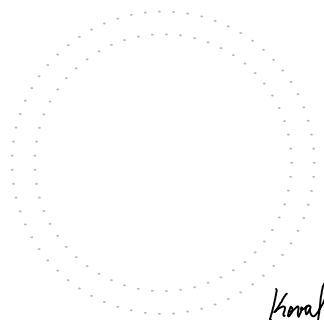




010

DSP/DRS

SÚRAD. SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: B.p.v.

OBJEDNÁVATEĽ:

Slovenská správa ciest – IVSC
Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

ZHOTOVITEĽ:

HBH Projekt spol. s r.o.
Kabátnikova 5, 602 00 Brno, Česká republika



Projektová kancelár
pro dopravní a inženýrské stavby
Kabátníkova 5, 602 00 BRNO

Č. ZÁKAZKY

2019/0704

VÝSTAVBA A ZLEPŠENIE BEZPEČNOSTNÝCH PARAMETROV MOSTOV NA CESTÁCH
I. TRIEDY 2. ETAPA – I/72 HAČAVA – MOST ev. č. 72-014

HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU	ING. VOJTECH LUKÁČ		 Kapitulská 12 974 11 Banská Bystrica	
ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT	ING. PAVOL KOVAL			
VYPRACOVAL	ING. PAVOL KOVAL			
KONTROLOVAL	ING. JIŘÍ BOHÁČ			
KRAJ: BANSKOBYSTRICKÝ	KÚ: HAČAVA		DÁTUM	03/2020
NÁZOV OBJEKTU ASANÁCIA JESTVUJÚCEHO MOSTA			FORMÁT	
			MIERKA	
			STUPEŇ PD	DSP/DRS
			Č. ZÁKAZKY	2019/0704
NÁZOV PRÍLOHY TECHNICKÁ SPRÁVA			ARCHÍVNE ČÍS.	
			ČÍS. SÚPRAVY	ČÍS. VÝKRESU 01

Technická správa

AKCIA:

**Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov
na cestách I. triedy 2. etapa – I/72 Hačava – most ev.č. 72-014**

ČASŤ STAVBY:

Asanácia jestvujúceho mosta

STUPEŇ:

Dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP)

Dokumentácia pre realizáciu stavby (DRS)

VYPRACOVAL:

Ing. Pavol Koval

DÁTUM:

Marec 2020



AKCIA :

**VÝSTAVBA A ZLEPŠENIE BEZPEČNOSTNÝCH PARAMETREOV MOSTOV NA CESTÁCH
I. TRIEDY, 2. ETAPA – I/72 HAČAVA – MOST EV.Č. 72-014**

ČASŤ STAVBY: ASANÁCIA JESTVUJÚCEHO MOSTA

STUPEŇ:

DSP/DRS

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE MOSTA	3
1.1. STAVBA.....	3
1.2. STAVEBNÍK.....	3
1.3. GENERÁLNY PROJEKTANT.....	3
1.4. PROJEKTANT	3
1.5. UVAŽOVANÝ SPRÁVCA MOSTA.....	3
1.6. KRÍŽENIE S PREKÁŽKAMI:	3
2. NÁDVÄZNOSŤ MOSTA NA PREDCHÁDZAJÚCI STUPEŇ PD	4
3. ÚČEL MOSTA A POŽIADAVKY NA JEHO RIEŠENIE	4
4. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ KOMUNIKÁCIE	4
4.1. ÚDAJE O PREMOSTOVANEJ PREKÁŽKE	4
5. ÚZEMNÉ PODMIENKY	4
6. GEOLOGICKÉ PODMIENKY	5
7. INŽINIERSKE SIETE.....	7
8. JESTVUJÚCE TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA	7
8.1. CHARAKTERISTIKA JESTVUJÚCEHO STAVU MOSTA.....	7
8.2. POPIS KONŠTRUKCIE JESTVUJÚCEHO MOSTA.....	7
9. TECHNICKÉ RIEŠENIE REKONŠTRUKCIE MOSTA.....	8
9.1. CELKOVÁ KONCEPCIA REKONŠTRUKCIE MOSTA	8
9.2. BÚRACIE PRÁCE NA MOSTE	8
9.3. ZEMNÉ PRÁCE	9
9.3.1. SKRÝVKA ORNICE A VÝRUBY STROMOV	9
9.3.2. STAVEBNÉ JAMY A VÝKOPY.....	9
9.3.3. ZABEZPEČENIE STAVEBNÝCH JÁM VOČI VODE.....	9
10. VÝSTAVBA MOSTA	10
10.1. POSTUP A TECHNOLOGIA BÚRACÍCH PRÁCH	10
10.2. SÚVISIACE ČASŤI STAVBY	11
11. POPIS NAPOJENIA NA JESTVUJÚCE KOMUNIKÁCIE, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA JESTVUJÚCE INŽINIERSKE SIETE	11
12. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA Z HĽADISKA STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.....	11
13. RÔZNE.....	12



