


- NA TENTO PROJEKT SA VZŤAHUJE AUTORSKÉ PRÁVO A MÔŽE SA KOPÍROVAŤ, POUŽÍVAŤ A ĎALEJ ROZŠIROVAŤ LEN SO SÚHLASOM AUTORA
- PROJEKTANT NENESIE ŽIADNU ZODPOVEDNOSŤ ZA ZMENY USKUTOČNENÉ BEZ JEHO PÍSOMNÉHO SÚHLASU
- ZHOTOVITEĽ JE POVINNÝ O ZISTENÝCH CHYBÁCH V DOKUMENTÁCII BEZODKLADNE INFORMOVAŤ PROJEKTANTA

ZMENA	DÁTUM	KRESLIL	DRUH ZMENY

Zodp. projektant	Ing. Renáta Sýkorová, PhD.	 ☎ 0949 / 441018 ✉ info@structing.eu		
Navrhol	Ing. Marián Sýkora, PhD.			
Vypracoval	Ing. Marián Ševčík			
Kontroloval	Ing. Soňa Keráčiková			
Investor	Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja M. Rázusa 104, 010 01 Žilina	Miesto stavby	k. ú. Laskár, KN-C č. 130, 98/1, 98/4-5 k.ú. Valentová KN-C č. 74	
Stavba VYBUDOVANIE PRIEPUSTU A SANÁCIA TELESA CESTY V K. Ú. OBCE LASKÁR		Okres	Martin	
		Kraj	Žilinský	
		Dátum	12/2020	
		Formát	A4	
		Stupeň	D S P , R P	
		Č. zákazky	2020/34.06	
Objekt	201-03 Rekonštrukcia priepustu v KM 0,45478	Časť	Mierka	Súprava
Obsah	Technická správa	D	Č. výkresu	1

OBSAH

1. Identifikačné údaje	3
1.1. Stavba.....	3
1.2. Stavebník	3
1.3. Projektant	3
2. Predmet riešenia	3
2.1.1. Druh stavby a jej funkcia	3
2.1.2. Zdôvodnenie potreby stavby	4
2.1.3. Účel a ciele stavby	4
2.2. Prehľad východiskových podkladov.....	4
2.3. Platné normy a smernice:.....	5
3. Technické riešenie	6
3.1. Súčasný stav.....	6
3.2. Navrhované riešenie	6
3.2.1. Celková koncepcia riešenia.....	6
3.3. Osobitné podmienky pre realizáciu	10
3.3.1. Výrobky pre stavbu	10
3.3.2. Prístup na stavenisko.....	10
3.4. Vytýčenie objektu	10
3.5. Požiadavky na prevádzku a údržbu.....	11
4. Zemné práce, výkopy	11
5. Vplyv stavby na životné prostredie.....	11
6. Riešenie z hľadiska BOZP	11

Technická správa

1. Identifikačné údaje

1.1. Stavba

Názov stavby:	VYBUDOVANIE PRIEPUSTU A SANÁCIA TELESA CESTY V K. Ú. OBCE LASKÁR
Miesto stavby:	cesta III / 2160, kum. staničenie 5,024 - 4,512
Obec:	Laskár, Valentová
Kat. územie:	k. ú. Lakár, KN-C č. 130, 98/1, 98/4-5, 23/28, 23/46, 127-129, 106-108 k.ú. Valentová KN-C č. 74, 70
Okres:	Martin
Kraj:	Žilinský
Druh stavby:	Rekonštrukcia
Stupeň:	DSP / DRS

1.2. Stavebník

Stavebník:	Žilinský samosprávny kraj Komenského 48, 011 09 Žilina V zastúpení Správa ciest Žilinského samosprávneho kraja M.Rázusa 104, 010 01 Žilina
------------	---

1.3. Projektant

Hlavný inžinier projektu:	Ing. Marián Sýkora, PhD
Projektant:	Structing, s.r.o Dubie 112, 024 01 Kysucké Nové Mesto
Zodp. projektant:	Ing. Soňa Keráčiková Ing. Renáta Sýkorová, PhD.

2. Predmet riešenia

2.1.1. Druh stavby a jej funkcia

PD má riešiť stabilizáciu cestného telesa a odtok vody z jednej strany cesty na druhú, na ktorej dochádza k stálym deformáciám spôsobeným zrejme podmáčaním cestného telesa.

