

OKRES: DUNAJSKÁ STREDA
KRAJ: TRNAVSKÝ
KATASTRÁLNE ÚZEMIE: PADÁŇ

STAVBA:

Rekonštrukcia cesty III/1394 Padáň - Pataš

<div>ZHOTOVITEĽ:</div> <div></div> <div>SÚC TTSK</div> <div>Bulharská 39,</div> <div>918 53 Trnava</div>	vypracoval	ING. M. HAJDÓNY		dátum	04/2022	
	zodp. projektant	ING. M. ZAŤKOVÁ			stupeň	Z DRS
					mierka	-
	objekt:	101-00 CESTA III/1394 v km 10,375 - 12,193			č.prílohy:	paré :
príloha:	1.					
	TECHNICKÁ SPRÁVA					

O B S A H

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE.....	2
1.1 Stavba.....	2
1.2 Zhotoviteľ dokumentácie	2
1.3 Stavebník.....	2
1.4 Uvažovaný správca úseku	2
1.5 Zapracovanie pripomienok k dokumentácii	2
2. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA	3
2.1 Popis funkčného riešenia	3
2.2 Popis technického riešenia.....	3
2.3 Konštrukčné vrstvy.....	4
2.4 Odvodnenie.....	5
2.5 Zemné práce.....	5
3. TECHNICKÁ ČASŤ	5
3.1 Použité podklady.....	5
3.2 Starostlivosť o životné prostredie	6
3.3 Opatrenia na ochranu proti hluku	6
3.4 Úprava režimu povrchových a podzemných vôd	6
3.5 Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci a prevádzke stavebných zariadení počas výstavby.....	6
4. NAPOJENIE NA JESTVUJÚCE KOMUNIKÁCIE, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE	7
4.1 Napojenie na existujúce komunikácie	7
4.2 Prístup na pozemky rozdelené stavbou.....	7
4.3 Väzby na existujúce inžinierske siete	7
5. DOPRAVNÉ ZNAČENIE.....	7
5.1 Dočasné dopravné značenie.....	8
5.2 Bezpečnosť práce.....	8
5.3 Trvalé dopravné značenie	9
6. BÚRACIE PRÁCE	10
7. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁC A ÚDRŽBU	10
8. ZÁVER.....	10

TECHNICKÁ SPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

Názov stavby:	Rekonštrukcia cesty III/1394 rekonštrukcia cesty - prepojavacia
Časť stavby/ objekt:	101 Cesta III/1394 v km 10,375 – 12,193
Miesto:	Trnavský kraj, okres Piešťany
Druh stavby:	Rekonštrukcia
Stupeň projekt. dok.	Zjednodušená projektová dokumentácia (ZPD, DRS)

1.2 Zhotoviteľ dokumentácie

Spracovateľ časti stavby:	SÚC TTSK, Bulharská 39, 918 53, Trnava
Zodpovedný projektant:	Ing. Monika Zaťková
Vypracoval:	Ing. Martin Hajdóny

1.3 Stavebník

Názov stavebníka:	Správa a údržba ciest TTSK Bulharská 39 918 53 Trnava
-------------------	--

1.4 Uvažovaný správca úseku

Správa a údržba ciest TTSK
Bulharská 39
918 53 Trnava

1.5 Zapracovanie pripomienok k dokumentácii

Celá projektová dokumentácia je v súlade s prerokovaniami stavebníka a budúceho správcu cesty.

2. POPIS FUNKČNÉHO A TECHNICKÉHO RIEŠENIA

2.1 Popis funkčného riešenia

Riešený úsek sa nachádza na ceste III/1394 v km 10,375 - 12,193 kumulatívneho staničenia cestnej databanky (CDB). Lokálne staničenie stavby je totožné s kumulatívnym staničením CDB. Stavba je lokalizovaná v teréne kilometrovníkovým staničením v rozmedzí km 10,375 až km 12,193.

Úsek začína na rozhraní existujúcich rekonštrukcií na ceste III/1394 a končí taktiež na rozhraní existujúcich rekonštrukcií na ceste III/1394 vid'. príloha prehľadná situácia. Úsek je rozdelený podľa situácie je vynechaná rekonštrukcia, ktorá bola realizovaná na moste. Úsek má celkovú dĺžku 1756m.

