


D 204-00

VYPRACOVAL Ing. Mária STRIOVÁ <i>Mária Striova</i>		ZODP. PROJEKTANT Ing. Mária STRIOVÁ <i>Mária Striova</i>	HL. INŽ. PROJEKTU Ing. Peter LOVIČ <i>Peter Lovic</i>	 DOPRAVOPROJEKT a.s. BRATISLAVA DIVÍZIA ZVOLEN 960 01 Zvolen, M.R.Štefánika 4724
KONTROLOVAL Ing. Ján KROČKA <i>Ján Kročka</i>		SÚRADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK v realizácii JTSK	IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO PRÍLOHY 2610CE-20400-C-DRS-001_X	
OBJEDNÁVATEĽ Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja, Námestie SNP 23, 974 01 BANSKÁ BYSTRICA				
KRAJ BANSKOBYSSTRICKÝ	OKRES VEĽKÝ KRTÍŠ			
STAVBA MOST ev. č. 2610-12, C III/2610 v km 12,687 ČELÁRE				ČÍSLO ZÁKAZKY 9119-00
OBJEKT MOST ev. č. 2610-12, C III/2610 v km 12,687 – ČELÁRE				STUPEŇ DSP/DRS
				DÁTUM 08/2020
				FORMÁT A4
PRÍLOHA TECHNICKÁ SPRÁVA				MIERKA —
				ČÍSLO PRÍLOHY 1
				SÚPRAVA

TECHNICKÁ SPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba

Názov stavby: Rekonštrukcia a obnova mostov na cestách III. triedy BBSK, oblasť juh

Číslo objektu: 204-00

Názov objektu: Most ev.č. 2610-12, c.III/2610 v km 12,687 - Čeláre

Miesto stavby: Kirt'

Katastrálne územie: Čeláre

Okres: Veľký Krtíš

Kraj: Banskobystrický

Stavebník:

Banskobystrický samosprávny kraj
Námestie SNP č.23, 974 01 Banská Bystrica

Projektant:

Dopravoprojekt a.s.,
Kominárska 4, 832 03 Bratislava
Divízia Zvolen,
M.R. Štefánika 4724, 960 01 Zvolen

Správca cesty III/2610 :

Banskobystrická regionálna správa ciest, a.s., Prevádzka Lučenec

Staničenie mosta: pracovné km 0,047686 / cesta III/2610 km 12,687

Kategória komunikácie: MZ 8

Bod kríženia: Os cesty III/2610 s osou Glabušíckého potoka

Uhol kríženia: 100 gr

2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (podľa STN 73 6222)

Charakteristika mosta :

- a/ most na pozemnej komunikácii
- b/ -
- c/ most cez potok
- d/ most o 1 poli
- e/ jednopodlažný
- f/ bez presypávky
- g/ nepohyblivý
- h / trvalý
- j/ kolmý
- k/ s normovanou zaťažiteľnosťou
- l/ masívny
- m/ plnostenný
- n/ prefabrikovaný rámový

o/ otvorene usporiadaný

p/ s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia:	4,5 m
Dĺžka mosta:	12,150 m
Šikmosť mosta:	100 gr
Šírka medzi zábradľovým zvodidlom:	6,5 m
Šírka mosta:	8,00 m
Výška mosta:	2,2,52 m
Stavebná výška:	0,550 m
Celková šírka mosta:	8,0 m
Plocha mosta:	5,1*6,5=33,15 m ²
Plocha NK:	5,1*7,6=38,76 m ²
Zaťaženie mosta:	Podľa STN EN 1991-1-1 až 7; STN EN 1991-2 Zaťaženie mostov dopravou LM1 ($\alpha_{Qi}=1$, $\alpha_{qj}=1$), LM2.LM3

