

OBJEDNÁVATEĽ:



**BANSKOBYSŤRICKÝ  
SAMOSPRÁVNÝ KRAJ**

Námestie SNP 23,  
974 01 Banská Bystrica

ZHOTOVITEĽ:



**AFRY CZ s.r.o.**  
ORGANIZAČNÁ ZLOŽKA SLOVENSKO  
PLYNÁRENSKÁ 7/A  
821 09 BRATISLAVA  
tel.: +421 908 136 191  
[www.afry.cz](http://www.afry.cz)

HLAVNÝ INŽINIER PROJEKTU:

ZODPOVEDNÝ PROJEKTANT:

VYPRACOVAL:

KONTROLOVAL:

Ing. Ľubica Cigerová

Ing. Ľubica Cigerová

kollektív

Ing. Lukáš Hacura

NÁZOV STAVBY:

**REKONŠTRUKCIA CESTY A MOSTOV II/527 VEĽKÝ KRTÍŠ - SUCHÁŇ  
(HRANICA OKRESU VK/KA);  
KUMULATÍVNE STANIČENIE KM 48,947 - 67,587; V. ETAPA; ÚSEK 3.**

STAVEBNÝ OBJEKT:

PRÍLOHA:

**TECHNICKÁ SPRÁVA**

KRAJ / OKRES:

Banskobystrický/ Veľký Krtíš

ČASŤ:

VÝKRES Č.:

ČÍSLO SÚPRAVY:

DÁTUM:

12/2023

STUPEŇ:

DSPRS

MIERKA:

-

POČET A4:

-

Č. ZÁKAZKY

2023/0212

**B.**



# OBSAH

<b>1.</b>	<b>CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY .....</b>	<b>2</b>
1.1.	Zhodnotenie umiestnenia pozemnej komunikácie a popis staveniska .....	2
1.2.	Uskutočnenie prieskumov a z nich vyplývajúce dôsledky na návrh stavby, zhodnotenie doterajšieho stavu .....	4
1.3.	Použité mapové a geodetické podklady .....	4
1.4.	Chránené územia .....	4
1.4.1.	Veľkoplošné a maloplošné chránené územia .....	4
1.4.2.	Európska sieť chránených území (sústava Natura 2000) .....	4
1.4.3.	Ramsarské lokality .....	5
1.4.4.	Chránené stromy .....	5
1.4.5.	Zásah do biotopov európskeho a národného významu .....	5
1.5.	Príprava na stavbu .....	5
1.6.	Využitie územia .....	5
<b>2.</b>	<b>URBANISTICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ, DOPRAVNÉ A STAVEBNOTECHNICKÉ RIEŠENIE STAVBY .....</b>	<b>5</b>
2.1.	Zdôvodnenie urbanistického, výtvarného a stavebno-technického riešenia stavby so zreteľom na umiestnenie a začlenenie do krajiny, zástavby) .....	5
2.2.	Riešenie vegetačných úprav a súvisiacich terénnych úprav .....	5
2.3.	Riešenie pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu .....	5
2.4.	Popis vplyvu stavby na životné prostredie a jeho ochrana .....	6
2.5.	Návrh systémov a vybavenia na zabezpečenie bezpečnosti dopravy, prvej pomoci, havarijnej služby, vrátane dopravného značenia, návrhu potrebných obchádzok počas výstavby s dopravným značením .....	6
2.6.	Ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu agresívneho prostredia na objekty stavby ....	6
2.7.	Ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu bludných prúdov na kovové a železobetónové konštrukcie a určenie spôsobu ich prevedenia a uzemnenia .....	6
2.8.	Ochrana obyvateľstva .....	7
2.9.	Hlavné stavebné práce .....	7
2.10.	Riešenie odvodnenia .....	8
2.11.	Riešenie technickej infraštruktúry .....	8
2.12.	Stavenisko a realizácia stavby .....	9
2.13.	Požiadavky na doplnujúce prieskumy a práce pred realizáciou stavby .....	9
<b>3.</b>	<b>ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA OBJEKTOV STAVBY .....</b>	<b>10</b>
3.1.	SO 105-00 Cesta II/527 v k.ú. Horný Dačov Lom, v ckm 62,587 00–66,876 00.....	10
3.2.	SO 111-05 Zastávka BUS v k.ú. Horný Dačov Lom.....	11
3.3.	SO 111-06 Zastávka BUS v k.ú. Sucháň .....	11
3.4.	SO 208-00 Most ev. č. 527 – 32 v ckm 64,001 cez miestnu komunikáciu v obci Dačov Lom .....	11
3.5.	SO 209-00 Most ev. č. 527 – 32a v ckm 64,038 Most cez potok Dačovlomský v obci Dačov Lom .....	12

3.6.	SO 210-00 Most ev. č. 527 – 33 v ckm 64,493 cez Suchánsky potok a podjazd za obcou Dačov Lom.....	13
3.7.	SO 310-00 Priepust P78375 v ckm 63,037 .....	14
3.8.	SO 311-00 Priepust P78376 v ckm 63,385 .....	14
3.9.	SO 312-00 Priepust P78377 v ckm 64,642 .....	14
3.10.	SO 313-00 Priepust P21288 v ckm 64,743 .....	15
3.11.	SO 314-00 Priepust P82424 v ckm 64,916 .....	15
3.12.	SO 315-00 Priepust P78378 v ckm 65,047 .....	15
3.13.	SO 316-00 Priepust P82425 v ckm 65,189 .....	16
3.14.	SO 317-00 Priepust P21291 v ckm 65,767 .....	16
3.15.	SO 318-00 Priepust P78379 v ckm 65,949 .....	17
3.16.	SO 319-00 Priepust P21292 v ckm 66,150 .....	17

## 1. CHARAKTERISTIKA ÚZEMIA STAVBY

Stavba V.etapy rekonštrukcie cesty II/527 je situovaná mimo zastavaného ale aj v zastavanom území, s umiestnením priamo na ceste II/527 v úseku Veľký Krtíš – Sucháň (Hranica okresu Veľký Krtíš/Krupina). Stavba V.etapy, úsek 3. sa nachádza v katastrálnom území obcí Dolný Dačov Lom, Horný Dačov Lom a Sucháň.

Cesta II/527 je cesta II. triedy, ktorá spája Veľký Krtíš so Zvolenom na severe a Šahami na západe.

### 1.1. Zhodnotenie umiestnenia pozemnej komunikácie a popis staveniska

Cesta II/527 je na začiatku úseku, v zastavanom území mesta Veľký Krtíš, napojená na cestu I/75, čím sa rieši napojenie c.II/527 na **cestnú sieť** vyššieho rádu. Na cestu II/527 je v riešenom úseku napojená sústava mestských a miestnych komunikácií v mestách Veľký Krtíš, Modrý Kameň a v obci Dačov Lom. Ďalej sú pripojené rôzne účelové, areálové, poľné a lesné cesty, bez zaradenia do cestnej siete. Až na konci úseku je v križovatke Sucháň pripojená cesta III triedy c.III/2605.

Z hľadiska prítomnosti **inžinierskych sietí**, tieto boli zistené oslovením a vyjadrením jednotlivých správcov. V súvislosti s predmetnou stavbou (rekonštrukciou vozovky) nedochádza ku kolíziám s existujúcimi sieťami (mimo mosta 202-00).

