

TECHNICKÁ SPRÁVA

1 Všeobecné údaje

Investor	: MESTO TRENČÍN Mierové námestie 2, 911 64 TRENČÍN
Miesto stavby	: Mierové námestie, Trenčín
Okres	: Trenčín
Kraj	: Trenčiansky
Projektant stavby	: Atelier RAW s.r.o. Domažlická 12, 612 00 Brno tel: 541 242 908, atelier@raw.cz, www.raw.cz
Projektant objektu	: PIO Keramoprojekt, a.s Dolný Šianec 1, 911 48 Trenčín Ing. Andrej Blaho, 6168 * I2 Ing. Lenka Zajacová, 6169 * I2

2 Východzie údaje

Projektová dokumentácia bola vypracovaná podľa nasledovných podkladov :

- polohopisné a výškopisné zameranie záujmového územia vo výškovom systéme Balt po vyrovnaní a v súradnicovom systéme JTSK
- údaje získané obhliadkou jestvujúceho stavu
- kopia katastrálnej mapy k.ú. Trenčín, LV parcel
- požiadavky a zadania investora, kde stanovil kapacitné a funkčné nároky na riešenú stavbu
- projekt stavby „Mierové námestie v Trenčíne - rekonstrukce povrchů“ pre stavebné povolenie, vypracovaný Atelier RAW – Doc.ing.arch.Tomáš Rusín, 07/2009
- normy a predpisy.

Urbanisticko-technické riešenie stavby vychádza z primárnych požiadaviek investora na využitie dotknutej časti stavby.

Dotknuté územie je situované v katastrálnom území mesta Trenčín. Jedná sa o historické centrum mesta Trenčín, Mierové námestie. Rekonštrukcia bude realizovaná na Mierovom námestí a priľahlých uliciach.

Reliéf záujmového územia je rovinný s výškou cca 211 až 218 m n.m., bez terénnych deformácií.

Pozemok je v Územnom pláne mesta vymedzený ako plocha Verejného priestranstva.

Cez riešené územie prechádza viacero inžinierskych sietí. Potrebnú úpravu inžinierskych sietí riešia jednotlivé objekty.

Na pozemku sa nachádzajú vetvy dažďovej kanalizácie s uličnými vpustami, ktoré odvodňujú spevnené plochy.

3 Popis staveniska

Rekonštrukcia bude zrealizovaná na Mierovom námestí a príľahlých uličkách. Začiatok úpravy je pri hotely Elizabeth na Palackého ulici a bude ukončená pred historickou mestskou vežou na Mierovom námestí. Rekonštruované spevnené plochy budú aj na Farskej ulici a na ulici pozdĺž kostola sv. F. Xaverského.

Plocha námestia a naväzujúcej Farskej ulice, k mestskej veži a pozdĺž kostola sv. F. Xaverského, ktoré sú tiež súčasťou rekonštrukcie povrchu Mierového námestia, sú v súčasnosti tvorené prevažne krytom z kamenných kociek drobných, pešie komunikácie pozdĺž obojstrannej zástavby sú z asfaltovým povrchom.

Z asfaltového povrchu je taktiež i vozidlová komunikácia vjazdu do námestia z Palackého ulice. V mieste staničenia km 0,047 40 naväzuje dláždený povrch z kamenných kociek drobných.

Väčšina územia, určeného k rekonštrukcii je rovinatá, pozdĺžny spád sa pohybuje od 0,5% do 2,5%, len nájazd z Palackého ulice dosahuje hodnotu 5,7%.

Centrálna časť námestia v priestore eliptického ostrovčeka je priečne výškovo rozčlenená – zástavba pozdĺž južného okraja námestia je o cca 1,0m vyššie než severný, priečny sklon stávajúcich i novo navrhnutých spevnených plôch dosahuje 6,8%.

Stávajúca rozsiahla výmera spevnenej plochy námestia a naväzujúcich ulíc má nedostatočne vyriešené odvodnenie povrchových zrážkových vôd, počet dažďových vpustov neodpovedá odvodňovanej ploche – v novom návrhu bude zvýšený počet vpustov, pôvodné budú – už vzhľadom k zmene rozčlenenia pojazdnych plôch a plôch pre chodcov – všetky zrušené a vybúrané, pôvodné prípojky zaslepené zabetónovaním.

4 Navrhované riešenie

Plocha námestia bude rozdelená na tieto časti :

a) Mierové námestie o celkovej dĺžke rekonštruovanej konštrukcie spevnenej plochy 356,94m začína napojením na zarezaný okraj asf. krytu miestnej vozidlovej komunikácie na Palackého ulici. Na prechode z asfaltového povrchu na dlažbu sa osadí kamenný obrubník zapustený na úroveň vozovky. Zástavbou mesta je vedené v smere SV – JZ.

Napojenie príjazdovej komunikácie námestia bude v súlade so stavebnými úpravami šírkového usporiadania jednosmernej miestnej komunikácie na Palackého ulici, zakružovacie oblúky o polomere 12,0m (vľavo) a 9,0m (vpravo) sú umiestnené tak, aby nenavádzali vozidla – ako doteraz – priamy prejazd z Palackého ulice do námestia.

Poloha ľavého zakružovacieho oblúka je zvolená tak, aby ostatný, 6,0m široký koridor miestnej komunikácie na Palackého ulici umožnil prejazd rozmernejších vozidiel.

Príjazdová komunikácia je šírky 5,5 m ďalej pokračuje symetricky medzi obojstrannou zástavbou, od miesta staničenia km 0,080 00 sa postupne rozširuje do plochy námestia a v rozmedzí staničenia km 0,164 69 – km 0,240 00 obojstranne obchádza centrálny ostrovček nesymetrického eliptického pôdorysu (dĺžka 75,35m, max. šírka cca 14,7m), bude – v stávajúcej polohe – historický morový stĺp a v najširšom mieste ostrovčeka je navrhnutý centrálny vodný prvok – zlatá fontána Marca Aurélia.

Jej osadenie, napojenie prípojk na stávajúce inžinierske siete a technológie sú riešené v samostatnom objekte SO 300.

Pozdĺž spevnenej plochy, dláždenej kamennými kockami drobnými 8/11 (štiepaná andezitová dlažba – stavajúca + doplnená v rovnakej farebnosti), ukladanými do vejáru a určené prevažne pre vozidlový prejazd, sú obojstranne vedené pešie komunikácie, konštrukčne prispôsobené pre občasný prejazd – údržba, zásobovanie, apod. Navrhnutý je povrch zo žulovej mozaiky (štyri strany rezané, rub a líc štiepaný) skladané do riadkov.