3. ZDÔVODNENIE STAVBY

Most na ceste III/2610 v obci Kirt' nad Glabušickým potokom je jednopóľový, kolmý, monolitický s dĺžkou premostenia 3,1 m. Voľná šírka na vozovke je 5,65 m. Nosnú konštrukciu tvorí monolitická železobetónová doska uložená bez ložísk priamo na betón opôr. Spodná stavba je výrazne degradovaná prasklinami, opadanou povrchovou vrstvou betónu. Na základe hlavných prehliadok je stavebno-technický stav hodnotený stupňom VI. VELMI ZLÝ. Most má z hľadiska súčasne platných predpisov nevyhovujúcu zaťažiteľnosť. Spodná stavba vykazuje degradáciu betónu spôsobenú stratou funkčnosti spojiva – mrví sa. Na nosnej konštrukcii sú vykázané poruchy betónu a betonárskej výstuže z priesakov v dôsledku nefunkčnej izolácie. Rovnako na rímсах sú poruchy betónu a betonárskej výstuže. Do rímsov sú priamo osadené zvodidlá. Koryto pod mostom nie je upravené. Podľa hydrotechnického výpočtu jestvujúci mostný otvor neprevedie množstvo storočnej vody $Q_{100}=22$ m³/s. Množstvo Q_{100} je dané Hydrometeorologickým ústavom Bratislava pre Glabušovský potok v mieste jestvujúceho mosta. Koryto mimo mosta je lichobežníkové, dno aj brehy zatrávnené hustým trávny porastom. Z dna je prerastená tráva cez hladinu vody. Storočnú vodu neprevedie mostný otvor ani vlastné koryto potoka, rozleje sa po okolitých poliach.

Podklady pre vypracovanie PD:

- Mostný list
- Protokol z hlavnej prehliadky mosta zo dňa 20.4.2018
- Údaje z HMÚ prietoku potoka za dňa 16.4.2020
- Polohopisné a výškopisné meranie z mája 2020

4. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANÁ KOMUNIKÁCIA

Koryto Glabušovského potoka je v mieste mostného objektu mierne zakrivené, dno je v pozdĺžnom sklone 0,23% . Mostný otvor svetlosti 4,5/2,0 m nového mosta prevedie prietok $Q_{100}=22$ m³/s, s dodržaním bezpečnostnej výšky 0,50 m nad voľnou hladinou pod spodnou hranou nosnej konštrukcie mosta, čl. 11 STN 73 6201.

Koryto pod mostom je širšie ako koryto pred a za mostom, preto sú brehy v určitej dĺžke spevnené a postupne naviazané na jestvujúci tvar koryta. Dno koryta je ohraničené pozdĺžnou pätkou. Vlastné dno bude bez spevnenia, čo je vyhovujúce pre život v potoku.

Prevádzaná komunikácia na moste je cesta III/2610 kategórie MZ 8 v intraviláne. Smerovo je v priamej a čiastočne v prechodnici. Pozdĺžny sklon cesty je vo výškovom oblúku o polomere 2000 m so sklonom 1,1% a 0,1%. Priečny sklon na moste je premenný. Úsek rekonštruovanej cesty v rámci výstavby mosta je plynulo napojený na existujúcu komunikáciu.

5. ÚZEMNÉ PODMIENKY

Mostný objekt na ceste III/2610 je i intraviláne obce Kirt'. Po oboch stranách cesty sú obhospodarované polia. Po ľavej strane za potokom je plot na podmúrovke. Potok je udržiavaný kosením, brehy aj dno silne prerastené trávou.

Inžinierske siete:

Po ľavej strane medzi plotom a cestou je uložený vodovod HDP 110, cez potok zhybkou. Vodovod je vyznačený orientačnými stĺpikmi a Hydrantom. Od mosta je vo vzdialenosti 1,6 m-1,9 m. Na moste je uchytená rúrka s káblom (nefunkčný). Vľavo je tiež vzdušné elektrické vedenie na podperných bodoch. Zo stĺpov ide kábel do zeme. Vpravo sú na brehu potoka výstražné tabuľky „Pozor nebagrovat“. V dvoch miestach cca 7 m od seba sú v zemi uložené káble Slovak Telekom. Prvý kábel je od jestvujúceho mosta uložený vo vzdialenosti cca 4,2 m, vzdialenejší je optický kábel. Ďalší kábel križuje cestu vedľa mosta po ľavej strane potoka (ľavý breh), pozdĺž prefa plotu. Zo strany obce po oboch stranách cesty je zemný rigol zaústený do potoka.

„Poloha vodovodu a hĺbka jeho uloženia bude upresnená ručne kopanou sondou pred zahájením prác“

6. GEOLOGICKÉ PODMIENKY

Pre rekonštrukciu respektíve postavenie nového rámového mosta nebol vykonaný inžinierskogeologický profil. Po vybúraní jestvujúceho bude prizvaným geológom posúdená základová škára pre hodnotenie skutočností s predpokladom v statickom výpočte.