Pri výstavbe je nutné rešpektovať všetky ochranné a bezpečnostné pásma:

Cesty (od osi vozovky)

- I. triedy	50 m
- II. triedy	25 m
- III. triedy	20 m

Železničná trať

- od osi krajnej koľaje	60 m
- od hranice obvodu dráhy	30 m
- vlečky (od osi krajnej koľaje)	30 m

Elektrické vedenia vonkajšie nadzemné (zák. 656/2004 Z.z.) od krajného vodiča

- pri napätí od 1 kV do 35 kV (vrátane) - podľa druhu vedenia a územia	1 až 10 m
- pri napätí od 35 kV do 110 kV (vrátane)	15 m
- pri napätí od 110 kV do 220 kV (vrátane)	20 m
- pri napätí od 220 kV do 400 kV (vrátane)	25 m
- pri napätí nad 400 kV	35 m

Elektrické vedenia podzemné (zák. 656/2004 Z.z.) – od osi krajného kábla

- pri napätí do 110 kV vrátane vedenia riadiacej regulačnej a zab. techniky	1 m
- pri napätí nad 110 kV	3 m

Vodovodné a kanalizačné potrubia (zákon 442/2002 Z.z.) - od okraja potrubia

- do DN 500 mm (vrátane)	1,5 m
- nad DN 500 mm	2,5 m

Plynovody a ich prípojky (podľa zákona 656/2004 Z.z.) - od osi plynovodu

- DN do 200 mm	4 m
- DN do 500 mm	8 m
- DN do 700 mm	12 m
- DN nad 700 mm	50 m
- plynovody v zastavanom území obce s prevádzkovým tlakom do 0,4 MPa	1 m
- technologické objekty	8 m

Bezpečnostné pásma (podľa zákona 656/2004 Z.z.) - od osi plynovodu

- tlak nižší ako 0,4 MPa na voľnom priestranstve a nezastavanom území	10 m
- tlak 0,4 MPa - 4 MPa a DN do 350 mm	20 m
- tlak 0,4 MPa - 4 MPa a DN nad 350 mm	50 m
- tlak nad 4 MPa a DN do 150 mm	50 m

- tlak nad 4 MPa a DN do 300 mm	100 m
- tlak nad 4 MPa a DN do 500 mm	150 m
- tlak nad 4 MPa a DN nad 500 mm	300 m
- regulačné a filtračné stanice, armatúrne uzly	50 m

Tým, že stavba – cesta II/527 prechádza priamo v zastavanom území obcí, je v priamom dotyku s existujúcou **zástavbou**. Väčšinou sa jedná o nízkopodlažnú zástavbu rodinných domov, ale aj významnejšiu zástavbu firemných a priemyselných areálov, obytných domov, škola, zdravotnícke zariadenia, v blízkosti aj poľnohospodárske a lesné areály.

**Dobývacie priestory:** v širšom okolí Obv. banský úrad BB eviduje niekoľko dobývacích priestorov

Evidenčné č. DP	Názov DP	Organizácia	Nerast	Okres
93	BULHARY	PK Metrostav, a. s., Žilina	čadič	Lučenec
5	ČAMOVCÉ - BELINA	PK Metrostav, a. s., Žilina	čadič	Lučenec
89	GREGOROVA VIESKA	LB MINERALS SK, s.r.o. Košice	keramické íly	Lučenec
152	HORNÉ STRHÁRE	GRAVEL SAND, s.r.o. Tuhár	piesok	Veľký Krtíš
58	KRNIŠOV	KSR - Kameňolomy SR, s.r.o. Zvolen	andezit	Krupina
77	KRUPINA I. (Hanišberg)	EUROVIA - Kameňolomy, s.r.o., Košice - Barca	andezit	Krupina
149	ĽUBOREČ	bez organizácie	andezit	Lučenec
76	LUČENEC I	KSR - Kameňolomy SR, s.r.o. Zvolen	tehl. suroviny	Lučenec
32	LUČENEC II - FA-BIANKA	Ipeľské tehelne, a.s. Lučenec	tehl. suroviny	Lučenec
204	MODRÝ KAMEŇ	bez organizácie	hnedé uhlie	Veľký Krtíš
94	RUŽINÁ	Vápencový priemysel Ružiná, spol. s r.o. Lučenec	vápenec	Lučenec
176	STARÁ HALIČ	WMJ company, s.r.o. Bratislava	keramické íly	Lučenec
85	ŠIATOROŠSKÁ BUKOVINKA	Koľajové a dopravné stavby s.r.o. Košice	andezit	Lučenec
55	ŠÍD	bez organizácie	zlievarenské piesky	Lučenec
58	TOČNICA I	bez organizácie od 1.1.2012	keramické íly	Lučenec
192	TOČNICA II	bez organizácie od 2.6.2010	magnezit	Lučenec
182	TOMÁŠOVCE	LB MINERALS, s.r.o. Košice	žiaruvzd. a keram. íly	Lučenec
87	TUHÁR	GEOFARMA, s.r.o. Tuhár	mramor	Lučenec
177	VEĽKÁ NAD IPLOM	IPEĽSKÉ TEHELNE a.s., M. Rázusa 29, 984 01 Lučenec	diatomit	Lučenec
162	VIDINÁ	Ipeľské tehelne, a.s. Lučenec	tehl. suroviny	Lučenec

Reliéf dotknutého územia je pahorkatinný (Krupinská planina a Juhoslovenská kotlina), patrí do **povodia rieky Ipel'**. Podstatná časť trasy je vedená zalesneným **územím**, čiastočne v dotyku s poľnohospodárskou pôdou a zastavaným územím dotknutých miest.

Stavba je situovaná mimo zastavaného ako aj v zastavanom území, s umiestnením priamo na existujúcej ceste II/527 Veľký Krtíš – Sucháň (hranica okresu VK/KA). Ako taká nie je v konflikte so žiadnym veľkoplošným ani maloplošným **chráneným územím**. Taktiež nie je v konflikte s Európskou sieťou chránených území, Ramsarských lokalít a biotopov európskeho a národného významu. Z charakteristiky samotného staveniska vyplýva, že tiež nehrozí priamy konflikt s kultúrnymi pamiatkami ani s **archeologickými náleziskami**. Rovnako tak s lesným a poľnohospodárskym pôdnym fondom (**PPF+LPF**) pri maximálnej snahe o dodržanie aktuálneho záberu pozemkov existujúcej komunikácie.

## **1.2. Uskutočnenie prieskumov a z nich vyplývajúce dôsledky na návrh stavby, zhodnotenie doterajšieho stavu**

Prieskumy vykonané v rámci DSPRS nadviazali na dokumentáciu stavebného zámeru. Bolo vykonané:

- o Podrobné geodetické zameranie dotknutých úsekov cesty II/527, priepustov a mostov (GEO IGS s.r.o., 2023)
- o Inžinierskogeologický posudok pre potreby DSZ, vypracovaný z archívnych materiálov Geofondu (DRILL s.r.o., 2023)

Prieskumy vykonané v rámci DSPRS nemali špeciálny vplyv na návrh stavby, keďže sa jedná o rekonštrukciu. Boli však základným vstupným podkladom pri projektových prácach.

Projektant postrádal vykonanie diagnostiky existujúcich vozoviek, ktorá nebola predmetom zakázky. Na druhej strane sa však musel vyrovnáť s dostupnými informáciami o stave vozoviek (hlavná prehliadka), preto údaje o konkrétnom technickom stave vozoviek zistil in situ, dôkladnou vizuálnou prehliadkou. Zhotovil z nej aj videozáznam. Podľa týchto vstupov možno zhodnotiť, že aktuálny technický stav vozoviek je značne neuspokojivý (viď aj výsledok hlavnej prehliadky), s rôznym stupňom porúch, niekde až rozpadu vozoviek. Vyznačuje sa značnou premenlivosťou typu a hĺbky poruchovosti rozdielne v jednotlivých úsekoch.

## **1.3. Použité mapové a geodetické podklady**

- o Účelová mapa M 1:1 000, ktorá vznikla z podrobného geodetického zamerania dotknutých úsekov cesty II/527, priepustov a mostov (GEO IGS s.r.o., 2023)
- o Základná mapa/ZBGIS <https://zbgis.skgeodesy.sk/mkzbgis/sk/zakladna-mapa>. Z uvedeného portálu sú za licenčných podmienok použité:
  - Ortofotomapy
  - Základná mapa M1:50 000
  - Základná mapa M1:10 000

## **1.4. Chránené územia**

### **1.4.1. Veľkoplošné a maloplošné chránené územia**

Pripravovanou stavbou nezasahujeme do veľkoplošných ani maloplošných chránených území. V blízkosti pripravovanej stavby sa nachádza:

- Cerinský potok, ktorý je chránený areál v správe štátnej ochrany prírody Štiavnické vrchy.

### **1.4.2. Európska sieť chránených území (sústava Natura 2000)**

Sústava NATURA 2000 predstavuje sústavu chránených území členských krajín EÚ, ktorú tvoria dva typy území: Chránené vtáčie územia (**CHVÚ**) a Územia európskeho významu (**SK ÚEV**). Stavba nezasahuje do tejto sústavy.

### **1.4.3. Ramsarské lokality**

Ramsarský dohovor - Dohovor o mokradiach majúcich medzinárodný význam najmä ako biotopy vtáctva na ochranu a trvalú udržateľnosť mokradí. Stavba nezasahuje do žiadnej z Ramsarských lokalít.