Komunikácia v uvedenom úseku vykazuje poruchy obrusnej, ložnej a podkladnej vrstvy vozovky vid' príloha číslo 3. (situácia). Opatrenia sú zamerané na obnovenie prevádzkových parametrov komunikácie v súvislých úsekoch a odstránenie lokálnych závad ohrozujúcich užívateľov komunikácie.

V prípade nerealizácie predmetnej rekonštrukcie cesty III/1394 a pri predpokladanom náraste dopravného zaťaženia bude mať za následok negatívny vplyv predovšetkým na bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky ako aj obyvateľov obce a zvýšenou hlučnosťou z dopravy.

Pri stavebných prácach sa nevyžadujú zábery cudzích pozemkov. Všetky navrhnuté opatrenia budú realizované na cestných pozemkoch, kategória komunikácie ostane nezmenená.

Projektová dokumentácia je spracovaná na základe požiadaviek objednávateľa a na základe obhliadky in situ, ktorá bola vykonaná projektantom a správcom príslušného úseku komunikácie.

Vzhľadom na intenzitu dopravy a dopravný význam komunikácie je nutné všetky opatrenia realizovať tak, aby bola zachovaná prejazdnosť minimálne v jednom jazdnom pruhu. Návrh a odsúhlasenie dopravného značenia počas výstavby si zabezpečí zhotoviteľ stavebných prác, na základe ním stanovenom harmonogramu prác. Projekt dočasného dopravného značenia a vydanie určenia na tento projekt nie je predmetom tohto projektu. Boli vypracované len schémy pre prácu na ceste podľa príslušných TP.

V projekte sú existujúce inžinierske siete vykreslené len orientačne na základe údajov poskytnutých od správcov. Zhotoviteľ stavebných prác zabezpečí vytýčenie a zameranie jestvujúcich inžinierskych sietí. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k ich poškodeniu, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bezo zmeny. V prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác ochránené.

2.2 Popis technického riešenia

Smerové vedenie cesty sa nezmení, oprava vozovky sleduje jestvujúcu trasu cesty III/1394 bez zmeny. Výškové vedenie cesty sa taktiež nemení a budú zachované všetky existujúce vjazdy na príľahlé pozemky. Všetky betónové plochy ostanú zachované. V prípade styku medzi betónovou a asfaltovou plochou je potrebné vytvorenie pružného spoja – asfaltová zálievka.

V rozsahu projektovaného úseku bude rovnaká konštrukcia vozovky, a bude uplatnená rovnaká technológia s maximálnym možným využitím pôvodných materiálov vozovky s ponechaním pôvodného podložia.

Vybúrané materiály budú odvezené na najbližšiu skládku materiálu. Priemerná vzdialenosť od riešeného objektu je 20 km.

Upozorňujem na skutočnosť, že na asfaltové vrstvy v miestach kde dôjde k odfrézovaniu 10 cm sa nesmie pustiť doprava (okrem technologicky nutnej dopravy), z dôvodu oslabenia vozovky. Zhotoviteľ musí zvoliť taký postup výstavby aby verejná doprava bola pustená až po položení ložnej vrstvy vozovky.

Jednotlivé konštrukčné typy sú popísané v nasledujúcej kapitole.

Staničenie (km)		Dĺžka poruchy (m)	Plocha opravy (m ²)	Umiestnenie od osi	Typ opravy	Poznámka
od	do					
11,050	11,475	425	850	vpravo	B	výmena celej konštrukcie na šírku 2,0 m od kraja vozovky
11,225	11,550	325	650	vľavo	B	výmena celej konštrukcie na šírku 2,0 m od kraja vozovky
11,875	12,075	200	400	vľavo	B	výmena celej konštrukcie na šírku 2,0 m od kraja vozovky
10,375	12,193	1756	11315	obojsstranne	A	výmena obrusnej a ložnej vrstvy
Celková oprava TYP A			11315	m ²	A	
Celková oprava TYP B			1900	m ²	B	

2.3 Konštrukčné vrstvy

Oprava vozovky a konštrukčné vrstvy boli navrhnuté pre II. triedy dopravného zaťaženia (celoročný priemer počtu prejazdov ťažkých nákladných vozidiel za 24 hodín v oboch smeroch + návrhové obdobie 20 rokov – rok 2041):