7. BÚRANIE JESTVUJÚCEHO MOSTA

Jestvujúci most je monolitická železobetónová doska na betónových oporách. Most bol postavený v roku 1935. Podľa existujúceho mostného listu je železobetónová doska hrubá 0,25 m. Kladením asfaltov a nefrézovaním vrstiev, jeho navyšovaním, má mostná konštrukcia hrúbku 0,75 m. Rímky sú nadbetónované. Predpokladáme minimálnu hrúbku asfaltov 0,35 m.

Pred búraním mosta musí byť zrealizovaná obchádzka s obtokom. Verejná premávka bude vedená po obchádzke pomocou svetelenej signalizácie, potok sa prevedie rúrou DN1600 mm. Prístup pre búranie je z oboch smerov. Zo smeru Peťov potom bude položená rúra obtoku.

Ako prvé odstránime bezpečnostné zariadenie mosta a vyfrézujeme živičné vrstvy vozovky (asfaltové). Búranie nosnej konštrukcie a krídiel predpokladáme hydraulickými kladivami. Vybúraný materiál sa naloží a odvezie na miesto, ktoré bude určené pred začatím realizácie (vo výkaze výmer do vzdialenosti 5 km). Kovový šrot sa odvezie na zberný dvor, (predpoklad vzdialenosti do 10 km). Pri búraní musí mať Glabušícky potok možnosť odvádzať vodu, nesmie dôjsť k úplnému zahataniu toku.

Konštrukcia mosta sa vybúra po predpokladanú hornú hranu nového základu, na výšku 151,30 m n.m. Zostatok základov sa využije pre nový základ. Nová základová škára sa otvorí v hĺbke na kóte 150,63 m n.m.

8. TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

Charakteristika objektu

Mostný objekt je prefabrikovanej rámovej konštrukcie svetlosti 4,5/2,0 m. Smerovo je v priamej, výškovo v pozdĺžnom sklone potoka 0,23%. Krídla rámového mosta sú rovnobežné monolitické z betónu C25/30-FC3, XF1. Rámová konštrukcia je priamo pojazdná s vyrovnávacím betónom klopenia priečneho rezu (bez presypania).

Nosná konštrukcia

Prefabrikovaná rámová konštrukcia rozmerov 5,1/2,7 m, svetlosti 4,5/2,0 m. Celková dĺžka mosta je 8 m. Rámové kúty sú zosilnené nábehmi v sklone 1:1. Rámová konštrukcia je z dvoch dielov, hornej a dolnej, spojenej horizontálnym stykom v strede steny rámu. Horizontálny styk je riešený ako kĺbový a je vytvorený pozdĺžnym „polvalcovým“ kĺbom (súčasť horného dielu) vsadeným do pozdĺžnej jamky (súčasť spodného dielu). Dĺžka dielca je 1,9 m, v pozdĺžnom smere sú 4 ks. Prefabrikáty sú z betónu C50/60 XC4, XD1, XF4. Výstuž dielov je z ocele B500B.

Na nosnej konštrukcii je spádový betón z dôvodu vedenia nivelety vo výškovom a smerovom oblúku preto, že bolo potrebné čo najpresnejšie sa napojiť na jestvujúcu komunikáciu. Spádový betón je vyznačený v prehľadnom výkrese. Od hrúbky 60 mm vyššie je potrebné vložiť KARI sieť profilu ϕ 6/6 mm, oká 100/100 mm. Vyrovnávací betón vytvorí úžľabie vo vzdialenosti 0,25 m od rímsy.

Pri objednaní výrobnotechnickej dokumentácie NK požiadať o vyznačenie roku výstavby mosta na NK.

Krídla na vtokovej a výtokovej strane sú riešené ako rovnobežné krídla z prostého betónu C25/30-XC4, XF1, plošne založené. Krídlo treba zabetónovať bez pracovnej škáry nad základom.

V rámovej konštrukcii sa utesnia len škáry. Nerobí sa žiadna úprava dna v ráme. Voda tečie v minimálnom spáde, rýchlosť vody je 3,44 m/s pri Q100, čo je menej ako 6 m/s (teoretická hranica rýchlosti vody pre obrus betónu kamienkami).