Výsledky diagnostického prieskumu poukázali na nevyhovujúci stav jestvujúcej komunikácie III/2160. Z toho dôvodu bola navrhnutá rekonštrukcia daného úseku. Komunikácia slúži ako spojnica medzi obcou Laskár a Valentová.

Preto je v časti cesty riešená rekonštrukcia zaneseného priepustu, pričom existujúci zanesený a pravdepodobne aj zlomený priepust bude kompletne asanovaný a v jeho pôvodnej trase bude zriadený nový priepust svetlosti 0,600 m.

Nakoľko sa jedná o existujúci priepust a jeho trasa sa nemení, umiestnenie stavby je jednoznačné t. j. jedná sa o rekonštrukciu existujúceho mostného objektu.

2.1.2. Zdôvodnenie potreby stavby

Hlavným dôvodom realizácie projektu je zlepšiť a opraviť stavebno technický stav priepustu, nakoľko v súčasnosti je daný priepust nefunkčný a neplní svoj účel, t.j. odvádzať vodu z jednej strany cesty na druhú.

Rovnako aj komunikácia nad priepustom je poškodená. V danom úseku dochádza k stálym deformáciám spôsobeným zrejme podmáčaním cestného telesa. Preto je nutné riešiť trvalé odvodnenie príľahlého úseku rekonštrukciou daného priepustu.

Jedná sa o investíciu verejného subjektu, stavbu lokálneho významu. Plánovaná stavba je navrhnutá v súlade s požiadavkami investora.

2.1.3. Účel a ciele stavby

Cieľom a účelom je z hľadiska komplexného riešenia je v danej časti cesty navrhnuť rekonštrukciu existujúceho priepustu v rozsahu, ktorý bude spĺňať podmienky prevádzkovateľnosti, zaťažiteľnosti, ekonomickosti.

Nakoľko sa jedná o existujúci priepust a nemení sa jeho trasa, umiestnenie stavby je jednoznačné.

Rovnako je cieľom stavby v danom území zabezpečiť plynulosť a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zníženie hlukovej záťaže. Cieľom rekonštrukcie je zvýšiť únosnosť cestného telesa, zlepšiť parametre cestnej komunikácie tak, aby bola zabezpečená plynulosť a bezpečnosť dopravy účastníkov cestnej premávky.

Realizáciou predmetnej stavby salepší komfort účastníkov cestnej premávky na predmetnej komunikácii a minimalizujú sa náklady na bežnú údržbu.

2.2. Prehľad východiskových podkladov

- geodetické zameranie – účelová mapa M 1:250 v súradnicovom systéme S-JTSK, výškovom systéme Balt p.v., v triede presnosti 2,
- vyjadrenie správcov inžinierskych sietí,
- podklady dodávateľov navrhovaných zariadení,

- prieskum na mieste stavby vykonaný 09/2020 - 12/2020,

2.3. Platné normy a smernice:

STN 73 3050: Zemné práce,

STN 73 6201: Projektovanie mostných objektov,

STN 73 6110: Projektovanie miestnych komunikácií,

STN EN 1990: Zásady navrhovania,

STN EN 1990/A1: Zásady navrhovania. Zmena A1: Príloha A2: Použitie pre mosty

STN EN 1990/A1/NA: Zásady navrhovania. Zmena A1: Príloha A2: Použitie pre mosty. Národná príloha,

STN EN 1991-1-1: Zaťaženia konštrukcií. Časť 1-1: Všeobecné zaťaženia – Objemová tiaž, vlastná tiaž a úžitkové zaťaženia,

STN EN 1991-1-4: Zaťaženia konštrukcií. Časť 1-4: Všeobecné zaťaženia – Zaťaženie vetrom,

STN EN 1991-1-4/NA: Zaťaženia konštrukcií. Časť 1-4: Všeobecné zaťaženia – Zaťaženie vetrom. Národná príloha,

STN EN 1991-2: Zaťaženia stavebných konštrukcií. Časť 2: Zaťaženia mostov dopravou,

STN EN 1991-2/NA: Zaťaženia stavebných konštrukcií. Časť 2: Zaťaženia mostov dopravou. Národná príloha,

STN EN 206-1: Betón – Časť 1: Špecifikácia, vlastnosti, výroba a zhoda,

STN EN 1993-2/NA: Navrhovanie oceľových konštrukcií. Časť 2: Oceľové mosty. Národná príloha,

STN EN 1992-1-1: Navrhovanie betónových konštrukcií. Časť 1-1: Všeobecné pravidlá a pravidlá pre budovy,

