





PREŠOVSKÝ
SAMOSPRÁVNÝ
KRAJ

Suchač

 DOPRAVOPROJEKT, a.s. Divízia Prešov Jarková 28, Prešov 080 01	Projektant: DOPRAVOPROJEKT, a.s.		Pečiatka
	Číslo zákazky: 9165-00	Čís. archívne: 1 560	
	Riaditeľ divízie prešov	ING. D. SKUBAN	Podpis <i>Skuban</i>
	Hl. inž. projektu	ING. R. CHRISTAKOV	Podpis <i>R. Christakov</i>

204-00

VYPRACOVAL ING. V. SUCHÁR <i>Suchač</i>	ZODP. PROJEKTANT ING. V. SUCHÁR <i>Suchač</i>	HL. INŽ. PROJEKTU ING. R. CHRISTAKOV <i>R. Christakov</i>	 DOPRAVOPROJEKT, a.s. Divízia Prešov Jarková 28, Prešov 080 01	
KONTROLOVAL ING. J. KOPČÁK <i>Kopčák</i>	SÚRADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv TRIEDA PRESNOSTI: 3	ETAPA: 1		
OBJEDNÁVATEĽ Prešovský samosprávny kraj, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov				
KRAJ Prešovský	OKRES Snina			
STAVBA Dobudovanie cykloinfraštruktúry Poloniny trail, 2. etapa 1. Etapa: "Starina - bývalá obec Ruské"			Číslo zákazky 9165-00	
OBJEKT: SO 204-00 Rekonštrukcia mosta cez Záhradný potok v km 10,130			Stupeň Ohlásenie SÚaUP	
			Dátum 08.2021	
			Formát 9xA4	
			Mierka	
PRÍLOHA Technická správa			ČÍSLO PRÍLOHY 204-00.01	
			SÚPRAVA	

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	2
2	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (podľa STN 73 6200).....	2
3	NÁVÄZNOŠŤ MOSTNÉHO OBJEKTU NA PREDCHÁDZAJÚCE STUPNE PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE A VÝCHODZIE PODKLADY	3
4	CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANÁ KOMUNIKÁCIA	3
5	ÚZEMNÉ PODMIENKY	3
6	GEOLOGICKÉ PODMIENKY	3
7	TECHNICKÉ RIEŠENIE NÁVRHU REKONŠTRUKCIE MOSTA	3
7.1	Charakteristika mosta	3
7.2	Vybavenie mosta	5
8	VÝSTAVBA MOSTA	6
8.1	Navrhovaný postup a technológie rekonštrukcie mostného zvršku	6
8.2	Organizácia dopravy počas prác na moste	7
8.3	Požiadavky na meranie počas rekonštrukcie a po oprave	7
8.4	Súvisiace časti stavby	7
8.5	Vzťah k územiu	7
9	BEZPEČNOSŤ A OCHRANA ZDRAVIA PRI PRÁCI.....	7
10	OCHRANA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA.....	7

TECHNICKÁ SPRÁVA

k dokumentácii pre potreby ohlásenia stavebných úprav a udržiavacích prác pre objekt:

204-00 Rekonštrukcia mosta cez Záhradný potok v km 10,130

1 IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba :	Dobudovanie cykloinfraštruktúry Poloniny trail, 2. etapa 1. Etapa: "Starina – bývalá obec Ruské"
Časť stavby:	204-00 Rekonštrukcia mosta cez Záhradný potok v km 10,130
Druh stavby :	Rekonštrukcia formou ohlásenia stavebných úprav a udržiavacích prác
Katastrálne územie :	Veľká Poľana, obec Stakčín
Okres :	Snina
Kraj:	Prešovský samosprávny kraj
Stavebník:	VUC - PREŠOVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov
Správca:	Lesopoľnohospodársky majetok Ulič, štátny podnik. Ulič 96, 067 67 Ulič
Spracovateľ PD:	DOPRAVOPROJEKT a.s. Bratislava, divízia Prešov, Jarkova 28, 080 01 Prešov
Zodpovedný projektant	Ing. Suchár Vladimír
Bod križenia:	so Záhradným potokom
Staničenie na úprave cesty:	km 10,130
Uhol križenia :	73,12g

