

- NA TENTO PROJEKT SA VZŤAHUJE AUTORSKÉ PRÁVO A MÔŽE SA KOPÍROVAŤ, POUŽÍVAŤ A ĎALEJ ROZŠIROVAŤ LEN SO SÚHLASOM AUTORA
- PROJEKTANT NENESIE ŽIADNU ZODPOVEDNOSŤ ZA ZMENY USKUTOČNENÉ BEZ JEHO PÍSOVNÉHO SÚHLASU
- ZHOTOVITEĽ JE POVINNÝ O ZISTENÝCH CHYBÁCH V DOKUMENTÁCII BEZODKLADNE INFORMOVAŤ PROJEKTANTA



ZMENA	DÁTUM	KRESLIL	DRUH ZMENY

Zodp. projektant	Ing. Renáta Sýkorová, PhD.	 ☎ 0949 / 441018 ✉ info@strucing.eu	
Navrhol	Ing. Marián Sýkora, PhD.		
Vypracoval	Ing. Marián Sýkora, PhD.		
Kontroloval	Ing. Marián Ševčík		
Investor	Slovenská správa ciest Bratislava v zastúpení SSC IVSC Žilina, M. Rázusa 104/A, 010 01 Žilina		
Stavba I/10 Bytča – most 251 Mostný objekt ev. č. 10-251 v KM 29,402 cesty I/10		Miesto stavby	k. ú. Veľká Bytča, KNC 984/19, 20 410/1, 13, 14, 3524/20, 21 k. ú. Hrabovce KNC 809, 813/1 810/19
		Okres	Bytča
		Kraj	Žilinský
		Dátum	07/2019
		Formát	A4
		Stupeň	D S P
		Č. zákazky	2019/29.01
Objekt	Časť	Súprava	
Sprievodná správa	A		

OBSAH

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ.....	3
1.1. Identifikačné údaje:.....	3
1.1.1. Stavba.....	3
1.1.2. Stavebník.....	3
1.1.3. Projektant	3
1.2. Základné údaje charakterizujúce stavbu:	4
1.2.1. Druh stavby a jej funkcia	4
1.2.2. Zdôvodnenie potreby stavby	4
1.2.3. Účel a ciele stavby	5
1.2.4. Celkový rozsah.....	5
1.3. Prehľad východiskových podkladov.....	6
1.4. Členenie stavby	6
1.5. Zmeny oproti dokumentácii na územné rozhodnutie	6
1.6. Vecné a časové väzby stavby na okolitú aj plánovanú výstavbu a súvisiace investície	7
1.7. Údaje o postupnom odovzdávaní časti stavby do užívania	7
1.8. Prehľad oddielov / objektov podľa správcov a užívateľov	7
2. Technická časť	7
2.1. Charakteristika územia stavby	7
2.1.1. Zhodnotenie umiestnenia objektu a popis staveniska	7
2.1.2. Mapové a geodetické podklady.....	8
2.1.3. Príprava na výstavbu	8
2.2. Urbanistické, architektonické, dopravné a stavebnotechnické riešenie stavby	11
2.2.1. Zdôvodnenie riešenia stavby.....	11
2.2.2. Riešenie dopravných problémov	11
2.2.3. Starostlivosť o životné prostredie	12
2.3. Hlavné stavebné práce	12
2.3.1. Vozovka na moste	14
2.4. Stavenisko a realizácia stavby	14
3. Riešenie objektov	18
3.1. 101-00 Úprava cesty I/10.....	18
3.2. 201-00 Most ev. č. 10-251	19