STN EN 1992-1-1/NA: Navrhovanie betónových konštrukcií. Časť 1-1: Všeobecné pravidlá a pravidlá pre budovy. Národná príloha,

STN EN 1992-2: Navrhovanie betónových konštrukcií. Časť 2: Betónové mosty – Navrhovanie a konštruovanie,

STN EN 1992-2/NA: Navrhovanie betónových konštrukcií. Časť 2: Betónové mosty – Navrhovanie a konštruovanie. Národná príloha,

STN EN 1997-1: Navrhovanie geotechnických konštrukcií. Časť 1: Všeobecné pravidlá a pravidlá pre budovy,

Vzorové listy stavieb pozemných komunikácií VL4 – Mosty. Slovenská správa ciest, Bratislava 2005.

TKP časť 3 PRIEPUSTY, 2013, Technicko-kvalitatívne podmienky MDVRR SR
Zásady projektových prác a inžinierskej činnosti.
Záver z pracovných porád

3. Technické riešenie

3.1. Súčasný stav

Jedná sa o existujúci rúrový priepust. Priepust je tvorený z betónových prefabrikátov so svetlosťou 0,400 m a s jedným otvorom. Priepust je šikmý a uhol medzi priepustom a vozovkou je cca 114°.

Čelo a krídla nie sú v danom mieste viditeľné a podľa informácii správy a údržby neboli zistené ani pri odkopaní časti telesa. Chýba zábradlie. Úprava dna a svahov na vtoku a výtoku nie je realizovaná, v danej časti je v súčasnosti neudržiavaná zemná priekopa

Stav priepustu je havarijný, nakoľko je zanesený na 100 % a aj zrejme zlomený, teda plne nefunkčný.

3.2. Navrhované riešenie

3.2.1. Celková koncepcia riešenia

Existujúci priepust bude kompletne asanovaný a v jeho pôvodnej trase bude zriadený nový priepust svetlosti 0,600 m. Navrhnutá je aj výstavba nových čiel priepustu s rímsami vo vrchnej časti.

Okolie čela na vtoku a výtoku bude vyčistené od nánosov zeminy.

Na vtoku aj výtoku doplnené opevnenie z lomového kameňa hrúbky 200mm do betónu hrúbky 200mm. Na strane vtoku sa do priepustu napájajú priekopy, tieto budú vyčistené.

➤ Konštrukcia priepustu

Priepust je navrhnutý ako rúrový priepust so svetlosťou priemeru 0,600 m. Navrhuje sa zo železobetónových hrdlových rúr DN 600 (2500/600) so zvýšenou únosnosťou (min. únosnosť 238 kN/m). Dílce železobetónových rúr vyrobené z vodotesného betónu s odolnosťou XF4 podľa STN EN 206-1.

Dĺžka priepustu bude v osi 9,990 m, celkom bude použitých 4 ks rúr.

Potrubie sa uloží v sklone 2,00 % na betónové lôžko hrúbky 300 mm. Betónové lôžko sa uvažuje z betónu triedy C20/25 s odolnosťou voči SAP XC2. Rúry sa ukladajú od najnižšieho miesta (výtoku) smerom hore proti spádu priepustu. Rúry sa do seba postupne zasunú a utesnia gumovým krúžkom alebo iným systémovým riešením výrobcu rúr.

Po hrubom výkope sa ručne alebo strojne odstráni nerovnosti dna. Podkladový betón bude uložený na zhutnenom štrkopieskovom lôžku hr. 100 mm. Požaduje sa miera zhutnenia dna, aby bola na povrchu dna pri statickej zaťažovacej skúške kruhovou doskou nameraná

hodnota modulu pretvárnosti $E_{def,2}$ z druhého zaťažovacieho cyklu podľa STN 73 6190 min. 70 MPa. Ak je v podloží nevhodná zemina, zlepšia sa základové pomery zhutneným štrkopieskovým lôžkom min. hrúbky 500 mm, prípadne vystužiť geosyntetikou a podobne.

➤ Čelá priepustu

Priepust bude na strane vtoku ukončený betónovým čelom z betónu C 30/37 šírky 800 mm. Na čelách bude osadené bezpečnostné dvojmadlové oceľové zábradlie výšky 1100 mm.

Navrhnuté je šikmé vtokové čelo priepustu so zvislými stenami a z betónu triedy min. tr. C 30/37 s odolnosťou voči SAP XC4.