2 ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (PODĽA STN 73 6200)

Charakteristika mosta	a/ most na účelovej ceste b/ - c/ most nad tokom d/ s jedným poľom e/ jednopodlažný f/ s hornou mostovkou g/ nepohyblivý h/ trvalý i/ v priamej, v stúpaní j/ šikmý k/ s individuálnou zaťažiteľnosťou l/ masívny m/ plnostenný n/ doskový o/ otvorene usporiadaný p/ s neobmedzenou voľnou výškou
Dĺžka premostenia	: 4,15m (pred rekonštrukciou) 4,15m (po rekonštrukcii)
Dĺžka mosta	: 6,75m
Šikmost' mosta	: pravá
Šírka vozovky medzi obrubami	: 7,15m (pred rekonštrukciou) 7,50m (po rekonštrukcii)
Šírka chodníka	: 1,35 ľavý; 0,50m pravý (pred rekonštrukciou) 0,75m – obojstranný (po rekonštrukcii)
Šírka mosta medzi zábradliami	: 9,00m (pred rekonštrukciou) 9,00m (po rekonštrukcii)

Šírka mosta	: 9,50m (pred rekonštrukciou) 9,50m (po rekonštrukcii)
Stavebná výška	: 0,46m (pred rekonštrukciou) 0,46m (po rekonštrukcii)
Plocha mosta	: 38m ² (pred rekonštrukciou) 38m ² (po rekonštrukcii)

3 NÁVÄZNOSŤ MOSTNÉHO OBJEKTU NA PREDCHÁDZAJÚCE STUPNE PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE A VÝCHODZIE PODKLADY

Na pripravovanú stavbu neboli vypracované žiadne predchádzajúce stupne projektovej dokumentácie. Pre vypracovanie tejto dokumentácie boli použité tieto podklady:

- základné náležitosti dokumentácie
- obhliadka miesta stavby
- účelovú mapu dotknutého územia (stav k 06.2021)

4 CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANÁ KOMUNIKÁCIA

Mostný objekt premostuje Záhradný potok v katastri bývalej obce Veľká Poľana. Podľa údajov SHMU (máj 2021) je prietok $Q_{100} = 17 \text{ m}^3/\text{s}$.

Predmetný mostný objekt prevádza účelovú komunikáciu. Prevádzaná komunikácia na moste je dvojpruhová, obojsmerná, smerovo nerozdelená. Šírka vozovky na moste je 7,15m. V mieste mostného objektu sa komunikácia nachádza v priamej a v stúpaní. Pričný sklon je vozovky je jednostranný 5,0%. Na jestvujúcom moste sa nachádza obojstranný chodník šírky 1,35m na ľavej a 0,50m na pravej strane.

Usporiadanie na mostnom objekte po rekonštrukcii zodpovedá kategórii C 7,5/30. Šírka vozovky na mostnom objekte po rekonštrukcii bude 7,50m medzi zvýšenými obrubami. Šírka chodníkov na oboch stranách rímse bude 0,50m. Celková šírka mosta bude 9,0m.

5 ÚZEMNÉ PODMIENKY

Mostný objekt je situovaný v extraviláne na existujúcej účelovej komunikácii Starina – bývalá obec Ruské. Záujmové územie sa nachádza na v národnom parku Poloniny.

V blízkosti mosta sa neboli identifikované nadzemné ani podzemné inžinierske siete.

6 GEOLOGICKÉ PODMIENKY

Vzhľadom na charakter rekonštrukcie mosta, nebol realizovaný inžiniersko – geologický prieskum.

7 TECHNICKÉ RIEŠENIE NÁVRHU REKONŠTRUKCIE MOSTA

7.1 Charakteristika mosta

7.1.1 Popis stavebno-technického stavu mosta

Jestvujúci mostný objekt je jednoložový. Dĺžka premostenia je 4,15m. Nosná konštrukcia je z prefabrikátov typu ZMP dĺžky 4,80m výšky 0,35m. Šírka nosnej konštrukcie je 9,00m. Zvršok mosta tvoria vrstvy vyrovnávacieho betónu, izolácie a asfaltových vrstiev. Pričný sklon na moste je jednostranný 5,0%. Šírka vozovky medzi zvýšenými obrubami je 7,15m a medzi zábradliami 9,00m. Na moste sú betónové rímse šírky 1,60m na ľavej a 0,75m na pravej strane. Ako bezpečnostné zariadenie na mostnom objekte je na oboch stranách oceľové zábradlie.