Vytýčenie

Vytýčenie spočíva vo vytýčení obrysov základov. Body základov budú vytýčené z pevného bodu polohopisného a výškového zamerania.

Zakladanie

Zakladanie sa navrhuje v otvorenej stavebnej jame so skonom svahov 1:1. Zakladanie je za predpokladu odvedenia vody z jestvujúceho potoka. Obtok pod obchádzkou je riešený pomocou rúry

DN 1600 mm, mimo obchádzky DN 1200. Výstavbu mosta predpokladáme v letných mesiacoch, kedy býva vody v potoku menej. Množstvo jednoročnej vody je $Q_1 = 2,2 \text{ m}^3 / \text{s}$. Rúry obtoku sú cez teleso obchádzky a ďalej je voda vedená v otvorenom kanáli. Na vtoku do rúry sa vytvorí zemná hrádzka.

Napriek obtoku je treba počítať s prítokom do stavebnej jamy a s jej znižovaním počas zakladania.

Jestvujúci most sa vybúra do úrovne výšky 151,30 m n.m. Od tejto výšky ponecháme jestvujúce betónové základy, ktoré využijeme do základu pre novú rámovú konštrukciu. Otvorenú základovú jamu na výšku 0,67 m vyplníme betónom C 12/15 medzi jestvujúce základy. Na povrchu bude podkladný betón hr.200 mm v sklone 0,23%. Priemerné napätie na základovej škáre musí dosahovať STR/GEO 120kPa.

Obchádzka je maximálne primknutá k jestvujúcemu cestnému telesu s dvomi rúrami priemeru DN 1600.

Jedna umiestnená v potoku, druhá pre obtok mimo koryto potoka.

Ako prvé sa vybuduje obchádzka s položenými rúrami (v koryte a pre obtok). Voda potoka tečie jestvujúcim potokom s rúrou pod obchádzkou. Potom sa vybúra horná stavba jestvujúceho mosta, položí sa rúra pre obtok s uvedie sa do prevádzky. Môže sa začať s výkopom základovej jamy pre založenie nového mosta. Vyhovuje rúra DN 1200, ktorá sa zasunie do rúry DN 1600 pod obchádzkou. Od obchádzky voda tečie v otvorenom koryte.

Po vybudovaní rámovej konštrukcie a nevyhnutných technických úpravách na koryte sa prevedie voda z obtoku cez nový rám a pristúpi sa k výstavbe rovnobežných krídiel.

Upozornenie: Pred zahájením prác na obchádzke a obtoku je potrebné vykonať ručne kopanú sondu na vodovodnom potrubí, kde sa zistí presná poloha a hĺbka uloženia vodovodu.

V prípade, že bude vodovod „vysoko“ treba urobiť korekciu výšok obtoku. Ak bude jeho hĺbka podľa predpokladu, nad vodovod kde bude položená rúra obtoku je treba pre roznos zaťaženia položiť cestný panel. Vodovod nebude odkrytý pri zakladaní mosta.

Ravnobežné krídla sú monolitické z prostého betónu. Po otvorení základovej škáry je treba za účasti geológa posúdiť, či zemina v základe dosahuje predpoklady vo výpočte zakladania. ($f=26$, $c=10\text{kPa}$, $R_d=157\text{kPa}$). Krídlo treba zabetónovať bez pracovnej škáry nad základom.

Pre zásyp základov a spätný zásyp bude použitá zemina vytážená z výkopu cestného telesa.
- asfaltový izolačný pás natavovací 5 mm

8.1 VYBAVENIE MOSTA

Konštrukcia vozovky

Úsek rekonštruovanej cesty v rámci výstavby mosta je plynulo napojený na existujúcu komunikáciu. Živičné vrstvy vozovky sú rovnaké ako na príľahlom úseku cesty. Vozovka na moste je nasledovného zloženia:

- asfaltový betón pre obrusnú vrstvu	ACo 11-II	STN EN 13108-1	50 mm
- spojovací postrek katiónaktívny emulzný	PS CB 0,50kg/m ²	STN 73 6129:2009	
- asfaltový betón pre podkladnú vrstvu	ACp16-II	STN EN 13108-1	70 mm
- spojovací postrek			
- pečatiaca vrstva			

- celoplošná izolácia z asfaltových izolačných pásov 5 mm
- pečatiaca vrstva

- vyrovnávací (spádový betón) min.hr. 5 mm , max.137 mm. Pri hrúbke 5 mm-30 mm realizovať betónovým poterom, od hrúbky 30-137 betónom triedy C25/30 XC1, XF1, CL 0,4-D_{max}8-S3. Od hrúbky 60 mm vyššie vložiť s KARI sieť $\phi 6/6$ mm, oká 100/100 mm. Vyrovnávací betón vytvorí úžľabie vo vzdialenosti 0,25 m od rímasy.

