na vyvedenie presiaknutej vody spoza rubu opôr je v pozdĺžnom smere opôr na podkladoch betóne osadená drenážna rúrka priemeru Ø100mm s drenážnym obsypom, ktorá odvádza vodu cez oporné múry do toku potoka.



### 7.2.8 Terénne úpravy

Terén pozdĺž krídel sa upraví do pôvodného stavu, vrátane ohumusovania a zatrávnenia. Terén koryta toku pod mostom a 5,0 m pred aj za mostom sa prečistí od nánosov. Na konci vydláždenia sú vybetónované koncové priečne zaistovacie prahy 0,4 x 0,8 m.

Za krídlami je nespevnená časť krajnice upravená kamennou dlažbou hr. 0,15 m do betónového lôžka hr. 0,2 m lemovanej cestným obrubníkom a záhradkársym obrubníkom.

## 7.3 Povrchové úpravy

Všetky oceľové konštrukcie na moste, ktoré sú trvale v styku so vzduchom sa ochránia podľa TP 068 - Protikorózna ochrana oceľových konštrukcií mostov, vydaného MDVRR 07/2013. Použité náterové systémy majú spĺňať podmienky špecifikované v tabuľkách 1., 2. a 3. pre dlhodobú životnosť - min. 15 rokov a viac a základné korózne zaťaženie, ktoré obsahuje oblasti postreku posypovými soľami. Povrchový farebný odtieň náterov RAL oceľových častí určí prevádzkový úsek správy ciest TSK.

## 7.4 Ochrana proti blúdivým prúdom

Pre mostný objekt sa stanovil **stupeň ochranných opatrení č. 3**. Navrhuje sa vykonať protikorózne opatrenia, t.j. kombinácia primárnej ochrany podľa STN EN 206-1 a sekundárnej ochrany podľa kap. 6.3 TP 081 - Základné ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu bludných prúdov na mostné objekty pozemných komunikácií, vydaného MDVRR SR 09/2013 bez prepojenia výstuže a vyvedenia výstuže na povrch.

- Primárna ochrana – v závislosti od stupňa vplyvu prostredia navrhnuť vyhovujúcu triedu betónu, hrúbku krycej vrstvy pre betonársku výstuž a výstuž predpätia. Minimálne hrúbky sú uvedené v STN EN 206-1 a sú dostatočné aj z hľadiska ochrany pred blúdivými prúdmi. Považované za vyhovujúce krytie výstuže na vonkajších stenách v styku so zemínou je krytie hrubé min. 50 mm.
- Sekundárna ochrana – sekundárnou ochranou spodnej stavby – betónovej konštrukcie – z hľadiska ochrany pred účinkami blúdivých prúdov sa rozumejú najmä ochranné systémy pred agresívnymi vplyvmi zemín, pred zemnou vlhkosťou a stekajúcou a tlakovou vodou. Ako izolácia sa použije schválený systém vodotesných izolácií alebo taktiež je možné použiť kombináciu bentonitových rohoží vybavených kompaktnou fóliou.
- Konštrukčné opatrenia – hlavnou zásadou konštrukčných opatrení je z korózneho (elektrochemického) hľadiska minimalizovať tvorbu makro- a mikročlánkov na úrovni výstuž – betón – výstuž vhodným elektricky definovaným pospájaním výstuže, eliminovať priechod blúdivých prúdov elektrickým oddelením jednotlivých častí stavby (najmä spodnej stavby od nosnej konštrukcie), prípadne riadene odvádzať blúdivé prúdy z konštrukcie.

Ochrana proti atmosférickému prepätiu sa pri tomto objekte nenavrhuje.

## 8. VÝSTAVBA MOSTA

### 8.1 Postup a technológia výstavby mosta

Rekonštrukcia mostného objektu 211-00 pozostáva z týchto prác:

- uzatvorenie jedného jazdného pruhu a osadenie DDZ
- identifikácia inžinierskych sietí v chráničkách ríms
- odstránenie zábradlia na moste a odbúranie ríms
- zhotovenie výkopovej jamy v predpoliach

- odstránenie vrstiev vozovky a existujúcej nosnej konštrukcie
- zhotovenie drieru opôr vrátane kotvenia do pôvodného základu
- zhotovenie vodorovnej časti nosnej konštrukcie
- realizácia prechodových oblastí
- polozenie izolácie NK
- zhotovenie podpovrchového odvodnenia izolácie (pozdĺžne a priečny drenážny kanálik)
- polozenie ložnej vrstvy vozovky v 1/2 cesty
- prevedenie dopravy na 1/2 cesty
- polozenie ložnej vrstvy vozovky v 1/2 cesty
- polozenie obrusnej vrstvy vozovky
- osadenie zábradlia.

## 8.2 Súvisiace (dotknuté) objekty stavby

S rekonštrukciou mostného objektu súvisia nasledovné objekty:

- 101-06 Rekonštrukcia cesty II/517 - km 12,797 – 14,470

## 8.3 Vzťah k územiu

Rekonštrukciou tohto mostného objektu dôjde k obmedzeniu dopravy na jestvujúcej komunikácii II/517. Prístup na stavenisko mostného objektu je možný po ceste II/517.

## 9. BEZPEČNOSŤ A OCHRANA PRI PRÁCI

Pri stavebnej činnosti je nutné sa riadiť platnými predpismi pre zaistenie bezpečnosti práce a ochrany zdravia pri práci a plánom bezpečnosti stavby. Zhotovovateľ určí koordinátora bezpečnosti a vypracuje plán bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v zmysle nariadenia vlády SR č. 396/2006 Zz. Zabezpečenie zdravotne vyhovujúcich a bezpečných pracovných podmienok je úlohou zhotoviteľa. S tým súvisiace úlohy:

- musia byť zabezpečené zdravotne vyhovujúce a bezpečné pracovné podmienky vo všetkých fázach výstavby a pri všetkých pracovných operáciách.
- účinnými opatreniami (výstražné nápisy, oplotenie) sa musí predísť vstupu nepovolaných osôb na stavenisko, aby sa žiadna osoba nedostalo do nebezpečnej situácie a neutrpelo výstavbou žiadnu nehodu.
- počas vykonávania prác musia byť dodržané a dokončené stavby musia spĺňať nariadenia z hľadiska požiarnej ochrany a bezpečnostné predpisy pri práci stanovené zákonmi a normami.

Vyhláška č. 147/2013 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností

Košice november 2016

Vypracoval:

Ing. Ľubomír Chromý