



SLOVENSKÝ
VODOHOSPODÁRSKY
PODNIK š.p.

Odštepny závod Piešťany



Správa povodia stredného Váhu I.
č. budovy 1/97
020 71 Nimnica

AMBERG ENGINEERING SLOVAKIA, s.r.o.

Stredisko projekcie Košice

Štúrova 27, BCK, blok A

040 01 Košice

Váš list zn/zo dňa
012/17/180-MMatu/16.01.2017

Naša značka
CS SVP OZ PN 31/2017/8

Vybavuje / linka
Ing. Brigant / 0903 747 033
Marek.Brigant@svp.sk

Púchov
02. 02. 2017

VEC: DSP „Rekonštrukcia cesty II/517 Považská Bystrica (most Orlové) - Domaníža“ – vyjadrenie

Listom doručeným dňa 17.01.2017 doplneným dňa 01.02.2017 ste nás požiadali o vyjadrenie k projektovej dokumentácii horeuvedenej stavby pre účely stavebného povolenia.

Projektová dokumentácia rieši rekonštrukciu cesty II/517 od križovatky s cestou č. II/507 (Považská Bystrica) po koniec intravilánu obce Domaníža. Cesta je dôležitou spojnicou miest Považská Bystrica a Rajec s pokračovaním na cestu I/64 spájajúcu mestá Žilina a Prievidza.

Cieľom predmetnej stavby je zlepšenie stavebno-technického stavu dotknutého úseku cesty. Účelom stavby je navrhnuť stavebno-technické a bezpečnostné opatrenia na zvýšenie životnosti vozovky, zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, zníženie nehodovosti, zmiernenie nepriaznivých vplyvov dopravy (hluk, exhaláty, vibrácie) na ľudí a krajinné prostredie.

Navrhovaná rekonštrukcia je členená na nasledujúce stavebné objekty v dotyku s vodnými tokmi:

SO 201-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-001 V. pole

Mostný objekt 201-00 (ev. č. 517-001) tvorí jednopoložná oblúková konštrukcia s rozpätím 45,00 m. Most bol dokončený v roku 1935.

Pred začatím rekonštrukcie sa most nachádza v pôvodnom stave – Etapa A. Rekonštrukčné práce sa uskutočnia v rámci Etáp B, C a D. Úprava mostného objektu 201-00 (ev. č. 517-001) je podmienená degradáciou častí mostnej konštrukcie, hlavne prvkov priamo vystavených poveternostným vplyvom a agresívnym účinkom chemického posypu v zimnom období a nadrozmernou dopravou. Podstatná časť rekonštrukčných prác sa uskutoční v Etape B. Na začiatku sa z jestvujúcej konštrukcie odstráni mostný zvršok a odvodnenie. Vyčnievajúce odvodňovacie rúry sa odrežú a zvyšky rúr zabudované v betónovej konštrukcii sa vyplnia betónom.

Povrch nosnej konštrukcie a spodnej stavby obsahuje oblasti s porušeným povrchom a s obnaženou výstužou. Po prečistení všetkých betónových povrchov sa výstuž zbaví skorodovaných častí, pričom sa musí stanoviť rozsah poškodenia, resp. účinná plocha výstuže. V prípade väčšieho poškodenia sa po konzultácii s projektantom doplní existujúca



výstuž dodatočne vplepenou a povrch sa následne upraví novou krycou vrstvou s dôkladným prepojením s existujúcou nosnou konštrukciou.

Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom, odstráni sa dočasné dopravné značenie.

SO 201-01 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-001 I. až IV. pole

Mostný objekt 201-01 (ev. č. 517-001) tvorí štvorpoľová oblúková konštrukcia s rozpätiami 45,00 + 50,00 + 50,00 + 45,00 m. Most bol postavený v roku 1935, pôvodne ako súčasť objektu 201-00. V roku 1945 boli 4 polia zničené a v roku 1949 znovu postavené (objekt 201-01).

Pred začatím rekonštrukcie sa most nachádza v pôvodnom stave – Etapa A. Rekonštrukčné práce sa uskutočnia v rámci Etáp B, C a D. Úprava mostného objektu 201-01 (ev. č. 517-001) je podmienená degradáciou častí mostnej konštrukcie, hlavne prvkov priamo vystavených poveternostným vplyvom a agresívnym účinkom chemického posypu v zimnom období a nadrozmernou dopravou. Rekonštrukciou objektu sa nemení statický systém a pôsobenie mostu.

Podstatná časť rekonštrukčných prác sa uskutoční v Etape B. Na začiatku sa z jestvujúcej konštrukcie odstráni mostný zvršok a odvodnenie. Vyčnievajúce odvodňovacie rúry sa odrežú a zvyšky rúr zabudované v betónovej konštrukcii sa vyplnia betónom.

Povrch nosnej konštrukcie obsahuje oblasti s porušeným povrchom a s obnaženou výstužou. Po prečistení všetkých betónových povrchov sa výstuž zbaví skorodovaných častí, pričom sa musí stanoviť rozsah poškodenia, resp. účinná plocha výstuže. V prípade väčšieho poškodenia sa po konzultácii s projektantom doplní existujúca výstuž dodatočne vplepenou a povrch sa následne upraví novou krycou vrstvou s dôkladným prepojením s existujúcou nosnou konštrukciou.

Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 203-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-003

Mostný objekt 203-00 (ev. č. 517-003) je jednoložová konštrukcia s rozpätím 6,40 m, tvorená parabolickou železobetónovou klenbou výšky 0,40 m. Klenba je založená na betónových základových pásoch. Šírka mosta je približne 160,00 m. Na vtoku a výtoku mosta sa nachádzajú betónové čelá s kamenným obkladom. Na čelách sú železobetónové rímasy s poškodeným zábradlím. Na rímach v miestach kotvenia zábradlia sú trhliny, do ktorých zateká povrchová voda a tá narušuje aj celistvosť kamenného obkladu čiel. Povrch podhľadu klenbovej konštrukcie má lokálne poruchy, ako sú vlhké škvrny, výkveti a vypadávanie malty. Koryto potoka je v mieste mosta zanesené naplaveninami.

Spodný povrch klenby vykazuje ojedinelé lokálne poruchy s vlhkými škvrnami, výkvetmi a vypadávaním malty s obnažením výstuže. Tieto poruchy je potrebné sanovať. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a naniesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Pred novou krycou vrstvou sa aplikuje kryštallický izolačný náter/ nástreč, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie.

Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.