Os rekonštruovanej spevnenej plochy námestia končí v mieste staničenia km 0,356 94 prejazdom a prechodom k historickej mestskej veži.

V rámci rekonštrukcie bude pozdĺž novo osadených línií cestných kamenných obrubníkov osadených celkom 26 nových uličných vpustov, označených v dokumentácii VP č.1 – VP č.26.

b) Ulica pozdĺž kostola sv. F. Xaverského o dĺžke riešeného úseku 62,49m a šírke koridoru medzi obojstrannou zástavbou ~7,0m – ~8,50m odbočuje zo spevnenej plochy námestia v mieste staničenia km 0,323 79 vpravo, smerom SZ.

Komunikácia je obojsmerná, slepo ukončená.

Pojazdná komunikácia šírky 4,8m je navrhnutá z dlažby z kamenných kociek drobných 8/11 (štiepaná andezitová dlažba – stavajúca + doplnená rovnakej farebnosti), ukladaných do vejárov. Plocha pre peších je šírky cca 1,5 – 3,0m a navrhnutá s povrchovou úpravou zo štiepanej žulovej mozaiky skladanej do riadkov.

Lemovanie pojazdného pásu bude prevedené nad úroveň krytu 20mm, zapustenými kamennými obrubníkmi 250 x 200mm do betónového lôžka.

V rámci rekonštrukcie uličky pozdĺž kostola budú v novo osadené 2 nové dažďové uličné vpusty, v dokumentácii označené VP č.27 a VP č.28.

c) Farská ulica o dĺžke 79,65 m a šírke koridoru medzi obojstrannou zástavbou ~11,50 m odbočuje zo spevnenej plochy námestia v mieste staničenia km 0,323 79 vľavo, smerom JV.

Komunikácia je obojsmerná, slepo ukončená schodiskom na konci rekonštruovanej trasy – staničenie km 0,079 65.

Vzhľadom k dostatočnej šírke koridoru medzi zástavbou bude stredom ulice vedený 6,0 m široký pás, opatrený dlažbou z kamenných kociek drobných 8/11 (štiepaná andezitová dlažba –

stavajúca + doplnená v rovnakej farebnosti), ukladných do vejárov, čím bude opticky vymedzený jazdný koridor. Plochy pre chodcov budú vedené po oboch stranách zástavby v šírke cca 2,5-3,0m, bude tvorená dlažbou zo žulových kociek mozaikových skladaných do riadkov, skladba konštrukcie bude prispôbena pre občasný prejazd (zásobovanie, údržba, otáčanie vozidiel).

Lemovanie pojazdného pásu bude prevedené nad úroveň krytu 20mm zapustenými kamennými obrubníkmi 250 x 200mm osadenými do betónového lôžka.

V rámci rekonštrukcie Farskej ulice budú novo osadené 4 nové uličné vpusty, v dokumentácii označené VP č.29 – VP č.32.

4.1 Návrhové prvky

a) Spevnená plocha Mierového námestia

Čelková dĺžka riešeného úseku je 356,94m, šírka je zrejmá z výkresu č. 8 – Priečne rezy. Úsek začína napojením na zarezaný okraj asf. krytu miestnej komunikácie na Palackého ulici, rozhranie oboch druhov krytu bude tvorené zapusteným kamenným obrubníkom zapusteným na úroveň vozovky.

Smerové pomery :

km 0,000 00 - km 0,068 38	pravý oblúk R=60,0m; $\alpha=72,55g$; T=38,44m
km 0,078 15 - km 0,095 23	priama dl. 26,85m
km 0,095 23 - km 0,167 52	ľavý oblúk R=385,0m; $\alpha=11,96g$; T=36,26m
km 0,167 52 - km 0,266 75	priama dl. 99,23m
km 0,266 75 - km 0,307 38	ľavý oblúk R=200,0m; $\alpha=12,93g$; T=20,38m
km 0,307 38 - km 0,323 80	priama dl. 16,41m
km 0,323,80	lom trasy vľavo $\alpha=189,9693g$
km 0,323 80 - km 0,356 94	priama dl. 33,15m

Spádové pomery :

km 0,000 00 - km 0,050 77	+ 5,7%
km 0,050 77 - km 0,113 76	- 2,4%
km 0,113 76 - km 0,164 69	- 0,5%
km 0,165 29 - km 0,196 12	+ 0,85%
km 0,196 12 - km 0,232 19	- 1,1%
km 0,232 19 - km 0,239 40	- 2,35%
km 0,240 00 - km 0,329 46	- 0,4%
km 0,329 46 - km 0,356 94	+ 1,6%

Údaje o výškovom oblúku č.1: (vrcholový výškový oblúk)

Staničenie oblúku výškového polygonu:	29.69	Výška:	213.78m
Staničenie vrcholu výškového polygonu:	50.77	Výška:	214.98m
Staničenie dotyčnice výškového polygonu :	71.84	Výška:	214.47m
Najvyšší bod:	59.35	Výška:	214.62m
Sklon vstupnej dotyčnice:	5.70%	Spád výstupnej dotyčnice:	-2.40%
Dĺžka oblúku:	42.15m	Polomer oblúku	520m

Údaje o výškovom oblúku č.2: (údolnicový výškový oblúk)

Staničenie oblúku výškového polygónu :	100.43	Výška:	213.79m
Staničenie vrcholu výškového polygónu :	113.76	Výška:	213.47m
Staničenie dotyčnice výškového polygónu :	127.09	Výška:	213.40m
Najnižší bod:	127.09	Výška:	213.40m
Sklon vstupnej dotyčnice:	-2.40%	Spád výstupnej dotyčnice:	-0.50%
Dĺžka oblúku:	26.66m	Polomer oblúku	1 400m

Údaje o výškovom oblúku č.3: (vrcholový výškový oblúk)

Staničenie oblúku výškového polygónu :	229.07	Výška:	213.12m
Staničenie vrcholu výškového polygónu :	232.19	Výška:	213.09m
Staničenie dotyčnice výškového polygónu :	235.31	Výška:	213.02m
Najvyšší bod:	229.07	Výška:	213.12m
Sklon vstupnej dotyčnice:	-1.10%	Spád výstupnej dotyčnice:	-2.35%
Dĺžka oblúku:	6.24m	Polomer oblúku	500m

Údaje o výškovom oblúku č.4: (údolnicový výškový oblúk)