Technická správa

1. VŠEOBECNÁ ČASŤ

1.1. Identifikačné údaje:

1.1.1. Stavba

Názov akcie:	I/10 Bytča - most 251 Mostný objekt ev. č. 10-251 v km 29,402 cesty I/10
Miesto stavby:	Bytča , most 251
Obec:	Bytča,
Kat. územie:	k. ú. Veľká Bytča, KN-C č. 984/1, 984/4, 984/19, 984/20, 984/51, 984/52, 984/53, 1410/1, 1410/12, 1410/13, 1410/14, 3507/2, 3507/6, 3507/7, 3507/31, 3507/32, 3507/34, 3524/19, 3524/20, 3524/21 k. ú. Hrabové, KN-C č. 807/26, 809, 810/1, 810/19, 810/20, 813/1
Okres:	Bytča
Kraj:	Žilinský
Druh stavby:	Rekonštrukcia
Stupeň:	DSP

1.1.2. Stavebník

Stavebník:	Slovenská správa ciest Bratislava V zastúpení Slovenská správa ciest- IVSC M.Rázusa 104/A, 010 01 Žilina
Nadriadený orgán	Ministerstvo dopravy a výstavby SR Bratislava

1.1.3. Projektant

Hlavný inžinier projektu:	Ing. Marián Sýkora, PhD
Projektant:	Structing, s.r.o Dubie 112, 024 01 Kysucké Nové Mesto
Zodp. projektant:	Ing. Renáta Sýkorová, PhD.

1.2. Základné údaje charakterizujúce stavbu:

1.2.1. Druh stavby a jej funkcia

Dokumentácia rieši rekonštrukciu mostného objektu č. 251 na ceste I/10 a v rámci rekonštrukcie predmetného objektu bude potrebné realizovať aj výmenu krytu vozovky cesty a krytu vozovky na mostnom objekte v km 29,402 v meste Bytča na ceste I/10 - Bytča - ČR.

Rekonštrukcia mosta okrem iného zahŕňa aj sanáciu pilierov a opôr. Povrchy pilierov sú porušené a bude potrebné tak reprofilovať ich povrch.

Nakoľko sa jedná o existujúci mostný objekt, umiestnenie stavby je jednoznačné t. j. jedná sa o rekonštrukciu existujúceho mostného objektu.

Popis existujúceho mostného objektu:

- MO ev. č. 10 -251 v km 29,402 cesty I/10 kumulatívneho staničenia cesty I/10
 - dĺžka premostenia 256,15 m
 - počet polí – 6
 - šírka chodníkov 1,25 m
- voľná šírka mosta: 11,125 m
- šírka medzi obrubníkmi: 9,500 m
- nosná konštrukcia: železobetónový trámový most v prvom poli ponad železnicu. Ocelobetónový spojitý spriahnutý most s hornou mostovkou, zosilnený dodatočným predpätím z voľných lán ϕ Ls 15,5 -1800 obalených polyetylénom.

Základne šírkové usporiadanie komunikácie C 9,5

- Šírka jazdného pruhu 2 x 3,50 m
- Šírka vodiaceho prúžku 2x 0,25 m
- Spevnená krajnica 2x 1,00 m.

1.2.2. Zdôvodnenie potreby stavby

Hlavným dôvodom realizácie projektu je zlepšiť a opraviť stavebno-technický stav mosta, nakoľko v rámci diagnostických prác a posúdenia stavebno-technického stavu predmetného mostného objektu bolo stanovené, že stavebno-technický stav nezodpovedá požiadavkám objektu na takejto významnej a dopravne vyťaženej komunikácii.

Rovnako aj komunikácia na moste a najmä v priľahlej časti je poškodená a vyžaduje rekonštrukciu.

Plánovaná stavba je navrhnutá v súlade s požiadavkami investora.

Rekonštruovaná a modernizovaná dopravná sieť aj na regionálnej úrovni postupne v celej EU prispeje k posilňovaniu vnútorného trhu, územnej, hospodárskej a sociálnej súdržnosti a k znižovaniu emisií skleníkových plynov. Ako celok prinesie najmä bezpečnejšie cestovanie, rýchlejšie presuny ako aj zníženie vplyvu dopravy na životné prostredie.