SO 204-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-004

Mostný objekt 204-00 (ev. č. 517-004) je jednoložová konštrukcia s rozpätím 5,55 m, tvorená železobetónovými prefabrikovanými nosníkmi HÁJEK navzájom spojenými uzavretými strmienkami vyčnievajúcimi po strane nosníkov. Konštrukciu tvorí 9 ks nosníkov. Škály medzi nosníkmi sú 20 mm podľa typového podkladu nosníkov. Nosníky sú výšky 0,34 m a dĺžky 6,00 m. Prefabrikáty sú uložené na masívnych betónových oporách. Šírka mosta je 9,50 m. Mostné pole pôsobí ako prostá doska. Odvodňovací systém izolácie je zanesený a pravdepodobne nefunkčný. Na moste sa nachádzajú chodníkové rímsoy so zábradlím, bez zvodidla. Povrch betónu rímsoy je značne degradovaný. Opony majú porušený povrch. Toto poškodenie má hlavne estetický charakter, ale v prípade dlhodobého neriešenia môže poškodenie ovplyvniť aj statickú funkciu opôr. Mostné krídla opôr sú v hornej časti značne degradované. V mieste dobetónávky priestoru medzi nosníkom a záverným múrikom je lokálne porušenie betónovej časti, ktoré je spôsobené zatekaním povrchovej vody v mieste dilatácie. Zábradlie na moste je mestského typu.

Spodný povrch a bočné strany krajných nosníkov vykazujú ojedinelé lokálne oblasti s obnaženou výstužou, ktoré je potrebné sanovať. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a nanesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Pred novou krycou vrstvou sa aplikuje kryštalický izolačný náter/ nástrek, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie. Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou. Je potrebné dôsledne dodržiavať technologické predpisy výrobcu sanačnej technológie.

Ďalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku a realizácie náhrady existujúcej vyrovnávajúcej vrstvy (nadbetonávky) za novú. Navrhuje sa nová spriahujúca doska, ktorá zároveň plní funkciu vyrovnávacej vrstvy. V doske je aj výstužná kari sieť Ø8/100. Horný povrch sa vypáduje v priečnom smere 2,5% k osiam odvodnenia a 4% protispádom pod rímsami. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta. Na časti mosta dochádza ku klopeniu vozovky.

Úprava spodnej stavby sa týka mostných krídel, ktoré sa odbúrajú cca. 0,50 m pod horný povrch úložného prahu. Nová nadbetonávka krídel sa spriahne s pôvodným driekom krídel oceľovým trňom Ø25 mm á 300 mm.

Existujúci záverný múrik sa odstráni po hornú plochu úložného prahu. Taktiež sa v miestach porúch odstráni dobetonávka priestoru medzi nosníkmi a záverným múrikom. Odstránené časti dobetonávky a záverného múrika sa znova dobetónujú. Spriahnutie nového záverného múrika s úložným prahom je oceľovým trňom Ø25 mm á 250 mm.

Úprava spodnej stavby zahŕňa aj povrchové vysprávky lokálnych porúch opôr sanačnou maltou, prevažne na čelách mosta. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a nanesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Pred novou krycou vrstvou sa aplikuje kryštalický izolačný náter/ nástrek, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie.

Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 205-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-005

Mostný objekt 205-00 (ev. č. 517-005) je jednoložová konštrukcia s kolmým rozpätím 9,50 m, tvorená železobetónovou doskou hrúbky 0,55 m. Železobetónová doska je osadená



na masívnych oporách z betónu. Šírka mosta je 9,60 m. Mostné pole pôsobí ako prostá doska. Povrch pohľadových častí nosnej konštrukcie, opôr a krídel má lokálne poruchy, ako sú vlhké škvrny, výkvety a vypadávanie malty. Odvodňovací systém izolácie je zanesený a pravdepodobne nefunkčný. Na moste sa nachádzajú rímsoy so zábradlím. Povrch betónu rímsoy je značne degradovaný. Niveleta na moste bola v minulosti dvíhaná s dobetónovaním rímsoy. Opony a krídla majú porušený povrch. Toto poškodenie má hlavne estetický charakter, ale v prípade dlhodobého neriešenia môže poškodenie ovplyvniť aj statickú funkciu opôr. Mostné krídla opôr sú v hornej časti značne degradované. V mieste záverného múrika je lokálne porušenie betónovej časti, ktoré je spôsobené zatekaním povrchovej vody v mieste dilatácie. Koryto potoka je v mieste vtoku zanesené naplaveninami.

Spodný povrch a pohľadové strany železobetónovej dosky vykazujú ojedinelé lokálne oblasti s obnaženou výstužou, ktoré je potrebné sanovať. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a nanesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Pred novou krycou vrstvou sa aplikuje kryštalický izolačný náter/ nástrek, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie. Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou. Je potrebné dôsledne dodržiavať technologické predpisy výrobcu sanačnej technológie.

Dalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku a realizácie náhrady existujúcej vyrovnávajúcej vrstvy (nadbetonávky) za novú. Navrhne sa nová spriahujúca doska, ktorá zároveň plní funkciu vyrovnávacej vrstvy. Nová spriahujúca doska, ktorá sa spriahne s pôvodnou nosnou konštrukciou spriahujúcimi tržmi $\varnothing 12\text{mm}$ osadenými do vopred vyvrtaných otvorov $\varnothing 16\text{mm}$ dĺžky 150mm (pred osadením tržov sa otvory vyplnia chemickou zložkou). Raster spriahujúcich tržov je 500x500 mm (v úseku nad podperami 250x250 mm). V doske je aj výstužná kari sieť $\varnothing 8/100/100$ pri hornom a spodnom povrchu. Horný povrch sa vyspáduje v priečnom smere 2,5% k osiam odvodnenia a 4% protispádom pod rímsami. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta.

Úprava spodnej stavby sa týka mostných krídel, ktoré sa odbúrajú cca. 0,50 m pod horný povrch úložného prahu. Nová nadbetonávka krídel sa spriahne s pôvodným driekom krídel oceľovým tržom $\varnothing 25\text{ mm}$ á 300 mm.

Existujúci záverný múrik sa odstráni po hornú plochu úložného prahu. Odstránené časti záverného múrika sa znova dobetónujú. Spriahnutie nového záverného múrika s úložným prahom je oceľovým tržom $\varnothing 25\text{ mm}$ á 250 mm.

Úprava spodnej stavby zahŕňa aj povrchové vysprávky lokálnych porúch opôr sanačnou maltou, prevažne na čelách mosta. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a nanesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Pred novou krycou vrstvou sa aplikuje kryštalický izolačný náter/ nástrek, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie.

Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 206-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-006

Mostný objekt 206-00 (ev. č. 517-006) je jednopoložná konštrukcia s kolmým rozpätím 2,50 m, tvorená železobetónovou doskou hrúbky 0,30 m. Železobetónová doska je osadená na masívnych oporách z lomového kameňa. Šírka mosta je 10,00 m. Mostné pole pôsobí ako prostá doska. Povrch pohľadových častí nosnej konštrukcie, opôr a krídel má lokálne



poruchy, ako sú vlhké škvrny, výkvety a vypadávanie malty. Na moste sú železobetónové rímasy bez zábradlia. Koryto potoka je v mieste vtoku zanesené naplaveninami.

Spodný povrch a pohľadové strany železobetónovej dosky vykazujú ojedinelé lokálne oblasti s obnaženou výstužou, ktoré je potrebné sanovať. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a naniesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Pred novou krycou vrstvou sa aplikuje kryštalickej izolačný náter/ nástrek, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie. Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou. Je potrebné dôsledne dodržiavať technologické predpisy výrobcu sanačnej technológie.

Ďalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku a realizácie náhrady existujúcej vyrovnávajúcej vrstvy (nadbetonávky) za novú. Navrhuje sa nová spriahujúca doska, ktorá zároveň plní funkciu vyrovnávacej vrstvy. V doske je aj výstužná kari sieť Ø8/100. Horný povrch sa vypáduje v priečnom smere 2,5% k osiam odvodnenia a 4% protispádom pod rímsami. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta. Na časti mosta dochádza ku klopeniu vozovky.

Úprava spodnej stavby zahŕňa povrchové vysprávky lokálnych porúch opôr a krídel sanačnou maltou, prevažne na čelách mosta. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a naniesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Pred novou krycou vrstvou sa aplikuje kryštalickej izolačný náter/ nástrek, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie.

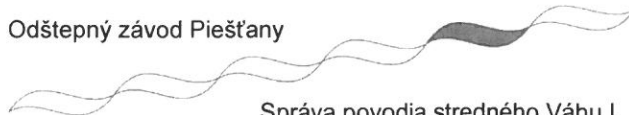
Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 207-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-007

Mostný objekt 207-00 (ev. č. 517-007) je jednopoleová konštrukcia s rozpätím 8,70 m, tvorená 20 ks prefabrikovaných nosníkov typu HÁJEK šírky 0,50 m, výšky 0,50 m. Dĺžka nosnej konštrukcie je 9,15 m. Nosná konštrukcia je uložená na vrstve asfaltovej lepenky. Pôvodný most je navrhnutý bez záverných múrikov. Izolácia mosta je zatiahnutá za rub opôr. Spodná stavba je tvorená masívnymi betónovými oporami dĺžky 10,50 m, šírky 0,60 m a výšky 1,20 m. Šírka mosta je 11,00 m. Nosná konštrukcia pôsobí ako prostá doska. Na moste sa nachádzajú chodníkové rímasy so zábradlím (3-madlové, profil I č. 100, I č. 80), bez zvodidla. Povrch betónu ríms je značne degradovaný. Pohľadová časť opôr nevykazuje nijaké závažné poruchy. Na podhládovej časti nosnej konštrukcie je v krajných častiach mierne obnažená výstuž. Pôvodné mostné krídla mosta sú rovnobežné. V mieste dilatačnej škáry je na oboch koncoch mosta lokálne porušenie betónovej časti, ktoré je spôsobené zatekaním povrchovej vody v mieste dilatácie.

Spodný povrch a bočné strany nosnej konštrukcie vykazujú ojedinelé lokálne oblasti s obnaženou výstužou, ktoré je potrebné sanovať. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a naniesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou. Je potrebné dôsledne dodržiavať technologické predpisy výrobcu sanačnej technológie.

Ďalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku až po horný povrch existujúcej nosnej konštrukcie a následnej realizácie nového mostného zvršku, vrátane novej izolácie mosta. Na horný povrch pôvodnej nosnej konštrukcie sa vybetónuje nová vrstva



vyrovnávajúceho betónu do požadovaného sklonu a tvaru. Táto vrstva sa vystuží KARI sieťou KY 49 100x100 hr. 8 mm. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta (klesá 0,5% smerom na Považskú Bystricu).

Úprava spodnej stavby sa týka vyspravenia dilatačných škár medzi nosnou konštrukciou a rovnobežným krídlom. Pôvodná škára sa prečistí a na záver sa vyplní ľahčeným plastom a v hornej časti trvale pružným tmelom s predtesnením po obvode škáry.

Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 208-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-008

Mostný objekt 208-00 (ev. č. 517-008) je jednoložová konštrukcia s rozpätím 9,10 m, tvorená železobetónovou doskou hrúbky 0,60 m. Dĺžka nosnej konštrukcie je 11,715 m. Doska je uložená na vrstve asfaltovej lepenky. V hornej časti záverných múrikov je dilatačné zariadenie (šírka dilatačnej škáry je 30 mm). Izolácia mosta je zatiahnutá za rub opôr. Spodná stavba je tvorená masívnymi betónovými oporami dĺžky 15,55 m, šírky 0,70 m a výšky 2,00 m. Šírka mosta je 9,40 m. Rozmery základov sú – dĺžka 16,125 m, šírka 2,00 m a výška 1,00 m. Nosná konštrukcia pôsobí ako prostá doska. Na moste sa nachádzajú chodníkové rímsoy so zábradlím (3-madlové, profil I č. 100, I č. 80), bez zvodidla. Povrch betónu ríms je značne degradovaný. Pohľadová časť opôr nevykazuje nejaké závažné poruchy. Na podhľadovej časti nosnej konštrukcie je v krajných častiach mierne odhalená výstuž. Pôvodné mostné krídla mosta sú rovnobežné. V mieste dilatačnej škáry je na oboch koncoch mosta lokálne porušenie betónovej časti, ktoré je spôsobené zatekaním povrchovej vody v mieste dilatácie.

Spodný povrch a bočné strany železobetónovej dosky vykazujú ojedinelé lokálne oblasti s obnaženou výstužou, ktoré je potrebné sanovať. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a nanesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Ďalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku až po horný povrch existujúcej nosnej konštrukcie a následnej realizácie nového mostného zvršku, vrátane novej izolácie mosta. Na horný povrch pôvodnej nosnej konštrukcie sa vybetónuje nová vrstva vyrovnávajúceho betónu do požadovaného sklonu a tvaru. Táto vrstva sa vystuží KARI sieťou KY 49 100x100 hr. 8 mm. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta (klesá 0,5% smerom na Považskú Bystricu).