Staničenie oblúku výškového polygónu :	324.45	Výška:	212.56m
Staničenie vrcholu výškového polygónu :	329.46	Výška:	212.54m
Staničenie dotyčnice výškového polygónu :	334.46	Výška:	212.62m
Najnižší bod:	326.46	Výška:	212.56m
Sklon vstupnej dotyčnice:	-0.40%	Spád výstupnej dotyčnice:	1.60%
Dĺžka oblúku:	10.00m	Polomer oblúku	500m

b) Komunikácia pozdĺž kostola sv. F. Xaverského

Celková dĺžka riešeného úseku je 62,49m a šírka medzi obojstrannou zástavbou ~7,0m – ~8,50m začína napojením sprava, za spevnenou plochu námestia (dlažba z kamenných kociek drobných 8/11 štiepaná andezitová dlažba – stavajúca + doplnená v rovnakej farebnosti).
Je vedená súbežne s priečelím zástavby západného okraja Mierového námestia.

Smerové pomery :

celá trasa v priamej o celkovej dĺžke 62,49m.

Spádové pomery :

km 0,000 00 - km 0,014 40	- 0,9%
km 0,014 40 - km 0,036 68	+ 1,2%
km 0,036 68 - km 0,055 68	+ 0,5%
km 0,055 68 – km 0,062 49	+ 2,0%

Údaje o výškovom oblúku: (údolnicový výškový oblúk)

Staničenie oblúku výškového polygonu :	9.11	Výška:	212.49m
Staničenie vrcholu výškového polygonu :	14.40	Výška:	212.44m
Staničenie dotyčnice výškového polygonu :	19.69	Výška:	212.50m
Najnižší bod:	13.63	Výška:	212.47m
Sklon vstupnej dotyčnice:	-0.90%	Spád výstupnej dotyčnice:	1.20%
Dĺžka oblúku:	10.59m	Polomer oblúku	500m

Údaje o výškovom oblúku: (vrcholový výškový oblúk)

Staničenie oblúku výškového polygonu :	33.10	Výška:	212.67m
Staničenie vrcholu výškového polygonu :	36.68	Výška:	212.71m
Staničenie dotyčnice výškového polygonu :	40.27	Výška:	212.73m
Najvyšší bod:	40.27	Výška:	212.73m
Sklon vstupnej dotyčnice:	1.20%	Spád výstupnej dotyčnice:	0.50%
Dĺžka oblúku:	7.17m	Polomer oblúku	1 000m

Údaje o výškovom oblúku: (údolnicový výškový oblúk)

Staničenie oblúku výškového polygonu :	52.68	Výška:	212.79m
Staničenie vrcholu výškového polygonu :	55.68	Výška:	212.80m
Staničenie dotyčnice výškového polygonu :	58.68	Výška:	212.86m
Najnižší bod:	52.68	Výška:	212.79m
Sklon vstupnej dotyčnice:	0.50%	Spád výstupnej dotyčnice:	2.00%
Dĺžka oblúku:	6.00m	Polomer oblúku	400m

c) Komunikácia vo Farskej ulici

Celková dĺžka riešeného úseku je 79,65 m a šírka medzi obojstrannou zástavbou ~11,50m začína napojením zľava za spevnenou plochu námestia (dlažba z kamenných kociek drobných 8/11 štiepaná andezitová dlažba – stavajúca + doplnená v rovnakej farebnosti).
Je vedená súbežne s priečelím zástavby západného okraja Mierového námestia.

Smerové pomery :

km 0,000 00 - km 0,053 89

priama dĺ. 53,89m

lom trasy vľavo 192,9731g

km 0,053 89 - km 0,079 65

priama dĺ. 25,76m

Spádové pomery :

km 0,000 00 - km 0,031 26	- 0,5 %
km 0,031 26 - km 0,079 65	+ 4,0 %

Údaje o výškovom oblúku: (údolnicový výškový oblúk)

Staničenie oblúku výškového polygonu :	13.22	Výška:	212.50m
Staničenie vrcholu výškového polygonu :	31.26	Výška:	212.41m
Staničenie dotýčnice výškového polygonu :	49.29	Výška:	213.13m
Najnižší bod:	17.26	Výška:	212.49m
Sklon vstupnej dotýčnice:	-0.50%	Spád výstupnej dotýčnice:	4.00%
Dĺžka oblúku:	36.06m	Polomer oblúku	800.00m
Vzdálenosť na dosvit:	101.83m		

5 Materiálová skladba

S ohľadom na historický význam tohto priestoru bola dlažba všetkých plôch riešeného územia navrhnutá z prírodných materiálov.

V centrálnej pojazdnej ploche sa jedná o stávajúcu štiepanú andezitovú dlažbu 8/11 v odtieňoch tmavo šedej, preskladanou opäť do vejárovej väzby v smere podľa sklonu námestia. Prednostne bude použitá existujúca dlažba, doplnená o ochodenú dlažbu rovnakého odtieňu z iných zdrojov (pre doplnenie bude použitý prednostne kameň z lomu z rovnakej lokality ako je stávajúci materiál).

Hlavnú centrálnu plochu na pôdoryse elipsy navrhujeme dláždiť jemne okrovou štiepanou žulovou mozaikou 4/6 skladanú do kruhu prekladanú pásmi zo štiepaných žulových kociek 8/11 šedého odtieňu. Obrubníky oddelujúce zelené plochy budú zo zapustených tryskaných žulových obrubníkov jemne okrového odtieňu obojstranne opracovaných s príslušným polomerom (styčné špáry sa nebudú rozotvárať).

Rovnakým spôsobom budú riešené aj novo navrhnuté vyrovnávacie líniové schody okolo centrálnej časti vyhotovené v jemnom okrovom odtiene, tryskané s protišmykovým povrchom. Vonkajšia hrana a všetky viditeľné hrany žulových stupňov bude opracovaná s príslušným polomerom. Delenie líniových stupňov bude rozpočítané na pravidelné veľkosti o minimálnej dĺžke 1000mm.

Priestor okolo morového stĺpu vychádza z pôvodného riešenia a zachováva schody po oboch stranách. Existujúce stupne v hornej časti ostanú zachované. Neskôr dorábané betónové schody v spodnej časti budú odstránené a nahradené novými zo žulových blokov vyhotovených v jemnom okrovom odtiene, tryskané s protišmykovým povrchom. Rovnaké žulové bloky budú lemovat' aj hrany schodov vedľa morového stĺpa, výplň bude tvoriť dlažba zo štiepanej žulovej mozaiky 4/6 okrového odtieňu skladaná do vejára. Oporné múriky vymedzujúce schody budú z masívnych žulových blokov okrového odtieňu.