Betonáž základu sa vykoná na podkladový betón triedy C 16/20 s odolnosťou voči SAP XC2 min. hrúbky 100 mm. Na základový blok sa osadí rúra priepustu a vykoná sa betonáž drieku C 30/37 s odolnosťou voči SAP XC4

Driek sa v hornej časti zakončí rímsou z betónu min. C 35/45 s odolnosťou voči SAP XC4. Rímsa bude vystužená konštrukčnou pozdĺžnou a priečnou výstužou.

Ak je v podloží nevhodná zemina, zlepšia sa základové pomery zhutneným štrkopieskovým lôžkom min. hrúbky 500 mm, geotextíliami a podobne.

Na strane výtoku bude ukončenie priepustu pomocou šikmého čela kopírujúceho sklon svahu telesa. Šikmé čelo na výtoku bude založené na základovom bloku z betónu C20/25 s odolnosťou voči SAP XC2. Šikmé čelo bude realizované z lomového kameňa hr. 200 mm ukladaného do betónového lôžka triedy min. C 16/20 s odolnosťou voči SAP XC2 hrúbky 200mm.

➤ Šachta na vtoku

Pred priepustom sa navrhuje umiestnenie železobetónovej šachty, v ktorej budú zaústené spevnené priekopy z oboch strán šachty. Šachta svetlého rozmeru 2,000 x 1,500 m bude realizovaná zo železobetónu hrúbky 200 mm z betónu C20/25 s odolnosťou voči SAP XC2. Vzhľadom na väčšiu hĺbku šachty bude opatrená uzamykateľným poklopom – liatinovou vtokovou mrežou pre dažďovú vodu na kĺboch pripevnených na ráme Poklop môže byť delený z viacerých častí. Obvodový rám bude kotvený chemickými kotvami M12 po obvode šachty.

Mreža na šachte bude zároveň vytvárať lepší prístup pre čistenie od nahromadených nečistôt.

➤ Opevnenie

Pred priepustom sa navrhuje opevnenie dna aj svahov kanála pomocou šachty opísanej vyššie.

Za priepustom na výtoky sa navrhuje opevnenie dna aj svahov kanála v dĺžke min. 3,00 m. Opevnenie bude realizované dlažbou z lomového kameňa hr. 200 mm do betónu hr. 200 mm, vyspávaním cementovou maltou.

Výška opevnenia je navrhnutá na celú výšku svahu.

➤ Prechody z priepustu do príslušných komunikácií a zásyp rúr

Prechody z objektu do príslušných komunikácií sú navrhnuté podľa normy STN 73 6201 a odporúčaní SSC.

Bude použitý prechodový štrkopieskový klin zhutnený na 100 % PS, ktorý bude vystužený vo vrchnej časti geomrežovinou.

Priestor medzi krídlami je nutné zasypávať a zhutňovať rovnomerne a taktiež súčasne so zásypmi z boku opory tak, aby rozdiel medzi jednotlivými vrstvami zeminy na oboch stranách krídla bol max. 300 mm.

Nasypaný materiál je potrebné hutniť po vrstvách max. hrúbky 150 mm na požadovanú mieru zhutnenia podľa STN 73 6133. Zhotoviteľ je povinný priebežne po celý čas zásypu a jeho hutnení vykonávať kontrolu sadania obsypu. Presný postup zasypávania a hutnenia je predpísaný v technologickom predpise výrobcu rúr.

Obsyp rúr a výmena podlažia sú riešené použitím štrkodrviny hrúbky 500 mm s $I_p = 0,90$ a $E_{pl} = 50$ MPa s mierou zhutnenia 100 % PS.

Materiál prechodového klinu musí byť priepustný, nenamrzavý a dobre zhutniteľný. Odporúčajú sa zabudovať štrkopiesky a frakciované drvené kamenivo (štrkodrviny) s číslom rovnozrnnosti $C_u > 15$ alebo frakciovaný prírodný materiál podobných vlastností.

typ geosyntetiky:	tuhá monolitická trojosová PP geomreža	
primárna funkcia geosyntetiky:	výstuž	
charakteristiky	jedn.	požiadavka
stabilita otvoru (tuhosť v krútení) pri 500 N.mm/stupeň	N.mm/stupeň	≥ 380
účinnosť (pevnosť) spoja	%	≥ 90
minimálna priemerná sečnicová tuhosť pri $\varepsilon = 0,5$ % (360°)	kN/m	≥ 400
izotropna plošná tuhosť		$> 0,75$
ďalšie charakteristiky		podľa VTPKS, časť 4, Príloha 2