TYP A

- Asfaltový betón AC 11 O, II 40 mm
- Asfaltový spojovací postrek PS, A 0,5 kg/m²
- Asfaltový betón AC 16 L, II 60 mm
- Náter infiltračný asfaltovou emulziou PI 1 kg/m²
- EXISTUJÚCA KONŠTRUKCIA**

Pri týchto miestach bude frézovaná hrúbka 100 mm krytu. Po očistení plochy od hrubých nečistôt bude na suchý povrch aplikovaný infiltračný postrek asfaltovou emulziou PI v množstve 1,0 kg/m² a následne položená ložná vrstva AC 16L. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch ložnej vrstvy aplikovaný spojovací postrek emulzný PS,A v množstve 0,5 kg/m² a následne položená obrusná vrstva – Obrusná vrstva sa bude klásť naraz a plynulo na vozovku.

TYP B

- Asfaltový betón AC 11 O, II 40 mm
- Asfaltový spojovací postrek PS, A 0,5 kg/m²
- Asfaltový betón AC 16 L, II 60 mm
- Náter infiltračný asfaltovou emulziou PI 1 kg/m²
- Cementom stmelená zmes CBGM C_{5/6} 220 mm
- Štrkodrvina UM ŠD 31,5 G_C 250 mm

- **EXISTUJÚCA KONŠTRUKCIA**

Pri týchto miestach bude frézovaná hrúbka 100 mm krytu. Po očistení plochy od hrubých nečistôt bude na suchý povrch aplikovaný infiltračný postrek asfaltovou emulziou PI v množstve 1,0 kg/m² a následne položená ložná vrstva AC 16L. Po požadovanom zhutnení bude na suchý povrch ložnej vrstvy aplikovaný spojovací postrek emulzný PS,A v množstve 0,5 kg/m² a následne položená obrusná vrstva – obrusná vrstva sa bude klásť naraz a plynulo na vozovku.

V niektorých častiach sa počítá aj s búraním a obnovy podkladnej vrstvy (CBGM, ŠD).

2.4 Odvodnenie

Odvedenie dažďových vôd z povrchu opravenej komunikácie bude zabezpečené základným priečnym sklonom a pozdĺžnymi sklonmi do voľného terénu a do priekopy. Spádovanie bude zachované (v prípade, ak nie je dosiahnutý minimálny výsledný sklon, bude potrebné opraviť sklonové pomery – riešiť v ďalšom stupni PD).

V prípade zničenej priekopy je potrebné túto priekopu rekonštruovať. Detail riešenia je v prílohe 4. vzorové priečne rezy. Jedná sa o osadenie prefabrikátov. Tieto prefabrikáty budú osadené na stene priekopy od cesty a horná hrana bude nadväzovať na nespevnenú krajnicu resp. svah pri komunikácii. V prípade potreby dôjde ku prespádovaniu priekopy aby zvedené vody do priekopy boli odvedené mimo priekopu a nevsakovali do podložia komunikácie. Prefabrikát musí byť uložený na zhutnený podklad podľa technologického predpisu výrobcu alebo podľa pokynov stavebného alebo autorského dozoru. Nová prídlážba v priekope bude použitá ako spevnenie stien a koryta priekopy.

2.5 Zemné práce

Pri stavebných prácach sa s realizáciou zemných prác uvažuje v minimálnom množstve. Ide hlavne o miesta pri čistení krajníc a priekop. Pri zemných prácach musia byť dodržané všetky požiadavky STN a TKP.

Materiál získaný pri čistení krajníc bude odvezený na najbližšie stredisko SÚC TTSK. Pred začatím zemných prác bude z existujúceho telesa odstránená vrstva prerastenej vegetáciou v hr. cca 5 - 10 cm v minimálne nevyhnutnom rozsahu. Ak bude potrebné, bude vybudovaná nová nespevnená krajnica ktorá bude zvrchu spevnená recyklátom.

3. TECHNICKÁ ČASŤ

3.1 Použité podklady

- geodetické zameranie územia v systém S-JTSK a Bpv – zabezpečil investor
- informatívne trasy jestvujúcich inžinierskych sietí
- podmienky a požiadavky investora stavby
- príslušné STN, TP, TKP, VL a odborná literatúra
- obhliadka stavby

3.2 Starostlivosť o životné prostredie

Zrealizovaním stavebného objektu nedôjde prakticky k zvýšeniu negatívnych vplyvov oproti súčasnosti. Počas realizácie bude v predmetnej lokalite čiastočne zvýšená prašnosť a hluk od stavebných mechanizmov.