AKCIA :

**VÝSTAVBA A ZLEPŠENIE BEZPEČNOSTNÝCH PARAMETROV MOSTOV NA CESTÁCH
I. TRIEDY, 2. ETAPA – I/72 HAČAVA – MOST EV.Č. 72-014**ČASŤ STAVBY: **ASANÁCIA JESTVUJÚCEHO MOSTA**

STUPEŇ:

DSP/DRS

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE MOSTA

1.1. STAVBA

Názov stavby: **Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy, 2. etapa I/72 Hačava – most ev. č. 72-014**

Asanácia jestvujúceho mosta

Objekt stavby: Most cez rieku rieku Rimava za obcou Hačava (ev. č. 72-014)

Miesto: Banskobystrický samosprávny kraj – okres Rimavská Sobota

Katastrálne územie: Hačava

Druh stavby: Rekonštrukcia novostavbou

Stupeň dokumentácie: Dokumentácia pre stavebné povolenie (DSP)

Dokumentácia pre realizáciu stavby (DRS)

1.2. STAVEBNÍK

Názov stavebníka: Slovenská správa ciest, IVSC

Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

Nadriadený orgán: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava

1.3. GENERÁLNY PROJEKTANT

Názov a adresa: HBH projekt spol. s.r.o.

Kabátnikova 216/5, 602 00 Brno, Česká republika

Projektanti: Hlavný inžinier projektu - Ing. Vojtech Lukáč

1.4. PROJEKTANT

Názov a adresa: Link projekt SK s.r.o.

Kapitulská 313/12, 974 01 Banská Bystrica

Projektanti: Zodpovedný projektant - Ing. Pavol Koval

Vypracoval - Ing. Pavol Koval

1.5. UVAŽOVANÝ SPRÁVCA MOSTA

Uvažovaný správca mosta: Slovenská správa ciest, IVSC

Skuteckého 32, 974 23 Banská Bystrica

1.6. KRÍŽENIE S PREKÁŽKAMI:

Bod kríženia: rieka Rimava



2. NÁDVÄZNOSŤ MOSTA NA PREDCHÁDZAJÚCI STUPEŇ PD

Predchádzajúci stupeň nebol zhotovený. Jedná sa o rekonštrukciu jestvujúceho mosta.

3. ÚČEL MOSTA A POŽIADAVKY NA JEHO RIEŠENIE

Účelom mosta je prevedenie dopravy na ceste I. triedy I/72 ponad rieku Rimava za obcou Hačava. Most sa nachádza v extraviláne obce Hačava v katastrálnom území Hačava.

Predmetom stavby je rekonštrukcia novostavbou jestvujúceho nevyhovujúceho mosta, ktorý nie je schopný naďalej plniť stavebno-technické požiadavky vyplývajúce z platných STN a EN noriem.