Hrúbky spádového betónu (vedenie nivelety v priečnom a pozdĺžnom smere) sú uvedené v prehľadnom výkrese mosta č.3.

V úžľabí v ložnej vrstve vozovky bude položený drenážny kanálik šírky 100 mm. Vzhľadom na skutočnosť, že kryt aj ložná vrstva prebehne cez most v rovnakej hrúbke ako na ceste bude drenážny kanálik v celej dĺžke rímasy – 2 x 12,15 m, za rímsami bude vyvedený rúrkou do svahu.

Vozovka sa položí naraz v celom úseku stavby. Po vyhotovení sa prerežú jednotlivé asfaltové vrstvy v úrovni zvislej vonkajšej strany rámovej konštrukcie. Škára sa zaleje pružnou asfaltovou zálievkou. Takto sa predíde voľnému prasknutiu vozovky.

Spodné vrstvy vozovky z cestnej časti sa vyklinia na konci prechodového klinu z medzerovitého betónu.

Izolácia NK

Spoje prefabrikátov budú izolované pásmi NAIP – voľne ložené živичné pásy, ktoré sú vzájomne zvarené. Nad zvislou škárou medzi dielami je zdvojená izolácia v šírke 250 mm. Do vodorovnej škáry kľbu sa vloží tesniaci povrazec s lepiacim náterom a pružným tesnením. Tiež je škára v šírke 250 mm zdvojená, môže byť samolepiacim pásom. Pásy na objekt sa ukladajú priečne - rolka sa začne odmotávať od päty bočného dielca na jednej strane a ovinie rámovú konštrukciu k päte na druhej strane. Na päte bočných dielov objektu je treba izoláciu nataviť k prefabrikátu. Izolácia na bočných stenách je chránená ťažkou geotextíliou 700 g/m² pri zasýpaní a hutnení.

Na vnútornej strane sa prevedie tesnenie škár ako na vonkajšej.

Vodorovná a zvislá plocha krídliel sa zaizolujú 1xPN+2xAN za tepla, na vonkajšej strane do úrovne upraveného terénu.

Odvodnenie, rímasy a bezpečnostné zariadenie

Odvodnenie cesty III/2610 je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky.

Rímasy na vtokovej a výtokovej strane sú monolitické z betónu C 35/45-XD3, XF4.

Bezpečnostné zariadenie nad mostným objektom je súčasťou trasy a tvorí ho zábradľové zvodidlo, s úrovňou zachytenia H2. Farba stĺpikov a madla zábradľového zvodidla bude určená investorom stavby.

Prechodové dosky

Prechodová oblasť je tvorená samostatným prechodovým klinom z medzerovitého betónu podľa STN 124-2.

9. ÚPRAVA POTOKA

Aby most previedol množstvo storočnej vody $Q_{100}=22$ m³/s s bezpečnostnou výškou od spodnej hrany rámovej konštrukcie, musí byť koryto široké 4,5 m. Jestvujúce koryto má lichobežníkový profil so šírkou dna cca 2,5 m, so sklonom svahov cca 1:2. Z dôvodu premennej šírky

koryta je navrhnuté na vtokovej a výtokovej strane mosta opevnenie koryta. Opevnené sú len brehy a to položením lomového kameňa do betónu. Kameň je opretý do pozdĺžnej betónovej pätky š. 0,3 m. Dno koryta je bez opevnenia. Koryto je naviazané na jestvujúce cez priečny úrovňový pás.

Počas výstavby rámového mosta je voda z potoka odvedená obtokom. Postup prác je uvedený v kapitole zakladanie mosta.

Úprava potoka je súčasťou objektu mosta.