1.2.3. Účel a ciele stavby

Cieľom a účelom je z hľadiska komplexného riešenia je na danom moste navrhnuť rekonštrukciu mostného objektu v rozsahu, ktorý bude spĺňať podmienky prevádzkovateľnosti, zaťažiteľnosti, ekonomickosti - v súlade so závermi celkového hodnotenia mosta v protokole z hlavnej prehliadky mosta, mostného listu.

Nakoľko sa jedná o existujúci mostný objekt, umiestnenie stavby je jednoznačné t. j. rekonštrukcia existujúceho MO

Rovnako je cieľom stavby v danom území zabezpečiť plynulosť a bezpečnosť dopravy, zníženie negatívneho dopadu cestnej dopravy na životné prostredie krajiny a obyvateľstva, zníženie hlukovej záťaže. Cieľom rekonštrukcie je zvýšiť únosnosť cesty, zlepšiť parametre cestnej komunikácie tak, aby zabezpečoval plynulosť a bezpečnosť dopravy účastníkov cestnej premávky, zvýšenie dopravného komfortu užívateľov komunikácie, predĺženie životnosti dotknutých stavebných objektov.

Realizáciou predmetnej stavby salepší komfort účastníkov cestnej premávky na predmetnej komunikácii, minimalizujú sa náklady na bežnú údržbu ciest, zníži sa hladina hluku, emisií od vozidiel, zvýši sa bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

1.2.4. Celkový rozsah

Jedná sa o projekčné riešenie zlepšenia parametrov úseku cesty I/10 v rámci prestavby – rekonštrukcie mostného objektu ev. č. 10-251 v km 29,402 cesty I/10. Ďalšie práce rekonštrukcie MO sú v rozsahu opráv porúch, sanácie pilierov.

Premosťovanú prekážku tvorí železničná trať, diaľnica D1 a rieka Váh.

Na základe výsledkov podrobnej prehliadky mosta bolo stanovené, že stavebno-technický stav nezodpovedá požiadavkám objektu na takejto významnej a dopravne vyťaženej komunikácii. Preto bude realizovaná rekonštrukcia existujúceho mostného objektu.

Pre odstránenie zatekania je potrebná kompletná výmena mostného zvršku až po úroveň vyrovnávacieho betónu medzi rímsami. Preto prvou etapou opravných prác bude jeho odstránenie a vykonanie kontroly povrchu vyrovnávacieho betónu a odhalenej výstuže pri hornom povrchu.

V projektovej dokumentácii sa navrhuje zbúrať záverné múriky opory na strane pri železnici a nahradiť ich železobetónovými. Na oboch stranách mosta bude potrebné zhotoviť aj novú prechodovú dosku uloženú na existujúcu mostnú oporu.

Po odstránení vrstiev asfaltu a mostných záverov bude nasledovať vyčistenie a kontrola všetkých existujúcich ložísk. Ložiská budú po lokálnom nadvihnutí prekontrolované, prečistené a ošetrené novou vrstvou náteru s premazaním pohyblivých častí a uvoľnením zablokovaných častí.

Na nosnej konštrukcii mostovky sa odstráni degradovaný betón a očistí výstuž od korózie. Korodujúcu výstuž je potrebné po očistení pasivovať. Konštrukciu dosky v oblastiach s poškodenou krycou vrstvou je nutné reprofilovať. Vzhľadom na kvalitu prostredia v okolí výstuže a hrúbku krycej vrstvy je navrhnuté pasivovať výstuž po celej ploche penetrujúcimi inhibítormi korózie a opatriť celý povrch nosnej konštrukcie mosta pružným ochranným náterom betónu.

Oceľová nosná konštrukcia bude po dôkladnom očistení opatrená novou vrstvou protikoróznej ochrany.

Úprava komunikácie rieši rekonštrukciu - výmenu krytu vozovky cesty a krytu vozovky na mostnom objekte v km 29,402. Základná kategória cesty je C 9,5/70. V časti napojenia na mostný objekt je premennej šírky z dôvodu plynulého napojenia na komunikáciu I/61.