Rozsah výmeny bol určený odborne zdatnou osobou v danom odbore na základe mostnej obhliadky. Pri stavebných prácach sa vyžadujú dočasné zábery cudzích pozemkov. Vzhľadom na intenzitu dopravy, rozsah stavby a dopravný význam úseku cesty I/72 je nutné dopravu presmerovať na obchádzkovú trasu tak, aby bola zachovaná prejazdnosť minimálne v jednom jazdnom pruhu. úplná uzávierka komunikácie I/72 nie je prípustná.

4. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ KOMUNIKÁCIE

4.1. ÚDAJE O PREMOSTOVANEJ PREKÁŽKE

Mostný objekt prevádza cestu I/72 ponad rieku Rimava. Terén v okolí mosta je prevažne rovinný prípadne mierne zvrásnený s nadmorskou výškou cca. 337,650m.

5. ÚZEMNÉ PODMIENKY

Mostný objekt sa nachádza v Banskobystrickom samosprávnom kraji, v okrese Rimavská Sobota, v katastrálnom území obce Hačava, v mieste kríženia cesty I/72 a rieky Rimava. Most je situovaný v extraviláne obce Hačava.



6. GEOLOGICKÉ PODMIENKY

Pre stavbu bol zhotovený IGHP v decembri 2019. Spracovateľom prieskumu je spoločnosť GEO-ferrys.

Záujmové územie je v zmysle tektonického členenia Západných Karpát súčasťou Centrálnych Západných Karpát, Veporského pásma. Skúmaná oblasť leží v najjužnejšej časti veporidného kryštalinika pásma Kohúta. Na geologickej stavbe záujmového územia sa podieľajú horniny staršieho paleozoika a kvartéru. Kryštallické bridlice pásma Kohúta sú produktom progresívneho regionálneho metamorfizmu. Intrúziou variských granitoidov do metamorfovaných kryštallických skupín došlo ku postkinematickej migmatizácii a kontaktno-metasomatickej premene. Vplyvom spätných rekryštalizačných a deštrukčných procesov v horninách vznikli rôzne druhy diaforitov.

Záujmové územie je súčasťou pásma granitických svorov, ktoré vznikli progresívnou regionálnou metamorfózou. Súvrstvie tvoria biolitické a granitické svory s približne rovnakých zložením.

Svory sú prevažne svetlej farby, svetlosivej až svetlozelenej. Kvartér je v záujmovom území tvorený staršími proluviálnymi sedimentami, mladšími deluviálnymi a najmladšími deluviálnymi, proluviálnymi a fluviálnymi usadeninami. Fluviálne nívne sedimenty majú z hľadiska predmetného (hydrogeologického) hodnotenia najväčší význam.

Staršie (pleistocénne) prolúvia sa vyskytujú v útržkoch po oboch stranách údolia Rimavy vo forme hlinitých až piesčito-hlinitých štrkov až reziduálnych štrkov s úlomkami hornín vo vrchných náplavových kuželloch.

Delúvia lemujúce obe strany nivy Rimavy majú výraznejšie zastúpenie a tvoria ich prevažne hlinito-kamenné svahoviny a sutiny.

Mladšie proluviálne sedimenty (holocén) tvoria prevažne hliny a piesčité hliny s úlomkami hornín a zahlienenými štrkami v nívnych náplavových kuželloch.

Fluviálne nívne sedimenty, ktorých súčasťou je aj najvýznamnejší miestny zvodnenec, predstavujú hliny, piesčité až štrkovité hliny a piesčité štrky. Predmetné piesčité štrky zasahujú do hĺbky nie viac ako 4,0m. Ich podložie je tvorené metamorfitmi staršieho paleozoika – svormi.