10. VÝSTAVBA MOSTA

Postup výstavby objektu obsahuje nasledovné práce:

- vytýčenie a realizácia obchádzkovej komunikácie s pripraveným obtokom
- presmerovanie dopravy po obchádzke, usmernenie dopravy pomocou svetelnej signalizácie
- vybúranie jestvujúceho mosta, výkop stavebnej jamy a realizácia obtoku v základovej jame s napojením na pripravený priepust pod obchádzkou
- vytýčenie rámového mosta, realizácia zakladania
- realizácia prefabrikovanej konštrukcie
- realizácia rovnobežných krídiel na ľavom brehu potoka
- spevnenie brehov potoka a realizácia priečných úrovňových prahov
- prevedenie potoka rámovou konštrukciou
- odstránenie obtoku z cesty III/2610
- realizácia rovnobežných krídiel na pravom brehu potoka
- dokončovacie práce na moste a ceste
- prevedenie verejnej premávky z obchádzky na cestu III/2610
- odstránenie obchádzky
- dokončovacie práce

11. SÚVISIACE OBJEKTY STAVBY

D 120-00 Úprava cesty III/2610 po rekonštrukcii mosta ev.č.2610-12 Čeláre-Kirt'

D 121-00 Obchádzková komunikácia pre rekonštrukciu mosta ev.č.2610-12 Čeláre-Kirt'

D 204-00 Most ev.č.2610-12, c III/2610 v km 12,687 - Čeláre

D 651-00 Preložka telekomunikačných káblov ST v obci Čeláre-Kirt'

12. RÔZNE

- plochu pre stavebný dvor bude zabezpečovať zhotoviteľ stavby cez všeobecné položky v procese obstarávania stavieb
- plochu pre skládku je možné využiť priestor jestvujúcej cesty pri baypase
- uvažované rozhranie pre výkaz výmer mosta sú konce ríms
- kryt vozovky je započítaný vo výkaze výmer objektu 120-00
- odvoz vybúraného materiálu z demolácie je uvažovaný do vzdialenosti 18 km na skládku
- k technickej správe objektu je priložené foto jestvujúceho mosta

- k technickej správe objektu je priložené hydrotechnický výpočet mosta
- situácia záujmového územia

Zvolen, 8/2020

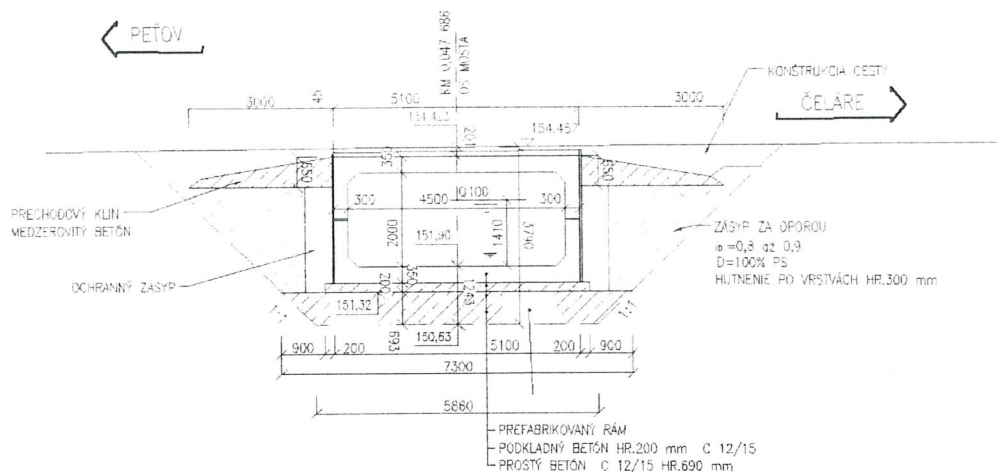
Vypracovala: Ing. Mária Strihová





HYDROTECHNICKÝ VÝPOČET - potok Glabušovský - rámový most

N-ročný maximálny prietok potoka podľa hydrologických údajov od SHMÚ
Q100 z roku 2020 = 22 m³/s