Hlavné nedostatky mostného objektu sú:

- NK: porušená hydroizolácia a zatekanie medzi nosníkmi, najmä krajnými
- OPORY: päty opôr v kontakte s tokom chránené kameňom, kamenné opevnenie poškodené
- OPORY: povrch upravený - sanácia omietkou odťahaná a popraskaná, na miestach bez omietky zdegradovaný a rozpadnutý betón mostných opôr
- KRÍDLA: odťahaná a popraskaná sanácia omietkou, inde zdegradovaný a rozpadnutý betón mostných krídel

- RÍMSY: zdegradovaný a rozpadnutý betón ríms

7.1.2 Návrh rekonštrukcie mosta

- Zriadia sa výkopy na koncoch nosnej konštrukcie, preverí sa stav priečnikov NK alebo záverných múrikov opôr. Na základe vyhodnotenia stavu týchto častí mosta sa navrhne potreba a spôsob rekonštrukcie priečnikov alebo záverných múrikov.
- Odstráni sa jestvujúci mostný zvršok (odstránenie zábradlia, ríms, vrstiev vozovky, vyrovnávacieho betónu s izoláciou) až po úroveň povrchu nosnej konštrukcie.
- Na nosnej konštrukcii sa vybuduje železobetónová doska, ktorá bude spriahnutá s jestvujúcou nosnou konštrukciou pomocou vlepenej betonárskej výstuže.
- Na mostných krídlach sa vybuduje železobetónová nadbetónávka, ktorá bude spriahnutá s jestvujúcimi krídlami pomocou vlepenej betonárskej výstuže.
- Vybuduje sa nový mostný zvršok - izolácia mostovky, odvodnenie izolácie, vozovka, rímsy so zábradlím.
- Povrch pohľadových plôch nosnej konštrukcie sa očistí pomocou tlakovej vody. Obnažená betonárska výstuž sa očistí od korózie, na výstuž sa nanesie antikorózný ochranný náter. Na miesta s odstráneným betónom bude nanesený spojovací náter a vrstvy sanačnej reprofilačnej malty, povrch sa natrie ochranným zjednocujúcim náterom.
- Pohľadové plochy spodnej stavby - opôr a krídel sa očistia pomocou tlakovej vody. Obnažená betonárska výstuž sa očistí od korózie, na výstuž sa nanesie antikorózný ochranný náter. Sanácia týchto plôch je navrhnutá kotvenou železobetónovou vrstvou.
- Rekonštrukcia profilu koryta potoka koryta pre ochranu spodnej stavby voči prúdiacej vode.

Po odbúraní mostného zvršku po úroveň nosníkov tvoriacich nosnú konštrukciu sa povrch nosníkov zameria a prehodnotí sa návrh nivelety v mieste mostného objektu, tak aby bolo možné vybudovať spriahajúcu dosku v primeranej hrúbke. Povrch nosníkov sa očistí tlakovou vodou, do nosníkov sa zakotvia spriahajúce trne, doplní sa výstuž a vybuduje sa spriahajúca doska nosnej konštrukcie. Povrch spriahajúcej dosky bude vyspádovaný tak, aby bolo zaistené riadne odvodnenie povrchu izolácie, pod rímsami sa vytvorí protispád v sklone 4,0%.

