



 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:	212-00 Most ev.č.585-020	
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	Oporný múr	7
3.6	Terénne úpravy	8
3.6.1	Opevnenie svahu pri mostných krídlach	8
3.6.2	Úprava vodného toku	8
4	Rekonštrukcia mosta	8
4.1	Postup a technológia rekonštrukcie mosta	8
4.2	Súvisiace (dotknuté) objekty stavby	9
4.3	Vzťah k územiu	9
5	Požiadavky na merania počas výstavby mosta, zaťažkávacie skúšky a dlhodobé sledovanie mosta	9

1 Všeobecná časť

1.1 Identifikačné údaje mosta

- *Názov objektu* : Most ev.č. 585-020
- *Katastrálne územie* : Pôtor
- *Okres, kraj* : Veľký Krtíš, 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* : odvodnením cestnej priekopy
- *Staničenie na* : 29,114km
- *Uhol kríženia* : 90°
- *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 odvodnenie cestnej priekopy

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 smerovom oblúku

j.) *Podľa situačného usporiadania, most* :

- kolmý

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):..... 3,00m
Dĺžka mosta (čl. 61):..... 7,50m
Šikmosť mosta (čl. 65):..... kolmá
Šírka vozovky medzi obrubníkmi:..... 9,48m (premenlivá)
Šírka odrazných pruhov: 0,80m
Šírka mosta medzi zábradlami: 9,98m
Výška mosta (čl. 74):..... 2,50m
Stavebná výška (čl. 75):..... 0,69m
Plocha mosta:..... 33,50m²
Zaťaženie mosta:..... LM1, LM2 a LM4 (STN EN 1991-2)

1.3 Nadväznosť mostného objektu na predchádzajúcu dokumentáciu

Aktualizácia projektovej dokumentácie pre predmetný mostný objekt z roku 2010 (Stavba :
Rekonštrukcia cesty II/585 Dolná Strehová - Pôtor; Objekt : 203-00 Rekonštrukcia mosta 585-20 v km 2,782;
Projektant : ISPO, spol. s r.o.).

1.4 Charakter prekážky a prevádzanej cesty

Prevádzaná cestná komunikácia II/585 je v danom úseku z hľadiska smerového vedenia v oblúku
a z hľadiska výškového vedenia v miernom klesaní.

1.5 Územné podmienky

Predmetný mostný objekt je umiestnený v intraviláne. Okolité terén je rovinatý až mierne zvlnený.
Samotné okolie mostného objektu je zarastené krovinami. Pri výtokovej strane je z jednej strany svah koryta
lemovaný plotom.

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 1951. Mostný objekt 585-020 sa nachádza na ceste II/585 v obci Pôtor.
Spodná stavba je betónová, nosnú konštrukciu tvorí železobetónová mostovková doska hrúbky 300mm,
proste uložená..

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..... 32 t
- Výhradná zať..... 88 t
- Výnimočná zať..... 300 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 novej nosnej konštrukcie. 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 konštrukcii.

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 s premenlivou šírkou (min.3,50m) a so šírkou medzi zvýšenými obrubami 9,48m (premenlivá). Na voľných okrajoch mosta sú železobetónové rímasy šírky 800mm vrátane rímsového prefabrikátu hrúbky 40mm.

3.1.3 Smerové a výškové vedenie na moste

Most je navrhnutý ako priamo pojazdny. 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 klesaní. Priechy sklon je jednostranný 5,5%. Protisklon na pravej rímse je 4,0%-ný.

3.2 Popis konštrukcie mosta

3.2.1 Nosná konštrukcia

Jestvujúca nosná konštrukcia pozostáva zo ŽB mostovkovej dosky hrúbky 300mm, proste uloženej. Jestvujúca NK je nepostačujúca a preto je nutné vyhotoviť novú ŽB dosku. Z dôvodu priečneho sklonu vozovky je celková hrúbka mostovky premenná. Horný povrch dosky kopíruje pozdĺžny sklon nivelety, v priečnom smere je jednostranná 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 konštrukcia na jej začiatku a konci je zrejma z výkresovej časti projektovej dokumentácie. Táto úprava bude v sebe zahŕňať zmonolitnenie ŽB dosky s prechodovou doskou. Táto úprava je len v priestore medzi zvislými rubovými (zemnými) plochami mostných krídel.