Max. výška hladiny	$h =$	1,5 m 0 m 0 m m
Plocha	$A =$	6,750 m ²
Omočený obvod	$O =$	7,500 m
Hydraulický polomer	$R = A / O =$	0,900 m
Sklon	$i =$	0,23%
Rýchlosť	$v = C * \sqrt{(R * i)}$	
Prietok	$Q = A * v$	

podľa PAVLOVSKÉHO

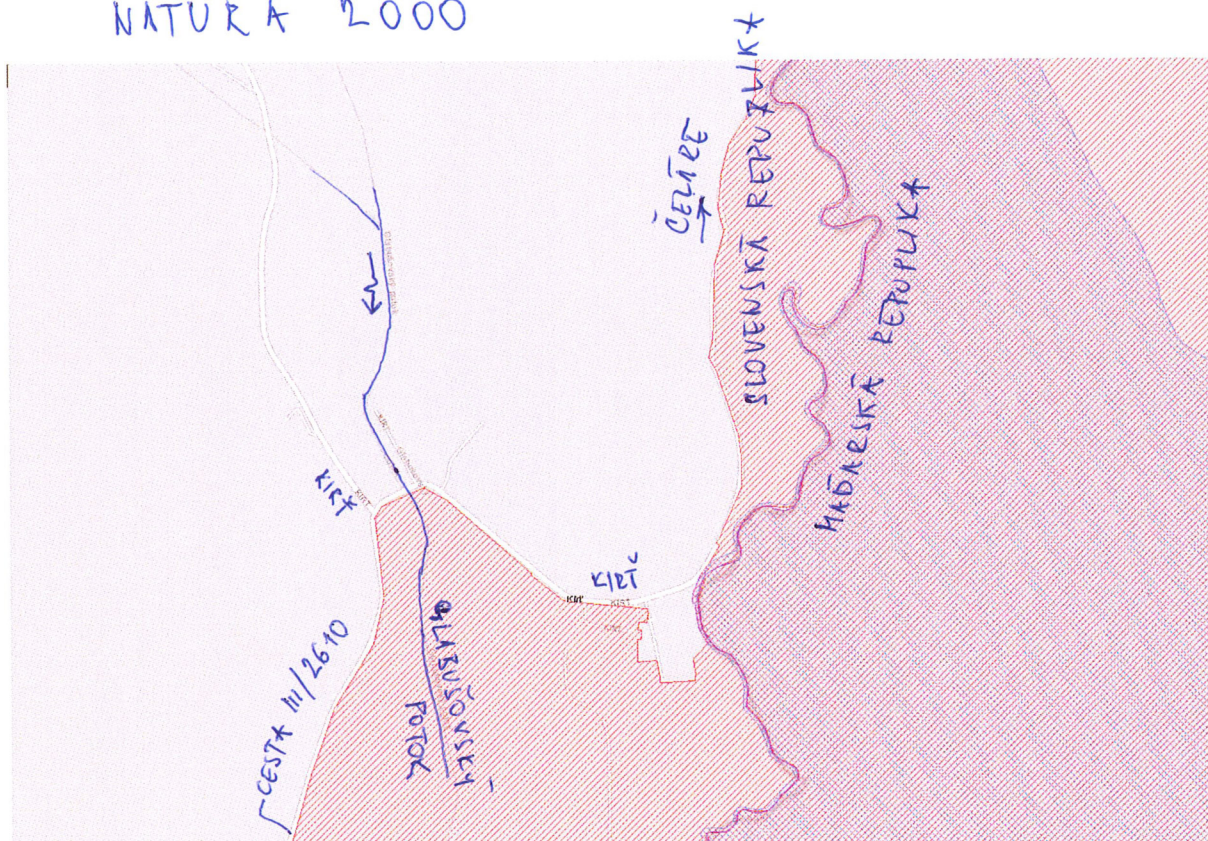
drsnosť	$n =$	0,013	hladký betón stredná hodnota
	$y = 2,5 * \sqrt{n-0,13-0,75 * \sqrt{R * (\sqrt{n-0,11})}}$	$=$	0,152
rýchlostný súčiniteľ	$C =$	$1 / n * R^y =$	75,70
rýchlosť	$v =$	3,44	m/s
prietok	$Q =$	23,25	m ³ /s