Všetky plochy na odstavenie mechanizmov musia byť spevnené so zachytávaným odvodnením. Budú využívané len jestvujúce plochy v blízkosti staveniska bez nároku na budovanie nových prístupových ciest. Na výjazdoch zo staveniska znižovať prašnosť (postrekovanie), v zrážkovom období čistiť od prípadných nánosov blata z nákladnej dopravy.

3.3 Opatrenia na ochranu proti hluku

Pre zamedzenie nepriaznivých vplyvov po dobu výstavby, predovšetkým pôsobením hluku a vibrácií pri stavebnej činnosti budú prevedené následné opatrenia:

- v rámci technických možností budú stavebné stroje zakapotované (odhlučnené)
- hlučné práce na stavenisku nebudú vykonávané cez soboty a nedele, v skorých ranných a neskorých večerných hodinách.

3.4 Úprava režimu povrchových a podzemných vôd

Vzhľadom na charakter a rozsah stavebno-bezpečnostných opatrení realizovaných na predmetnom úseku komunikácie sa režim povrchových a podzemných vôd nezmení.

3.5 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 a za zníženej viditeľnosti osvetliť.

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 Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky 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.

Ďalej je nutné dodržiavať nasledovné zákony a nariadenia :

Zákon č. 538/2005 Z.z. o zdravotnej starostlivosti

Zákon č.154/2013 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci (zmenil a doplnil zákon č. 124/2006 Z.z.)

Zákon č. 311/2001 Z.z. zákonník práce v znení neskorších predpisov

Zákon č.125/2006 Z.z. o inšpekcii práce (dopĺňa sa zákonom č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave)

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

Zákon č. 314/2001 Z.z. o ochrane pred požiarmi v znení neskorších predpisov

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.

Nariadenie vlády SR č. 395/2006 Z.z. o minimálnych požiadavkách na poskytovanie a používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov.

Nariadenie vlády SR č. 387/2006 Z.z. o požiadavkách na zaistenie bezpečnostného a zdravotného označenia pri práci.

Pre stavbu vypracuje vybraný dodávateľ stavby projekt BOZP.

4. NAPOJENIE NA JESTVUJÚCE KOMUNIKÁCIE, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA EXISTUJÚCE INŽINIERSKE SIETE

4.1 Napojenie na existujúce komunikácie

Všetky napojenia na existujúce komunikácie ostajú nezmenené.

4.2 Prístup na pozemky rozdelené stavbou

Prístupy na jestvujúce pozemky ostajú nezmenené, nebudú obmedzené počas prevádzky ani počas výstavby.

4.3 Väzby na existujúce inžinierske siete

Zhotoviteľ stavebných prác zabezpečí vytýčenie jestvujúcich inžinierskych sietí. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu existujúcich inžinierskych sietí, ktoré ostajú v pôvodnej polohe bezo zmeny. V prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác chránené.

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. Výkopy realizovať ručne a všetky poškodenia hlásiť správcovi. Takisto je nutné pri pojazde stavebných mechanizmov dbať na ochranu vzdušného vedenia v priestore stavby.

5. DOPRAVNÉ ZNAČENIE

Predmetom projektovej dokumentácie na ohlásenie je obnova vodorovného trvalého dopravného značenia na základne jestvujúceho stavu. Aplikáciu vodorovného dopravného značenia bude realizovať investor vlastnými pracovníkmi. Projektová dokumentácia ďalej rieši dočasné dopravné značenie (schémy). Cieľom návrhu dopravného značenia je zaistiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky na riešenom úseku.

5.1 Dočasné dopravné značenie

Cieľom návrhu dočasného dopravného značenia (schém) je zaistiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky na úseku cesty III/1394 počas prebiehajúcich stavebných prác súvisiacich s jej opravou.

Projekt dočasného dopravného značenia je spracovaný v zmysle TP 069 (06/2013) „Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest“ schválený MDPaT SR s účinnosťou od 15.11.2013, v zmysle zákona NR SR08/2009 „Zákon o premávke na pozemných komunikáciách“, v zmysle vyhlášky MV SR č. 30/2020.