Pred výstavbou budú vytýčené jestvujúce inžinierske siete. Stavebné práce budú realizované tak, aby nedošlo k poškodeniu inžinierskych sietí, ktoré ostanú v pôvodnej polohe bezo zmeny, resp. v prípade potreby budú počas realizácie stavebných prác chránené

V prípade zistenia prítomnosti vedení počas realizácie stavebných prác je tieto vedenia potrebné chrániť pred poškodením.

1.3. Prehľad východiskových podkladov

- geodetické zameranie – účelová mapa M 1:250 v súradnicovom systéme S-JTSK, výškovom systéme Balt p.v., v triede presnosti 2,
- vyjadrenie správcov inžinierskych sietí,
- podklady dodávateľov zariadení,
- prieskum na mieste stavby vykonaný 05/2019 - 07/2019,

1.4. Členenie stavby

Stavba je rozdelená na nasledovné stavebné objekty podľa požiadavky objednávateľa :

- 1. 101-00 Úprava cesty I/10**
- 2. 201-00 Most ev. č. 10-251**

1.5. Zmeny oproti dokumentácii na územné rozhodnutie

Nakoľko sa jedná o existujúci mostný objekt, umiestnenie stavby je jednoznačné t. j. rekonštrukcia existujúceho MO . Potreba územného rozhodnutia sa nepredpokladá.

1.6. Vecné a časové väzby stavby na okolitú aj plánovanú výstavbu a súvisiace investície

V čase spracovania projektu neboli projektantovi predloženej stavby známe žiadne vecné a časové väzby na okolitú a plánovanú výstavbu a súvisiace investície.

Postup sanácie prác nad železničnou traťou je navrhnutý tak, aby rozsah výluk na železnici bol výrazne redukovaný a aby bolo maximálne možné zachovanie železničnej prevádzky počas realizácie rozhodujúcich sanačných prác nad koľajami narušujúcich železničnú prevádzku. K dlhšej výluke železničnej dopravy v úseku Žilina - Bytča dôjde len počas realizácie sanácie nosnej konštrukcie nad traťou. Ostatné práce sa zrealizujú v malom počte krátkodobých výluk, resp. vo vlakových prestávkach podľa GVD, bez obmedzenia prevádzky na železnici.

1.7. Údaje o postupnom odovzdávaní časti stavby do užívania

Stavba bude uvedená do prevádzky naraz ako celok.

Predpokladaná doba realizácie stavby je cca 12 mesiacov.

Predpokladaný termín celkovej výstavby a použitia dočasného dopravného značenia : 04/2021 – 09/2022. Presný termín realizácie stavebných prác a použitia dočasných záberov bude oznámený po vyhodnotení verejnej súťaže spolu s obchodným menom a adresou dodávateľa stavebných prác

1.8. Prehľad oddielov / objektov podľa správcov a užívateľov

Stavebný objekt

- ❖ 101-00 Úprava cesty I/10, Správca Slovenská správa ciest, IVSC Žilina
- ❖ 201-00 Most ev. č. 10-251, Správca Slovenská správa ciest, IVSC Žilina

2. Technická časť

2.1. Charakteristika územia stavby

2.1.1. Zhodnotenie umiestnenia objektu a popis staveniska

Nakoľko sa jedná o existujúci mostný objekt, umiestnenie stavby je jednoznačné.

Stavenisko tvorí cesta I/10 v katastrálnom území Veľká Bytča na pozemkoch č. KN-C č. 984/1, 984/4, 984/19, 984/20, 984/51, 984/52, 984/53, 1410/1, 1410/12, 1410/13, 1410/14, 3507/2, 3507/6, 3507/7, 3507/31, 3507/32, 3507/34, 3524/19, 3524/20, 3524/21 a katastrálnom území Hrabové na pozemkoch p.č. KN-C č. 807/26, 809, 810/1, 810/19, 810/20, 813/1.