podľa MANNINGA

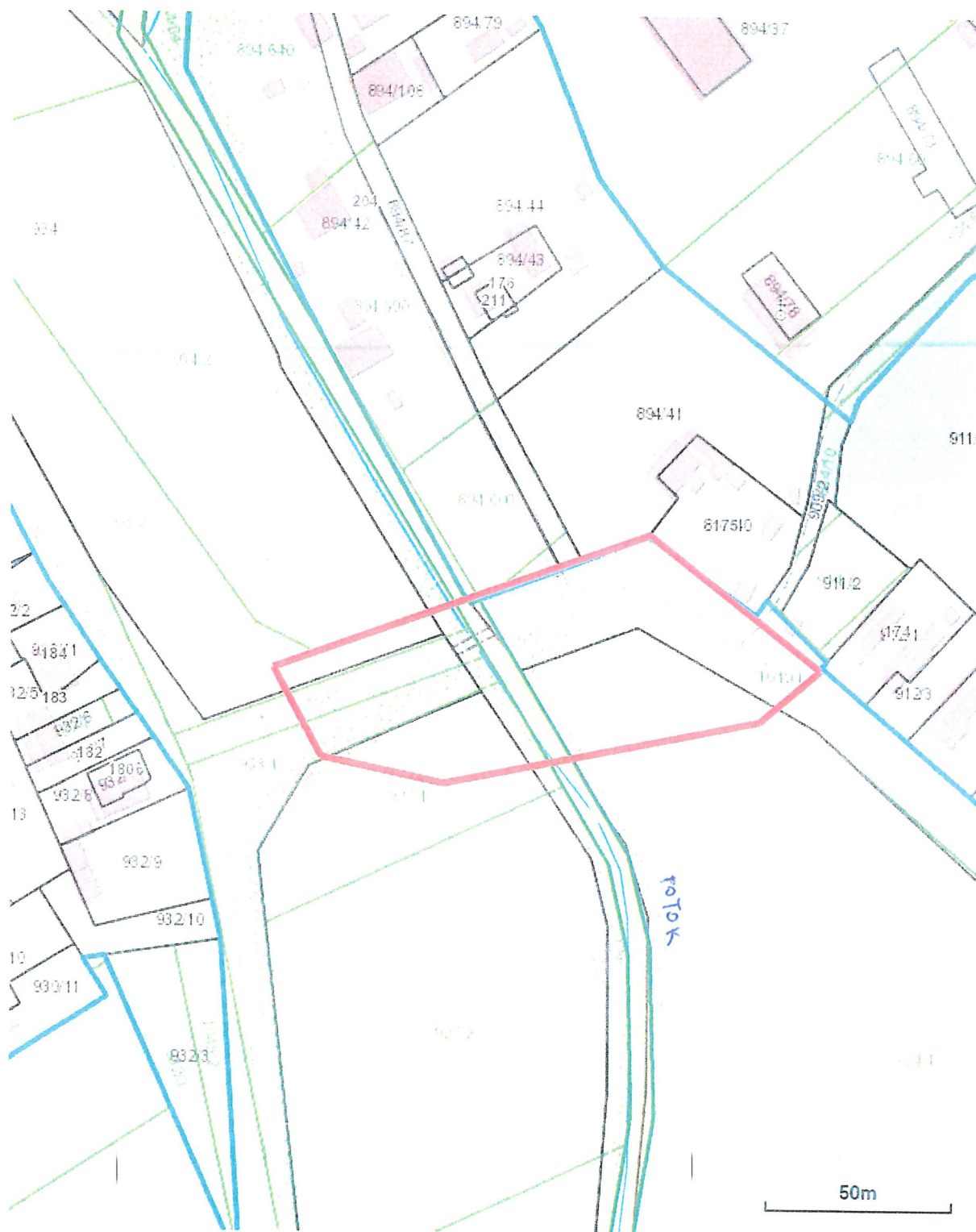
rýchlostný súčiniteľ			
drsnosť	$n =$	0,013	
rýchlostný súčiniteľ	$C =$	$1 / n * R^{(1/6)} =$	75,58
rýchlosť	$v =$	3,44	m/s < ako 6 m/s
prietok	$Q =$	23,21	m ³ /s

Vyhovuje pri minimálnom sklone 0,23%
 0,5 m bezpečnostná výška

NATURA 2000



**Situácia záujmového územia pre realizáciu mosta ev.č. 2610-12 (M5295)
Čeláre-Kirt'**



Záujmové územie na ceste III/2610 o dĺžke úseku 250 m v staničení 12,990-12,740

KIRT'
991 22 ČELÁRE