➤ Vozovka

Skladba konštrukcie vozovky v celej výmene konštr. vrstiev je navrhnutá pre triedu dopravného zaťaženia IV a požadovaný teplotný odpor:

AC 11 O; CA 50/70, I, 50 mm, STN EN 13108-1 50 mm

PS-E; C50BP4 0,5kg/m², STN 73 6129

AC 16 L; CA 50/70; II; 50 mm; STN EN 13108-1 50 mm

PS-E; C50BP4 0,5 kg/m², STN 73 6129

AC 22;P; CA 50/70; II; 70 mm; STN EN 13108-1 70 mm

PI-E; C50B4 0,5 kg/m², STN 73 6129

CBGM C_{5/6} 22; 230 mm; STN 73 6124-1 230 mm

UM ŠD; 34,5 Gc; 200 mm; STN 73 6126 200 mm

Spolu: 600 mm

➤ Hydroizolácia spodnej stavby

Všetky plochy betónových konštrukcií čela priepustu, ktoré budú trvale v styku so zeminou, sa natrú izoláciou proti zemnej vlhkosti v skladbe napr. 1xPN+2xAN.

➤ Povrchová ochrana betónu

Betónové časti musia byť zhotovené v dostatočnej kvalite pohľadových plôch, ktoré budú chránené v plnom rozsahu náterom s hydrofóbnymi a protikarbonatnými účinkami, ktorý betón zároveň farebne zjednotí.

Konkrétny systém povrchovej úpravy betónu vrátane technologického postupu musí byť certifikovaný akreditovanou skúšobňou a schválený technickým dozorom investora.

➤ Záchytné a bezpečnostné zariadenie

Na čelách bude osadené bezpečnostné dvojmadlové oceľové zábradlie výšky 1100 mm.

Protikoročná ochrana všetkých častí zábradlia bude nasledovná:

- abrazívne čistenie povrchu na stupeň Sa 2,5,
- žiarové zinkovanie ponorom, hrúbka Zn-náteru min. 60 µm,
- základný náter na báze epoxidovej živice s vysokým obsahom sušiny o hrúbke 100 µm,
- vrchný polyuretánový náter o minimálnej hrúbke 70 mm v jednotnom odtieni.

Jednotlivé vrstvy náterov musia byť v odlišnom farebnom odtieni.

Na úrovni komunikácie sa zriadi na oboch stranách komunikácie oceľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H2 v dĺžke min. 62,0 m, t.j. min. 28 m pred a za trvalou prekážkou. Na zvodidle budú osadené odrazky. V trvalom stave bude zvodidlo prepojené so zvodidlom objektu 201-02.

Protikorózna ochrana zvodidiel je žiarovým zinkovaním.

➤ Podzemné vedenia a inžinierske siete

Zisťovaním existencie sietí boli v záujmovom území zistené vedenia, ktoré sú v blízkosti predmetného objektu.

V prípade zistenia prítomnosti vedení počas realizácie stavebných prác je tieto vedenia potrebné chrániť pred poškodením.

3.3. Osobitné podmienky pre realizáciu

3.3.1. Výrobky pre stavbu

Zhotoviteľ objektu je povinný zo zákona (stavebný zákon) použiť pre stavbu iba výrobky, ktoré majú také vlastnosti, aby po dobu predpokladanej životnosti stavby bola pri bežnej údržbe zabezpečená ich životnosť, mechanická pevnosť a stabilita, požiarne bezpečnosť, hygienické požiadavky, ochrana zdravia a životného prostredia, bezpečnosť pri užívaní, ochrana proti hluku a úspora energie. Výrobky, pre ktoré požadujú príslušné predpisy povinnú certifikáciu, musia mať príslušný certifikát v zhode so zákonom.

Postup betonáže dosky, pilierov, úložných prahov a ríms musí byť plynulý, aby rozpracovaný úsek nemohol zavädnúť, aby homogenita spracovaného betónu bola čo najlepšia. Pre zlepšenie spracovateľnosti betónu sa odporúča pridať plastifikátor v dávke asi 0,2 % hmotnosti cementu. Nesmie sa používať urýchľovač tuhnutia betónu.