Vo Farskej ulici budú obnovené existujúce kamenné schody, ktoré tvoria nástup na farské schody. Existujúce schody sú degradované a v zlom technickom stave. Budú nahradené novými stupňami z tryskanej žuly v odtieni vychádzajúcom z pôvodnej farebnosti. Budú dodržané rozmery a profil existujúcich schodiskových stupňov. Schodisko bude novo založené. Nadväzujúce plochy zo žulovej mozaiky šedého odtieňu so štyrmi stranami rezanými a hornou a spodnou štiepanou, skladaných do riadkov (na väzbu bez krížových špár) kolmo k smeru chôdze s minimálnymi špármi.

Dlažba chodníkov po obvode námestia je navrhnutá zo žulovej mozaiky 4/6 (štyri strany rezané rub a líc štiepaný) šedého odtieňu, skladanej do riadkov (na väzbu bez krížových špár) kolmo k smeru chôdze s minimálnymi špármi. Okolo mreží stromov sa uloží po obvode v jednom riadku dlažba zo žulových kociek 10/10 šedého odtieňu. Celé námestie je riešené ako bezbariérové. Plochy po obvode námestia sú od centrálnej časti oddelené žulovým obrubníkom vyhotoveným s tryskaným povrchom v šedom odtiene zapusteným do úrovne dlažby chodníkov s prevýšením 20mm nad centrálnu pojazdnú plochu. Prednostne budú použité existujúce obrubníky, ktoré budú v požadovanom farebnom odtieni, budú nepoškodené a očistené (štandard obrubníkov ktoré budú môcť byť použité, budú v rámci kontrolných dní schválené zástupcom investora a architektom). Úseky, ktoré sú v oblúku budú skladané z obrubníkov s príslušným polomerom na vnútornej aj vonkajšej strane (styčné špáry sa nebudú roztvárať).

V rámci spevnených plôch sa vybuduje základový blok pre osadenie vianočného stromu zhotoveného z betónu C25/30 vystuženého KARI sieťou 6/100. Vnútro základu bude tvorené oceľovou trúbkou DN 559 v dĺžke 1,7m, vnútro bude odvodnené pomocou PVC trubky DN 50 do podlažia. Spätný zásyp je potrebné dôkladne zhutniť. Zhutnenie bude zrealizované po vrstvách s max. hrúbkou 0,25m.

Skladba konštrukcie centrálnej pojazdnej plochy námestia + stredná časť Farskej ulice + ulička pozdĺž kostola sv. F. Xaverského :

Navrhované konštrukčné zloženie:

Andezitové kocky	110 mm
Lôžko z kameniva frakcie 4-8 mm	40 mm
Mechanicky spevnené kamenivo frakcie 0-45 mm	200 mm
Štrkodrava fr.0-63 mm	170 mm
Spolu	min. 520 mm

Celková výmera 5311 m²

Skladba konštrukcie spevnených plôch námestia pre peších a zmiešaná premávka pozdĺž obojstrannej zástavby :

Navrhované konštrukčné zloženie:

Žulové kocky mozaikové	60 mm
Lôžko z kameniva frakcie 4-8 mm	40 mm
Mechanicky spevnené kamenivo frakcie 0-45 mm	180 mm
Štrkodrava fr.0-63 mm	170 mm
Spolu	min. 450 mm

Celková výmera 4164 m²

Skladba konštrukcie spevnených plôch pre chodcov – centrálny ostrovček námestia a plocha pri farských schodoch:

Navrhované konštrukčné zloženie:

Žulové kocky mozaikové	60 mm
Lôžko z kameniva frakcie 4-8 mm	40 mm
Štrkodrava fr.0-63 mm	250 mm
Spolu	min. 350 mm

Celková výmera 346 m²

Navrhované konštrukčné zloženie:

Žulové kocky mozaikové špárované maltou	60 mm
Lôžko z malty SIKA FASTFIX – 133	40 mm
Mechanicky spevnené kamenivo	180 mm
Štrkodrava fr.0-63 mm	170 mm
Spolu	min. 450 mm

Celková výmera 16 m²

Centrálna pojazdná plocha námestia bude obojstranne lemovaná cestnými kamennými obrubníkmi 250 × 200mm, osadenými v celkovej dĺžke 1041m do lôžka z простého betónu B 15 :

- a) s prevýšením 120mm nad okrajom dl. krytu v zakružovacích oblúkoch vjazdu z Palackého ulice v celkovej dĺžke 31m
- b) s prevýšením 20mm nad okrajom pojazdnej plochy na celej ploche námestia celkovej dĺžke 953m
- c) so zapustením na úroveň vozovky v celkovej dĺžke 57m

Pre spätné osadenie budú použité vybrané kamenné obrubníky pôvodné. Nesmú byť poškodené, čo investor skontroluje počas výstavby so zhotoviteľom.

Všetky zakružovacie oblúky, lemované cestnými obrubníkmi, budú vyskladané z novo dodaných, vyrobených s príslušným polomerom zakrivenia, udávaným vo výkresovej dokumentácii.

V centrálnom ostrovčeku sa okolo fontány sa vytvoria kruhové pásy z jedného radu štiepaných žulových kociek 8/11 v šedom odtieni v celkovej dĺžke 208m. Rovnako okolo ochranných mreží stromov sa vytvorí pás zo žulových štiepaných kociek 10/10 v šedom odtieni, pásy sa vyhotovia v celkovej dĺžke 391m.

Spevnená plocha a pešie komunikácie pred vchodom do banky VÚB budú pozdĺž novo zriadených zelených ostrovčekov lemované líniami kamenných obrubníkov 150 × 250mm, osadenými v celk. dĺžke 27,0m a 28,5m do lôžka z простého betónu B 15 :

- a) pozdĺž dl. krytu spev. plochy pred vchodom do banky bez prevýšenia, pre umožnenie odtoku do zeleného ostrovčeka
- b) pozdĺž dl. krytu pešej komunikácie v pravom zakružovacom oblúku vjazdu budú obrubníky osadené s prevýšením 50mm nad priľahlým okrajom dlažby zo žulovej mozaiky

Podložie je nutné upraviť zhutnením alebo chemicky tak, aby únosnosť podložia dosiahla min 45 Mpa. Doporučená hodnota je 60 MPa. Pomer E_{def2} / E_{def1} dosahoval hodnotu menšiu ako 2,5 (meranie zhutnenia doskovou statickou zaťažávacou skúškou podľa STN 73 6190), čo dodávateľ musí dokladovať. V prípade, že výsledky zaťažávacjej skúšky nedosiahnu požadované hodnoty, bude potrebné navrhnuť opatrenia na zlepšenie únosnosti podložia. Na zlepšenie vlastností podložia je možné použiť rôzne typy geomreží, rohoží, alebo stabilizácia zeminy cementom a vápnom. Spôsob sa upresní počas realizácie.

