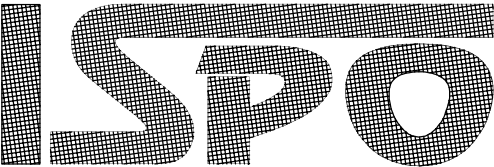



202-00

		spol. s r. o.		
		inžinierske stavby Slovenská 86, 080 01 Prešov Tel., Fax : 051/74636 95, 74636 99		
VYPRACOVAL	ZOD.PROJEKTANT	HLAVNÝ PROJEKTANT	KONTROLOVAL	PREDSEDA SPOLOČNOSTI
ING.J.KURUC	ING.J.KURUC	ING.M.DÚBRAVSKÝ	ING.J.ANTOL	ING.J.ANTOL
				
KRAJ	BANSKOBYSTRICKÝ		DÁTUM	11/2010
OBJEDNÁVATEL	BANSKOBYSTRICKÁ REGIONÁLNA SPRÁVA CIEST, BB		FORMÁT	A4
STAVBA : REKONŠTRUKCIA CESTY II/585 DOLNÁ STREHOVÁ-PÔTOR			STUPEŇ	DRS, DRS
			Č. ZÁKAZKY	2024/2005
			MIERKA	
OBJEKT : 202-00 REKONŠTRUKCIA MOSTA 585-19 V KM 1,712			Č. PRÍLOHY 1	Č. SÚPRAVY
PRÍLOHA : TECHNICKÁ SPRÁVA				

Obsah:

1	Identifikačné údaje stavebného objektu	2
2	Základné údaje o moste podľa STN 73 6200	2
3	Druh komunikácie a ich funkcie	3
4	Charakter prevádzanej komunikácie a prekážky	3
5	Prehľad východných podkladov	4
5.1	Koncepcia návrhu	4
5.2	Vytýčenie stavby	4
6	Technické riešenie mosta	4
6.1	Výškové zameranie	4
6.2	Spodná stavba	4
6.2.1	Búracie práce	4
6.2.2	Popis spodnej stavby	4
6.3	Nosná konštrukcia	5
6.3.1	Technické riešenie a statický systém	5
6.3.2	Popis nosnej konštrukcie	5
6.4	Príslušenstvo	6
6.4.1	Konštrukcia vozovky na moste a izolácie	6
6.4.2	Odvodnenie mosta	6
6.4.3	Rímsa a odrazné pruhy	6
6.4.4	Bezpečnostné zariadenia	6
6.4.5	Vedenia na moste	7
6.4.6	Dočasné dopravné značenie	7
7	Sanačné práce	7
7.1	Technologický postup	7
	Príprava konštrukcie – odstránenie porušeného betónu	7
7.2	Ochrana výstuže	7
7.3	Reprofilácia povrchu	7
7.4	Ochranný náter	7
8	Čistenie potoka	7
9	Spôsob výstavby	8
10	Ostatné	8
10.1	Povrchové úpravy	8
10.2	Stále zariadenie na moste	8
10.3	Zaťažkávacia skúška	8
11	Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci a prevádzke stavebných zariadení počas výstavby	8

Technická správa

1 Identifikačné údaje stavebného objektu

Stavba :

Názov stavby cesty : Rekonštrukcia cesty II/585 Dolná Strehová - Pôtor
Názov objektu : 202-00 Rekonštrukcia mosta 585-19 v km 1,712
Kraj : Banskobystrický
Okres : Veľký Krtíš
Katastrálne územie : Žihľava, Pôtor
Druh stavby : rekonštrukcia
Stupeň : DSP, DRS
Staničenie na komunikácii : II/585 v km 1,712
Uhol križenia : 100,0 g (šikmý)

Stavebník :

Názov: BANSKOBYSSTRICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ,
Adresa: Námestie SNP 23, Banská Bystrica

Objednávateľ :

Názov: BANSKOBYSSTRICKÁ REGIONÁLNA SPRÁVA CIEST a.s.,
Adresa: Majerská cesta 94, Banská Bystrica

Projektant :

Názov: ISPO s.r.o. inžinierske stavby
Slovenská 86, 080 01 PREŠOV
IČO/DRČ: 170 85 501, 170 85 501/724
Mosty : Ing. Jozef Antol, Ing. Jozef Kuruc

