






| | | |
|--|---|--|
|  ISPO spol. s r. o. inžinierske stavby Slovenská 86, 080 01 Prešov tel.: 051/74 636 95, 74 636 99 | ZODP.PROJEKTANT: ING.J.ANTOL  | HL. PROJEKTANT: ING.M.DUBRAVSKÝ  |
| | VYPRACOVAL: ING.R.FOTTA  | KONTROLOVAL: ING.M.RUSÍN  |
| OBJEKT: | 214-00 Most ev.č.591-014 | |
| PRÍLOHA: | TECHNICKÁ SPRÁVA | |
| | MIERKA: | Č. PRÍLOHY: 1 |

OBSAH :

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Všeobecná časť | 2 |
| 1.1 | Identifikačné údaje mosta | 2 |
| 1.2 | Základné údaje o moste (podľa STN 73 6200: 1975) | 2 |
| 1.3 | Nadväznosť mostného objektu na predchádzajúcu dokumentáciu | 3 |
| 1.4 | Charakter prekážky a prevádzanej cesty | 3 |
| 1.5 | Územné podmienky | 3 |
| 1.6 | Podklady | 3 |
| 2 | Existujúci mostný objekt (jestvujúci stav) | 3 |
| 2.1 | Popis mosta | 3 |
| 2.1.1 | Zaťažiteľnosť pred rekonštrukciou | 3 |
| 3 | Technické riešenie zrekonštruovaného mosta | 4 |
| 3.1 | Charakteristika mosta | 4 |
| 3.1.1 | Zaťažiteľnosť po rekonštrukcii | 4 |
| 3.1.2 | Priestorové usporiadanie na moste | 4 |
| 3.1.3 | Smerové a výškové vedenie na moste | 4 |
| 3.2 | Popis konštrukcie mosta | 4 |
| 3.2.1 | Nosná konštrukcia | 4 |
| 3.2.2 | Spodná stavba | 5 |
| 3.2.3 | Zakladanie | 5 |
| 3.2.4 | Použité materiály | 5 |
| 3.3 | Vybavenie mosta | 6 |
| 3.3.1 | Rímsy | 6 |
| 3.3.2 | Izolácie | 6 |
| 3.3.3 | Prechodová oblasť | 6 |
| 3.3.4 | Odvodnenie mosta | 6 |
| 3.3.5 | Vozovka | 6 |
| 3.3.6 | Dilatačné škáry | 7 |
| 3.3.7 | Tesnenie škár | 7 |
| 3.3.8 | Úprava hrán železobetónových konštrukcií | 7 |
| 3.3.9 | Povrchová úprava betónových plôch | 7 |
| 3.3.10 | Bezpečnostné zariadenia na moste | 7 |
| 3.4 | Zvláštne zariadenie na moste | 7 |
| 3.5 | Terénne úpravy | 7 |
| 3.5.1 | Opevnenie svahu pri mostných krídlach | 7 |
| 3.5.2 | Úprava vodného toku | 7 |
| 4 | Rekonštrukcia mosta | 8 |
| 4.1 | Postup a technológia rekonštrukcie mosta | 8 |
| 4.2 | Súvisiace (dotknuté) objekty stavby | 8 |
| 4.3 | Vzťah k územiu | 8 |
| 5 | Požiadavky na merania počas výstavby mosta, zaťažkávacie skúšky a dlhodobé sledovanie mosta | 8 |

1 Všeobecná časť

1.1 Identifikačné údaje mosta

- *Názov objektu* : Most ev.č. 591-014
- *Katastrálne územie* : Slatinské Lazy
- *Okres, kraj* : Detva, Banskobystrický kraj
- *Uvažovaný správca mosta* :
..... *Názov* : Banskobystrická regionálna správa ciest, a.s.
..... *Adresa* : Majerská cesta č.94, 974 69 Banská Bystrica
- *Projektant* :
..... *Názov* : ISPO spol. s r.o. inžinierske stavby
..... *Adresa* : Slovenská 86, 080 01 Prešov
..... *Zodp. projektant* : Ing. Jozef Antol; Ing. Jozef Kuruc
- *Bod kríženia s* : Kocanským potokom
- *Staničenie na* : 30,401km
- *Uhol kríženia* : 54°
- *Výška priechod. prierezu* : voľná