Pri výskyte nedostatočne zhutnených zásypov rýh po inžinierskych sieťach je nutné urobiť výmenu materiálu a po vrstvách o max. hr. 0,25m prehutniť.

Podkladové vrstvy - požiadavky

Ako podkladová vrstva a ochranná vrstva sa použije mechanicky spevnené kamenivo, resp. štrkodrvina.

Kamenivo musí spĺňať vlastnosti a požiadavky uvedené v norme STN EN 13242+A1 Kamenivo do nestmelených a hydraulicky stmelených materiálov používaných v inžinierskom staviteľstve a pri výstavbe ciest.

Podkladové vrstvy sú definované v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií. Zhotovujú sa podľa STN 73 6126 Stavba vozoviek – nestmelené podklady a STN 73 6124 Kamenivo stmelené hydraulickým spojivom.

Podkladové vrstvy sa nemajú zhotovovať ak hrozí nebezpečenstvo, že teplota pri kladení klesne pod 5° C. Kladenie sa nesmie vykonávať ani pri silnom alebo dlhotrvajúcom daždi. Po rozprestretí sa hneď začne so zhutňovaním.

Zhutňuje sa každá vrstva samostatne. Vrstva sa zhutňuje od okrajov ku stredu. Zhutňovanie sa opakuje až po dosiahnutie požadovanej miery zhutnenia. Nestmelená vrstva zo štrkodrviny musí byť v technologicky najkratšom čase prekrytá nadväzujúcou vrstvou. Pred pokládkou ďalšej vrstvy sa kontroluje modul pretvárnosti z druhého zaťažovacieho cyklu E_{def2} statickou zaťažovacou skúškou. Pomer E_{def2} / E_{def1} musí byť menší ako 2.

V prípade použitia recyklovaného kameniva z búrania betónových vozoviek a prefabrikátov, je dôležité dodržať predpísané krivky zrnitosti pre dané frakcie 31,5 Gp.

Dlaždená vozovka – požiadavky

Kladenie dlažby sa začína v rohu s pravým uhlom, ak je to možné, v najnižšom bode dlaždenej plochy. Dlažba sa kladie vždy od okraja v smere od hotovej plochy. Položená plocha je hneď pochôdzna. Je potrebné dodržať pozdĺžny a priečny sklon dlažby. Výška musí byť taká, aby tvarovky po uložení boli o 1cm vyššie ako požadovaná výška plochy, lôžko sa pri vibrovaní zníži o 1 cm.

Špárovanie – je potrebné použiť kamenivo s nízkym obsahom jemných a prachovitých častíc.

Vibrovanie – Celá plocha sa pozametá tak, aby špárovací materiál vyplňal špáry. Plocha sa zvibruje vibračnou platňou v pozdĺžnom aj priečnom smere. Vibruje sa zásadne len suchá dlažba so suchým špárovacím materiálom. Vibračná platňa sa používa s gumovou podložkou !

Pri výstavbe vozoviek je nutné dodržiavať zásady uvedené v technických predpisoch pre jednotlivé vrstvy konštrukcie vozoviek. – TKP MDPT. Všetky platné predpisy (TKP) sú dostupné na www.ssc.sk. Pre predmetný projekt sú všetky katalógové listy, ako aj všetky TKP záväzné.

5.1 Schodisko pred vchodom do vúb banky

Dve schodišťové ramena sú navrhnuté pri ľavom a pravom nároží priečelia budovy banky, umožňujú najkratší prístup k hlavnému vchodu z Mierového námestia, alebo z Palackého ulice.

5.1.1 Schodisko vpravo

- šírka 2,3m a celková dĺžka ramena 1,55m bude pozostávať z 5 kamenných schodiskových stupňov o rozmeroch 2300 × 500 × 150mm (4 stupne) a 2300 × 300 × 150mm (1 stupeň – horný). Výškový rozdiel medzi horným a spodným stupňom a spodnej úrovne spevnenej plochy pod schodiskom je 0,60m (4 stupne po 0,15m). Pôdorysne bude schodiskové rameno sledovať zaoblený profil obvodovej steny banky, preto šírka jednotlivých nášľapných stupňov bude premenná 300mm – 470mm.

Základy schodiska – prostý betón B 20, vystužený zvar. sieťou hladkou 6,3/100 × 6,3/100 mm, podsyp zo štrkodrté o hr. 100 mm.

Schodiskové stupne

- a) horný – kamenný stupeň o rozmeroch 300mm × 150mm, dĺžka 2,3m
- b) ostatné - kamenné stupne o rozmeroch 500 mm × 150mm, celková dĺžka 4 × 2,3m = 9,2m

5.1.2 Schodisko vľavo

- šírka 2,2m a celková dĺžka ramena 2,45m bude zostavené zo 7 kamenných schodiskových stupňov o rozmeroch 3000 × 450 × 150mm (6 stupňov) a 3000 × 300 × 150mm (1 stupeň – horný). Výškový rozdiel medzi horným a spodným stupňom a spodnou úrovňou spevnenej plochy pod schodiskom je 1,05m (7 stupňov po 0,15m). Pôdorysne bude schodišťové rameno sledovať zaoblený profil obvodovej steny banky, preto šírka jednotlivých nášľapných stupňov bude premenná 300mm – 410mm. Základy schodiska – prostý betón B 20, vystužený zvar. sieťou hladkou 6,3/100 × 6,3/100 mm, podsyp zo štrkodrté o hr. 100 mm

Schodiskové stupne

- a) horný – kamenný stupeň o rozmeroch 300mm × 150mm, dĺžka 2,2m
- b) stredný a spodný - kamenné stupne o rozmeroch 450 mm × 150mm, celková dĺžka 6 × 2,3m = 13,8m

5.2 Ostrovček s fontánou a morovým stĺpom

Ostrovček je umiestnený v centrálnej a najširšej časti Mierového námestia, v mieste pôvodného zeleného ostrovčka s výsadbou okrasných stromov a kvetinovým záhonom.