Vzhľadom na intenzitu dopravy a dopravný význam komunikácie je nutné všetky opatrenia realizovať tak, aby bola zachovaná prejazdnosť minimálne v jednom jazdnom pruhu, kde min. šírka pruhu je 2,75m. Jedná sa o čiastočné obmedzenie (čiastočnú uzáveru cesty III/1394) v danom úseku počas stavebných prác. Zúženie vozovky v jednej etape výstavby bude v čo najväčšej možnej dĺžke pracovného úseku (500 m), prípadne viac podľa jednotlivých úsekov, upozornenie na prebiehajúce stavebné práce bude pomocou ZDZ vid'. grafické prílohy 05.1 a 05.2, pričom doprava v opravovanom úseku bude riadená pomocou svetelnej signalizácie.

Podrobnejšie bude návrh DDZ riešený v realizačnom stupni PD, kde bude známy dodávateľ stavby a jeho harmonogram prác ako aj postup a technológia prác.

Prenosné dopravné značky použité na zabezpečenie pracoviska musia zodpovedať vyhláške MV SR č. 30/2020, ako aj príslušným súvisiacim predpisom, vyhláškam a normám. Značky použité na zabezpečenie pracoviska budú základnej veľkosti v reflexnej úprave.

Dodávateľ stavby určí osobu, ktorá bude zodpovedať za správne osadenie prenosných dopravných značiek, ich kontrolu počas trvania stavby a za odstránenie týchto značiek po ukončení stavby.

Po ukončení stavebných prác stavebník narušenú časť miestnej komunikácie uvedie do pôvodného stavu.

DDZ pre pracovisko - extravilán

Názov značky	Kusov	Poznámka
131 práca	2	
135 svetelné signály	2	
254 zákaz predchádzania	4	
253 najvyššia povolená rýchlosť	6	4x 50km/h, 2x 70km/h,
267 koniec viacerých zákazov	2	
Prenosný semafor	2	
212 prikázaný smer obchádzania vľavo	1	
501-50 vzdialenosť	2	500m
702 smerovacia doska ľavá	60	Obojstranné vodiace dosky

5.2 Bezpečnosť práce

Pri osadzovaní nových zvislých DZ je potrebné dodržiavať všetky predpisy o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a manipulácii so strojným zariadením.

Pred začatím stavebných prác musí stavbyvedúci oboznámiť všetkých pracovníkov výstavby s podmienkami dodržiavania bezpečnostných opatrení pri práci, ktoré sú v súlade s vykonávaním pridelené práce.

Bezpečnostné označovanie osôb

Osoby, ktoré sa budú pohybovať v priestore staveniska, sú povinní v záujme svojej ochrany nosiť viditeľný bezpečnostný odev, napr. bezpečnostná reflexná vesta, overal, nohavice, bunda alebo pláštenka, ktoré musia byť oranžovej alebo žltej fluorescenčnej farby, ktorého predná a zadná strana má plochu najmenej 1500cm².

Ochranný odev podľa platného predpisu TP 069 (06/2013) musí byť vyhotovený z fluorescenčného materiálu, spredu aj zozadu opatrený dvomi vodorovnými pásmi širokými 5 až 10cm a dlhými min. 25cm. Pásky sú vo vzdialenosti od seba 5 až 10cm so súmerným umiestnením na strednú zvislú os tejto plochy, pričom plocha ani jedného z pásov na hornej časti odevu na stojacej osobe nesmie byť nižšie ako 90cm nad úrovňou cesty. Pásky musia byť vyhotovené z bielej retroreflexnej fólie alebo z bielych odrazových skiel.

5.3 Trvalé dopravné značenie

V rámci trvalého dopravného značenia bude vyznačené len vodorovné dopravné značenie na základe jestvujúceho stavu zvislé dopravné značenie ostáva bez zmeny. Vodorovné dopravné značenie bude vyznačené bielou cestnou farbou balotina na novom asfaltovom kryte na opravenej časti vozovky.