Podľa hydrogeologickej rajonizácie Slovenska je záujmové územie súčasťou rajónu G 127 Kryštalinikum Stolických vrchov a Revúckej vrchoviny v povodí Slanej. Paleozoikum ako celok nemá z hľadiska predmetného hodnotenia zvláštny hydrogeologický význam. Tvoria ho horniny s nepriaznivými hydrofyzikálnymi vlastnosťami. Hlavný zvodnený kolektor tu predstavujú hrubozrnné piesčité štrky s medzizrnovou priepustnosťou. Ich miera priepustnosti je ovplyvňovaná



AKCIA :

**VÝSTAVBA A ZLEPŠENIE BEZPEČNOSTNÝCH PARAMETREOV MOSTOV NA CESTÁCH
I. TRIEDY, 2. ETAPA – I/72 HAČAVA – MOST EV.Č. 72-014**

STUPEŇ:

ČASŤ STAVBY: ASANÁCIA JESTVUJÚCEHO MOSTA

DSP/DRS

prítomnosťou hlinitej resp. ílovitej frakcie. Ktorá so vzdialenosťou od povrchového toku stúpa. Kolektorské piesčité štrky sa nachádzajú spravidla v hĺbke od 2,000 do 4,000m.

V predmetnom území boli zhotovené dve prieskumné sondy S1 a S2 do hĺbky 10,000 až 16,000m.

Sonda S1		
Hĺbka (m)	STN 72 1001	Makroskopický popis
0,00 – 0,30	O	Hlina hnedá - humózna
0,30 – 1,10	F5/MI	Hlina so strednou plasticitou, hnedá, tuhá konzistencia
1,10 – 1,80	F4/CS	Íl piesčitý, hnedý, tuhá až mäkká konzistencia
1,80 – 2,80	F4/CS	Íl piesčitý, sivý, mäkká konzistencia
2,80 – 3,80	G4/GM	Štrk piesčito-hlinitý, hnedý, valúny Ø 2,5,8,10cm
3,80 – 5,20	G3/GF	Štrk s prímесou jemnozrnnej zeminy, sivý, valúny Ø2,5,8,10,15cm, stredne uľahlá
5,20 – 6,80	G3/GF	Štrk s prímесou jemnozrnnej zeminy, sivý, valúny Ø3,5,10,15,20cm, stredne uľahlá
6,80 – 7,80	G3/GF	Kamenné sute, balvany svorov s prímесou jemnozr. zeminy, sivá, balvany Ø15,20,30cm veľmi uľahlé s výplňou drobného štrku
7,80 – 12,80	R5	Zvetralé skalné podložie svorov, výplň jemný štrk sivej farby
12,80 – 16,00	R4	Navetralé skalné podložie svorov
Hladina podzemnej vody narazená v hĺbke 1,500m p.t.; ustálená 0,800m p.t.		

Sonda S2		
Hĺbka (m)	STN 72 1001	Makroskopický popis
0,00 – 0,20	O	Hlina hnedá
0,20 – 1,10	S4/SM	Piesok hlinitý, hnedý
1,10 – 1,30	G4/GM	Štrk piesčito-hlinitý, hnedý
1,30 – 2,20	F4/CS	Íl piesčitý, sivý, mäkká konzistencia
2,20 – 3,50	G4/GM	Štrk piesčito-hlinitý, sivý, valúny Ø3,8,10,15cm
3,50 – 6,50	G3/GF	Štrk s prímесou jemnozrnnej zeminy, sivý, valúny Ø3,8,10,15,20cm
6,50 – 8,30	G3/GF	Kamenné sute, balvany svorov s prímесou jemnozrnnej zeminy, sivá, balvany Ø15,20,30cm veľmi uľahlé s výplňou drobného štrku
8,30 – 11,00	R5	Zvetralé skalné podložie svorov, výplň jemný štrk sivej farby
Hladina podzemnej vody narazená v hĺbke 1,400m p.t.; ustálená 0,900m p.t.		

Presná poloha vrtov je zakreslená vo výkresovej časti PD.