### **1.4.4. Chránené stromy**

Pri návrhu stavebných prác sa neuvažuje s výrubom stromov a ani zásahom do legislatívne chránených drevín rastúcich mimo lesa, predstavujúcich mimoriadne kultúrne a inak hodnotné jedince a stromoradia.

### **1.4.5. Zásah do biotopov európskeho a národného významu**

Stavba do biotopov európskeho a národného významu nezasahuje.

## **1.5. Príprava na stavbu**

Vzhľadom na to, že sa jedná o rekonštrukciu existujúcej cesty II/527 lokalizovanej priamo v jej existujúcej trase, nebudú sa vykonávať typické prípravné práce súvisiace s uvoľnením a vyčistením budúceho staveniska tak, ako je to obvyklé pri novostavbách. Taktiež etapa prípadných preložiek inžinierskych sietí nie je v prípade tejto rekonštrukcie relevantná. Nezasahuje sa do žiadnych IS cudzích správcom, okrem mosta 202-00. Na tomto sú síce umiestnené siete iných správcom (vodovod, elektrické vedenia), ale tie stavbou ostanú zachované. Obnovia sa len ich uchytenia na most v rámci stavebného objektu mosta 202-00 v tom prípade, ak sa správcom jednoznačne preukáže ich funkčnosť.

Pozornosť treba venovať existujúcemu plynovodu pozdĺž mosta 201-00: plynovod je funkčný. Vlastník a správca vedenia žiada nezasahovať do existujúceho vedenia. Vyhradzuje si jeho ochranu a dozorovanie plynového vedenia počas výstavby mosta zabezpečiť vo vlastnej kompetencii.

Príprava na stavbu bude predstavovať predovšetkým materiálnu a personálnu prípravu Zhotoviteľa, vytipovanie lokalít vhodných pre stavebné dvory, medzisklárky, zdroje materiálov, ale hlavne pre umiestnenie technologických centier. Zvlášť bude treba venovať pozornosť rozdeleniu jednotlivých etáp výstavby a harmonogramu prác tak, aby sa minimalizovali obmedzenia premávky a zaistila sa maximálna bezpečnosť cestnej premávky, ako aj Zhotoviteľa stavby.

## **1.6. Využitie územia**

Stavbou sa nemení využitie územia.

## **2. URBANISTICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ, DOPRAVNÉ A STAVEBNOTECHNICKÉ RIEŠENIE STAVBY**

### **2.1. Zdôvodnenie urbanistického, výtvarného a stavebno-technického riešenia stavby so zreteľom na umiestnenie a začlenenie do krajiny, zástavby)**

Jedná sa o rekonštrukciu cesty II/527 v jej existujúcej trase, bez zásahu do smerového a výškového vedenia a bez zásahu do šírkového usporiadania. Týmto je jednoznačne dané jej súčasné urbanistické a stavebno-technické riešenie, s nemenným umiestnením a začlenením do krajiny a zástavby.

### **2.2. Riešenie vegetačných úprav a súvisiacich terénnych úprav**

Tieto práce nie sú predmetom stavby. Minimálne vegetačné úpravy (opätovné zatrávnenie) bude vykonané len v miestach, kde sa prípadne po prečistení a reprofilácii priekop bude obnovovať zatrávnenie telesa.

### **2.3. Riešenie pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu**

Nie je predmetom cestnej stavby.



## **2.4. Popis vplyvu stavby na životné prostredie a jeho ochrana**

Už vyššie bolo uvedené, že trasa c.II/527, jej riešenie a začlenenie do krajiny a do zástavby sa nemení. Treba podotknúť, že samotná stavba a jej prevádzka už v súčasnosti vyvoláva viacero negatívnych vplyvov na životné prostredie. Tým viac, že je vedená aj v zastavanom území obytných sídiel. K súčasným negatívnym vplyvom určite patrí hluk, prach, vibrácie, ohrozenie bezpečnosti chodcov, bariérový efekt (v zastavanom území chodci, mimo zastavaného územia zver), atď. Možnosti pripravovanej stavby sú v tomto smere minimálne. Avšak rekonštrukcia povrchu vozoviek rozhodne prispeje k minimalizácii hluku z dopravy, prachu a vibrácií. Nehovoriac o zvýšenom komforte vodičov a zvýšení plynulosti cestnej premávky.

## **2.5. Návrh systémov a vybavenia na zabezpečenie bezpečnosti dopravy, prvej pomoci, havarijnej služby, vrátane dopravného značenia, návrhu potrebných obchádzok počas výstavby s dopravným značením**

Základným predpokladom zaistenia bezpečnosti dopravy je samotné technické riešenie stavby. V aktuálnom prípade sa jedná o zabezpečenie kvalitného povrchu vozovky, čo samotné je predmetom tejto stavby. Spolu so šírkovým usporiadaním primeraným typu a rozsahu dopravného zaťaženia sú zabezpečené základné predpoklady bezpečnosti.

Predmetná komunikácia je už v súčasnosti vybavená ďalšími systémami bezpečnosti, a síce vodorovným a zvislým dopravným značením, vodiacimi (smerové stĺpiky) a záchytnými (zvodidlá) bezpečnostnými zariadeniami. Tieto, dopravné značenie a bezpečnostné zariadenia, budú v rámci výstavby zásadne aktualizované a nanovo osadené.

Čo sa týka zaistenia bezpečnosti cestnej premávky počas výstavby, tak konštatujeme, že stavba bude realizovaná za plnej premávky. Vysokým nárokom na bezpečnosť premávky bude presmerovanie a vedenie premávky v jednom jazdnom páse, podľa práve aktuálnej etapy výstavby (úseku). Tomu bude potrebné prispôbiť dočasné dopravné značenie, ktoré musí zodpovedať pravidlám a bezpečnosti cestnej premávky. Zabezpečenie prenosného dopravného značenia počas výstavby a potrebné energetické zdroje budú v kompetencii Zhotoviteľa.

## **2.6. Ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu agresívneho prostredia na objekty stavby**

Spracovateľ tejto dokumentácie nemá vedomosť o pôsobení agresívneho prostredia v lokalite stavby.

## **2.7. Ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu bludných prúdov na kovové a železobetónové konštrukcie a určenie spôsobu ich prevedenia a uzemnenia**

Ochranné opatrenia sú aktuálne v prípade mostných objektov.

Opatrenia proti účinkom bludných prúdov pozostávajú z primárnej ochrany, sekundárnej ochrany a konštrukčných opatrení. Primárne ochranné opatrenia sú riešené v projektovej dokumentácii. Ide o splnenie požadovanej krycej vrstvy výstuže betónom, požadovaná kvalita betónu vzhľadom k triede prostredia, použitie betónových podložiek pod armatúru, vodonepriepustnosť a trhlina. Tiež je súčasťou správne odvodenie mostného objektu, ukotvenie oceľových častí do betónu pomocou plastmalty (stĺpiky zábradlia) vzduchová medzera medzi madlami zábradlia nad dilatáčnymi škárami a pod.

Pre zabezpečenie požadovanej kvality betónu je potrebné rešpektovať tieto zásady: použitie výhradne portlandského cementu, maximálne obmedziť možnosť vzniku trhlín v betóne nižším vodným súčiniteľom ( $\max w/c = 0,55$  pre triedu prostredia 2b) a vhodným podielom frakcií kameniva v betónovej zmesi, u železobetónových konštrukcií nesmie obsah chloridových iontov v betóne prekročiť 0,4 % Cl- z hmotnosti cementu, zámesová voda nesmie obsahovať viacej chloridov ako 500 mg Cl-/1liter pre zhotovenie železobetónu, je nepripustné použitie vodivých dištančných vložiek pre výstuž, prísady pre ľahšie dosiahnutie spracovateľnosti nesmú obsahovať viacej než 0,1 % chloridov, prímеси nemôžu nepriaznivo ovplyvniť trvanlivosť betónu a nemôžu byť príčinou korózie betónu – použitie prímеси musí byť schválené technickým dozom investora.

Stanovuje sa minimálne krytie výstuže betónom 40 mm s vodonepriepustnosťou 30 mm. Postupuje sa podľa RÚ Základné ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu bludných prúdov na mostné objekty pozemných komunikácií, 2009.

Sekundárne opatrenia spočívajú v použití systému vodotesnej izolácie. Pre daný mostný objekt je použitá jednovrstvová pásová izolácia pre nosnú konštrukciu. Vo funkcii sekundárnej ochrany spodnej stavby (konštrukcií ktoré budú trvale v styku so zemínou) je penetračný náter a 2x asfaltový náter. Z hľadiska konštrukčných opatrení sa vodivé prepojenie výstuže nenavrhuje. Mostné ložiská budú uložené v polymérnej malte. Sekundárna ochrana betónových prvkov musí byť prevedená v zmysle smernice TP026 Sekundárna ochrana betónových konštrukcií.