1.2 Základné údaje o moste (podľa STN 73 6200: 1975)

Charakteristika mosta (II Triedenie mostov),

a.) *Podľa druhu prevádzanej komunikácie, most* :

- pozemnej komunikácie

c.) *Podľa prekračovanej prírodnej alebo umelej prekážky, popr. umelej stavby* :

- most cez Kocanský potok

d.) *Podľa počtu mostných otvorov alebo polí* :

- most o jednom poli

e.) *Podľa počtu mostovkových podlaží umiestnených nad sebou, potom most* :

- jednopodlažný

f.) *Podľa výškovej polohy alebo postradatelnosti mostovky (čl.138), most* :

- s dolnou mostovkou

g.) *Podľa meniteľnosti základnej polohy hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most* :

- nepohyblivý

h.) *Podľa plánovanej doby trvania, most* :

- trvalý

i.) *Podľa priebehu trasy na moste* :

- v priestorovej priamej

j.) *Podľa situačného usporiadania, most* :

- šikmý

k.) *Podľa projektovanej zaťažiteľnosti, most* :

- s normovanou zaťažiteľnosťou

l.) *Podľa hmotnostnej podstaty hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most* :

- masívny

m.) *Podľa členitosti hlavnej nosnej konštrukcie (čl.115), most* :

- plnostenný

n.) *Podľa predvolenej charakteristiky alebo statickej funkcie mostnej konštrukcie, most* :

- doskový

o.) *Podľa konštrukcie usporiadania priečneho rezu, most* :

- otvorene usporiadaný

p.) *Podľa obmedzenia voľnej výšky na moste, most* :

- s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia (čl. 60):..... 8,79m
Dĺžka mosta (čl. 61):..... 13,07m
Šikmosť mosta (čl. 65):..... pravá
Šírka vozovky medzi obrubníkmi:..... 7,50m
Šírka chodníka:..... 0,80m
Šírka mosta medzi zábradliami: 7,50m
Výška mosta (čl. 74):..... 5,82m
Stavebná výška (čl. 75):..... 0,98m
Plocha mosta:..... 80,00m²
Zaťaženie mosta:..... LM1, LM2 a LM4 (STN EN 1991-2)

1.3 Nadväznosť mostného objektu na predchádzajúcu dokumentáciu

Pre predmetný mostný objekt nebol spracovaný predošlý stupeň projektovej dokumentácie.

1.4 Charakter prekážky a prevádzanej cesty

Prevádzaná cestná komunikácia II/591 je v danom úseku z hľadiska smerového vedenia v priamej a z hľadiska výškového vedenia s miernym stúpaním.

1.5 Územné podmienky

Predmetný mostný objekt je umiestnený v extraviláne. Okolitý terén je rovinný až mierne zvlnený. Samotné okolie mostného objektu je zarastené krovínami a drevinami.

1.6 Podklady

Podkladom pre vypracovanie danej dokumentácie boli :

- Polohopisné a výškopisné zameranie stavby (2018 ISPO s.r.o., Prešov)
- Mostný list
- Protokol z hlavnej a bežnej prehliadky mosta
- Obhliadka stavby
- Zápisy z pracovných rokovaní

2 Existujúci mostný objekt (jestvujúci stav)

2.1 Popis mosta

Most bol postavený v roku 1957. Mostný objekt 591-014 sa nachádza na ceste II/591 medzi križovatkami s cestami III/2463 a III/2691 pri obci Slatinské Lazy. Spodná stavba je betónová, nosnú konštrukciu tvorí železobetónová mostovková doska hrúbky 550mm.

2.1.1 Zaťažiteľnosť pred rekonštrukciou

Zaťažiteľnosť jestvujúceho mosta je stanovená podľa poslednej hlavnej prehliadky mosta.

Zaťažiteľnosť na predmetnom mostnom objekte je stanovená nasledovne :

- Normálna zať..... 29 t
- Výhradná zať..... 50 t
- Výnimočná zať..... 238 t

Stavebnotechnický stav mosta : IV

Na moste by malo byť nutne osadené dané dopravné značenie (až do doby rekonštrukcie) :

- Normálna zaťažiteľnosť je vyššia ako 26t a výhradná zaťažiteľnosť je vyššia ako 48t. Preto nie je nutné inštalovať príslušné dopravné značky.