Inžiniersko-geologický prieskum: JAGEO, inž. geológia, Košice Ing. Juraj Jánoš

2 Základné údaje o moste podľa STN 73 6200

Charakteristika mosta: - most na pozemnej komunikácii
- most cez potok
- jednoplošný
- s hornou mostovkou
- nepohyblivý
- trvalý
- v smerovom oblúku
- kolmý
- s normovou zaťažiteľnosťou
- masívny železobetónový monolitický most
- plnostenný
- doskový
- otvorene usporiadaný neobmedzenou voľnou výškou

- Dĺžka premostenia - 3,00 m
- Dĺžka mosta - 15,05 m
- Šikmosť mosta - kolmý 100,0 g
- Šírka vozovky medzi
obrubami - 8,40 m
- Šírka odrazných pruhov - 0,70 m

- Šírka medzi zábradliami	- 8,40 m	
- Výška mosta	- 3,90m	
- Stavebná výška	- 1,50 m	
- Plocha mosta	- $3,0 \times 8,40 = 25,20 \text{ m}^2$	
- Zaťaženie mosta	- normové podľa STN 73 6203 - zaťažovacia trieda A	
- Šírkové usporiadanie v zmysle STN 73 6101	- kategória cesty C 7,5/50,40	
	- šírka medzi zvýšenými obrubami	b = 8,40 m
	- šírka odraznej rímsy - ľavá	0,70 m
	- šírka odraznej rímsy - pravá	0,70 m
	- šírka jazdného pruhu a = 2 x 3,00 m =	6,00 m + premenlivé
	rozšírenie v prechodnici	
	- šírka spevnenej krajnice 0,75+0,75 =	1,50 m

3 Druh komunikácie a ich funkcie

Druh pozemnej komunikácie: cesta II. triedy č.585

Navrhovaná kategória: C 7,5/50,40

Cesta II/585 spája okresné mestá Veľký Krtíš a Lučenec. Táto komunikácia bola v minulosti cestou I. triedy. Predstavuje spojnicu z mesta Lučenec, smerom na Veľký Krtíš, pričom záujmové územie predstavuje medzi obcami Dolná Strehová - Pôtor .

4 Charakter prevádzanej komunikácie a prekážky

Cesta II/585 na úseku Dolná Strehová – Pôtor v km 28,257 – 31,057 je na mnohých miestach porušená t.j. zatlačená , popraskaná, vytvorené pozdĺžne a priečne nerovnosti a v km 30,100 na úseku cca 100m je polovica cestného násypu poklesnutá o 20 až 50cm. V tomto úseku je v súčasnosti verejná doprava obmedzená a usmernená do jedného jazdného pruhu dopravným značením.

Účelom stavby je oprava a rekonštrukcia cesty, mostných objektov s cieľom dosiahnuť zosilnenie a zvýšenie únosnosti cesty.

Zrealizovaním rekonštrukcie cesty II/585 sa zabezpečí zvýšenie dopravno-technických parametrov, zlepšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy.

Stavba sa bude realizovať v priestore jestvujúcej cesty II/585.

Predmetný mostný objekt bol postavený v roku 1951, ako jednopoložová dosková železobetónová konštrukcia celkovej dĺžky 3,80 m. Spodnú stavbu tvoria masívne betónové opory s kamenným riadkovým murivom. Na oporách je osadená železobetónová doska na vrstve asfaltovej lepenky. Voľná šírka mosta je min.9,40 m, šírka medzi zvýšenými obrubami je min.9,40 m.

Mostný objekt na ceste II/585 umožňuje mimoúrovňové križovanie s bežným potokom. Most bol postavený v roku 1951 roku a navrhnutý na pôvodné zaťaženie.

V priestore mosta je smerové vedenie v prechodnici smerového oblúka s $R = 65,0 \text{ m}$. Výškovovo je niveleta komunikácie vo výškovom oblúku s $R=3450 \text{ m}$ a sklonom dotýčnic $-5,16\%$ a $+2,45\%$.

Šírkové usporiadanie v zmysle STN 73 6101	- kategória cesty C 7,5/50,40	
	- šírka medzi zvýšenými obrubami	b = 9,40 m
	- šírka odraznej rímsy - ľavá	0,70 m
	- šírka odraznej rímsy - pravá	0,70 m
	- šírka jazdného pruhu a = 2 x 3,00 m =	6,00 m + premenlivé
	rozšírenie v prechodnici	
	- šírka spevnenej krajnice 0,75+0,75 =	1,50 m

Most je v extraviláne. Charakter územia je mierne hornatý.