Zvodidlá a zábradlia budú v mieste dilatácií opatrené izolačnými pásmi.

Všetky oceľové časti nosnej konštrukcie ako aj ostatné časti musia byť opatrené protikoróznou ochranou v zmysle smernice TP068 Protikorózna ochrana oceľových konštrukcií mostov.

## 2.8. Ochrana obyvateľstva

Výstavba bude prebiehať vo veľkej miere v zastavanom území obývaných sídiel. Preto treba brať ohľad na zachovanie prijateľných životných podmienok obyvateľstva počas výstavby:

- o zachovanie vjazdov do nehnuteľností, k prevádzkam, obchodom ...
- o umožnenie pohybu peších
- o zabezpečenie možnosti prístupu záchranným zložkám
- o zabezpečenie vstupov na pozemky, poľné a lesné cesty
- o minimalizácia hluku z výstavby, zachovávať nočný klud a rešpektovať dni pracovného pokoja
- o pravidelne čistiť vozovky, zabrániť prašnosti z výstavby
- o v nevyhnutnom prípade zabezpečiť lokálne obchádzkové trasy
- o zabezpečiť informovanosť občanov o postupe výstavby a prípadných obmedzeniach

## 2.9. Hlavné stavebné práce

### Zemné práce

V porovnaní so štandardnou novostavbou cesty bude rozsah štandardných zemných prác minimálny. Zemné práce budú sústredené predovšetkým na nespevnené krajnice vozovky, ktoré (existujúce) budú počas rekonštrukcie vozovky kompletne zrezané. Podľa potrebnej šírky nespevnenej krajnice (smerové stĺpiky, resp. zvodidlo, prípadne šírkové vyrovnanie koruny telesa) sa po realizácii nového povrchu vozovky nespevnené krajnice nanovo vybudujú zo štrkodrviny a zhutnia na potrebnú úroveň.

Pri riešení odvodňovacích zariadení – spevnených a nespevnených priekop, príp. betónových žlabov, bude potrebné tieto vyčistiť od nánosov bahna a od náletovej vegetácie. Očakáva sa, že odstránenie náletovej vegetácie z celého cestného telesa, vrátane odvodňovacích zariadení, vykoná pred začiatkom stavebných prác správca cestnej komunikácie ako súčasť bežnej údržby. Vyčistenie priekop a rigolov od nánosov bahna vykoná Zhotoviteľ stavebných prác. V prípade reprofilácie priekop bude potrebné prispôbiť zemné teleso a dno priekop tak, aby bolo umožnené fungujúce odvodnenie cestného telesa a príľahlého terénu. Prípadne zmenený tvar cestného telesa treba nanovo zahumusovať a zatravníť.

### Vozovky

Vozovky sú prioritnou témou tejto stavby. Ako už bolo skôr skôr uvedené, všetky Objednávatelom vymedzené úseky rekonštrukcie sú v nevyhovujúcom technickom stave vozovky. Po konzultáciách s Objednávatelom stavby a správcom cesty, vyjadrení ich požiadaviek na typy konštrukcií (e-mail: Alena Barlová, BBRSC, 3.10.2023, 8:07 h) a po vyhodnotení prevádzkového stavu vozoviek boli navrhnuté pre rekonštrukciu c.II/527 v 3.úseku V.etapy tieto typy rekonštrukcií vozoviek:

#### Výmena obrusnej a ložnej vrstvy vozovky :

Asfaltový betón AC 11 O, PMB I	50 mm	STN EN 13108-1
Asfaltový spojovací postrek PS,A 0,6kg/m <sup>2</sup>		STN 73 6129
Asfaltový betón AC 16 L, PMB I	50 mm	STN EN 13108-1
Asfaltový infiltračný postrek PS,I 0,6 kg/m <sup>2</sup>		STN 73 6129
Spolu	100mm	

**Výmena obrusnej a ložnej vrstvy vozovky, spevnenie podkladových vrstiev :**

Asfaltový betón AC 11 O, PMB I	50 mm	STN EN 13108-1
Asfaltový spojovací postrek PS,A 0,6kg/m <sup>2</sup>		STN 73 6129
Asfaltový betón AC 16 L, PMB I	50 mm	STN EN 13108-1
Asfaltový infiltračný postrek PS,I 0,6 kg/m <sup>2</sup>		STN 73 6129
Recyklácia za studena s kombinovaným spojivom (cement a asfaltová emulzia alebo cement a asfaltová pena) PS,I 0,6kg/m <sup>2</sup>	do 400mm	
Spolu	do 500mm	

Recykláciu podkladových vrstiev zrealizovať v zmysle TP 046 Opätovné spracovanie vrstiev netuhých vozoviek za studena na mieste, MDaV SR, 20.12.2017.

Identifikácia jednotlivých úsekov ciest podľa rozsahu porušenia vozovky (cestný objekt 105-00 a zastávky BUS) bola vykonaná spracovateľom PD in situ. Podľa stavu vozovky a spracovateľovho uváženia boli navrhnuté konkrétne úseky ciest s tým-ktorým novým typom konštrukcie vozovky. Podrobne rozdelenie vozoviek je uvedené v jednotlivých cestných objektoch.

**Geotechnické konštrukcie**

Geotechnické konštrukcie nie sú predmetom tohto úseku.

**2.10. Riešenie odvodnenia**
**Povrchová voda**

Odvedenie dažďových vôd z povrchu vozovky a terénu je aj v súčasnosti realizované štandardným spôsobom. Problém je, že pre absenciu pravidelnej údržby je odvodnenie vo viacerých lokalitách obmedzené funkčne až nefunkčne. Úlohou tohto projektu je tento stav napraviť.

V rámci rekonštrukcie bude navrhnutý (resp. obnovený) spôsob odvodnenia štandardným spôsobom, teda:

- Odvedenie vody z povrchu vozovky priečnym sklonom (obvykle 2,5%) na nespevnenú krajinu
- z nespevnenej krajiny priečnym sklonom 8% na teleso
- z telesa v prípade násypu na terén, v prípade nízkeho násypu alebo zárezu do priekopy. Podľa jej pozdĺžneho sklonu do nespevnenej alebo spevnenej priekopy, v prípade väčšieho množstva vody do betónových žľabov
- z priekop odvedenie vody do príslušného recipientu, prípadné križovanie vozovky je riešené priepustom (príp. mostom)

Pokiaľ ide o odvodnenie konštrukčnej pláne vozovky spracovateľ predpokladá, že hrúbka existujúcej vozovky je cca 60 cm. V takomto prípade by výmenou obrusnej a ložnej vrstvy, prípadne aj spevnením podložia, nemalo dôjsť k zásahu do pláne a k poškodeniu systému jej odvodnenia.

**Podzemná voda**

Podrobné informácie o obehú podzemných vôd spracovateľ PD nemá a vzhľadom na typ rekonštrukcie podzemné vody nerieši.

**2.11. Riešenie technickej infraštruktúry**
**Zásobovanie vodou, teplom, plynom a palivom**

Stavbou sa nemení spôsob zásobovania územia energiami. Pre samotnú komunikáciu je téma bezpredmetná.

**Zásobovanie elektrickou energiou**

Stavba nevyžaduje pre svoju prevádzku zásobovanie elektrickou energiou.

## Osvetlenie

Nové verejné osvetlenie úseku 3. nebude v rámci stavby inštalované.

## Slaboprúdové rozvody

Stavba nevyžaduje pre svoju prevádzku slaboprúdové rozvody.

### 2.12. Stavenisko a realizácia stavby

Staveniskom bude existujúca cesta II/527, ktorej funkčnosť bude po celú dobu výstavby neprerušená. Tomu bude potrebné prispôbiť všetky stavebné postupy, umiestnenie staveniskových zariadení, ako aj organizáciu stavebnej a verejnej dopravy. Organizácia výstavby musí byť naplánovaná tak, aby sa neprerušila dopravná priepustnosť a zároveň aby bola zabezpečená aj dopravná obsluha obyvateľov.