3 Technické riešenie zrekonštruovaného mosta

Na základe stanovenej zaťažiteľnosti jestvujúceho stavu mosta a požiadaviek objednávateľa navrhujeme vybudovanie spriahajúcej dosky. Touto úpravou bude zabezpečená potrebná zaťažiteľnosť, bezpečnosť a trvanlivosť mosta.

Stavebné práce, riešenia detailov a pod. musia byť plne v súlade s ministerskými TP a VL4-Mosty. Spôsob riešenia konštrukčných detailov, neuvedených v tejto projektovej dokumentácii, je obsiahnutý vo vzorových detailoch VL-4 Mosty.

3.1 Charakteristika mosta

Návrh typu a geometrického usporiadania vychádzal z :

- potreby zabezpečenia predpísanej mechanickej odolnosti
- zabezpečenia požadovaného mostného otvoru na prevedenie „storočnej vody“
- rešpektovania vedenia cestnej komunikácie a potoka
- požiadavky na minimálnu dobu výstavby
- potreby zabezpečenia premávky počas doby výstavby
- minimalizácie ekonomickej náročnosti

3.1.1 Zaťažiteľnosť po rekonštrukcii

Zaťažiteľnosť sa stanovila podrobným statickým výpočtom nosnej konštrukcie.

Zaťažiteľnosť na predmetnom mostnom objekte bola stanovená statickým výpočtom:

- Normálna zať.....32 t
- Výhradná zať.....90 t
- Výnimočná zať.....300 t

3.1.2 Priestorové usporiadanie na moste

Na moste sú vedené dva protismerné jazdné pruhy so šírkou 3,75m a so šírkou medzi zvýšenými obrubami 7,50m. Na voľných okrajoch mosta sú železobetónové rímsoy šírky 800mm vrátane rímsového prefabrikátu hrúbky 40mm.

3.1.3 Smerové a výškové vedenie na moste

Most je navrhnutý ako priamo pojazdný. Sklonové a výškové pomery sú vzhľadom k súčasnému stavu nemenné, resp. minimálne, umožňujúce bezproblémové výškové a smerové napojenia na úseky cesty, ktoré nebudú stavbou ovplyvnené. Niveleta na moste je v miernom stúpaní. Priečny sklon je strechovitý 2,5%. Protisklon na rímsoch je 4,0%-ný.

3.2 Popis konštrukcie mosta

3.2.1 Nosná konštrukcia

Jestvujúca nosná konštrukcia pozostáva zo železobetónovej mostovkovej dosky hrúbky 550mm, proste podporetej. Dobetonovaním spriahajúcej dosky (min.hr.250mm) dôjde k zväčšeniu hrúbky mostovky. Z dôvodu priečného sklonu vozovky je celková hrúbka mostovky premenná. Horný povrch dosky kopíruje pozdĺžny sklon nivelety, v priečnom smere je strechovitá s protisklonom od ríms.

Mostovku je potrebné očistiť vodným lúčom.

Dobetonávky k existujúcim betónovým plochám je možné realizovať len vtedy, ak očistené plochy pôvodných betónových konštrukcií sú opatrené adhéznym mostíkom, aplikovaným v zmysle TKP výrobcu.

Úprava (predĺženie) nosnej konštrukcie na jej začiatku a konci je zrejماً z výkresovej časti projektovej dokumentácie. Táto úprava bude v sebe zahŕňať vytvorenie koncového priečnika so zazubením. Toto predĺženie pôvodnej nosnej konštrukcie je len v priestore medzi zvislými rubovými (zemnými) plochami mostných krídel. Škára medzi zazubením a rubom opory bude vyplnená pružným materiálom a po obvode utesnená trvalo pružným tmelom s predtesnením.

Vystuženie nosnej konštrukcie a rozmiestnenie spriahajúcich tŕňov je zrejماً z výkresovej prílohy vystuženia NK. Spriahajúce tŕne sú navrhnuté z betonárskej ocele B 500B a vlepované budú do vŕtaných dier.