Pôvodné krídla sa odbúrajú na požadovanú výškovú úroveň. Následne sa navrtávajú otvory Ø16 mm. Pred vložením spriahujúcej výstuže Ø12 mm sa otvory vyplnia tmelom. Spriahujúca výstuž bude doplnená 2 vrstvami KARI siete 100x100 hr. 8 mm. Nadbetónávka krídiel sa realizuje súčasne s nadbetónávkou záverných múrikov.

Krídla sa oddilatajú od opôr škárou šírky 30 mm vyplnenou trvalo pružnou zálievkou s predtesní a izolačnou výplňou (ľahčený plast). Dĺžka nových krídel sa navrhuje rovnaká ako dĺžka existujúcich krídel.

Úprava záverného múrika sa spresní až po odstránení existujúcich vrstiev vozovky a odkopaní cestného telesa za rubom opory do hĺbky asi 0,75 m.

Úprava spodnej stavby zahŕňa aj povrchové vysprávky lokálnych porúch líca opôr sanačnou maltou.

Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.



SO 209-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-009

Mostný objekt 209-00 (ev. č. 517-009) je jednopóľová konštrukcia s rozpätím 8,50 m, tvorená železobetónovou doskou hrúbky 0,50 m. Dĺžka nosnej konštrukcie je 8,90 m. Doska je uložená na vrstve asfaltovej lepenky. V hornej časti záverných múrikov je dilatčné zariadenie (šírka dilatčnej škáry je 30 mm). Izolácia mosta je zatiahnutá za rub opôr. Spodná stavba je tvorená masívnymi betónovými oporami dĺžky 8,00 m, šírky 0,70 m a výšky 2,35 m. Šírka mosta je 9,40 m. Rozmery základov sú – dĺžka 8,40 m, šírka 2,15 m a výška 0,80 m. Nosná konštrukcia pôsobí ako prostá doska. Na moste sa nachádzajú chodníkové rímsoy so zábradlím (3-madlové, profil I č. 100, I č. 80), bez zvodidla. Povrch betónu rímsoy je značne degradovaný. Pohľadová časť opôr nevykazuje nejaké závažné poruchy. Na podhládovej časti nosnej konštrukcie je v krajných častiach mierne odhalená výstuž. Pôvodné mostné krídla mosta sú rovnobežné. V mieste dilatčnej škáry je na oboch koncoch mosta lokálne porušenie betónovej časti, ktoré je spôsobené zatekaním povrchovej vody v mieste dilatácie.

Spodný povrch a bočné strany železobetónovej dosky vykazujú ojedinelé lokálne oblasti s obnaženou výstužou, ktoré je potrebné sanovať. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a naniesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou.

Ďalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku až po horný povrch existujúcej nosnej konštrukcie a následnej realizácie nového mostného zvršku, vrátane novej izolácie mosta. Vybuduje sa nová spriahujúca doska, ktorá sa spriahne s pôvodnou nosnou konštrukciou spriahujúcimi trňmi Ø12 mm osadenými do vopred vyvŕtaných otvorov Ø16 mm dĺžky 100 mm (pred osadením trňov sa otvory vyplnia HILTI tmelom). Raster spriahujúcich trňov je 500x500 mm (v úseku nad podporami 300x300 mm). Súčasťou spriahujúcej dosky je aj KARI sieť Ø8/100. Horný povrch spriahujúcej dosky sa vyspáduje v priečnom smere 2,5% k osiam odvodnenia a 4% protispádom pod rímsami. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta (klesá 0,4% smerom na Domanižu).

Pôvodné krídla sa odbúrajú na požadovanú výškovú úroveň. Následne sa navŕtajú otvory Ø16 mm. Pred vložením spriahujúcej výstuže Ø12 mm sa otvory vyplnia tmelom. Spriahujúca výstuž sa doplní 2 vrstvami KARI siete 100x100 hr. 8 mm. Nadbetónávka krídiel sa realizuje súčasne s nadbetónávkou záverných múrikov.

Krídla sa oddilutujú od opôr škárou šírky 30 mm vyplnenou trvalo pružnou zálievkou s predtesníom a izolačnou výplňou (lahčený plast). Dĺžka nových krídiel sa navrhuje rovnaká ako dĺžka existujúcich krídiel.

Úprava záverného múrika sa spresní až po odstránení existujúcich vrstiev vozovky a odkopaní cestného telesa za rubom opory do hĺbky asi 0,75 m.

Úprava spodnej stavby zahŕňa aj povrchové vysprávky lokálnych porúch opôr sanačnou maltou, prevažne na čelách mosta.

Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 210-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-010

Mostný objekt 210-00 (ev. č. 517-010) je jednopóľová konštrukcia s rozpätím 5,45 m, tvorená železobetónovou doskou hrúbky 0,33 m. Dĺžka nosnej konštrukcie je 5,86 m. Doska je uložená na vrstve asfaltovej lepenky. Existujúci mostný objekt je navrhnutý bez záverných



múrikov – izolácia nosnej konštrukcie je zatiahnutá za rub opôr. Spodná stavba je tvorená masívnymi betónovými oporami dĺžky 9,50 m, šírky 0,70 m, výšky 1,02 m. Šírka mosta je 9,40 m. Rozmery základov sú – dĺžka 9,80 m, šírka 0,80 m, výška 0,80 m. Nosná konštrukcia pôsobí ako prostá doska. Na moste sa nachádzajú chodníkové rímsoy so zábradlím (2-madlové, profil I č. 100, I č. 80), bez zvodidla. Povrch betónu ríms je značne degradovaný. Pohľadová časť opôr nevykazuje nejaké závažné poruchy. Na podhľadovej časti nosnej konštrukcie je v krajných častiach mierne odhalená výstuž. Pôvodné mostné krídla mosta sú rovnobežné.

Spodný povrch a bočné strany železobetónovej dosky vykazujú ojedinelé lokálne oblasti s obnaženou výstužou, ktoré je potrebné sanovať. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a naniesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou. Je potrebné dôsledne dodržiavať technologické predpisy výrobcu sanačnej technológie.

Ďalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku až po horný povrch existujúcej nosnej konštrukcie a následnej realizácie nového mostného zvršku, vrátane novej izolácie mosta. Vybuduje sa nová spriahujúca doska, ktorá sa spriahne s pôvodnou nosnou konštrukciou spriahujúcimi tržmi Ø12 mm osadenými do vopred vyvŕtaných otvorov Ø16 mm dĺžky 150 mm (pred osadením trŕňov sa otvory vyplnia tmelom). Raster spriahujúcich trŕňov je 500x500 mm (v úseku nad podperami 250x250 mm). Súčasťou spriahujúcej dosky je aj KARI sieť KY49 - Ø100/100/8 (umiestni sa pri oboch povrchoch dosky). Horný povrch spriahujúcej dosky sa vypáduje v priečnom smere 2,5% k osiam odvodnenia a 4% protispádom pod rímsami. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta (0,5%).