#### Zariadenie staveniska

Plochy pre zariadenie staveniska, ich vytypovanie, umiestnenie a vybavenie budú úlohou vybraného zhotoviteľa stavby. V priamom kontakte s cestou II/527 existuje viacero lokalít, resp. priamo objektov a areálov, ktoré by po dohode so súčasným užívateľom mohli byť vhodné pre účely zariadenia staveniska. Jednak pre samotné administratívne zázemie, garáže a údržbu vozidiel, jednak pre umiestnenie skládok materiálov a technologických objektov. Príjazd na stavenisko bude po ceste II/527, resp. nadväzujúcich štátnych cestách vyššieho rádu, prípadne po účelových a miestnych komunikáciách, podľa lokalizácie zariadenia staveniska. Po uvedených cestách sa bude zabezpečovať aj prísun materiálov.

Z hľadiska ochrany životného prostredia je potrebné dodržať podmienku čistenia kolies motorových vozidiel vychádzajúcich zo staveniska na štátnu cestu, prípadne zabezpečiť očistenie tejto komunikácie, ak bolo znečistenie vozovky spôsobené vozidlami dodávateľa stavby prípadne jeho subdodávateľmi.

#### Obmedzenie cestnej premávky

Celá rekonštrukcia bude vykonávaná za min. obmedzenia cestnej premávky pod ochranou prenosného dopravného značenia a svetelnej signalizácie. Cesta sa bude rekonštruovať po 1/2 profile cestnej komunikácie, včítane rekonštrukcie mostov. Prenosné dopravné značenie je vypracované ako vzorové pre jednotlivé úseky stavby. Predpokladáme, že práce budú prevádzkané po úsekoch o dĺžke v zastavanom území max. 300 m a mimo zastavaného územia max. 500m. Vybraný dodávateľ stavby pred realizáciou stavby vypracuje a predloží na schválenie PZ ODI podrobný projekt prenosného DZ.

#### Zdroje stavebných materiálov, odpady

Predpokladáme, že pre výstavbu – rekonštrukciu tejto stavby budú minimálne nároky na zemné materiály. V prípade ich potreby spracovateľ v kap. 1.1 uvádza zoznam dobývacích priestorov, kde je možné potrebné materiály získať.

Pokiaľ ide o odpady, hlavnou zásadou tejto rekonštrukcie je **recyklácia**. Teda minimalizácia vzniku akéhokoľvek odpadu. To sa týka hlavne obrusnej a ložnej vrstvy vozoviek. Predpokladáme, že recyklácia sa bude odohrávať po odfrézovaní a odvezení získaného materiálu do „recyklačného centra“ v zariadení staveniska, kde sa na základe zistených vlastností recyklátu presne stanoví receptúra pre výrobu asfaltových betónov obrusných a ložných vrstiev.

Samozrejme nie je možné vylúčiť vznik rôznych druhov odpadov, či už zo samotnej výstavby alebo z prevádzky zariadenia staveniska. V tom prípade dávame do pozornosti zoznam existujúcich skládok odpadov, ktorý je priebežne aktualizovaný na stránke [www.odpady-portal.sk/Dokument/100285/skladky-odpadov.aspx](http://www.odpady-portal.sk/Dokument/100285/skladky-odpadov.aspx)

### 2.13. Požiadavky na doplňujúce prieskumy a práce pred realizáciou stavby

Pred začiatkom výstavby je potrebné upresniť niektoré skutkové údaje na existujúcej ceste.

Čo sa týka nových **konštrukcií vozoviek**, ich lokalizácia bola určená z dostupných podkladov (vi-deozáznam, ortofotomapy, geodetické zameranie). Avšak vzhľadom na to, že v teréne nebola vytýčená os komunikácie so staničením, a v niektorých prípadoch chýbali v teréne jednoznačné oporné body, bolo treba

staničenie rozhraní typov vozoviek odhadnúť. Pred začiatkom výstavby preto treba upresniť ich lokalizáciu. Je možné, že po zimnom období sa stav niektorých úsekov zhorší.

Čo sa týka **mostov**, k spracovaniu projektovej dokumentácie boli k dispozícii mostné listy, protokoly z hlavnej prehliadky mosta, obhliadku miesta stavby s fotodokumentáciou. Poruchy na mostoch sú popísané v protokole z hlavnej prehliadky mosta. Všetky rozmery existujúcich konštrukcií mostov sú orientačné s určitou presnosťou, resp. predpokladané/nezistené. Pred zhotovením nových konštrukcií je nutné zamerať skutočný stav. Technické riešenie a rozmery nových konštrukcií prispôbiť skutočnému stavu.

### 3. ZÁKLADNÁ CHARAKTERISTIKA OBJEKTOV STAVBY

#### 3.1. SO 105-00 Cesta II/527 v k.ú. Horný Dačov Lom, v ckm 62,587 00–66,876 00

Projektová dokumentácia stavebného objektu SO 105-00 rieši úsek cesty II/527 od zmeny technických vlastností vozovky, kedy sa vyžaduje obnova obrusnej a ložnej vrstvy vozovky.

Začiatok úseku rekonštrukcie predmetného stavebného objektu SO 105-00 cesty II/527 sa nachádza mimo zastavaného územia pred zjazdom do obce Dačov Lom v ckm 62,587 00 a končí sa mimo zastavaného územia za križovatkou s komunikáciou III/2605 v ckm 66,876 00.

Riešený úsek SO 105-00 cesty II/527 je definovaný ako úsek nevyhovujúceho stavu a preto je potrebná obnova obrusnej a ložnej vrstvy vozovky na kategóriu C7,5/70 v ckm 62,587 – 63,917; C6,5/60 v ckm 63,917–64,130 a C7,5/70 v ckm 64,130 – 66,876. Na základe požiadaviek a konzultácii s objednávatelom boli na vozovke určené miesta s väčším rozsahom poklesov a deformácií. V týchto miestach bude rekonštrukcia riešená recyklážou za studena, pri ktorej sa uvažuje s hĺbkou rekonštrukcie 500mm.

Úseky s väčším rozsahom poklesov a deformácií sa nachádzajú v kumulatívnom staničení 62,587 - 64,130; 64,600 – 64,760; 65,250 – 65,500 a v ckm 66,420 – 66,660 v celom ľavom jazdnom páse v smere staničenia ako aj v kumulatívnom staničení 62,587 – 64,130 v celom pravom jazdnom páse v smere staničenia.

Ďalej bude v riešenom úseku cesty realizovaná úprava nespevnených krajníc, prečistenie priekop a rigolov, výmena zvislého dopravného značenia a nástrek vodorovného dopravného značenia. V miestach, kde je komunikácia ohraničená krajnicami je potrebné ich čistenie a následne dosypanie krajníc štrkodrvinou fr. /16-32/. Po pravej aj ľavej strane v smere staničenia je potrebné prehĺbenie jestvujúcich priekop, čistenie rigolov a svahov od nánosov blata, konárov a pod. Pozdĺžne priepusty sa vyčistia vrátane čistenia vtoku a vyústení.

V miestach križovatiek bude potrebné zarezanie asfaltu a niveletu vozovky výškovo prispôbiť jestvujúcemu stavu, to platí pre všetky križovatky v zastavanom území aj mimo zastavaného územia. Vjazdy na polia, poľné a lesné cesty sa dosypú so štrkodrviny, tak aby sa výškovo prispôbili zrekonštruovanej komunikácii.

Celková dĺžka stavebného objektu SO 105 je 4,289km.

Obnova konštrukcie vozovky cesty II/527 bude v nasledovnej skladbe:

Asfaltový betón AC 11 O, PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Asfaltový spojovací postrek PS,A 0,6kg/m <sup>2</sup>		STN 73 6129
Asfaltový betón AC 16 L, PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Asfaltový infiltračný postrek PS,I 0,6 kg/m <sup>2</sup>		STN 73 6126
Spolu	100mm	

V prípade väčších poklesov a deformácií bude uskutočnená recykláž vozovky cesty II/527 v nasledujúcej skladbe:

Asfaltový betón AC 11 O, PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Asfaltový spojovací postrek PS,A 0,6kg/m <sup>2</sup>		STN 73 6129
Asfaltový betón AC 16 L, PMB I	50mm	STN EN 13108-1
Asfaltový infiltračný postrek PS,I 0,6 kg/m <sup>2</sup>	50mm	STN 73 6126
Recyklácia za studena s kombinovaným spojivom		

(cement a asfaltová emulzia alebo  
 cement a asfaltová pena)

do 400mm

Spolu

do 500mm

### 3.2. SO 111-05 Zastávka BUS v k.ú. Horný Dačov Lom

V súvislosti s rekonštrukciou cesty č. II/527 Veľký Krtíš – Sucháň bude zároveň realizovaná aj obnova existujúcej autobusovej zastávky nachádzajúcej sa v km 60,128 00 umiestnenej vo vozovke a dvoch existujúcich autobusových zastávok umiestnených v zálivoch v km 63,500. Navrhované práce budú spočívať v obnove vodorovného dopravného značenia a úprave obrusnej vrstvy zastávky v km 63,500.