Definitívna hrúbka spriahajúcej dosky bude aktualizovaná na základe geodetického zamerania povrchu pôvodnej mostovkovej dosky po odbúrání mostného zvršku.

3.2.2 Spodná stavba

3.2.2.1 Sanácia nosnej konštrukcie a spodnej stavby

Skorodovaný betón na povrchu spodnej stavby už nedokáže plniť svoju úlohu a preto je nutné pristúpiť k jeho odstráneniu. Odstránenie navrhujeme zrealizovať použitím vysokotlakovej vody do takej hĺbky konštrukčného prvku, kým nebude betón vykazovať pevnosti zodpovedajúce pevnostnej triede C25/30 v zmysle STN EN 1992-1-1. Diagnostika pevnosti betónu bude overená nedeštruktívnymi metódami (napr. Šmydové tvrdomery).

Odkrytá betonárska výstuž bude mechanicky očistená a ošetrená antikoróznym náterom na to určeným. Tento náter okrem ochrannej funkcie zabezpečí aj zvýšenie súdržnosti následne aplikovaného reprofilačného materiálu.

Doplnenie chýbajúceho betónu bude realizované aplikáciou certifikovanej reprofilačnej hmoty, ktorej použitie musí byť plne v súlade s TKP SSC a TKP výrobcu použitého materiálu.

Všetky vysprávky, vrátane ošetrenia betonárskej výstuže, musia byť zhotovené z materiálov s pevnostnými parametrami zodpovedajúcimi pevnostnej triede betónu min. C30/37.

Pred uložením novej vrstvy či už betónovej alebo zo sanačnej hmoty musí byť na povrch očisteného betónu aplikovaný adhézný mostík na zvýšenie priľnavosti reprofilačného materiálu s povrchom.

3.2.2.2 Opory

Opory ostávajú zo svojho geometrického hľadiska nemenné.

3.2.2.3 Mostné krídla

Všetky mostné krídla budú odbúrané až po úroveň úložného prahu opôr v príslušnom mieste príslušného krídla. Na lícnych plochách bude odstránený betón nahradený reprofilačnou hmotou, prípadná odhalená výstuž ošetrená v zmysle predchádzajúcej state. Následne sa dobuduje mostné krídlo do požadovanej výšky.

Odvodnenie prechodových oblastí za oporami pozdĺžnou drenážou Ø150mm si vyžiada vybúranie otvorov s následným vyspravením. Drenáž bude vyvedená cez mostné krídla nad kamennú dlažbu svahu.

3.2.2.4 Dilatačné škáry spodnej stavby

Polohy zvislých dilatačných škár medzi oporami a mostnými krídlami zostanú nemenné.

Šírka každej z dilatačných škár je ±20mm. Priestor dilatačnej škáry bude vyplnený pružnou vložkou a po obvode utesnený trvalo pružným UV-odolným tmelom s predtesnením.

3.2.3 Zakladanie

Zakladanie (jeho tvar a pod.) vychádza len z uvedených podkladov a preto ostáva nemenné.

3.2.4 Použité materiály

3.2.4.1 Betón (podľa STN EN 206-1)

| Konštrukčný prvok | Označenie betónu |
|---------------------------|---|
| Podkladný betón | C12/15 X0 (SK)-CI 1,0 - Dmax 25 - S3 |
| Dobudované krídla | C30/37 XC2, XD1, XF2 (SK)-CI 0,4 - Dmax 22 - S3 |
| Rímsy | C35/45 XC4, XD3, XF4 (SK)-CI 0,4 - Dmax 16 - S3 (P) |
| Spriahajúca doska | C30/37 XC4, XD1, XF2 (SK)-CI 0,2 - Dmax 16 - S3 |
| Zaisťovacie prahy a pätky | C25/30 XF3 (SK)-CI 1,0 - Dmax 16 - S3 |

3.2.4.2 Betonárska výstuž

Pre účely vystužovania železobetónových konštrukčných prvkov bude použitá betonárska oceľ triedy B 500B (podľa STN EN 1992-1-1).