Povrch pohľadových plôch nosníkov a škár medzi nosníkmi sa očistia tlakovou vodou a odstráni sa vrstva zdegradovaného betónu. Obnažená výstuž sa očistí od korózie opieskovaním až na biely kov. Očistená výstuž sa bude chrániť protikoróznym náterom s obsahom inhibítorov korózie, ktorý chráni kovové konštrukcie pred oxidáciou. Na očistený betón sa nanesie adhézný spojovací náter, na ktorý bude nanesená vrstva sanačnej reprofilačnej malty. Reprofilácie malty musia spĺňať hlavne požiadavky na prídržnosť, absolútne spolupôsobenie s podkladovými vrstvami, vytvrdzovanie bez vzniku zmrašťovacích trhlín, zníženú nasiakavosť, mrazuvzdornosť a tiež minimálne objemové zmeny spôsobené zmenou teploty alebo vlhkosti. Pri práci je potrebné dodržiavať technologické pokyny výrobcu hlavne vlhkosť podkladu (navlhčenie podkladu). Na dosiahnutie povrchov s hladkou štruktúrou sa používajú materiály, ktoré zohľadňujú požiadavku na estetické stvárnenie sanovaného objektu, ako aj ochrannú funkciu proti agresívnym vplyvom látok obsiahnutých v atmosfére. Vrstva aplikovanej malty sa pohybuje v hrúbke 2 až 4 mm. Na základe rozsahu a hĺbky odstránených vrstiev sa rozhodne o spôsobe opravy (reprofilácie) stierkovou alebo torkrétovou technológiou. Pri potrebe hlbšej reprofilácie sa použije torkrétová technológia s použitím výstuže z kari sietí resp. výstužnej mriežky, ktorá bude kotvená do jestvujúcej konštrukcie lepenými trňami.

Zrekonštruované pohľadové plochy budú opatrené ochranným a zjednocujúcim náterom. Natierané plochy musia byť očistené od nečistôt, prachu, mastnoty a uvoľnených častí betónu. Náter je navrhnutý na báze akrylátových alebo epoxidových živíc, musí byť paropriepustný, odolný voči poveternostným vplyvom, UV žiareniu, vzdušnému CO a starnutiu.

Sanácia pohľadového povrchu spodnej stavby je navrhnutá nasledovne:

Povrch pohľadových plôch opôr a krídel sa očistí tlakovou vodou a odstráni sa vrstva zdegradovaného betónu. Obnažená výstuž sa očistí od korózie opieskovaním až na biely kov. Očistená výstuž sa bude chrániť protikoróznym náterom s obsahom inhibítorov korózie, ktorý chráni kovové konštrukcie pred oxidáciou. Reprofilácia je navrhnutá novou vrstvou betónu, ktorá bude samostatne vystužená a spriahnutá vlepenými oceľovými trňami s pôvodným telesom úložného prahu.

Koryto potoka v oblasti mosta sa zrekonštruje. Odstráni sa nánosy v koryte. Vybuduje sa nová úprava koryta z dlažby z lomového kameňa ukladaná do betónového lôžka. Na začiatku a konci úpravy sa vybudujú zaisťovacie prahy. Počas prác v toku bude voda usmernená hrádzkou alebo zatrubnením.

7.2 Vybavenie mosta

Vozovka

Konštrukcia vozovky je navrhnutá v zmysle STN 73 6242 a STN EN 13108-1 s nasledovnou skladbou:

Kryt vozovky	Asfaltový betón	AC 11 obrus PMB modifikovaný	40 mm
Spájací postrek		PS, CBP	
Ochranná vrstva	Asfaltový betón	AC 11 obrus PMB modifikovaný	45 mm
Spájací postrek		PS, CBP	
Izolačná vrstva		AIP	5 mm
Zapečatujúca vrstva			

Izolačná vrstva je navrhnutá ako celoplošná z asfaltových pásov. Povrch izolácie je odvodnený priečnym a pozdĺžnymi drenážnymi kanálkami šírky 100mm s prekrytím asfaltovým pásom.

Rímasy

Na moste sú navrhnuté na oboch stranách rímasy šírky 1,00m. Rímasy sú navrhnuté železobetónové monolitické. Povrchová úprava ríms bude pomocou striáže (metličkovania). Povrch ríms bude vyspádovaný v sklone 2,5% smerom do vozovky.

Rímasy budú do nosnej konštrukcie a krídel ukotvené pomocou oceľových kotiev s protikoróznou ochranou. Vzdialenosť kotiev bude 0,8m so zahustením v koncových častiach NK na 0,5m (v dĺžke 3m).