Konštrukcia vozovky zálivu bude nasledovná:

Asfaltový betón AC 11 O, PMB I

50mm

STN EN 13108-1

 Asfaltový spojovací postrek PS,A 0,6kg/m<sup>2</sup>

STN 73 6129

Spolu

50mm

V rámci trvalého dopravného značenia bude v tomto prípade realizované len vodorovné dopravné značenie. Dočasné dopravné značenie je riešené spoločne pre celú stavbu ako celok. Výkresy PD sú podrobne dokumentované v časti dopravné značenie, ktoré je podkladom pre určenie DZ cestným správnym orgánom.

### 3.3. SO 111-06 Zastávka BUS v k.ú. Sucháň

V súvislosti s rekonštrukciou cesty č. II/527 Veľký Krtíš – Sucháň bude zároveň realizovaná aj obnova existujúcich dvoch autobusových zastávok nachádzajúcich sa v km 66,700 a v km 66,800. Jedná sa o rekonštrukciu dvoch jestvujúcich autobusových zálivov. Navrhované práce obnovy v mieste upravovaného autobusového zálivu budú spočívať v hlavne vo výmene ložnej a obrusnej vrstvy vozovky a v obnove vodorovného dopravného značenia.

Konštrukcia vozovky zálivu bude nasledovná:

Asfaltový betón AC 11 O, PMB I

50mm

STN EN 13108-1

 Asfaltový spojovací postrek PS,A 0,6kg/m<sup>2</sup>

STN 73 6129

Asfaltový betón AC 16 L, PMB I

50mm

STN EN 13108-1

 Asfaltový infiltračný postrek PS,I 0,6 kg/m<sup>2</sup>

STN 73 6126

Spolu

100mm

V rámci trvalého dopravného značenia bude v tomto prípade realizované len vodorovné dopravné značenie. Dočasné dopravné značenie je riešené spoločne pre celú stavbu ako celok. Výkresy PD sú podrobne dokumentované v časti dopravné značenie, ktoré je podkladom pre určenie DZ cestným správnym orgánom.

### 3.4. SO 208-00 Most ev. č. 527 – 32 v ckm 64,001 cez miestnu komunikáciu v obci Dačov Lom

Existujúci mostný objekt zabezpečuje prevedenie štátnej cesty II/527 ponad miestnu komunikáciu. Most sa nachádza v zastavanom území mesta Modrý Kameň, v ckm 64,001 cesty II/527. Cieľom je rekonštrukcia vybraného úseku cesty II/527, zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. V súčasnosti sa na moste nachádzajú na oboch stranách rímasy, na ktorých je osadené zvodidlo.

Existujúci mostný objekt je navrhnutý ako jednopoložný železobetónový doskový most. Dĺžka nosnej konštrukcie je 9,00 m. V priečnom reze tvorí nosnú konštrukciu 24ks tyčových prvkov ŽMP 62 výška h = 500 mm a šírka 480 mm. Na nosnej konštrukcii je vrstva vyrovnávacieho betónu odhadovanej hrúbky 0,20 – 0,40 m. Nosná konštrukcia je uložená len na asfaltovej lepenke (bez ložísk). Opony mosta sú železobetónové, odhadovanej hrúbky 1,10 m na celú šírku nosnej konštrukcie. Na spodnú stavbu nadväzujú železobetónové krídla, ktoré vytvárajú koridor pre premostovanú miestnu komunikáciu. Na moste sa nachádza asfaltová vozovka, odhadovanej hr. 0,10 m. Či sa nachádza alebo nie na moste aj prechodová doska nie je možné s určitosťou potvrdiť. Mostné závery sa na moste nenachádzajú. Vľavo aj vpravo sú na moste rímasy rôzne široké, na ktorých sú na kraji osadené oceľové zábradľové zvodidlá. Samotná rímasy a čelo je betónové. V blízkosti mosta sa nachádzajú kanalizačné šachty a 3 neznáme siete.



Pre potreby rekonštrukcie nebolo potrebné navrhnuť zmeny súčasných tvarov mosta. Je potrebné odstrániť nečistoty, ktoré sa tam časom naniesli. V prípade, že sa po očistení vyskytnú miesta s chýbajúcou betónovou / kamennou vrstvou, je potrebné tieto miesta dodatočne vyspraviť. Samotná nosná konštrukcia je v dobrom stave. Opravené budú viditeľné poškodenia, kde dochádza ku korózii výstuže a vzniku porúch betónu, ako sú záclony a výkveti. Výmena asfaltu na ceste nad mostom je riešená v rámci objektu SO 208-00. Povrch izolácie bude odvodnený drenážnym kanálikom z plastbetónu šírky 0,10 m v osi odvodnenia. Kanálik bude z drenážneho plastbetónu frakcie 8-16 mm. Existujúce zvodidlá budú nahradené novými zábradľovými zvodidlami typu H2 v rámci objektu SO 208-00. Nové cestné zvodidlá budú typu N2 a ukončené minimálne 16,0 m pred a za mostom. Celková dĺžka zvodidla vľavo bude 10,0 m a celková dĺžka zvodidla vpravo bude 12,0 m. Pri moste bolo navrhnuté obslužné železobetónové monolitické schodisko šírky 0,75 m. Na moste sú navrhnuté celomonolitické rímsy z betónu C 35/45 a šírky 0,8 m. Popri rímсах, po celej ich dĺžke bude zhotovená medzi rímso a vozovkou trvale pružná zálievka s predtesnením. Nad oporami bude zhotovená škára s trvale pružnou zálievkou s predtesnením. Škára na zhotovenie zálievky bude vyhotovená rezaním (nie debnením). Krídla na ľavej strane mosta lemujúce koryto potoka na vtoku aj výtoku sú kamenné resp. z kamenného obkladu. Tieto krídla budú očistené a chýbajúca špárovacia malta bude následne doplnená. Záverný múrik bude ochránený na rube izoláciou proti stekajúcej vode a všetky ostatné betónové plochy v styku so zemínou budú opatrené 1x penetračným a 2x asfaltovým náterom za studena.

Postup výstavby na moste je daný celkovým časovým harmonogramom rekonštrukcie predmetného úseku cesty II/527. Vzhľadom na charakter prác a technologické postupy nebude potrebné vylúčenie dopravy na danom úseku počas rekonštrukcie mosta. Najprv sa odstránia dreviny v okolí mosta, vyfrézuje sa asfaltová vozovka na moste a vyrovnávajúci betón, odstránia sa oceľové zábradlia, rímsy, prechodovej oblasti. Vybuduje sa nový prechodový klin. očistia sa nánosy pod mostom, vyspravia sa kamenné bloky na dne koryta, vybuduje sa obslužné schodisko, očistí sa betón krídel a nosnej konštrukcie a lokálne sa upravia, zhotoví sa spriahnutá betónová vrstva a nová asfaltová vozovka, osadia sa nové zvodidlá. Upraví sa okolitý terén. Prístup k objektu počas rekonštrukcie bude po existujúcej ceste II/527.

### **3.5. SO 209-00 Most ev. č. 527 – 32a v ckm 64,038 Most cez potok Dačovlomský v obci Dačov Lom**

Existujúci mostný objekt zabezpečuje prevedenie štátnej cesty II/527 ponad Dačovlomský potok. Most sa nachádza mimo zastavaného územia obce Dačov Lom, v ckm 64,057 114 cesty II/527. Cieľom je rekonštrukcia vybraného úseku cesty II/527, zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. V súčasnosti je most presypaný, s nadnásypom cca 4,135 m.

Existujúci mostný objekt je navrhnutý ako prefabrikovaná rámová železobetónová konštrukcia s hrúbkou steny 0,20 m. Dĺžka nosnej konštrukcie je 2,65 m. Nosná konštrukcia sa skladá z 27 ks prefabrikátov dĺžky 1,0 m v priečnom smere mosta. Vtokové a výtokové čela sú zo železobetónu. Na moste sa nenachádzajú žiadne ložiská, mostné závery a ani prechodové dosky. Asfaltová vozovka hr. 0,10 m sa nachádza na nadnásype, riešená bude v rámci objektu cesty II/527 (SO 105-00). V blízkosti mosta sa nenašli žiadne inžinierske siete.