3.2.4.3 Kamenná dlažba

Kamenná dlažba bude realizovaná z kameňa v zmysle STN EN 13383-1 (Kameň na vodné stavby, časť 1: požiadavky) na šírke 0,5m na svahoch cestného kužela popri krídlach a ako opevnenie za krídlami na dĺžke 1,5m.

3.2.4.4 Geotextília

Výber geotextílie podľa účelu použitia musí zodpovedať STN 733040.

3.3 Vybavenie mosta

3.3.1 Rímasy

Na moste sú navrhnuté ŽB rímasy šírky 0,8m. Na lícne (pohľadové) plochy budú osadené polymérbetónové rímsové prefabrikáty šírky 40mm a výšky 500mm. V prípade použitia prefabrikátov inej šírky/hrúbky je nutná úprava rímasy. Dilatačné celky plne rešpektujú dilatácie medzi hornou a spodnou stavbou.

3.3.2 Izolácie

Všetky betónové plochy trvalo uložené pod úrovňou terénu budú opatrené izoláciou proti zemnej vlhkosti (1x penetračný + 2x asfaltový náter).

Na izoláciu mostovky bude použitý certifikovaný izolačný systém, určený k tomuto účelu, s použitím natavovacích asfaltových pásov hrúbky 4,5-6mm. Povrch betónu nosnej konštrukcie, pred vlastnou aplikáciou izolačného systému, bude obrokován a opatrený zapečatujúcou vrstvou. Izolačné pásy z mostovky budú zvedené až na prechodovú dosku v zmysle VL4 (301.01).

Pod rímsami je ochrana izolácie riešená voľne uloženým izolačným asfaltovým pásom hrúbky 4,5-6mm.

Ochrana izolácie na hornej ploche nosnej konštrukcie bude realizovaná ochrannou vrstvou z asfaltobetónu, na zvislej strane mostovky (odkvapová úprava) z ochrannej geotextílie s parametrami odpovedajúcimi STN 733040 – tab. 7. (500g/m², hrúbka >3,0mm atď.).

3.3.3 Prechodová oblasť

Výkop za existujúcimi oporami je nutné realizovať len v nevyhnutnom rozsahu pre dobetónovanie priečnikov, uloženie pozdĺžnej drenáže za oporou a vytvorenia prechodového klinu v predpísanej minimálnej hrúbke 500mm.

Dno výkopu bude opatrené izolačnou fóliou z HDPE chránenou z oboch strán ochrannou geotextíliou (STN 733040). Sklon uloženej fólie (pozri prehľadný výkres) bude 3%. Prechodový klin je navrhnutý na dĺžke 3,0m, vyhotovený z medzerovitého betónu.

Úprava prechodových oblastí musí byť plne v súlade s STN 736133.

3.3.4 Odvodnenie mosta

Zrážková voda z vozovky bude odvádzaná priečnym sklonom k zvýšenej obrube rímasy a pozdĺžnym sklonom mimo most.

Prípadné priesaky cez asfaltovú vozovku budú, priečnym sklonom horného povrchu mostovky, zvedené po izolácii do úľabí, s drenážnym kanálikom šírky 100mm a výšky zodpovedajúcej ochrannej asfaltovej vrstvy izolácie, a následne cez drenážne vpusty z nehrdzavejúceho materiálu (VL4 502.01) pod nosnú konštrukciu.

Priesaky cez prechodovú oblasť budú zvedené na HDPE fóliu na dne výkopu a následne k pozdĺžnej drenáži za oporou Ø150mm umiestnenej za rubovou plochou opôr na ílovom tesnení príp. podkladovom betóne. Drenážne rúrky Ø150mm budú vedené v sklone min. 3% od hranice etáp (štetovnicová stena) smerom k mostným krídlam a cez ne na kamennú dlažbu opevneného svahu do premostovaného toku.