Úprava spodnej stavby sa týka mostných krídel, ktoré sa odbúrajú po hornú plochu úložného prahu a následne sa nadbetónujú do požadovaného tvaru a sklonu. Nová nadbetónávka sa spriahne s pôvodným driekom krídla (šírka 0,60 m) spriahujúcimi tržmi Ø12 mm osadenými do vopred vyvŕtaných otvorov Ø16 mm dĺžky 200 mm (pred osadením trŕňov sa otvory vyplnia tmelom). Krídla sa oddilujú od opôr škárou šírky 10 mm vyplnenou trvalo pružnou zálievkou s predtesníom a izolačnou výplňou (ľahčený plast). Dĺžka nových krídel sa navrhuje rovnaká ako dĺžka existujúcich krídel.

Úprava spodnej stavby zahŕňa aj povrchové vysprávky lokálnych porúch opôr sanačnou maltou, prevažne na pohľadových plochách mosta.

Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 211-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-011

Mostný objekt 211-00 (ev. č. 517-011) je jednopoloá konštrukcia s teoretickým rozpätím 8,00 m, tvorená železobetónovou doskou výšky 0,60 m. Železobetónová doska je uložená na masívnych betónových oporách. Šírka mosta je priemerná 10,656 – 10,302 m. Mostné pole pôsobí ako prostá doska. Spôsob založenia spodnej stavby sa na mieste nepodarilo identifikovať.

Odvodňovací systém izolácie je zanesený a pravdepodobne nefunkčný. Na moste sa nachádzajú chodníkové rímsoy so zábradlím, bez zvodidla. Povrch betónu ríms je značne degradovaný vrátane nosnej konštrukcie mosta. Opory majú porušený povrch. Toto poškodenie má hlavne estetický charakter, ale v prípade dlhodobého neriešenia môže poškodenie ovplyvniť aj statickú funkciu opôr. Vzhľadom na výrazne poškodený betón



nosnej konštrukcie mosta, vrátane obnaženia výstuže a chvenie nosnej konštrukcie pri prejazde vozidiel je potrebná výmena nosnej konštrukcie.

Novo navrhnutú nosnú konštrukciu tvorí železobetónová monolitická doska hrúbky 0,45 m. Rozpätie dosky (šikmé) je 10,85 m, celková dĺžka nosnej konštrukcie (šikmá) je 12,57 m. Šírka dosky kolmo na os mosta (premenná) je 11,00 m, šikmá šírka je 15,50 m, resp. 15,18 m. Konštrukcia staticky pôsobí ako prostá šikmá doska, uložená na úložnom prahu bez mostných ložísk. Doska tvorí jeden dilatačný celok. Horný povrch sa vypáduje v priečnom smere 2,5% k osiam odvodnenia a 4,0% protispádom pod rímsami. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta.

Navrhnutá nosná konštrukcia umožňuje plynulý prechod vozovky z príľahlého zemného telesa na mostnú konštrukciu bez použitia mechanických mostných záverov.

Nosná konštrukcia sa zhotoví betonážou na podpernej skruži po približne poloviciach šírky dosky. Všetky viditeľné ostré hrany na konštrukcii sa skosia vložением trojuholníkovej lišty do debnenia.

Na moste sú navrhnuté nové rímasy. Rímasy sú navrhnuté s odrazným prefabrikovaným obrubníkom uložením na vrstvu drenážnej plastmalty podľa VL4 (408.02).

Odvodnenie mosta je riešené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Os odvodnenia je navrhnutá 0,25 m od okraja rímasy.

Úprava spodnej stavby je riešená odbúraním častí drieku opôr a krídel, ktoré sa nahradia novými časťami spodnej stavby. Kotvenie výstuže do pôvodnej spodnej stavby sa realizuje chemickými kotvami s výstužou Ø20 mm s hĺbkou kotvenia 300 mm.

Rekonštrukcia spodnej stavby zahŕňa aj povrchové vysprávky lokálnych porúch opôr a krídel sanačnou maltou. Po prečistení povrchu a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa výstuž zbaví skorodovaných častí a nanesie sa nová krycia vrstva sanačnej hmoty. Pred novou krycou vrstvou sa aplikuje kryštálický izolačný náter/ nástrek, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie. Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 212-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-012

Mostný objekt 212-00 (ev. č. 517-012) je jednopoložná konštrukcia s rozpätím 6,40 m, tvorená prefabrikovanými železobetónovými nosníkmi HÁJEK výšky 0,50 m a dĺžky 10,15 m. Dĺžka nosnej konštrukcie je 10,775 m. Prefabrikované nosníky sú uložené na vrstve asfaltovej lepenky. Most nemá dilatačné zariadenia. Izolácia mosta je zatiahnutá za rub opôr. Spodná stavba je tvorená masívnymi betónovými oporami dĺžky 18,50 m (pravobrežná) a 19,10 m (ľavobrežná), hrúbky 0,90 m s premennou výškou. Rozmery základov sú – dĺžka 19,30 m (pravobrežná) a 19,90 m (ľavobrežná), šírka 1,20 m, výška 1,00 m. Nosná konštrukcia pôsobí ako prostá doska. Na moste sa nachádzajú chodníkové rímasy so zábradlím (3-madlové, profil I č. 100, I č. 80), bez zvodidla. Povrch betónu ríms je v dobrom stave – vzhľadom na ich stav a na náter zábradlia sa predpokladá nedávna rekonštrukcia. Pohľadová časť opôr a nosnej konštrukcie vykazuje stredne závažné poruchy (napr. výkvety, inkrustácie, odlupovanie, ...). Mostné krídla sú zasypané a ich funkciu prebrali oporné múry pozdĺž koryta potoka. Odhalená ostala len časť krídla na výtoku napravo, ktorá je značne poškodená degradáciou betónu. Koryto potoka je zanesené naplaveninami a zarastené vegetáciou.



Spodný povrch a bočné strany prefabrikovaných nosníkov nosnej konštrukcie vykazujú čiastočne zdegradovaný povrch vo forme výkvetov, inkrustácií a pod., preto je potrebná ich sanácia. Po prečistení a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa naniesie nová krycia vrstva sanačnej hmoty (v prípade odhalenia výstuže je potrebné odstránenie skorodovaných častí, príp. doplnenie existujúcej výstuže dodatočne lepenou), na záver sa na konštrukciu naniesie ochranný a zjednocujúci náter. Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou.

Ďalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku až po horný povrch existujúcej nosnej konštrukcie a následnej realizácie nového mostného zvršku, vrátane novej izolácie mosta. Po odstránení pôvodného mostného zvršku sa geodetom zameria existujúca nosná konštrukcia, čím sa získajú presné údaje na stanovenie hrúbky vyrovnávajúcej vrstvy. Súčasťou vyrovnávajúcej vrstvy je aj KARI sieť Ø8/100. Horný povrch tejto vrstvy sa vypáduje v priečnom smere 2,5% k osi odvodnenia a 2,5% protispádom pod rímsou R2. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta (klesá 1,59% smerom na Považskú Bystricu).

Úprava spodnej stavby sa týka opôr a pravého mostného krídla na výtoku. Opory sa rovnako ako nosná konštrukcia prečistia vysokotlakovým vodným lúčom, čím sa odstráni poškodený povrch betónu. Na očistený povrch opôr sa naniesie nová krycia vrstva sanačnej hmoty (v prípade odhalenia výstuže je potrebné odstránenie skorodovaných častí, príp. doplnenie existujúcej výstuže dodatočne lepenou). V miestach kamenného obkladu sa v miestach porúch vyplnia škáry cementovou maltou. Pravé krídlo na výtokovej časti je značne degradované, preto sa navrhuje jeho odbúranie do hĺbky cca. 700 mm. Po odbúraní degradovanej časti sa do existujúceho krídla vlepia výstuže, ktoré budú slúžiť ako spriahnutie. Do nadbetónávky sa osadí chránička vyústenia odvodnenia cesty. Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 213-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-013

Mostný objekt 213-00 (ev. č. 517-013) je jednopoložná konštrukcia s rozpätím 3,35 m, z časti tvorená prefabrikovanými železobetónovými nosníkmi HÁJEK výšky 0,24 m; dĺžky 3,70 m a z časti železobetónovou doskou rovnakej hrúbky. Kolmá dĺžka nosnej konštrukcie je 3,70 m. Prefabrikované nosníky ako aj doska sú uložené na vrstve asfaltovej lepenky. Most nemá dilatačné zariadenia. Izolácia mosta je zatiahnutá za rub opôr. Spodná stavba je tvorená masívnymi betónovými oporami dĺžky 17,12 m (pravobrežná) a 22,17 m (ľavobrežná), šírky 0,70 m. Rozmery základov na oboch stranách sú – dĺžka 18,46 m (príp. 22,62 m), šírka 0,95 m, výška 0,70 m. Nosná konštrukcia pôsobí ako prostá doska. Na moste sa nachádzajú chodníkové rímsoy so zábradlím (3-madlové, profil I č. 100, I č. 80), bez zvodidla. Povrch betónu ríms je v dobrom stave – vzhľadom na ich stav a na náter zábradlia sa predpokladá nedávna rekonštrukcia. Pohľadová časť opôr a nosnej konštrukcie vykazuje stredne závažné poruchy (napr. výkvety, inkrustácie, odlupovanie, ...). Najviac poškodené sú časti nosnej konštrukcie (1,00 m na vtoku a 2,50 m na výtoku), ktoré sú poznačené odlupovaním betónu, čím sa odhalila časť výstuže, ktorá je značne skorodovaná. Mostné krídla sú v dobrom stave, výraznejšie poškodenie je len v ich hornej časti – odlupovanie betónu. Koryto potoka je zanesené naplaveninami a zarastené vegetáciou, ktorú je potrebné odstrániť.

Pri rekonštrukcii (najmä pri sanačných prácach pod mostom) sa uvažuje s dočasným odklonením toku do potoka Domanižanka.



Spodný povrch a bočné strany prefabrikovaných nosníkov ako aj železobetónovej dosky nosnej konštrukcie (1,00 m na vtoku a 2,50 m na výtoku) vykazujú značne zdegradovaný povrch s obnažením výstuže, ktorá je skorodovaná. V týchto miestach sa navrhuje odbúranie konštrukcie a dobetónovanie novej železobetónovej dosky, ktorá sa previaže s existujúcou konštrukciou pomocou vlepovanej výstuže. Zvyšná časť podhľadovej plochy nosnej konštrukcie vykazuje mierne poškodenie vo forme výkvetov, inkrustácii a pod., preto je potrebná jej sanácia. Po prečistení a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa aplikuje kryštalický izolačný náter/ nástrek, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie. Následne sa nanesie nová krycia vrstva sanačnej hmoty (v prípade odhalenia výstuže je potrebné odstránenie skorodovaných častí, príp. doplnenie existujúcej výstuže dodatočne lepenou), na záver sa na konštrukciu nanesie ochranný a zjednocujúci náter. Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou.

Ďalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku až po horný povrch existujúcej nosnej konštrukcie a následnej realizácie nového mostného zvršku, vrátane novej izolácie mosta. Po odstránení pôvodného mostného zvršku sa geodetom zameria existujúca nosná konštrukcia, čím sa získajú presné údaje na stanovenie hrúbky vyrovnávajúcej vrstvy. Súčasťou vyrovnávajúcej vrstvy je aj KARI sieť Ø8/100/100. Horný povrch tejto vrstvy sa vypáduje v priečnom smere 2,5% k osi odvodnenia a 2,5% protispádom pod rímsou R1. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta (klesá 1,59% smerom na Považskú Bystricu a 2,22% smerom na Rajec).

Úprava spodnej stavby sa týka opôr a krídel. Opory sa rovnako ako nosná konštrukcia prečistia vysokotlakovým vodným lúčom, čím sa odstráni poškodený povrch betónu. Na očistený povrch opôr sa aplikuje kryštalický izolačný náter/ nástrek, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu a ako ochrana proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie. Následne sa nanesie nová krycia vrstva sanačnej hmoty (v prípade odhalenia výstuže je potrebné odstránenie skorodovaných častí, príp. doplnenie existujúcej výstuže dodatočne lepenou). Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou. Je potrebné dôsledne dodržiavať technologické predpisy výrobcu sanačnej technológie. Veľký dôraz pri sanácii treba dať na oblasť v miestach vyústenia odvodnenia rubu opory, ktoré sú najviac poškodené. Degradované časti krídel (cca. do úrovne spodnej hrany nosnej konštrukcie) sa navrhuje odbúrať. Po odbúraní degradovanej časti sa do existujúceho krídla vlepia výstuže (Ø25 mm; á = 300 mm), ktoré budú slúžiť ako spriahnutie. Rímsa sa v oblasti tejto úpravy previaže s krídlom pomocou výstuže Ø14 mm. Pracovná škára medzi krídlom a oporou sa utesní trvalo pružným tesniacim tmelom.

Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

SO 214-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. 517-014

Mostný objekt 214-00 (ev. č. 517-014) je jednopoložná konštrukcia s rozpätím 6,89 m, tvorená prefabrikovanými železobetónovými nosníkmi HÁJEK výšky 0,50 m a dĺžky 9,15 m. Dĺžka nosnej konštrukcie je 9,603 m. Prefabrikované nosníky sú uložené na vrstve asfaltovej lepenky. Most nemá dilatačné zariadenia. Izolácia mosta je zatiahnutá za rub opôr. Spodná stavba je tvorená masívnymi betónovými oporami dĺžky 16,00 m (pravobrežná) a 15,90 m (ľavobrežná), šírky 1,00 m. Rozmery základov na oboch stranách sú – dĺžka 16,30 m, šírka 1,40 m, výška 1,21 m. Nosná konštrukcia pôsobí ako prostá doska. Na moste sa



nachádzajú chodníkové rímsoy so zábradlím (3-madlové, profil I č. 100, I č. 80), bez zvodidla. Povrch betónu rímsoy je v dobrom stave – vzhľadom na ich stav a na náter zábradlia sa predpokladá nedávna rekonštrukcia. Pohľadová časť opôr a nosnej konštrukcie vykazuje stredne závažné poruchy (napr. výkvety, inkrustácie, odlupovanie, ...). Najviac poškodené sú časti ľavobrežnej opory v oblasti vyústenia odvodnenia rubu opory. Mostné krídla sú v dobrom stave, výraznejšie poškodenie je len v ich hornej časti – odlupovanie betónu. Koryto potoka je zanesené naplaveninami a zarastené vegetáciou, ktorú je potrebné odstrániť. Spevnenie koryta pod mostom je značne poškodené odlamovaním betónu a jeho degradáciou.

Spodný povrch a bočné strany prefabrikovaných nosníkov nosnej konštrukcie vykazujú čiastočne zdegradovaný povrch vo forme výkvetov, inkrustácií a pod., preto je potrebná ich sanácia. Po prečistení a odstránení poškodeného povrchu betónu vysokotlakovým vodným lúčom sa naniesie nová krycia vrstva sanačnej hmoty (v prípade odhalenia výstuže je potrebné odstránenie skorodovaných častí, príp. doplnenie existujúcej výstuže dodatočne lepenou), na záver sa na konštrukciu naniesie ochranný a zjednocujúci náter. Novú kryciu vrstvu je nevyhnutné dôkladne prepojiť s existujúcou nosnou konštrukciou. Je potrebné dôsledne dodržiavať technologické predpisy výrobcu sanačnej technológie.

Ďalšia úprava sa týka odstránenia mostného zvršku až po horný povrch existujúcej nosnej konštrukcie a následnej realizácie nového mostného zvršku, vrátane novej izolácie mosta. Po odstránení pôvodného mostného zvršku sa geodetom zameria existujúca nosná konštrukcia, čím sa získajú presné údaje na stanovenie hrúbky vyrovnávajúcej vrstvy. Súčasťou vyrovnávajúcej vrstvy je aj KARI sieť Ø8/100. Horný povrch tejto vrstvy sa vypáduje v priečnom smere 2,5% k osi odvodnenia a 2,5% protispádom pod rímsoy R2. V pozdĺžnom smere sklon horného povrchu dosky kopíruje niveletu mosta (klesá 2,22% smerom na Rajec).

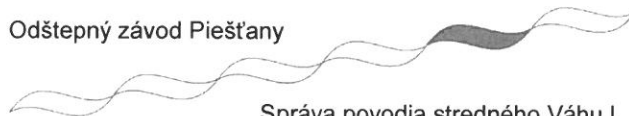
Úprava spodnej stavby sa týka opôr a krídel. Opory sa rovnako ako nosná konštrukcia prečistia vysokotlakovým vodným lúčom, čím sa odstráni poškodený povrch betónu. Na očistený povrch opôr sa naniesie nová krycia vrstva sanačnej hmoty (v prípade odhalenia výstuže je potrebné odstránenie skorodovaných častí, príp. doplnenie existujúcej výstuže dodatočne lepenou). Veľký dôraz pri sanácii treba dať na oblasť v miestach vyústenia odvodnenia rubu opory, ktoré sú najviac poškodené. Prestupy odvodnenia cez oporu sa zaslepia (zalejú sa betónom a utesnia tmelom). Ich funkciu preberú nové odvodňovacie rúrky Ø150 mm, ktoré sa osadia do novovyvrtaných otvorov cez driek opory. Degradované časti krídel (cca. do úrovne spodnej hrany nosnej konštrukcie) sa navrhuje odbúrať. Po odbúraní degradovanej časti sa do existujúceho krídla vlepia výstuže, ktoré budú slúžiť ako spriahnutie. Rímsoy sa v oblasti tejto úpravy previaže s krídlom pomocou výstuže Ø14 mm. Pracovná škára medzi krídlom a oporou sa utesní trvalo pružným tesniacim tmelom.

Rovnaký postup sa zopakuje na druhej strane mosta. Nakoniec sa vykonajú dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom.

9.22 SO 601-00 Verejné osvetlenie na Orlovskom moste

V rámci rekonštrukcie mosta Orlové je potrebné zdemontovať existujúcu osvetľovaciu sústavu na moste a navrhnuť novú.

Nové svetidlá sa navrhujú na základe požiadaviek správcu typu LED s možnosťou regulácie svetelného toku. Svetidlá sa umiestnia na obojstranne žiarovo-zinkované stožiare výšky 10 m s výložníkmi dĺžky 2 m a sklonom 5°. Stožiare sa vybavujú atypickou prírubou, ktorá sa spojí s pripraveným kotvením v rímse mosta.