Pre potreby rekonštrukcie nebolo potrebné navrhnuť zmeny súčasných tvarov mosta. Prefabrikovaná rámová konštrukcia a vtokové a výtokové čelá sú bez vážnych viditeľných závad a poškodení. Je potrebné odstrániť nečistoty, ktoré sa tam časom naniesli. V prípade, že sa po očistení vyskytnú miesta s chýbajúcou betónovou vrstvou, je potrebné tieto miesta dodatočne vyspraviť. Úpravu nosnej konštrukcie je potrebné urobiť vyrovnávacou maltou len na miestach, kde je lokálne odpadnutá vrstva betónu. V rámovej prefabrikovanej konštrukcii sú v mieste niektorých škár na povrchu viditeľné vlhké stopy po zatekaní. Tieto budú musieť byť vyspravené. Vozovka aj zvodidlá budú vymenené v rámci objektu cesty II/527 (SO 105-00). Pri moste boli navrhnuté obslužné železobetónové monolitické schodiská šírky 0,75 m. Nad vtokovým a výtokovým čelom mosta bolo navrhnuté bezpečnostné lankové zábradlie výšky 1,10 m. Opevnenie

svahov nad čelami mosta bolo navrhnuté na ploche svahov z lomového kameňa do betónu, vyškárovaného cementovou maltou. V koryte a na brehoch Dačovlenského potoka sa nachádza množstvo nánosov, rastlín a náletových krovín. Pôvodné koryto potoka pod mostom je vydláždené kameňom a preto je potrebné ho vyčistiť od nánosov a náletových krovín. Úprava koryta bude na dĺžke 5,0 m na obe strany mosta. Na zachytenie dažďovej vody z cesty nad mostom bol navrhnutý betónový rigol po oboch stranách vozovky. Voda z rigola bude zachytená do dažďových vpustov na konci rigolov a odtiaľ vyvedená do betónových sklzov, ktoré sú zaústené do spevnenia z lomového kameňa, kde sa voda rozptýli a nebude vymývať okolitý terén.

Postup výstavby na moste je daný celkovým časovým harmonogramom rekonštrukcie predmetného úseku cesty II/527. Vzhľadom na charakter prác a technologické postupy nebude potrebné vylúčenie dopravy na danom úseku počas rekonštrukcie mosta. Najprv sa odstráni náletové dreviny, vozovka, zvodidlo. Následne sa vybuduje opevnenie svahov so zábradlím, obslužné schodiská, vyspraví sa kamenné bloky na dne koryta, očistia sa betóny čiel a nosnej konštrukcie, vyspraví sa škáry prefabrikovanej rámovej konštrukcie. Zhotoví sa nová asfaltová vozovka, osadia sa nové zvodidlá a nakoniec sa upraví okolitý terén. Prístup k objektu počas rekonštrukcie bude po existujúcej ceste II/527.

### **3.6. SO 210-00 Most ev. č. 527 – 33 v ckm 64,493 cez Suchánsky potok a podjazd za obcou Dačov Lom**

Existujúci mostný objekt zabezpečuje prevedenie štátnej cesty II/527 ponad potok Lahoš a poľnú cestu nachádzajúcu sa pod mostom. Most sa nachádza mimo zastavaného územia obce Dačov Lom, v ckm 64,493 cesty II/527. Cieľom je rekonštrukcia vybraného úseku cesty II/527, zvýšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. V súčasnosti je most presýpaný, s nadnásypom cca 1,3 m.

Existujúci mostný objekt je navrhnutý ako parabolická klenba z ocelových skruží IS tubosíder. Dĺžka premostenia je cca 9,0 m. Na nosnej konštrukcii je vrstva nadnásypu odhadovanej hrúbky cca 1,3 m. Krídla mosta sú taktiež zo železobetónu. Na moste sa nenachádzajú žiadne ložiská, mostné závery a ani prechodové dosky. Asfaltová vozovka hr. 0,10 m sa nachádza na nadnásype, riešená bude v rámci objektu mosta. V blízkosti mosta sa nenašli žiadne inžinierske siete.

Pre potreby rekonštrukcie nebolo potrebné navrhnuť zmeny súčasných tvarov mosta. Betónová klenba a krídla sú bez vážnych viditeľných závad a poškodení. Je potrebné odstrániť nečistoty, ktoré sa tam časom naniesli. V prípade, že sa po očistení vyskytnú miesta s chýbajúcou betónovou vrstvou, je potrebné tieto miesta dodatočne vyspraviť. Úpravu nosnej konštrukcie/spodnej stavby je potrebné urobiť vyrovnávacou maltou len na miestach, kde je lokálne odpadnutá vrstva betónu. Taktiež bude nutné upraviť betónové plochy nachádzajúce sa pod mostným objektom. Jedna betónová plocha slúži ako poľná cesta a plocha na druhej strane tvorí koryto potoka. Výmena asfaltu na ceste nad mostom je riešená v rámci objektu SO 105-00. Na ceste nad mostom sa nachádzajú dnes nevyhovujúce zvodidlá, ktoré budú nahradené novými v rámci objektu SO 105-00. Nové cestné zvodidlá budú typu N2. Pri moste bolo navrhnuté obslužné železobetónové monolitické schodisko šírky 0,75 m. Okolo krídel mosta na vtoku i výtoku bolo navrhnuté bezpečnostné zábradlie výšky 1,10 m s 3x lankovou výplňou. Pod mostným objektom sa nachádza poľná cesta na ktorej je navrhnuté nové zábradlie výšky 1,10 m. Zábradlie bude zakotvené do existujúcich betónov. Opevnenie svahov za krídlami a čelami mosta bolo navrhnuté na ploche svahov z lomového kameňa a vyškárovanie spevnenia bude cementovou maltou. Úprava koryta bude na dĺžke 3,0 m na obe strany mosta. V smere staničenia vpravo bolo navrhnuté železobetónové monolitické schodisko šírky 0,75 m. Na zachytenie dažďovej vody z cesty nad klenbou bol navrhnutý betónový rigol po oboch stranách vozovky. Voda z rigola bude zachytená do dažďových vpustov na konci rigolov a odtiaľ vyvedená do betónových sklzov, ktoré sú zaústené do vsakovacích jám.

Postup výstavby na moste je daný celkovým časovým harmonogramom rekonštrukcie predmetného úseku cesty II/527. Vzhľadom na charakter prác a technologické postupy nebude potrebné vylúčenie dopravy na danom úseku počas rekonštrukcie mosta. Najprv sa odstráni dreviny v okolí mosta, vyfrézuje sa



asfaltová vozovka na moste (v rámci objektu cesty SO 105-00), odstránia sa zvodidlá (v rámci objektu cesty SO 105-00), vybuduje sa opevnenie svahov so zábradlím okolo krídel mosta a obslužné schodisko, očistia sa nánosy pod mostom, odstránia dreviny, vyspraví sa kamenné bloky na dne koryta, očistí sa betón krídel a nosnej konštrukcie a lokálne sa upraví, zhotoví sa nová asfaltová vozovka, osadia sa nové zvodidlá a nakoniec sa upraví. Prístup k objektu počas rekonštrukcie bude po existujúcej ceste II/527.

### **3.7. SO 310-00 Priepust P78375 v ckm 63,037**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto sa pristúpilo k jeho oprave pre zaistenie jeho funkčného stavu.

Priepust bude prečistený prepláchnutím.

Na vtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímša s novým zábradlím. Za rímšou bude zhotovený záchytný žliabok z kamennej kocky do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela. Odláždenie bude vytiahnuté do existujúceho telesa v sklone 1:1,5.

Na výtoky prebehne sanácia existujúceho čela (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímša s novým zábradlím. Za rímšou bude zhotovený záchytný žliabok z kamennej kocky do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela.

Po dokončení úprav objektu bude okolie stavby dané do pôvodného stavu.

Objekt je možné realizovať úplne samostatne, technologicky sa bude realizovať počas čiastočnej uzávery po polovičkách, s premávkou obojstranne jedným jazdným pruhom. Predpoklad riadenia dopravy je pomocou dopravného značenia.

### **3.8. SO 311-00 Priepust P78376 v ckm 63,385**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto bol opravený, aby sa zabezpečil jeho funkčný stav.