Poloha ostrovčka nesymetrického eliptického pôdorysu je daná staničením na osi námestia, je umiestnený v rozmedzí staničenia km 0,164 69 – km 0,240 00.

Obvod ostrovčka je vymedzený líniou kamenných dosiek (južný okraj a oba vrcholy elipsy) a schodiskom o max. 4 stupňoch z kamenných dosiek. Schodisko vyrovnáva mierny priečny sklon 2,0% dláždeného povrchu ostrovčka a značný výškový rozdiel medzi úrovňami stávajúcej zástavby pozdĺž vyššieho južného a nižšieho severného okraja námestia, dosahujúceho prevýšenie 1,0m.

Jednotlivé stupne schodiska sa postupne výškovo vyrovnávajú s okolitou dláždenou plochou.

Základy schodiska – prostý betón B 20, vystužený zvar. sieťou hladkou 6,3/100 x 6,3/100 mm, podsyp zo štrkodrtie o hr. 100 mm

Lemovanie ostrovčka pozdĺž južného okraja a na oboch vrcholoch (vytyčovací schéma je súčasťou výkresu č. 16) bude tvorené kamennými doskami 600 x 200mm, vyrobenými s potrebným zakrivením a v dĺžke, daná výpisom (od východného konca ostrovčka) :

R = 2,6m → dl. 7,40m
R = 361,6m → dl. 23,7m
R = 300,0m → dl. 19,55m
R = 175,0m → dl. 8,30m
R = 100,0m → dl. 18,60m
R = 4,3m → dl. 11,65m

Schodiskové stupne pozdĺž severného okraja ostrovčka budú tvorené kamennými doskami 600 x 200mm (horný stupeň, pokračovanie lemovaním hornej dláždenej plochy), všetky kamenné prvky budú vyrobené s potrebným zakrivením a v dĺžke, danej výpisom (od východného konca ostrovčka) :

a) lemovanie ostrovčka -horný stupeň - kamenná doska o rozmeroch 600mm x 200mm, celková dĺžka 64,05m

R = 361,60m → dl. 13,10m
R = 297,85m → dl. 9,10m
R = 300,00m → dl. 14,95m
R = 175,00m → dl. 8,30m
R = 100,00m → dl. 18,60m

b) druhý schodiskový stupeň - kamenné dosky o rozmeroch 600 mm x 200mm, celková dĺžka 57,5m

R = 362,20m → dl. 10,4m
R = 280,45m → dl. 10,5m
R = 300,60m → dl. 14,65m
R = 175,60m → dl. 8,30m
R = 100,60m → dl. 13,65m

c) tretí schodiskový stupeň - kamenné dosky o rozmeroch **600 mm x 200mm**, celková dĺžka **48,35m**

R = 362,80m → dl. 3,9m
R = 281,05m → dl. 11,85m
R = 301,20m → dl. 14,35m
R = 176,20m → dl. 8,35m
R = 101,20m → dl. 9,9m

d) spodný schodiskový stupeň - kamenné dosky o rozmeroch **600 mm x 200mm**, celková dĺžka **28,4m**

R = 301,80m → dl. 14,05m
R = 176,80m → dl. 8,35m
R = 101,80m → dl. 6,0m

6 Odvodnenie

Odvodnenie spevnených plôch:

Odvodnenie komunikácie je riešené prostredníctvom pozdĺžneho a priečneho sklonu vozovky k obrubníkom a ďalej do uličných vpustov. Na odvodnenie zrážkových vôd slúžia uličné vpusty celkovom počte 32ks, ktoré sú zaústené do novonavrhovanej kanalizácie. Mreže vpustov sú navrhnuté ako liatinové, vyhovujúce skúšobnému zaťaženiu "D" 400 kN.

Odvodnenie pláne:

Odvodnenie zemnej pláne je riešené priečnym vyspádovaním v sklone min. 3% do drenážnych rýh šírky 300 mm a min. hĺbky 400 mm. Na dne ryhy sú umiestnené flexibilné trubky DN 160 mm na vrstve piesku hr. min 100 mm. Drenáž sa zaústi do novonavrhovanej kanalizácie a ryhy sa vyplnia štrkopieskom.

6.1 Odvodnenie spevnenej plochy námestia

Odvodnenie cestnej pláne bude riešené uložením celkom 484,5m dlhých drenážnych trubiek (315,5m vpravo, 141m vľavo) z ryhovaného ohybného potrubia PVC DN 160mm pozdĺž obojstranných línií cestných obrubníkov.

Potrubie bude uložené do min. 400mm hlbkej ryhy v pláni, s obsypom fr. 4 – 8 mm.

Úseky drenážneho potrubia budú zaústené do vybúraných otvorov v stredných dieloch jednotlivých dažďových vpustí, nad úrovňou odtoku.

Odvedenie zrážkových vôd z povrchu spev. plochy námestia je zaistené 26 kusmi nových dažďových vpustí, označených v dokumentácii VP 1 - VP 26. Na ich zostavené prefabrikáty budú osadené vtokové mreže 500 x 500mm, trieda zaťaženia D 400.

Spodné diely vpustí kalovou priehlbňou budú vo výkope osadené na 100 mm silný podsyp zo štrkodrviny.

Do potrubia stoky jednotnej kanalizačnej siete na námestí budú jednotlivé vpusty napojené kanalizačnými prípojkami z potrubia PVC DN160, s príslušnými tvarovkami pre vytvorenie zápachových uzávierok (pozri výkres č. 15 – Uličný vpust – detail).

6.2 Odvodnenie ulice pri kostole F. Xaverského

Odvodnenie cestnej pláne bude riešené jedným drenážnym trativodom z ryhovaného ohybného potrubia PVC DN 160mm, uloženou v min. 400mm hlbkej ryhe s obsypom fr. 4 – 8 mm v cestnej pláni, pod najnižším miestom priečných rezov komunikácie.

Celková dĺžka trativodu je 59,5m.

Jednotlivé úseky trativodu budú zaústené do vybúraných otvorov v stredných dieloch dažďových vpustov UV 27 a UV 28 nad úrovňou odtoku.

Odvedenie zrážkových vôd z povrchu vozovky je zaistené 2 kusmi nových dažďových vpustov, označených v dokumentácii VP 27- VP 28.

Na ich zostavené prefabrikáty budú osadené vtokové mreže 500 x 500mm , trieda zaťaženia D 400.