5 Prehľad východzieh podkladov

Podkladom pre spracovanie dokumentácie na realizáciu stavby boli nasledovné dokumenty:

- Požiadavky objednávateľa na spracovanie dokumentácie na stavebné povolenie definované v súťažných podkladoch
- Polohopisné a výškopisné zameranie predmetného územia -spracované firmou ISPO spol s r.o. vykazujúce stav ku dňu 12.11.2005
- Vyjadrenia správcov inžinierskych sietí
- Záverečná správa z inžinierskogeologického prieskumu spracovaná firmou JAGEO v decembri 2005 a v apríli 2006
- Mostné listy
- Výsledky celoštátneho sčítania dopravy r.2005
- Pracovné rokovania v priebehu spracovania projektovej dokumentácie
- Obhliadka predmetného úseku cesty

5.1 Konceptia návrhu

Konceptia návrhu obj. 202-00 – Rekonštrukcia mosta, vychádza z viacerých obmedzení:

- minimálny zásah do súkromných pozemkov
- minimálny zásah do hornej stavby a spodnej stavby mosta
- akceptovanie existujúcich vedení
- únosnosť pre zaťažovaciu triedu A, podľa STN 73 6203

Tvar, komunikácia a šírkové usporiadanie na rekonštruovanom mostnom objekte, projektant rozpracoval v súlade s pripomienkami a doplneniami jednotlivých zainteresovaných zložiek súkromného sektoru, štátnej správy a dotknutých firiem.

5.2 Vytýčenie stavby

Hlavné vytyčovací body tvoria body v osi cesty upravovaného úseku a definovanie okrajov novej nosnej dosky. Vytýčenie týchto bodov mostného objektu je z pevných bodov vytyčovacej siete uvedených v prílohe projektovej dokumentácie č.3.

Čistenie koryta pod mostným objektom sa bude pre malú svetlosť prevádzať ručne.

6 Technické riešenie mosta

6.1 Výškové zameranie

Po odstránení vozovkových vrstiev po nosnú konštrukciu mostného objektu je potrebné nosnú konštrukciu výškovo zamerať. Na základe zamerania bude spresnená hrúbka železobetónovej dosky.

6.2 Spodná stavba

6.2.1 Búracie práce

Búracie práce na moste sa prevedú odbúraním konštrukcie vozovky po celej dĺžke mosta. Na moste sa odbúrajú pôvodné odrazné pruhy s mostným zábradlím až po hornú úroveň dosky nosnej konštrukcie. Rozsah búracích prác záverečného mŕiika sa upresní po odkrytí vrstiev vozovky a cestného telesa. Odbúrané materiály sa odvezu na obecnú miestnu skládku do vzdialenosti 10 km. Odbúraný asfaltový kryt sa odvezie na obecnú miestnu skládku obcí Pôtor a Dolná Strehová.

6.2.2 Popis spodnej stavby

Jestvujúce opory sú betónové s riadkovým, založené plošne, pohľadové plochy s riadkovým kamenným murivom. Opora bude ošetrená sanačnými nátermi s reprofiliáciou betónového povrchu na

očistený povrch vodným lúčom. Časti riadkového muriva opôr a piliera, ktoré majú vypadané škáry, sa doplnia cementovou maltou. Na vtoku a výtoku mostného objektu sa zriadi v dĺžke 5,0 m spevnenie dna a svahov potoka kamennou dlažbou ukladanou do betónu ukončenou zaist'ovacími prahmi a toto spevnenie sa zriadi aj pod mostom. Pred prácami pod mostným objektom je potrebné tento priestor vyčistiť.

Na úložnom prahu opôr je uložená jestvujúca dosková nosná konštrukcia na asfaltových pásoch. Úložné prahy sa podľa hĺbky poškodenia ošetrí sanačnými nátermi s reprofiliáciou poškodených miest.

Jestvujúce krídla sú rovnobežné betónové z riadkového kamenného muriva, založené na plošných základoch. Časti riadkového muriva krídel, ktoré majú vypadané škáry, sa doplnia cementovou maltou. Jestvujúce odrazné pruhy na krídlach sa odbúrajú, so zachovaním kotevnej výstuže na kotvenie nového odrazného pruhu. Krídla na vtoku a výtoku sa vybúrajú po hornú úroveň pôvodnej dosky.