7. INŽINIERSKE SIETE

V tesnej blízkosti mosta sa nenachádzajú žiadne existujúce siete, ktoré by zasahovali do stavebného priestoru. Vo vzdialenosti cca. 20,0 m západne od mosta sa nachádza jestvujúce vedenie zdieľovacieho káblu.

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. Vedenie všetkých inž. sietí v priestore staveniska je potrebné nechať vytýčiť pred zahájením stavby, výkopy realizovať ručne a všetky poškodenia hlásiť správcovi. Takisto je nutné pri pojazde stavebných mechanizmov dbať na ochranu vzdušného vedenia v priestore stavby. Uvedené zákresy inžinierskych sietí tejto PD sú len orientačné. Pred realizáciou je nutné ich polohu overiť a po dobu výstavby dostatočne chrániť pred poškodením.

8. JESTVUJÚCE TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

8.1. CHARAKTERISTIKA JESTVUJÚCEHO STAVU MOSTA

Jedná sa o jednopoložový trámový most s rozpätím poľa 15,880 m. Mostný objekt bol postavený v roku 1959. Most je uložený na gravitačných ŽB oporách. Most je podľa **TP 061** a mostných prehliadok zatriedený do **stupňa VI.** stavebnotechnického stavu **VEĽMI ZLÝ**.

8.2. POPIS KONŠTRUKCIE JESTVUJÚCEHO MOSTA

Most tvorí trámová konštrukcia z 10 ks nosníkov Vloššák spojených priečnym predpätím a vyrovnávajúcou doskou do tzv. žalúzievej dosky. Nosná konštrukcia je uložená na gravitačných oporách na oceľových plátoch, ktoré slúžia ako ložiská. Gravitačná opora s hrúbkou drieru cca. 1,570m je založená plošne na základovom bloku s predpokladanou hrúbkou 1,500m a šírkou 2,600m. K takto zhotovenej gravitačnej opore sú pristavané rovnobežné gravitačné krídla, ktoré sú pomocou dilatčných škár oddelené od samotnej opory. Takto je konštruovaná opora 1 aj opora 2.

Most je otvorene usporiadaný so svetlou šírkou medzi zvýšenými obrubami cca. 8,400 až 8,480m. Celková šírka nosnej konštrukcie je cca. 10,150m až 10,250m. Stavebná výška nosnej konštrukcie je cca. 0,950m. Po moste je prevádzaná cesta I. triedy I/72 kategórie C 9,5/70. Cesta je na moste smerovo v priamej. Niveleta na moste je s konštantným klesajúcim sklonom cca. 2,25%. Priečny sklon mosta je jednostranný s klesaním ku ľavej rímse so sklonom 3,0%.



9. TECHNICKÉ RIEŠENIE REKONŠTRUKCIE MOSTA

9.1. CELKOVÁ KONCEPCIA REKONŠTRUKCIE MOSTA

Rekonštrukcia mosta navrhuje odstránenie celého jestvujúceho mostného objektu a nahradenie novým.