Spodné dielce vpustov kalovou priehlbňou budú vo výkope osadené na 100 mm silný podsyp zo štrkodrviny.

Do potrubej stoky jednotnej kanalizačnej siete v ulici pri kostole budú jednotlivé vpusty napojené kanalizačnými prípojkami z potrubia PVC DN160, s príslušnými tvarovkami pre vytvorenie zápachových uzávierok (pozri výkres č. 15 – Uličný vpust – detail).

6.3 Odvodnenie Farskej ulice

Odvodnenie cestnej pláne bude riešené uložením celkom 136m dlhých drenážnych trubiek (74m vpravo, 62m vľavo) z ryhovaného ohybného potrubia PVC DN 160mm pozdĺž obojstranných línií cestných obrubníkov.

Potrubie bude uložené do min. 400mm hlbkej ryhy v pláni, s obsypom fr. 4 – 8 mm.

Úseky drenážneho potrubia budú zaústené do vybúraných otvorov v stredných dieloch jednotlivých dažďových vpustí, nad úrovňou odtoku.

Odvedenie zrážkových vôd z povrchu vozovky je zaistené 4 kusmi nových dažďových vpustov, označených v dokumentácii VP 29- VP 32.

Na ich zostavené prefabrikáty budú osadené vtokové mreže 500 x 500mm , trieda zaťaženia D 400.

Spodné dielce vpustov kalovou priehlbňou budú vo výkope osadené na 100 mm silný podsyp zo štrkodrviny.

Do potrubnej stoky jednotnej kanalizačnej siete vo Farskej ulici budú jednotlivé vpusty napojené kanalizačnými prípojkami z potrubia PVC DN160, s príslušnými tvarovkami pre vytvorenie zápachových uzávierok (pozri výkres č. 15 – Uličný vpust – detail).

7 Búracie a zemné práce

Stavba spevnených plôch si vyžiada tieto búracie práce:

•vybúranie obrubníkov	1064,5m
•vybúranie asf. krytu a vrstiev vozovky - 150mm	492m ²
•odstáanie podkladových nespevnených vrstiev	2815m ³
•narezanie styčnej špáry asf. krytu vozovky	28,5m
•vybúranie asf. krytu a chodníkov - 50mm	3342 m ²
•rozobratie mozaikovej kamennej dlažby-dvojriadok	31,5 m
•rozobratie dlažby z kamenných kociek	5928 m ²
•vybúranie dlažby schod. stupňov okolo mor.stĺpu	66,5 m ²
•vybúranie obrubníkov okolo mor.stĺpu	39,5 m
•rozobratie stáv. kamenných stupňov schodiska (banka)	31 m
•vybúranie stáv. betón. blokov (banka zelený ostrovček)	87,5m (15m ³)
•demontáž stáv. liatinových stĺpikov	4 ks
•vybúranie stáv. dažďových vpustov	17 ks
•vybúranie vjazdov a vchodov:	
-vybúranie asf.krytu	12,5 m ²
-vybúranie dlažby	65,0 m ²
-vybúranie kamenný mat.	45,5 m ²
-vybúranie betón mat.	56,0 m ²

Stavebné odpady po vybúraní budú odvážané na skládku určenú investorom pred realizáciou stavby, vzdialenosť do 10 km, prípadne na najbližšiu spracovňu stavebného odpadu, za poplatok.

Pred realizáciou spevnených plôch sa zatrávnené plochy odhumusujú v hrúbky 200 mm. Odobratá ornica sa ponechá na staveniskovej skládke pre záverečné sadové úpravy.

Zemné práce pozostávajú:

•odhumusovanie v hrúbke 200 mm	148 m ³
•výkop	1750 m ³
•násyp	190 m ³
•zahumusovanie v hrúbke 150 mm	52,5 m ³

Samotné zemné práce pre spodnú stavbu cesty a chodníka predstavujú výkop a násyp. Vhodná zemina z výkopu sa použije do násypu. Nevhodná zemina do násypu a zvyšná zemina sa odvezie na dohodnutú skládku. Násypy budú zhotovené s ukladáním po vrstvách do hrúbky max. 200mm a hutnením na požadovanú únosnosť za optimálnej vlhkosti. Násypový materiál musí mať charakteristiku ako vhodný do násypov, musí byť nenamfzavý a musí mať plynulú krivku zrnitosti.

Pred kladením konštrukčných vrstiev bude zemná pláň zrovnaná a zhutnená. Zemná pláň sa zhutní na 90% PS tak, aby modul pružnosti podložia dosiahol min. 45 MPa. Doporučená hodnota je 60 MPa.

Pomer E_{def2} / E_{def1} dosahoval hodnotu menšiu ako 2,5 (meranie zhutnenia doskovou statickou zaťažkovou skúškou podľa STN 73 6190), čo dodávateľ musí dokladovať.

Únosnosť bude preukázaná minimálne dvomi zaťažovacími skúškami. Ak nie je možno dosiahnuť požadovanú mieru zhutnenia zemnej pláne, je potrebné zeminu spevniť cementom.

-podložie násypu, zhutnenie na min. 92% PS príp. 0,75 ID (relatívna hutnosť) podľa druhu zeminy, podľa STN 72 1006

-násyp, zhutnenie na min. 95% PS, príp. 0,75 až 0,80 ID podľa druhu zeminy podľa STN 72 1006

-zhutnenie pláne pod plochy pre dopravu, modul pružnosti min. 60 MPa ak nie je možné dosiahnuť zhutnenie pláne je nutné zeminu spevniť cementom

-zhutnenie jednotlivých vrstiev konštrukcie vozovky, podľa platných STN

Stavbu a kontrolu zemného telesa vykonať podľa STN 73 6133, STN 73 6114 a STN 72 1006. Počas výkopových prác je nutné bezpodmienečne dodržiavať príslušné ustanovenia STN 73 3050 a všetky bezpečnostné predpisy týkajúce sa prác v otvorených výkopoch.

Pláň musí byť zhotovená v priečnom sklone podľa projektovej dokumentácie, tak aby bolo vždy zabezpečené jej odvodnenie. Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel.

Projektant upozorňuje, že poloha všetkých inžinierskych sietí je len informatívna a pred zahájením stavebných prác je nutné požiadať jednotlivých správcov o ich presné vytyčenie s následným riadnym označením ich priebehu v teréne počas výstavby. Súčasne je treba dbať na všetky bezpečnostné predpisy, podmienky a vyjadrenia jednotlivých správcov.