Novonavrhované krídla sú rovnobežné betónové z pohľadovej strany z riadkového kamenného muriva, založené na plošných základoch. Gravitačné betónové krídla sú z betónu C25/30 a sú navrhnuté z dôvodu predĺženia jestvujúcich krídel a vypadávaní cestného telesa za krídlom. Založenie krídel je plošné. Dĺžka krídel je 3,5 m. Geometria krídel je uvedená v prílohe č.6.2. Priestor medzi novým a jestvujúcim krídlom sa zabetónuje na dĺžke 0,5 m.

PD rieši opravu betónových povrchov opôr a krídel otrieskaním povrchov vodným lúčom a použitím sanačného náteru.

Po odkrytí vrstiev vozovky sa posúdi stav záverného múrika. Vybúranie záverného múrika sa prevedie v minimálnej miere podľa jeho stavu, len na úpravu, ako podklad pod novú doskovú konštrukciu.

Prechodové dosky nebudú kotvené do záverných múrikov, ale budú súčasťou novej doskovej konštrukcie.

6.3 Nosná konštrukcia

6.3.1 Technické riešenie a statický systém

Pôvodnú nosnú konštrukciu tvorí jednopoložná železobetónová dosková konštrukcia hrúbky 550 mm s rozpätím 3,6 m, uloženou plošne na úložnom prahu. Nosná konštrukcia bude ošetrovaná sanačnými nátermi s reprofiliáciou betónového povrchu na očistený povrch vodným lúčom. Rozsah jednotlivých sanačných prác je odhadnutý v čase obhliadky a je uvedený v prílohe č.10.

6.3.2 Popis nosnej konštrukcie

Na zlepšenie únosnosti mostného objektu je navrhnutá nová dosková konštrukcia z betónu C30/37 uložená na pôvodnú doskovú konštrukciu a jestvujúce krídla, ukončenú až na závernom múriku, do ktorej sú klbovo pripojené prechodové dosky dĺžky 2,0 m. V priečnom smere je dosková konštrukcia konzolovite vyvesená z dôvodu zachovania navrhovanej kategórie cesty II/585. Krajné trámy pod odraznými pruhmi budú súčasťou doskovej konštrukcie. Nosnú konštrukciu tvorí železobetónová doska z betónu C30/37 vystuženou betónarskou výstužou 10 505(R) priemernej hrúbky 400 mm, vzhľadom na pôvodné veľké hrúbky asfaltových vrstiev. Nová doska nebude spriahnutá s pôvodnou nosnou konštrukciou z dôvodu malého rozpätia mostného objektu. Geometria dosky je uvedená v prílohe č. 6.1. Horná plocha dosky je prispôbena pôvodnej doske, ktorá je v pozdĺžnom spáde a premenlivom priečnom sklone. Vystuženie dosky je uvedené v prílohe č. 7.1 a 7.2. Doska je uložená na pôvodnú doskovú konštrukciu a záverné múriky, po vyplnení pôvodnej dilatácie trvale pružným tmelom.

Betonáž dosky sa vykoná v jednom záberu, z dôvodu veľkých výškových rozdieloch a nutného uzatvorenia cesty pri realizácii zosuvu na ceste II/585.

Prechodové dosky z betónu C25/30 sú klbovo pripojené k nosnej doskovej konštrukcii. Hrúbka prechodovej dosky je 300 mm, ktorá je uložená na podkladnom betóne hrúbky 150 mm z betónu C16/20. Pod prechodovými doskami sa zriadia štropieskové protimrazové klíny s priečnou drenážou,

ktorá je vyústená cez jestvujúce krídla na strane výtoku.

Horná plocha nosnej dosky a prechodových dosiek je opatrená zapečatujúcou vrstvou, na ktorú je natavená asfaltová pásová izolácia. Na túto vrstvu sú ukladané asfaltové vrstvy vozovky.

6.4 Príslušenstvo

6.4.1 Konštrukcia vozovky na moste a izolácie

Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá v zmysle STN 73 6242-2010 a STN EN 13108-1.