Dilatačná škára medzi rímsami na nosnej konštrukcii a na mostných krídlach bude vyplnená polystyrénom a povrch utesnený trvale pružnou zálievkou s predtesnením. Styk zvislej časti zvýšenej obruby a vozovky bude vyplnený trvale pružnou zálievkou s predtesnením šírky 20mm (potrebné použiť vydebnenú škáru).

Bezpečnostné zariadenia na moste

Na oboch rímsach je navrhnuté oceľové zábradlie výšky 1,10m. Bezpečnostné zariadenia budú osadené tak, aby bola možná ich výmena. Kotevné dosky zvodidla a zábradlia budú kotvené lepenými kotvami a budú podliate plastmaltou. Kotevné skrutky bezpečnostných zariadení budú chránené plastovým krytom matice.

Nad dilatáciami je potrebné zabezpečiť pozdĺžny posun v konštrukcii zábradlia. Zábradlie mimo mosta musia byť nevodivo oddelené od zvodidiel a zábradlia na moste.

Odvodnenie mosta

Vzhľadom k ploche a sklonovým pomerom mosta nie sú navrhnuté na moste odvodňovače. Voda z vozovky na mostnom objekte bude odvádzaná pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky mimo mostný objekt.

V osi odvodnenia v pozdĺžnom smere je navrhnutý drenážny kanálik šírky 100 mm, vyplnený polymérnym drenážnym plastbetónom frakcie Ø 8/16mm.

Mostné závery

Na koncoch nosnej konštrukcie je navrhnutá vo vozovke rezaná škára šírky 25 mm, ktoré budú vyplnená trvalo pružnou asfaltovou zálievkou s predtesnením.

Povrchová úprava

Všetky oceľové konštrukcie na moste trvale v styku so vzduchom sa ochránia podľa TP 068 - Protikorózná ochrana oceľových konštrukcií mostov.

Zábradlie: stupeň prípravy povrchu (SPP) Sa2½, žiarové zinkovanie, epoxidový základný náter (ZN-EP) 80µm, epoxidový medzivrstvový náter (MN-EP) 100µm, polyuretánový vrchný náter (VN-PUR) 60µm, RAL 5017.

Kotvy ríms: SPP - Sa2½, žiarové zinkovanie, (ZN-EP) 80µm.

Cudzie zariadenie na moste

Po ukončení rekonštrukcie mosta sa na mostný objekt pripevnia značky s číslom mostného objektu (v smere jazdy na začiatku mosta).

Navrhnuté materiály

PODKLADNÝ BETÓN:	STN EN 206 C12/15 - X0 (SK)
POVRCH OPÔR A KRÍDEL:	STN EN 206 C30/37 -XC4, XD1, XF2(SK)-CI 0,4-Dmax 16-S3
SPRIAHUJÚCA DOSKA:	STN EN 206 C30/37 -XC4, XF2(SK)-CI 0,4-Dmax 16-S3
RÍMSY :	STN EN 206 C35/45 -XC4, XD3, XF4(SK)-CI 0,4-Dmax 16-S3
ZAISŤOVACÍ PRAH:	STN EN 206 C25/30 -XC2(SK)
LÔŽKO PRE DLAŽBU:	STN EN 206 C12/15 - X0 (SK)
PRECHODOVÝ KLIN:	MCB D-CI 1,0-Dmax 22 ((STN 73 6124-2))
OCEĽ:	B500B

8 VÝSTAVBA MOSTA

8.1 Navrhovaný postup a technológie rekonštrukcie mostného zvršku

Postup prác na rekonštrukcii mosta je potrebné koordinovať s postupom prác na rekonštrukcii úseku účelovej komunikácii km 6,65 až km 14,35 časť stavby 102-00. Pred začatím prác je potrebné vytýčiť jestvujúce inžinierske siete v záujmovej oblasti. Celá rekonštrukcia mosta sa bude realizovať za premávky, po etapách. Doprava bude počas stavebných prác riadená prenosnými dopravnými značkami dočasného dopravného značenia a svetelnou signalizáciou. V oboch etapách výstavby bude doprava vedená v jednom jazdnom pruhu, striedavo obidva dopravné smery. Navrhovaný odporúčaný postup rekonštrukcie mostného zvršku bude prebiehať v týchto etapách:

1. Etapa:

Doprava na účelovej komunikácii bude presmerovaná do ľavej časti mosta (dopravný smer Stakčín). Bude riadená dočasným dopravným značením, bude jednosmerná a rýchlosť bude znížená na 30km/h. Šírka dopravného priestoru bude 3,0m. Pracovný priestor bude mať šírku 5,0m. Bude oddelený od dopravného priestoru dočasným mobilným zvodidlom.