9.2. BÚRACIE PRÁCE NA MOSTE

V rámci búracích prác bude asanový celý jestvujúci most nasledovným spôsobom. Zhotoví sa obchádzková trasa a doprava z mosta bude presmerovaná mimo most. Odfrézujú sa živičné vrstvy vozovky na moste po rozhranie objektov príľahlej cesty. Demontujú a uskladnia sa prvky ZBZ tak, aby nedošlo k ich významnému poškodeniu a zhodnotí sa ich ďalšie použitie na stavbách menšieho významu resp. dočasných stavieb. Odbúrajú sa monolitické železobetónové rímasy. Odbúrajú sa všetky súčasti spádového vyrovnávajúceho betónu. Po odhalení hornej hrany nosníkov Vloššák, sa cez pozdĺžne škáry medzi nosníkmi preruší priečne predpätie, ktoré zopína nosníky (je predpoklad, že priečne predpätie už nefunguje). Následne sa nosníky zložia z úložných prahov autožeriavom s minimálnou únosnosťou jedného bremena **20,0t** vždy po jednom a takým spôsobom, aby boli **dodržané požiadavky na BOZP**, na pracovnú plošinu mimo most. Následne sa odstránený nosník na plošine mimo mosta, vhodným spôsobom rozdelí tak, aby ho bolo možné odvieť na skládku stavebného odpadu. Takto budú odstránené všetky nosníky hornej stavby. Pri búraní monolitických častí hornej stavby budú spravené také opatrenia, aby stavebný odpad nepadol do vodného toku, pod mostom a aby nadmerné neznečisťoval okolie mosta. Následne sa v prechodových oblastiach mosta odstránia prechodové klíny a odvezú sa na skládku stavebného odpadu. Za oporami mosta sa zhotoví otvorený výkop **v sklone 1:1** podľa zakresu v PD. Zeminy z prechodových oblastí budú zhodnotené na spätné použitie. Tieto zeminy budú dočasne uskladnené v priestoroch na to určených. S postupným zhotovovaním otvoreného výkopu sa budú odbúravať prvky opory (záverné stienky, krídla, úložné prahy, drieky opôr). Keď výkopy budú zhruba na úrovni príľahlého terénu, pred lícom opôr sa odstránia jestvujúce kamenné dlažby v rozsahu ako je zakreslené v PD (predpoklad je, že budú odstránené všetky). Následne sa vodný tok zatrubní predpísaným spôsobom. Potom sa bude pokračovať v zhotovovaní otvoreného výkopu so **sklonom svahu 1:1** pred lícom ako aj za rubom a blízkom okolí opory tak, aby sa odstránili všetky súčasti jestvujúcich opôr. Počas odkopu bude v najnižšom mieste výkopu zhotovený zber, z kadiaľ sa bude odčerpávať presiaknutá voda. Predpokladaný priesak cez hlinito-piesčité pôdy je **6,5 m³/h** v jednom výkope pre jednu podperu. Tomuto musia byť zabezpečené kapacity odčerpávania. Zber je nutné zhotoviť tak, aby bol vždy v jednom mieste a tomu prispôbiť zhotovenie otvorených výkopov. Výkopové práce je nutné zhotovovať takým spôsobom, aby



základová škára nebola zbytočne nakypovaná. Odbúraný materiál opôr bude odvezený na skládku stavebného odpadu. Následne sa búranisko očistí od drobných pozostatkov.

Predpokladaná vzdialenosť ku najbližšej skládke stavebného odpadu je do 25km.

9.3. ZEMNÉ PRÁCE

9.3.1. SKRÝVKA ORNICE A VÝRUBY STROMOV

Z prieskumu sa zistilo, že hrúbka humóznej vrstvy na príľahlom teréne jestvujúceho mosta je v hrúbke cca. 0,300m. Humózná vrstva bude odňatá a uskladnená na dočasnej ploche na to určenej tak, aby nedošlo k jej znehodnoteniu. Výrub stromov bude súčasťou inventarizácie drevín.

9.3.2. STAVEBNÉ JAMY A VÝKOPY

Všetky stavebné jamy budú zhotovené ako otvorené výkopy. Najstrmší povolený dočasný svah (rozumej max. týždeň) bude **1,5:1**, ale trvalé výkopové svahy (rozumej počas celej nutnej doby výstavby) bude **1:1**. Svahy s výškou výkopu nad 5,0m budú zhotovené s terénnou lavicou, projektant však výkopy hlbšie ako 5,0m nepredpokladá. **Pri zhotovovaní výkopov budú dodržiavané všetky zásady bezpečnosti v zmysle BOZP. Nezapažené kolmé výkopy a výkopy strmšie ako je predpísané je zakázané zhotovovať.**