3.3.5 Vozovka

3.3.5.1 Vozovka na moste

Vozovka je navrhnutá pre triedu dopravného zaťaženia I v nasledujúcej skladbe:

| | | |
|---|------------------|----------------------|
| • Asfaltový betón | AC 11 O; II | hr. 40mm |
| • Asfaltový spojovací postrek | PS | 0,5kg/m ² |
| • Asfaltový betón | AC 11 L; PMB; II | hr. 45mm |
| • Asfaltový spojovací postrek | PS | 0,5kg/m ² |
| • Certifikovaný hydroizolačný systém z NAIP | | hr. 5mm |
| • Zapečatujúca vrstva | | |
| • Mostovková doska (úprava obrokováním) | | |
| • Spolu | | 90mm |

Hydroizolácia na moste je navrhovaná z asfaltových natavovacích pásov hrúbky 5mm kladených na mostovkovú dosku opatrenú zapečatujúcou vrstvou. Ochrana izolácie je navrhnutá z modifikovaného asfaltového betónu AC 11 v hrúbke 45mm.

Pozdĺž ríms bude v obrusnej vrstve vozovky vytvorená škára šírky 20mm, ktorá sa zaleje trvalo pružnou tesniacou zálievkou s predtesnením.

Ochrana izolácie pod rímsami je navrhnutá uložením ďalšej vrstvy izolácie.

3.3.5.2 Vozovka mimo mosta

Konštrukcia vozovky :

| | | |
|------------------------------------|-----------------------|----------------------|
| • Asfaltový betón | AC 11 O; II | hr. 40mm |
| • Asfaltový spojovací postrek | PS | 0,5kg/m ² |
| • Asfaltový betón | AC 16 L; II | hr. 60mm |
| • Asfaltový spojovací postrek | PS | 0,5kg/m ² |
| • Asfaltový infiltračný postrek | PI | 0,7kg/m ² |
| • Cementom stmelená zmes | CBGM C _{5/6} | hr. 200mm |
| • Nestmelená vrstva zo štrkodrviny | UM ŠD; 0/63 Gp | min.hr. 250mm |
| • Spolu | | min. 550mm |

3.3.6 Dilatačné škáry

V rovine ukončenia okapového nosu nosnej konštrukcie budú vytvorené dilatačné škáry. Tieto vzniknú narezaním obrusnej vrstvy vozovky na jej celej šírke. Takto vzniknutá škára šírky 20 a výšky 40mm bude vyplnená trvalo pružnou asfaltovou zálievkou.

Medzi okapový nos nosnej konštrukcie a prechodovým klinom sa osadí oceľový krycí plech uložený do trvalo pružnej zálievky v kapse.

3.3.7 Tesnenie škár

Škáry na styku rôznych materiálov na povrchu mosta budú utesnené proti prenikaniu vody. Obdobne budú utesnené i dilatačné škáry medzi rovnakými materiálmi.

Na vozovke bude tesnenie asfaltovou zálievkou šírky 20mm vykonané na styku povrchovej vrstvy vozovky s rímsou pri obrube. Úprava bude vykonaná s predtesnením na dne škáry.

Škáry medzi jednotlivými betónovými konštrukciami budú utesnené trvalo pružným tesniacim tmelom (pracovné a zmrašťovacie škáry ríms (pozri detaily v PD príp. VL4).

3.3.8 Úprava hrán železobetónových konštrukcií

Hrany betónových prvkov budú do debnenia vloženými latami skosené 20/20mm.

3.3.9 Povrchová úprava betónových plôch

Plochy mostných krídel a opôr v kontakte so vzduchom budú opatrené zjednocujúcim náterom na betónové plochy.

3.3.10 Bezpečnostné zariadenia na moste

Na oboch stranách mosta je navrhnuté zábradľové zvodidlo so zvislou výplňou a úrovňou zachytenia H2 (zvodidlo musí spĺňať podmienky TP). Kotvenie zvodidla do rímsy bude pomocou oceľových kotiev. Dilatácia zvodidiel musí rešpektovať dilatáciu na rímse.

Zábradľové zvodidlo sa napojí na cestné zvodidlo s úrovňou zachytenia H1, ktorého dĺžka je uvedená v PD.

Na mostnom objekte je navrhnuté zábradľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H2. Typ zvodidla musí byť schválený Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky.

3.4 Zvláštne zariadenie na moste

Na moste nie je navrhnuté zvláštne zariadenie.

3.5 Terénne úpravy

3.5.1 Opevnenie svahu pri mostných krídlach

Hlavy krídel budú lemované sklzom z betónových tvárnic, ktorý bude vyústený na konci krídel. Lemovanie sklzu bude pomocou betónových obrubníkov šírky 50mm a výšky 250mm, ukladaných do betónového lôžka. Šírka úpravy závisí od typu sklzu.