Pre zriadenie nového vodorovného dopravného značenia budú použité čiary:

601 Pozdĺžna súvislá čiara (š. 0,125m)

602 Pozdĺžna prerušovaná čiara (š. 0,125 m - 1,5m/1,5m)

Nanášanie vodorovného DZ všeobecne:

Vodorovné dopravné značky sú vyznačené farbou alebo iným zrozumiteľným spôsobom na čistom povrchu krytu vozovky. Používa sa na vozovke samostatne alebo v spojení so zvislými dopravnými značkami, ktorých význam zdôrazňujú alebo spresňujú. Významovo nesmú byť vodorovné dopravné značky v rozpore so zvislým dopravným značením. Nátery i ostatné nanesené hmoty musia byť odolné proti poveternostným vplyvom a proti pôsobeniu chemických rozmrazovacích prostriedkov, ktoré nesmú spôsobiť zhoršenie kvality a trvanlivosti značenia. Použité hmoty nesmú rozrušovať kryt vozovky.

Rozmery, tvar, farbu i vlastnosti vodorovných značiek stanovuje STN 01 8020. Suchý a čistý kryt, zbavený nečistôt, mastných olejových škvŕn, piesku a hliny je predpokladom dobrej príľnavosti značenia k povrchu vozovky. Poloha vodorovných značiek sa určuje meraním podľa schválenej projektovej dokumentácie. Optimálnou technológiou nanášania vodorovného dopravného značenia sa rozumie jej vykonávanie za najvhodnejších poveternostných podmienok, s maximálnym využitím technických parametrov značkovacích strojov a danej kvality používaných hmôt. Pri natieračských prácach je potrebné na stavenisku venovať dostatočnú pozornosť likvidácii ekologicky škodlivých odpadov, ako sú obaly od náterových hmôt a riedidiel, použité štetce a pod.

6. BÚRACIE PRÁCE

Búracie práce pozostávajú frézovania krytu (viď. prílohu 3.x).

Vybúrané materiály budú odvezené na najbližšiu spoplatnenú skládku TKO. Priemerná vzdialenosť od riešeného objektu je 20 km.

7. ZVLÁŠTNE POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁC A ÚDRŽBU

Zvláštnu pozornosť je potrebné venovať existujúcim inžinierskym sieťam. Tie je potrebné pred začiatkom stavebných prác vytýčiť a rešpektovať ich vedenie. V prípade potreby je možné po dohode s príslušným správcom zrealizovať úpravu alebo preložku inžinierskych sietí podľa príslušných STN a TP. V mieste inžinierskych sietí je potrebné výkopy realizovať ručne aby nedošlo k ich porušeniu!!!

Zhotoviteľ zodpovedá za čistotu a poriadok na stavbe, zaväzuje sa odstrániť všetok odpad, ktorý je výsledkom jeho činnosti na svoje náklady. Zároveň zodpovedá za správne zaradenie odpadov podľa Katalógu odpadov a za nakladanie s ostatnými a nebezpečnými odpadmi v zmysle Zákona 79/2015 o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Zhotoviteľ zabezpečí odvoz vybúraných materiálov, ktoré nie sú odpadom, na miesto určené na základe vzájomnej dohody s Objednávateľom, prípadne ich prevezie na uskladnenie k ďalšiemu použitiu na svoje prevádzky.

8. ZÁVER

Projektová dokumentácia bola vypracovaná na základe požiadaviek investora. Nebola poskytnutá, ani riešená v rámci projektu diagnostika vozovky a žiadne prieskumy na danom úseku. Stupeň opravy bola posúdená na základe obhliadky in situ, ktorá bola vykonaná projektantom, pracovníkom správca úseku a geodetom. Zhotoviteľ je povinný o zistených nedostatkoch alebo chybách v dokumentácii neodkladne informovať projektanta.

Výmery plôch, dĺžka vozovky, os cesty a šírka komunikácie boli vypracované na základe vlastného zamerania. Zhotoviteľ je povinný skutočné rozmery skontrolovať aj na mieste stavby.

PD je vypracovaná v stave poznania a znalostí, ktoré boli aktuálne v čase spracovania PD. Vzhľadom na to, že sa jedná o obnovu existujúcej cesty, ktorej vznik siaha do minulosti sú v PD niektoré zásahy navrhované na základe predpokladov, ktoré počas prípravy PD neboli overované. PD predpokladá, že niektoré práce, resp. zásahy budú musieť byť konzultované a doriešené so spracovateľom PD a investorom počas realizácie stavby.

V Trnave, Apríl 2022

Vypracoval: Ing. Martin Hajdóny