Novonavrhované prípojky a preložky sietí sú v jednotlivých inžinierskych objektoch.

Zemné práce je nutné vykonávať vo vhodných klimatických podmienkach. Ak to nie je možné z rôznych dôvodov splniť, je možné použiť aj iné technologické postupy pri stavbe zemného telesa, avšak tieto nie sú predmetom tohto projektu, lebo výber vhodného postupu závisí od aktuálnych pomerov na stavbe, čo nie je možné dopredu určiť!

8 Dopravné značenie

Trvalé dopravné značenie je vyznačené vo výkrese č.14.

Vodorovné dopravné značenie sa bude spolu so zvislým dopravným značením používať na usmernenie a organizáciu dopravy. Zvislé dopravné značky sa použijú v základnom prevedení a s reflexnou úpravou. Značky sa osadia v zmysle zásad uvedených v STN 01 8020.

Na komunikáciách budú použité len dopravné značky a dopravné zariadenia uvedené alebo vyobrazené vo vyhláške MV SR č.9/2009 Z.z. a v zákone č.8/2009 pokiaľ nie je stanovené inak. Vyhodenie a tvary symbolov dopravných značiek a dopravných zariadení sa nesmú meniť. Vyhodenie dopravných značiek musí byť v súlade s STN 01 8020. Rozmery ZDZ určuje STN 01 8020 v kapitole 4 a v normatívnej prílohe A a STN 01 8020/Z2. Zvislé dopravné značky sa použijú v základnom rozmere s reflexnou úpravou.

Dopravné značky a dopravné zariadenia musia byť účastníkmi cestnej premávky, pre ktorých sú určené, viditeľné z dostatočnej vzdialenosti. Dopravné značky nemôžu byť zakrývané inými vecami (reklamné zariadenia, stĺpy, vetvy stromov a pod.). Zvislé dopravné značky musia byť okrem uvedeného zabezpečené tak, aby vplyvom poveternostných podmienok alebo cestnej premávky nedochádzalo k ich deformáciám, pootočeniu, posunutiu, mechanickému kmitaniu a podobne. Zvislé dopravné značky, dopravné zariadenia a ich nosné konštrukcie nesmú zasahovať do vymedzenej časti dopravného priestoru stanoveného voľnou šírkou a voľnou výškou cesty. Najmenšia vodorovná vzdialenosť bližšieho okraja zvislej dopravnej značky, dopravného zariadenia, alebo ich nosnej konštrukcie od vonkajšieho okraja spevnenej časti krajnice, prípadne od vozovky je 0,50m, najväčšia vzdialenosť je 2,0 m. Spodný okraj najnižšie umiestnených dopravných značiek (vrátane dodatkových tabuliek) je v obci vo výške minimálne 2,0 m nad úrovňou vozovky a pri umiestnení na chodníku nad úrovňou chodníka.

Zvislé dopravné značky sa pripevňujú spravidla na rúrky alebo stĺpiky, ktoré sa osadia do betónových monolitických alebo prefabrikovaných pätiiek. Najmenší pôdorysný rozmer pätiiek je 200 mm x 200 mm a pri spodnom okraji 250 mm x 250 mm, pri priemernej hĺbke základu 700 mm pod úrovňou terénu (chodníka). Betón pätiiek musí vykázať pevnosť v tlaku 17,5 MPa. Nosič dopravných značiek, bude z ocelevej rúrky priemeru 60 mm o hrúbke steny 2-3mm.

Vodorovné dopravné značenie sa prevedie striekaním bielou farbou na očistený kryt spevnenej plochy. Nátery a ostatné nanesené hmoty určené pre vodorovné dopravné značenie musia byť odolné proti pôsobeniu chemických rozmrazovacích prostriedkov a proti poveternostným vplyvom, ktoré nesmú spôsobiť zhoršenie kvality a trvanlivosť značenia. Značenie nesmie rozrušovať kryt vozovky.

Pred uskutočnením stavebných úprav a počas celej výstavby je potrebné usmerniť cestnú dopravu preto sa zrealizuje dočasné dopravné značenie. Dočasné dopravné značenie má ochranný charakter.

Po dobu rekonštrukcie spevnených plôch Mierového námestia bude na námestí obmedzený i prechod motorových vozidiel zásobovania obchodov, reštaurácií a obyvateľov, vjazdy do jednotlivých domov budú i po dobu výstavby udržiavané v provizórnom stave pre prípadný prejazd osob.automobilov.

Organizácia vykonávajúca stavebné práce je povinná počas prác udržiavať verejné komunikácie v riadnom stave a v prípade, že dôjde k ich znečisteniu z dôvodu vykonávaných prác, tieto bez meškania očistiť.

9 Teréne úpravy

Po ukončení stavebnej činnosti je potrebné pripraviť plochu pre založenie nových vegetačných prvkov, odstránia sa pozostatky stavebnej činnosti. Po vyčistení bude plocha upravená, napr. zrovnanie terénnych nerovností. Trávnik bude založený na dôkladne pripravenej pôde.

Pre zdarný vývoj všetkých vegetačných prvkov je potrebné zabezpečiť pravidelnú a účelnú údržbu. Najmä v počiatočnom období, aby bol zabezpečený ich zdravý rast a novo vytvorená zeleň začala takto v relatívne krátkom čase plniť aj svoju ekologickú a estetickú funkciu.

Rieši objekt SO 800.

10 Bezpečnosť pri práci

Pri realizácii stavebných prác je nutné rešpektovať ochranné pásma všetkých inžinierskych sietí, rešpektovať všetky nariadenia a vyhlášky týkajúce sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri vykonávaní stavebných prác. V miestach predpokladaného kontaktu s podzemným vedením inžinierskych sietí je nutné postupovať podľa nariadení a požiadaviek správcu vedenia. Vedenie všetkých inž. sietí v priestore staveniska je potrebné nechať vytýčiť pred zahájením stavby, výkopy realizovať ručne a všetky poškodenia hlásiť správcovi.

Pri vykonávaní stavebných prác musia byť zabezpečené minimálne bezpečnostné a zdravotné požiadavky na stavenisko v súlade so Zbierkou zákonov č. 396/2006 o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko. BOZ sa riadi zákonom 510/2001 Z.z. a novelizáciou nariadenia vlády 282/2004 NV o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko a vyhláškou 147/2013 z.Z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich.

Trenčín, apríl 2016

Vypracoval : Ing. Andrej Blaho