3.5.2 Úprava vodného toku

Vyčistenie svahu a dna koryta od porastov a nánosov sa uskutoční na dĺžke 5,0m od opory na oboch stranách a zároveň pod mostným objektom. Ak sa po vyčistení preukáže jestvujúce kamenné opevnenie

v okolí a pod mostom, je nutné toto opevnenie opraviť (chýbajúce kamene doplniť, obnoviť škárovaciu hmotu a pod.). Ak sa v danom priestore nebude nachádzať kamenné opevnenie je nutné vyhotoviť úpravu vodného toku. Úprava sa vykoná opevnením svahu a dna koryta kameňom do betónu do vzdialenosti 5,0m od opory po oboch stranách a bude ukončená kolmým zaisťovacím betónovým prahom šírky 0,50m. Vzorové priečne rezy úpravy potoka pred a za mostom sú uvedené v prílohe detaily.

4 Rekonštrukcia mosta

Pred zahájením stavebných prác na danom mostnom objekte je nevyhnutné vytýčenie všetkých inžinierskych sietí kolidujúcich so stavebným objektom, resp. jeho výstavbou. Akákoľvek činnosť v ochrannom pásme príslušného vedenia je možná len s písomným súhlasom jej majiteľa resp. správcu a to iba za vopred stanovených podmienok!

Pri návrhu boli použité určité predpoklady (inžinierskogeologický profil a parametre zastúpených zemín, poloha hladiny spodnej vody a pod.). Tieto predpoklady je nutné konfrontovať so skutočnosťou zistených pri realizácii výkopových prác. Aktualizované informácie budú poskytnuté projektantovi, ktorý potvrdí alebo reviduje navrhované riešenia (sklony výkopov, dĺžky štetovnicových stien a pod.)

Z dôvodu zabezpečenia striedavej obojsmernej premávky v jednom jazdnom pruhu počas výstavby, vzišla potreba návrhu dvoch štetovnicových stien umiestnených v línii na hranici etáp výstavby pred a za mostom. Použité budú ocelové štetovnice typu Larsen III. Návrh pažíacich konštrukcií vychádzal z predpokladaných ig parametrov, ktoré je nutné overiť priamo na stavbe.

4.1 Postup a technológia rekonštrukcie mosta

Stavebné práce na predmetnom mostnom objekte musia byť skoordované s ostatnými objektmi stavby. Schematický popis postupu pri rekonštrukcii mosta :

- Zameranie polohy inžinierskych sietí
- Zriadenie DDZ a presmerovanie dopravy na ľavú stranu mosta
- Vybudovanie štetovnicovej steny na hranici etáp
- Búracie práce na existujúcom moste v I. etape
- Vybudovanie nosnej konštrukcie, dobudovanie spodnej stavby, prechodovej oblasti a mostného zvršku bez obrusnej vrstvy v I. etape.
- Zriadenie DDZ a presmerovanie dopravy na pravú stranu mosta
- Odstránenie štetovnicovej steny na hranici etáp
- Búracie práce na existujúcom moste v II. etape
- Vybudovanie nosnej konštrukcie, dobudovanie spodnej stavby, prechodovej oblasti a mostného zvršku bez obrusnej vrstvy v II. etape.
- Odstránenie DDZ
- Realizácie obrusnej vrstvy vozovky a dilatácie na vozovke
- Opevnenie vodného toku, terénne úpravy

4.2 Súvisiace (dotknuté) objekty stavby

105-00: Cesta II/591, vybrané úseky; okres Detva

4.3 Vzťah k územiu

Pri rekonštrukcii mostného objektu dôjde k obmedzeniu premávky na čas potrebný k uskutočneniu celkovej rekonštrukcie.

5 Požiadavky na merania počas výstavby mosta, zaťažkávacie skúšky a dlhodobé sledovanie mosta

Vzhľadom k dĺžke rozpätia mosta, v zmysle STN 736209, nie je nutná jeho zaťažkávacia skúška.

V Prešove, 12/2018

Vypracoval: Ing. Radoslav Fotta