3.3.2. Prístup na stavenisko

Prístup k stavenisku bude zabezpečený po hlavnej ceste III / 2160. Pri realizácii priepustu sa uvažuje s trvalou uzávierkou komunikácie.

Pri spracovaní organizácie dopravy musí zhotoviteľ navrhnuť dopravné trasy tak, aby sa minimalizoval vplyv dopravy na obyvateľov.

3.4. Vytýčenie objektu

Vytýčenie objektu sa uskutoční z pevných bodov vytyčovacej siete pomocou charakteristických bodov a vytyčovacích bodov spodnej stavby s využitím vytyčovacieho výkresu, ktorý je prílohou tejto projektovej dokumentácie. Presnosť vytyčovacích prác definuje STN 73 0422.

3.5. Požiadavky na prevádzku a údržbu

Počas prevádzky objektu je správca objektu povinný vykonávať pravidelné prehliadky objektu podľa príslušných predpisov.

4. Zemné práce, výkopy

Zemné práce pozostávajú z výkopov pre vybúranie priepustu a zriadenie nového priepustu s príľahlou výmenou podlažia.

Strojný výkop ukončiť 100 mm nad základovou škárou a zvyšok dokopať ručne. Vzhľadom na geologické podmienky a relatívne malé výšky je možné výkopy realizovať v otvorených jamách. Svahy stavebnej jamy sa upravujú do sklonu 1:1,5.

S trvalým čerpaním vody zo stavebných jám sa neuvažuje, nakoľko škára sa nachádza nad úrovňou hladiny podzemnej vody.

Čerpanie bude potrebné len v prípade zatopenia výkopov povrchovou zrážkovou vodou tak, aby bolo možné realizovať požadované práce.

5. Vplyv stavby na životné prostredie

Zhotoviteľ je povinný vykonať všetky potrebné organizačné a technické opatrenia, aby zabránil znečisteniu povrchových a podzemných vôd. Je bezpodmienečne nutné zabrániť akémukoľvek úniku ropných produktov, palív, mazív a rôznych ďalších ekologických látok pri preprave, skladovaní a ich použití. Narábanie so vzniknutými odpadmi musí byť v súlade so zákonmi, ktoré upravujú práce s odpadom ako so zákonom č. 223/2001 Zb. v znení neskorších predpisov a 409/2006 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktoré upravujú práce s odpadom.

Životné prostredie výstavbou nebude výrazne ovplyvnené. Dočasné zhoršenie životného prostredia počas realizácie bude spočívať vo zvýšenom hluku zo stav. mechanizmov, exhalátov a zvýšenej prašnosti počas terénnych úprav. Všetky vozidlá a mechanizmy pre výjazdom zo staveniska na miestnu komunikáciu musia mať umyté kolesá a zabezpečený náklad tak, aby nedochádzalo k vypadávaniu materiálov z ložnej plochy a ostatných častí vozidla

Komunálny odpad bude uskladňovaný v smetných nádobách a odvázaný na skládku komunálneho odpadu.

6. Riešenie z hľadiska BOZP

Pri realizácii stavebných prác je potrebné postupovať v súlade s príslušnými ustanoveniami Zákonníka práce. Je potrebné dodržiavať vyhlášku 314/2001 Zb. a vyhlášku MV SR 94/2004 Z.z.

Pracovníci musia byť s predpismi oboznámení a poučení. Pri všetkých stavebno – montážnych prácach je nutné dodržiavať všetky bezpečnostné opatrenia s danými stavebno-montážnymi činnosťami, dodržiavať hygienické predpisy a používať ochranné pracovné pomôcky a prostriedky, ktoré sú potrebné na zabezpečenie bezpečnosti a hygieny práce. Pre práce vykonávané stavebnými mechanizmami je potrebné dodržiavať predpisy a ustanovenia pre prácu s týmito mechanizmami.

Všetky nebezpečné miesta musia byť riadne označené viditeľnými bezpečnostnými tabuľkami.

Pri akejkol'vek nožnej zmene alebo nepredpokladanej odchýlke, ktorá by zásadným spôsobom ovplyvnila tvar, stabilitu alebo inú požadovanú podmienku a funkciu stavebných konštrukcií pri realizácii a užívaní stavby, je nutné túto skutočnosť konzultovať s projektantom, resp. statikom.

Kysucké Nové Mesto

12/2020

Vypracoval

Ing. Marián Sýkora, PhD.

Kontrolovala

Ing. Renáta Sýkorová, PhD.