Zloženie vozovky :

Obrusná vrstva	AC11 obrus PmB 45/80-55	40 mm
spojovací postrek – 0,5 kg/m ²	modifikovaná asf.emulzia	
asfaltový betón modifikovaný	AC16 L, 50/70;II;	50 mm
spojovací postrek – 0,5 kg/m ²	modifikovaná asf.emulzia	
obaľované kamenivo	AC22 P 50/70; II;	80 mm
spojovací postrek – 0,7 kg/m ²	modifikovaná asf.emulzia	
kamenivo spevnené cementom	KSC II	prem.hrúbka
cementový ochranný poter s vystužnou sieťou		50 mm
hydroizolácia	NAIP	5 mm
zapečatujúca vrstva		

Hydroizolácia na moste je navrhovaná z asfaltových natavovacích pásov hrúbky 5 mm kladených na mostovkovú dosku opatrenú zapečatujúcou vrstvou. Podkladné vrstvy pod obrusnou vrstvou sú z asfaltového betónu AC16 L 50/70 hrúbky 50 mm, obaľovaného kameniva AC22 P 50/70 hrúbky 80 mm a kameniva spevneného cementom premenlivej hrúbky.

Ako ochrana izolácie je navrhnutý cementový poter s vystužnou vložkou hrúbky 50 mm.

Pozdĺž obrubníkov bude vytvorená škára šírky 20 mm, ktorá sa zaleje trvalé pružnou tesniacou zálievkou s pretesnením.

Ochrana izolácie pod odraznými pruhmi je navrhnutá uložením ďalšej vrstvy izolácie.

6.4.2 Odvodnenie mosta

Odvodnenie mosta bude zabezpečené jeho pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Vodné zrážky budú odvedené popri ľavom odraznom pruhu za mostný objekt.

Odvodnenie izolačných vrstiev je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky.

6.4.3 Rímsa a odrazné pruhy

Na moste sú navrhnuté monolitické železobetónové odrazné pruhy výšky 0,180 m nad vozovkovými vrstvami a šírky 0,70 m z prevzdušneného betónu C35/45.

Odrazné pruhy sú v priečnom reze v sklone 4,0 % do vozovky cesty.

Povrch odrazných pruhov bude opatrený ochranným náterom.

Ochrana izolácie pod odraznými pruhmi je navrhnutá uložením ďalšej vrstvy izolácie.

Betón ríms je navrhovaný prevzdušnený s odpadom 4 00 gm⁻² po 100 cykloch v NaCl. Rímsa k nosnej konštrukcii je kotvená pomocou kotiev s kotvami do betónu. Kotvy pre kotvenie rímasy k nosnej konštrukcii sa natrú trvalé pružným tmelom. Rímsa umiestnená na krídlach je kotvená pomocou výstuže v krídle.

6.4.4 Bezpečnostné zariadenia

Na odrazných pruhoch je navrhnuté zabradelné zvodidlo s vodorovnou výplňou, výšky 1100 mm, na dĺžku 15,0 m. Zvodidlové zábradlie mimo mosta pokračuje na dĺžku jednoduchým zvodidlom na minimálnu dĺžku 24,0 m pred a za mostom s plynulým kotvením zvodnice do krajnice cesty. Trieda zadržania zábradľového zvodidla je H2.

Bezpečnostné zariadenia budú chránené kombinovaným povlakom, žiarovým zinkovaním + 1x epoxidovým a 1x polyuretanovým náterom.

6.4.5 Vedenia na moste

Na moste sa nenachádzajú žiadne vedenia.

6.4.6 Dočasné dopravné značenie

Rekonštrukcia mosta bude prebiehať pri obmedzení cestnej dopravy, preto bolo nutné spracovať návrh dopravného značenia počas realizácie prác na moste. Dočasné dopravné značenie rieši objekt 101-00 Rekonštrukcia cesty II/585.

7 Sanačné práce

7.1 Technologický postup

Sanácia porušených betónových konštrukcií spočíva v odstránení porušených vrstiev betónu a v ich náhrade a doplnení reprofilačným materiálom do pôvodného tvaru.

Príprava konštrukcie – odstránenie porušeného betónu

Základnou požiadavkou tohto technologického kroku bolo vytvorenie dostatočne pevnej styčnej plochy pôvodného materiálu a materiálu reprofilačného. Princípom bolo odstránenie porušených resp. skorodovaných povrchových vrstiev až do „zdravého“ betónu s odtrhovou pevnosťou 1 – 1,5 MPa. Vzhľadom na nebezpečenstvo vzniku mikrotrhlín boli pri príprave konštrukcie vylúčené razantné dynamické metódy. Uvoľnené časti konštrukcie zistené poklepom boli odstránené ľahkými búracími kladivami. Zbytok konštrukcie bol otryskaný vysokotlakovým vodným lúčom do dosiahnutia požadovanej kvality povrchu sanovanej konštrukcie.