Priepust sa vyčistí prepláchnutím. Na výtoky je potrebné pred začatím výstavby vyrezať strom.

Na vtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímša s novým zábradlím.

Na výtoky bude vykonaná sanácia existujúceho čela (čistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímša s novým zábradlím.

Po dokončení úprav objektu bude okolie objektu obnovené do pôvodného stavu.

Objekt je možné realizovať úplne samostatne, technologicky bude realizovaná v polovičných čiastočných uzáverach s premávkou v oboch smeroch s jedným jazdným pruhom. Predpokladom riadenia dopravy je dopravné značenie.

### **3.9. SO 312-00 Priepust P78377 v ckm 64,642**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto bol opravený, aby sa zabezpečil jeho funkčný stav.

Priepust sa vyčistí prepláchnutím.

Na vtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela (čistenie vodným lúčom, sanácia s reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímša s novým

zábradlím. Za rímsou bude zhotovený záchytný žliabok z kamenných kociek do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela.

Na výtoku bude zbúraná existujúca rímsa, nadbetónované čelo a vykonaná sanácia existujúceho čela (čistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom). Okrem toho bude vybetónovaná nová železobetónová rímsa s novým zábradlím. Za rímsou bude zhotovený záchytný žliabok z kamenných kociek do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela.

Po dokončení úprav objektu bude okolie stavby uvedené do pôvodného stavu.

Objekt je možné realizovať úplne samostatne, technologicky bude realizovaný v polovičných čiastočných uzáverách s premávkou v oboch smeroch s jedným jazdným pruhom. Predpokladom riadenia dopravy je dopravné značenie.

### **3.10. SO 313-00 Priepust P21288 v ckm 64,743**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto bol opravený, aby sa zabezpečil jeho funkčný stav.

Priepust sa vyčistí prepláchnutím.

Na vtoku bude sanované existujúce čelo avtoková jímka (čistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa.

Na výtoku bude sanované existujúce čelo (čistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa.

Po dokončení úprav objektu bude okolie stavby uvedené do pôvodného stavu.

Objekt je možné realizovať úplne samostatne, technologicky bude realizovaný v polovičných čiastočných uzáverách s premávkou v oboch smeroch s jedným jazdným pruhom. Predpokladom riadenia dopravy je dopravné značenie.

### **3.11. SO 314-00 Priepust P82424 v ckm 64,916**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto bol opravený, aby sa zabezpečil jeho funkčný stav.

Priepust sa vyčistí prepláchnutím.

Na vtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela a vtoková jamy (čistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom). Okrem toho bude nadbetónované čelo a vybetónovaná nová železobetónová rímsa s novým zábradlím. Za rímsou bude zhotovený záchytný žliabok z kamenných kociek do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela.

Na výtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela (čistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom). Okrem toho bude nadbetónované čelo a vybetónovaná nová železobetónová rímsa. Za rímsou bude zhotovený záchytný žliabok z kamenných kociek do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela.

Po dokončení úprav objektu bude okolie stavby uvedené do pôvodného stavu.

Objekt je možné realizovať úplne samostatne, technologicky bude realizovaný v polovičných čiastočných uzáverách s premávkou v oboch smeroch s jedným jazdným pruhom. Predpokladom riadenia dopravy je dopravné značenie.

### **3.12. SO 315-00 Priepust P78378 v ckm 65,047**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto bol opravený, aby sa zabezpečil jeho funkčný stav.

Priepust sa vyčistí prepláchnutím.

Na vtoku sa odstráni horná časť vtokovej jímky. Bude realizovaná nadbetónávka s osadením rámu novej vtokovej mriežky a a ďalej bude realizovaná sanácia vtokovej jamy (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom).

Na výtoku sa vykoná sanácia existujúceho čela (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom), čelo bude nadbetónované o 0,45 m a vybetónovaná nová železobetónová rímsa. Za rímsou bude zhotovený záchytný žliabok z kamenných kociek do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela. Od žliabku bude naviazané zemné teleso na nespevnenú krajinu. Od výtoku z priepustu bude 2 metre dlhá priekopa spevnená priekopovými tvárniciami do betónového lôžka. Ďalej bude priekopa vytvarovaná len v zemnom telese.

Po dokončení úprav objektu bude okolie stavby uvedené do pôvodného stavu.

Objekt je možné realizovať úplne samostatne, technologicky bude realizovaný v polovičných čiastočných uzáverach s premávkou v oboch smeroch s jedným jazdným pruhom. Predpokladom riadenia dopravy je dopravné značenie.

### **3.13. SO 316-00 Priepust P82425 v ckm 65,189**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto sa pristúpilo k jeho oprave pre zaistenie jeho funkčného stavu.

Priepust bude prečistený prepláchnutím.

Na vtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela a vtokovej jímky (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa. Za rímsou bude zhotovený záchytný žliabok z kamenných kociek do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela.

Na výtoku prebehne sanácia existujúceho čela (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa. Za rímsou bude zhotovený záchytný žliabok z kamenných kociek do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela.

Po dokončení úprav objektu bude okolie stavby uvedené do pôvodného stavu.

Objekt je možné realizovať úplne samostatne, technologicky sa bude realizovať počas čiastočnej uzávery po polovičkách, s premávkou obojstranne jedným jazdným pruhom. Predpoklad riadenia dopravy je pomocou dopravného značenia.

### **3.14. SO 317-00 Priepust P21291 v ckm 65,767**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto sa pristúpilo k jeho oprave pre zaistenie jeho funkčného stavu.

Priepust bude prečistený prepláchnutím.

Na vtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela a jeho nadvýšenie o 0,2m (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa.

Na výtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa.

Na oboch rímsach bude osadené nové zvodidlo.

Po dokončení úprav objektu bude okolie stavby dané do pôvodného stavu.

Objekt je možné realizovať úplne samostatne, technologicky sa bude realizovať počas čiastočnej uzávery po polovičkách, s premávkou obojstranne jedným jazdným pruhom. Predpoklad riadenia dopravy je pomocou dopravného značenia.

**3.15. SO 318-00 Priepust P78379 v ckm 65,949**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto sa pristúpilo k jeho oprave pre zaistenie jeho funkčného stavu.

Priepust bude prečistený prepláchnutím.

Na vtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa s novým zábradlím.

Na výtoky bude vykonaná sanácia existujúceho čela (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa s novým zábradlím. Za rímsou bude vytvorené naviazanie na nespevnenú krajinu dlažbou z lomového kameňa v sklone 1:1.

Po dokončení úprav objektu bude okolie stavby dané do pôvodného stavu

Objekt je možné realizovať úplne samostatne, technologicky sa bude realizovať počas čiastočnej uzávery po poloviciach s premávkou obojstranne jedným jazdným pruhom. Predpoklad riadenia dopravy je pomocou dopravného značenia.

**3.16. SO 319-00 Priepust P21292 v ckm 66,150**

Existujúci priepust nie je v dobrom stavebno-technickom stave, preto sa pristúpilo k jeho oprave pre zaistenie jeho funkčného stavu.

Priepust bude prečistený prepláchnutím.

Na vtoku bude vykonaná sanácia existujúceho čela a jeho nadvýšenie o 0,3m (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa s novým zábradlím. Za rímsou bude vytvorený záchytný žliabok z kamenných kociek do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela.

Na výtoky prebehne sanácia existujúceho čela a jeho nadvýšenie o 0,3m (očistenie vodným lúčom, sanácia reprofilačnou maltou, náter proti poveternostným vplyvom) a vybetónovaná nová železobetónová rímsa s novým zábradlím. Za rímsou bude vytvorený záchytný žliabok z kamenných kociek do betónového lôžka a sklzy z kamennej dlažby okolo existujúceho čela.

Po dokončení úprav objektu bude okolie stavby uvedené do pôvodného stavu.

Stavbu je možné realizovať úplne samostatne, technologicky bude realizovaná s čiastočnými uzávermi po poloviciach, s premávkou v oboch smeroch s jedným jazdným pruhom. Predpoklad riadenia dopravy je pomocou dopravného značenia.

Bratislava 12/2023

Vypracovali:

Ing. Ľubica Cigerová  
Ing. Lukáš Hacura  
Ing. Jozef Filipovič  
Ing. Klaudia Eliašová  
Ing. Alexandra Tóth  
Ing. Ján Lamparský  
Ing. Lukáš Szabó