Vodné toky v správe SVP š.p., OZ Piešťany, SPSV I. Púchov ktoré predmetná stavba križuje mostnými objektmi sú:

Hričovský kanál (4-21-07-3324) – vodohospodársky významný vodný tok, SO 201-00
Váh (4-21-07-1) – vodohospodársky významný vodný tok, SO 201-01
Mošteník (4-21-07-3461) – drobný vodný tok, SO 203-00
Domanižanka (4-21-07-3485) – vodohospodársky významný vodný tok, SO 205-00
SO 208-00, SO 209-00, SO 211-00, SO 213-00
(mlynský náhon), SO 214-00
Bodianka (4-21-07-3519) – drobný vodný tok, SO 207-00
Lednický potok (4-21-07-3557) – drobný vodný tok, SO 210-00
Paľkovský potok (4-21-07-3572) – drobný vodný tok, SO 212-00

Vodné toky v správe SVP š.p., OZ Piešťany, SPSV I. Púchov ktoré predmetná stavba križuje priepustmi a je vedená v súbehu objektmi sú:

B.P. Domanižanky (4-21-07-3487) – drobný vodný tok
B.P. Domanižanky (4-21-07-3545) – drobný vodný tok
B.P. Domanižanky (4-21-07-3546) – drobný vodný tok
B.P. Domanižanky (4-21-07-3548) – drobný vodný tok

Ostatné vodné toky v správe ktoré predmetná stavba križuje mostmi, priepustmi a je vedená v súbehu objektmi sú v správe organizácie Lesy SR š.p. a sú to:

Kvašovský potok (4-21-07-3492) – drobný vodný tok, SO 204-00
B.P. Domanižanky (4-21-07-3515) – drobný vodný tok
B.P. Domanižanky (4-21-07-3517) – drobný vodný tok, SO 206-00

SVP š.p., OZ Piešťany, SPSV I. Púchov súhlasí s predloženou a doplnenou projektovou dokumentáciou za nasledovných podmienok:

- SO 201-00 a SO 201-01 – realizačné práce počas opráv a po ich dokončení zabezpečiť tak, aby nedošlo k znečisteniu a k zhoršeniu kvality vôd vo vodnom toku Váh, resp. v Hričovskom kanáli. Naše stanovisko k rekonštrukcii premostenia ponad Hričovský kanál nenahrádza stanovisko Dopravného úradu, nakoľko sa výhľadovo jedná o Vážsku vodnú cestu.
- SO 203-00 – na ľavom brehu nad mostom je vybudovaný výustný objekt – úpravu v dĺžke 5,0 m je nutné prispôbiť existujúcej úprave, resp. stabilizácii výustného potrubia.
- SO 205-00 – úpravu vtokovej a výtokovej časti premostenia požadujeme zosúladiť s navrhovanou úpravou vodného toku Domanižanka. Upozorňujeme: Pod mostným objektom sa nachádza limnigrafická stanica vo vlastníctve a v správe SHMÚ.
- SO 209-00 – vtokové a výtokové krídla požadujeme realizovať tak, aby nezasahovali do prietochného profilu vodných tokov Domanižanka (4-21-07-3487) a B.P. Domanižanky (4-21-07-3548).
- Pri stavebných prácach požadujeme dbať o ochranu vodného toku, nepoškodzovať brehy, neukladať predmety a výkopovú zeminu do vodného toku, neznečistiť vodu alebo inak ohroziť jej kvalitu a zdržať sa iných činností, ktoré sú v rozpore so zákonom NR SR č. 364/2004 Z.z. o vodách.



SLOVENSKÝ
VODOHOSPODÁRSKY
PODNIK š.p.


Odštepny závod Piešťany

Správa povodia stredného Váhu I.
č. budovy 1/97
020 71 Nimnica

- Vodohospodársky významné vodné toky sú s prístupovým pásmom, ktoré je v zmysle zákona NR SR č. 364/2004 Z.z. o vodách vo vzdialenosti min. 10,00 m od brehovej čiary vodného toku. Ochranné pásma vodných tokov sú:
6,00 m vodné toky so šírkou medzi brehovými čiarami 10 až 50 m,
10,00 m vodné toky so šírkou medzi brehovými čiarami väčšou ako 50 m,
10,00 m od vzdušnej päty ochrannej hrádze.
- Drobné vodné toky sú s prístupovým pásmom, ktoré je v zmysle zákona NR SR č. 364/2004 Z.z. o vodách vo vzdialenosti min. 5,00 m od brehovej čiary vodného toku. Ochranné pásmo vodných tokov sú:
4,00 m vodné toky so šírkou medzi brehovými čiarami do 10m,
6,00 m vodné toky so šírkou medzi brehovými čiarami 10 až 50 m.
- Brehová čiara je v zmysle STN 75 0120 (Terminológia Hydrotechnika) priesečnica brehu a maximálnej hladiny vody, ktorá ešte stačí pretekať korytom bez toho, aby sa vyliala do priľahlého územia.
- Pri súbahu vedení inžinierskych sietí v rámci rekonštrukcie cesty s vodnými tokmi požadujeme dodržať stanovené ochranné pásma.
- Na pozemky vo vlastníctve SR – SVP š.p., dotknuté predmetnou stavbou požadujeme uzatvoriť zmluvný vzťah (zmluvu o zriadení vecného bremena) na odbore správy majetku OZ Piešťany (platí pri zásahu nových konštrukcií a vedení do pozemkov v našom vlastníctve).
- V zmysle zákona NR SR č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami, je nutné vypracovať povodňový plán zabezpečovacích prác pre objekty v dotyku s vodným tokom do zahájenia realizácie predmetných objektov.
- Upozorňujeme: V zmysle § 49, odst. 5 zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách správca toku nezodpovedá za škody spôsobené mimoriadnou udalosťou a škody vzniknuté užívaním vodných tokov.
- K vytyčeniu stavby, k zahájeniu a k ukončeniu realizačných prác požadujeme prizvať zástupcu SVP š.p., OZ Piešťany, SPSV I. Púchov: Ing. Bušovský, tel.č.: 042/465 00 12, 0903 849 669.
- Vodné toky pod SO 204-00 a 206-00 sú v správe organizácie - Lesy SR š.p., OZ Považská Bystrica.

S pozdravom

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK
štátny podnik Odštepny závod PIEŠŤANY
Správa povodia stredného Váhu I. Púchov
020 71 Nimnica


Ing. Rastislav ČIBENKA
riaditeľ SPSV I.

Prílohy: PD
Na vedomie: SVP š.p., OZ Piešťany – ÚVHP

Obchodný register:
Okresný súd
Banská Bystrica
Oddiel: PŠ
Vložka číslo: 713/S

Bankové spojenie:
VÚB, a.s.
pobočka Piešťany
2960060157/0200

IČO: 36022047 02
DIČ: 2020066213
IČ DPH: SK2020066213

Úsek:
riadiť správy povodia
ekonóm správy povodia
spojovateľka

Telefón:
042 / 465 00 20
042 / 465 00 64
042 / 463 10 01-3

Fax:
042 / 463 24 48
042 / 465 00 32

E-mail:
puchov@svp.sk