Na pravej časti mosta sa odstráni jestvujúci zvršok (odstránenie pravostranného oceľového zábradlia, rímsy, vrstiev vozovky a vyrovnávacieho betónu s izoláciou) až po povrch NK.

Vybuduje sa spriahujúca doska po pracovnú škáru, s osadením tvaroviek pre odvodnenie povrchu izolácie, vybuduje sa nová izolácia, pravostranná rímša, osadí sa zábradlie, vybuduje sa nová vozovka na rekonštruovanej časti mosta.

2. Etapa:

Doprava na účelovej komunikácii bude presmerovaná do pravej časti mosta (dopravný smer Ruské). Bude riadená dočasným dopravným značením, bude jednosmerná a rýchlosť bude znížená na 30km/h. Šírka dopravného priestoru bude 3,0m. Pracovný priestor bude mať šírku 5,0m. Bude oddelený od dopravného priestoru dočasným mobilným zvodidlom.

Na ľavej časti mosta sa odstráni jestvujúci zvršok (odstránenie ľavostranného oceľového zábradlia, rímsy, vrstiev vozovky a vyrovnávacieho betónu s izoláciou) až po povrch NK.

Vybuduje sa spriahujúca doska po pracovnú škáru, s osadením tvaroviek pre odvodnenie povrchu izolácie, vybuduje sa nová izolácia, ľavostranná rímša, osadí sa zábradlie, vybuduje sa nová vozovka na rekonštruovanej časti mosta.

Sanácia pohľadových plôch nosnej konštrukcie a spodnej stavby

Súčasne s prácami na spriahujúcej doske je potrebné vyspraviť podhľadové a pohľadové plochy nosnej konštrukcie. Vzhľadom na vzájomnú technologickú ako aj materiálovú náväznosť je vhodné používať sanačné hmoty od jedného dodávateľa.

Kritéria pre použitie sanačných materiálov sú obsiahnuté v Technicko-kvalitatívnych podmienkach pre opravy a rekonštrukcie mostov a je bezpodmienečne potrebné ich dodržať.

Ostatné práce

Rekonštrukcia koryta potoka sa bude realizovať pod ochranou hrádzky alebo pri zatrubnení potoka

Vyfrézovaný materiál z vozovky bude uložený podľa pokynov správcu cesty. Počas búracích prác a budovania nového zvršku je nutné zabezpečiť, aby nedošlo ku padaniu vybúraného materiálu do koryta a toku potoka. Preto navrhujeme na nosnú konštrukciu namontovať ochrannú sieť prípadne inú zábranu proti padaniu materiálu. Zároveň navrhujeme zriadiť dočasné zábradlie pre bezpečný pohyb pracovníkov.

Po vykonaní búracích prác mostného zvršku a očistení povrchu NK, je potrebné overiť rozmery a zamerať výškovú polohu povrchu nosnej konštrukcie a krídel a následne prehodnotiť niveletu a priečny sklon navrhutej úpravy komunikácie, tvar a rozmiestnenie výstuže spriahujúcej dosky (spracuje sa v rámci dokumentácie na vykonanie prác DVP).

Dilatačné škáry medzi oporami a krídlami sa vyplnia elastickým tmelom

8.2 Organizácia dopravy počas prác na moste

Keďže mostný objekt sa nachádza na účelovej komunikácii vedenej v prostredí národného parku a nie je možnosť obchádzky predmetného úseku cesty, je potrebné venovať organizácii dopravy náležitú pozornosť. Doprava bude počas stavebných prác riadená prenosnými dopravnými značkami. Keďže dopravu bude možné viesť len v jednom jazdnom pruhu pre oba smery v dôsledku dvojetapovej rekonštrukcie mostného zvršku, plynulosť dopravy sa zabezpečí prenosnou svetelnou signalizáciou a dočasným dopravným značením.