9.3.3. ZABEZPEČENIE STAVEBNÝCH JÁM VOČI VODE

Nakoľko je nutné stavebné jamy zhotovovať v blízkosti vodného toku Rimava, kde dno stavebných jám je pod úrovňou dna koryta. Bude vodný tok zemnými hrádzkami (viď zakres vo výkresovej časti PD) odklonený do troch bezhrdlových rúr DN 1400. Bezhrdlové rúry musia byť schopné preniesť **vrcholový tlak $F_n = \text{min. } 140\text{kN/m}$** v zmysle STN EN 1916, nakoľko sa predpokladajú pojazdy vrtnej plošiny, počas zhotovovania pilót. Priesaky vody cez zatrubnenie a cez steny výkopu budú odčerpávané v najnižšom bode stavebnej jamy, kde bude zhotovený zber. Predpokladaný priesak do stavebnej jamy **cca. $6,5\text{m}^3/\text{h}$** v jednom výkope pre jednu podperu.



10. VÝSTAVBA MOSTA

10.1. POSTUP A TECHNOLOGIA BÚRACÍCH PRÁCH

- Vybuduje sa obchádzková trasa (súčasť objektu SO 102)
- Zhotovia sa skrývky ornice a odstránia sa náletové zelene a kry (stromy sa nebudú)
- Odfrézuje sa vozovka po rozhranie objektov SO 201 a SO 101
- Demontujú sa zariadenia ZBZ a všetky odnímateľné časti a podľa potreby sa uskladnia
- Odbúrajú sa jestvujúce monolitické rímasy
- Otryská sa jestvujúca hydroizolácia mostovky vodným lúčom
- Odbúra sa jestvujúca vyrovnávajú vrstva ľahšími mechanizmami, ktoré **nevývolávajú nadmerné vibrácie a nadmerne nezaťažujú most**
- Preruší sa priečne predpätie mostovky (zhotoviteľ si určí spôsob a dá na skonzultovanie projektantovi)
- Nosníky sa **po jednom** zložia na priestor mimo mosta autožeriavom **s min. nosnosťou jedného bremena 20,0t**, kde sa podelia, tak, aby ich bolo možné dopraviť na skládku stavebných odpadov
- Postupne sa začnú odbúravať súčasti jestvujúcej spodnej stavby mosta (krídla, záverné stienky, drieky opôr) mechanizmami, aké si určí zhotoviteľ, so súčasným odkopávaním stavebnej jamy so sklonom svahu **max. 1:1**
- Prechodové klíny za rubom opôr sa odbúrajú mechanizmami, aké si zvolí zhotoviteľ
- Pri dosiahnutí úrovne jestvujúceho terénu sa vodný tok navrhovaným spôsobom zatrubní tromi bezhrdlovými rúrami DN 1400, ktoré musia byť schopné preniesť **vrcholový tlak $F_n = \text{min. } 140\text{kN/m}$** v zmysle STN EN 1916
- Odbúrajú sa príslušné kamenné odláždenia v zmysle zakreslenia
- Odbúrajú sa zvýšky spodnej stavby so súčasným zhotovovaním stavebných jam s maximálnym sklonom svahu 1:1 pred lídom, za rubom ako aj v okolí opôr
- V stavebných jamách musí byť zabezpečené odčerpávanie presiaknutej vody predpísaným spôsobom
- **Postup búracích prác nie je záväzný, zhotoviteľ si môže určiť svoj vlastný postup, ale je povinný tento svoj postup konzultovať s projektantom**
- **Zhotoviteľ počas stavebných prác je povinný dodržiavať náležitosti BOZP a všetky predpisy na ochranu zdravia, bezpečnosti a zníženia prípadných ekonomických škôd**
- **Zhotoviteľ je povinný v pravidelných termínoch zvolávať kontrolné dni pre stavebný a autorský dozor**



AKCIA :