7.2 Ochrana výstuže

Obnaženú výstuž je potrebné mechanicky zbaviť korózie a opatriť ochranným náterom, ktorý vytvoril ochranu výstuže a jej vyhovujúce spojenie so sanačným materiálom.

7.3 Reprofilácia povrchu

Tento technologický krok spočíval v doplnení sanovaných miest konštrukcie do pôvodných tvarov. Reprofilačný materiál bol aplikovaný v zmysle technologického postupu určeného výrobcom sanačnej hmoty na dôkladne pripravený povrch konštrukcie a po ošetrení výstuže v zmysle predchádzajúcich bodov. Spojovací mostík je vytvorený z jemnej frakcie sanačnej hmoty. Sanačný materiál je nanášaný po vrstvách cca 2 cm vždy po zavädnutí predchádzajúcej vrstvy. Týmto postupom je poškodené miesto vyplnené až do úrovne cca 8 mm pod úroveň pôvodného povrchu. Na konečnú úpravu a doplnenie do pôvodného stavu je použitá jemnozrnná zmes sanačného materiálu. Opravený povrch konštrukcie je ošetrený zvlhčovaním.

7.4 Ochranný náter

Ochranný náter bude zhotovený z farby Betocolor.

8 Čistenie potoka

Z dôvodu nánosů bezmenného potoka potoka pod mostným objektom a zmenšením prietochného profilu pod mostným objektom je nutné nános odstrániť. Na vtokovej a výtokovej strane je navrhnuté čistenie v dĺžke 5,0 m.

Na vtoku a výtoku mostného objektu sa zriadi v dĺžke 5,0 m spevnenie dna a svahov potoka kamennou dlažbou ukladanou do betónu ukončenou zaisťovacími prahmi a toto spevnenie dna sa zriadi aj pod mostom.

9 Spôsob výstavby

- vytýčenie objektu
- overenie polohy inžinierskych sietí
- odbúranie vozovkových vrstiev opravovanej časti
- demontáž zvodidla a vybúranie odrazného pruhu
- úprava záverného múrika
- vystuženie a betónaž dosky
- realizácia protimrazového štrkového klinu s drenážou
- vystuženie a betónaž prechodovej dosky
- realizácia nových krídel
- vodorovné izolácie mosta
- vystuženie odrazného pruhu
- betónaž odrazného pruhu
- uloženie vozovkových vrstiev vozovky
- vyčistenie príľahlej časti koryta potoka
- osadenie bezpečnostných zariadení
- uloženie obrusnej vrstvy vozovky na moste a príľahlých úsekoch
- osadenie trvalého dopravného značenia
-

10 Ostatné

10.1 Povrchové úpravy

Všetky plochy oceľových konštrukcií sa opatria žiarovým zinkovaním +- 1x epoxidovým a 1x polyuretanovým náterom. Viditeľné plochy sa zadbria do debnenia z hobľovaných dosák, resp. dežén.

10.2 Stále zariadenie na moste

Na mostnom objekte nie sú navrhované stále zariadenia, t.j. v zmysle rozhodnutia GŠ ASR nie je potrebné.

10.3 Zaťažkávací skúška

Na moste nie je potrebné vykonať zaťažkovú skúšku v zmysle STN 73 6209 a ostatných platných predpisov.

11 Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci a prevádzke stavebných zariadení počas výstavby

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

Mimoriadnu pozornosť je potrebné venovať všetkým prácam v blízkosti podzemných a nadzemných vedení a tým predísť ich poškodeniu, resp. ublíženiu pracovníkov na zdraví. Všetky prekážky treba označiť, za zníženej viditeľnosti osvetliť.

Z bezpečnostných predpisov treba dodržiavať všetky platné predpisy v investičnej výstavbe, a to najmä Nariadenie vlády č. 396/2006 Z.z. o bezpečnosti a zdravotných požiadavkách na stavenisko a Vyhláška 374/90 Z.z. o bezpečnosti práce a technických zariadení pri stavebných prácach. Ďalej je nutné dodržiavať nasledovné zákony :

Zákon 538/2005 Z.z. o zdravotnej starostlivosti

Zákon 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia

Zákon 125/2006 Z.z. o inšpekcii práce

Zákon 126/2006 Z.z. o ochrane zdravia

Zákon 281/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri práci
s bremenami

Zákon 391/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na pracovisku.

V Prešove, november 2010

Ing. Jozef KURUC