Oddelenie dopravného priestoru a pracoviska sa prevedie dočasným mobilným zvodidlom. Maximálna rýchlosť cestnej dopravy počas rekonštrukcie v predmetnom úseku je znížená na 30km/hod.

8.3 Požiadavky na meranie počas rekonštrukcie a po oprave

Po vykonaní búracích prác je potrebné overiť rozmery a výškovú polohu nosnej konštrukcie, ktoré boli prebraté z pôvodnej projektovej dokumentácie a v rámci možností overené obhliadkou, alebo iba predpokladané. Rovnako tak je potrebné preveriť výškové vedenie horného povrchu nosnej konštrukcie. Na opravovanom mostnom objekte nie je potrebné uskutočniť zaťažovaciu skúšku.

8.4 Súvisiace časti stavby

101-00 Modernizácia účelovej cesty Starina - Ruské km 0,00 až 6,65

102-00 Modernizácia účelovej cesty Starina - Ruské km 6,65 až 14,35

8.5 Vzťah k územiu

Výstavbou tohto mostného objektu dôjde k obmedzeniu plynulosti dopravy na účelovej komunikácii Starina – bývalá obec Ruské. Doprava bude počas rekonštrukcie mostného objektu riadená dočasným dopravným značením a prenosnou svetelnou signalizáciou.

9 BEZPEČNOSŤ A OCHRANA ZDRAVIA PRI PRÁCI

Projektant upozorňuje na potrebu dodržiavania všetkých predpisov upravujúcich BOZP pri všetkých typoch prác vyskytujúcich sa počas rekonštrukcie mostného objektu. Osobitne upozorňujeme na bezpečnosť pri práci počas obojsmernej premávky v jednom jazdnom pruhu.

Po vybúraní časti zvršku a odstránení jestvujúceho zábradlia je potrebné zriadiť ochranné zábradlie na voľnej vonkajšej strane nosnej konštrukcie, ktoré sa demontuje po osadení trvalého zábradlia na rímse.

Postup stavebných prác je potrebné riadiť tak, aby stavebné práce nespôsobovali obmedzenia cestnej premávky na úsekoch mimo vyhradených plôch. Prípadné znečistenia vozovky je potrebné v čo najkratšom čase odstraňovať, aby vplyvom stavebných prác nebola ohrozená bezpečnosť premávky v blízkosti mosta.

Pre zariadenie staveniska je navrhovaná plocha na účelovej cesty pri upravovanom úseku cesty v rámci oblasti vymedzenej dočasným dopravným značením.

10 OCHRANA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Počas vykonávania stavebných prác je potrebné postupovať s maximálnym ohľadom k životnému prostrediu v okolí predmetného mosta. Rozsah a druh stavebných prác si nevyžadujú nasadenie veľkokapacitnej stavebnej techniky. Vzhľadom na charakter územia národného parku Poloniny v okolí mosta, je potrebné voľiť stavebné postupy charakterizované malým prevádzkovým hlukom a malou mierou otrasov. Počas prevádzania stavebných prác je potrebné dbať na dodržiavanie všetkých opatrení v záujme zamedzenia znečisťovania vôd potoka ako aj okolitého prostredia, ako aj opatrení pre zníženie prašnosti.

Projektant upozorňuje dodávateľa stavebných prác na potrebu zabezpečenia kvalifikovanej manipulácie s odpadovým a vybúraným materiálom a potreby zapracovania materiálov nespôsobujúcich ekologické riziká pre okolitú krajinu.

Okolitú zeleň je počas prác na oprave mosta potrebné chrániť drevenou zábranou. Prípadnému padaniu materiálov z mosta do toku je potrebné zabrániť zriadením záchytných sietí minimálne počas prevádzania stavebných prác.

Po ukončení stavebných prác zhotoviteľ odstráni všetky zvyšky stavebného materiálu.

V Prešove, august 2021

Ing. Vladimír Suchár