**VÝSTAVBA A ZLEPŠENIE BEZPEČNOSTNÝCH PARAMETREOV MOSTOV NA CESTÁCH
I. TRIEDY, 2. ETAPA – I/72 HAČAVA – MOST EV.Č. 72-014**ČASŤ STAVBY: **ASANÁCIA JESTVUJÚCEHO MOSTA**

STUPEŇ:

DSP/DRS

10.2. SÚVISIACE ČASŤI STAVBY

Výstavba mosta priamo súvisí s uvedenými objektmi stavby:

SO 101 - Rekonštrukcia cesty I/72

SO 102 - Obchádzková trasa

SO 201 – Most ev.č. 72-014

11. POPIS NAPOJENIA NA JESTVUJÚCE KOMUNIKÁCIE, PRÍSTUP NA POZEMKY ROZDELENÉ STAVBOU A VÄZBY NA JESTVUJÚCE INŽINIERSKE SIETE

Prístupy na jestvujúce pozemky budú obmedzené počas opravy mosta. Počas opravy mosta nedôjde k preložke inžinierskych sietí. Po ukončení všetkých prác a prác k nim naväzujúcich sa prístupy na pozemky obnovia.

12. CHARAKTERISTIKA A POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA Z HĽADISKA STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Vzhľadom na charakter vykonávaných prác bude vplyv na životné prostredie minimálny. Pri dodržaní opatrení, ktoré sú navrhnuté na minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie, sa nepredpokladá narušenie ekologickej rovnováhy v okolitej krajine. V priebehu realizácie rekonštrukcie sa vplyvom staveniskovej dopravy a samotnej výstavby zvýši hlučnosť, prašnosť, vibrácie. Po ukončení výstavby sa dočasné negatívne vplyvy odstránia a dôjde k stabilizácii hlavne hlukovej a emisnej situácie v danom území. Všetky plochy na odstavenie mechanizmov musia byť spevnené so zachytávaným odvodnením. Budú využité len jestvujúce plochy v blízkosti staveniska a dočasné staveniskové plochy súvisiacich stavebných objektov. Zhotoviteľ vypracuje plán havarijných opatrení v zmysle platnej legislatívy. V prípade potreby budú výjazdy na cestu I/72 čistené tak, aby nedošlo k ohrozeniu jestvujúcej dopravy. Počas výstavby bude minimálne obmedzená doprava na jestvujúcej ceste I/72. Vzhľadom na intenzitu dopravy a dopravný význam úseku je nutné všetky opatrenia realizovať tak, aby bola zachovaná prejazdnosť minimálne v jednom jazdnom pruhu. Návrh dopravného obmedzenia zabezpečí zhotoviteľ stavebných prác, nie je to predmetom tohto projektu. Po dokončení všetkých stavebných prác a prác nutných k odstráneniu negatívnych vplyvov na životné prostredie dôjde k zlepšeniu jestvujúceho stavu.



AKCIA :

**VÝSTAVBA A ZLEPŠENIE BEZPEČNOSTNÝCH PARAMETREOV MOSTOV NA CESTÁCH
I. TRIEDY, 2. ETAPA – I/72 HAČAVA – MOST EV.Č. 72-014**ČASŤ STAVBY: **ASANÁCIA JESTVUJÚCEHO MOSTA**

STUPEŇ:

DSP/DRS

13. RÔZNE

Aby bolo možné určiť rozmery, prípadne hmotnosť niektorých častí mosta, projekt predpokladá použitie niektorých konkrétnych typov zariadení a materiálov. 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 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia

Zákon 125/2006 Z.z. o inšpekcii práce

Zákon 355/2007 Z.z. o ochrane, postupe a rozvoji verejného zdravia

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

Nariadenie vlády č. 391/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na pracovisku.

Pre stavbu „R4 Prešov – severný obchvat“ aktualizuje vybraný dodávateľ plán BOZP v súlade s požiadavkami Nariadenia vlády SR č. 396/2006 Z.z.

V Banskej Bystrici
03/2020

Vypracoval
Ing. Pavol Koval