Vystuženie nosnej konštrukcie je zrejme z výkresovej prílohy vystuženia NK. Betonárska výstuž je navrhnutá z betonárskej ocele B 500B.

Definitívna hrúbka novej ŽB 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
Základ oporného múra	C25/30 XF3 (SK)-CI 1,0 - Dmax 16 - S3
Oporný múr	C30/37 XC2, XD1, XF2 (SK)-CI 0,4 - Dmax 22 - S3
Dobudované krídla	C30/37 XC2, XD1, XF2 (SK)-CI 0,4 - Dmax 22 - S3
Prechodová doska	C25/30 XC2, XF1 (SK)-CI 0,4 - Dmax 22 - S3
Rímasy	C35/45 XC4, XD3, XF4 (SK)-CI 0,4 - Dmax 16 - S3 (P)
Nová ŽB 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 rímami 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 vybetónovanie prechodovej dosky v sklone 10% (ktorá bude uložená na podkladnom betóne), uloženie pozdĺžnej drenáže za oporou a vytvorenia protirázového klinu.

Dno výkopu bude opatrené tesniacou vrstvou hr.150mm, sklon tesniacej vrstvy bude 3%. Prechodový klin je navrhnutý na dĺžke cca 3,0m.

Úprava prechodových oblastí musí byť plne v súlade s STN 736133 a musia byť splnené podmienky uvádzané v VL4 (201.01).

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 úľabia, 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 tesniacu vrstvu 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 premostňovaného 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		
• Mostková 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 oceľové mostné zábradlie kotvené do ríms pomocou oceľových kotiev. Dilatácia zábradlia musí rešpektovať dilatáciu na rímse.

Povrchová úprava oceľového zábradlia (TP 068):

• Úprava povrchu:	Sa 2½/Be sweeping
• Žiarové zinkovanie	
• ZN – EP	80µm
• MN – EP	100µm
• VN – PUR	60µm

3.4 Zvláštne zariadenie na moste

Na moste nie je navrhnuté zvláštne zariadenie.

3.5 Oporný múr

Oporný múr sa vybuduje po pravej strane pred a za mostom. Na začiatku mosta je navrhnutý oporný múr dĺžky 13,0m a za mostom v dĺžke 6,0m.

Oporný múr slúži na výškovú úpravu pred a za mostom. Múr bude založený na plošnom betónovom základe výšky 0,80m, ktorý bude vysunutý voči lícu a rubu steny o 0,65m a 0,80m. Stena bude kolmá konštantnej hrúbky 0,55m, výška je premenlivá. Na vrchole sa dobuduje monolitická rímša o šírky 0,80m, ktorá bude kopírovať mostnú rímšu.

Na rubovej strane sa vyhotoví pozdĺžna drenáž Ø150mm, ktorá bude vyvedená na lícnu stranu. Sklon odkopu k úrovni základu je 1:2. Na lícnej strane sa upraví vydlaždením koryto cestnej priekopy.

Na rímse bude osadené mostné zábradlie.

3.6 Terénne úpravy

3.6.1 Opevnenie svahu pri mostných krídlach

Terén pri pohľadových plochách ľavých mostných krídel bude opevnený kamennou dlažbou ukladanou do betónu s identickou úpravou ako pri úprave potoka. Lemovanie kamennej dlažby bude pomocou betónových obrubníkov šírky 50mm a výšky 250mm, ukladaných do betónového lôžka. Šírka úpravy okolo krídel je navrhnutá 500mm.

3.6.2 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 zaistovacím betónovým prahom šírky 0,50m. Vzorové priečne rezy úpravy potoka pred a za mostom sú uvedené v prílohe detaily.

Pozdĺž oporných múrov a krídel sa na pravej strane opraví cestná priekopa, ktorá je vydlaždená betónovými kockami.

4 Rekonštrukcia mosta

Pred zahájením stavebných prác na danom mostnom objekte je nevyhnutné vytyčenie 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 n. Návrh pažiacich 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 skordinované 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, oporného múra 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

102-02: Cesta II/585, km 24,300-29,469; okres Veľký Krtíš

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