Pozemky sa nachádzajú v susedstve s cestou druhej triedy, diaľnice D1 a železničnou traťou a jednou miestnou komunikáciou.

2.1.2. Mapové a geodetické podklady

Základným mapovým podkladom pre vypracovanie projektovej dokumentácie bola účelová mapa v mierke 1:250. Polohopis a výškopis účelovej mapy zodpovedá skutkovému stavu ku dňu 28.06.2019.

Účelová mapa bola spracovaná v súradnicovom systéme S-JTSK a výškovom systéme B.p.v. v II triede presnosti.

V rámci zisťovania existencie inžinierskych sietí boli zistené viaceré existujúce vedenia mimo mosta a aj v samotných chráničkách v rímsach. Projekt je spracovaný tak, aby nebolo potrebné riešiť preloženie existujúcich vedení – železobetónové rímasy s chráničkami budú ponechané v pôvodnom stave.

2.1.3. Príprava na výstavbu

2.1.3.1. Uvoľnenie pozemkov a objektov

Všetky práce budú vykonávané na jestvujúcej ceste, na cestnom pozemku. Prístup na stavenisko bude z cesty I/10.

2.1.3.2. Rozsah a spôsob vykonania demolácii

Rekonštrukcia cesty si nevyžaduje demoláciu objektov.

V rámci búracích práce bude potrebné odstrániť existujúcu časť zvršku medzi rímsami, spádový poter, zábradľové zvodidlo, časť záverných stienok a úpravou riešené prilahlé časti komunikácie.

2.1.3.3. Spôsob nakladania s odpadmi

Nakladanie s odpadmi bude zabezpečované oprávnenými osobami na zmluvnom základe. Podľa Programu odpadového hospodárstva SR a následne aj Programu odpadového hospodárstva jednotlivých dotknutých okresov je potrebné pri nakladaní s jednotlivými druhmi odpadov uprednostniť ich materiálové zhodnotenie pred zhodnocovaním energetickým a zneškodňovanie spaľovaním pred skládkovaním.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v zmysle zákona č. 79/2015 Z.z o odpadoch, vyhlášok MŽP SR o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov. Počas stavebných prác je potrebné zabrániť vzniku nepovolených skládok odpadov alebo nežiaducim kontamináciám životného prostredia.

Druhy odpadov sú označené šesťmiestnym číslom, v ktorom prvé dvojčíslenie označuje skupinu, druhé dvojčíslenie podskupinu v príslušnej skupine a tretie dvojčíslenie druh odpadu v príslušnej skupine a podskupine.

Napr. 17-04-02

č. 17 označuje skupinu – kovy, vrátane ich zliatin,

č. 02 označuje druh odpadu – hliník.

Odpady sa členia na tieto kategórie:

- a) Nebezpečné odpady, označené písmenom N,
- b) Ostatné odpady, označené písmenom O.

Kódom R1 – R13 sa označujú spôsoby zhodnocovania odpadov, kódmi D1 – D15 spôsoby zneškodňovania odpadov. V rámci stavby sa využije zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov:

kód R 4 – recyklácia alebo spätné získavanie kovov a kovových zlúčenín,

kód D 1 – uloženie do zeme alebo na povrchu zeme (napr. skládka odpadov, depónie).

Odpady, ktoré môžu vzniknúť počas výstavby:

1. skupina: zemina, štrk, kamenivo (neznečistené škodlivinami, odpady zaradené v kategórii ostatný odpad – „O“)

Tu sú zaradené odpady podľa katalógu odpadov:

- 17 05 06 – výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05
- 17 04 05 – železo a oceľ,
- 17 03 02 – bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01
- 17 01 01 – betón
- 17 01 07 – zmesi betónu, tehál
- 20 01 01 – Lepenka

2. skupina: odpad, ktorý vznikne z odstraňovania drevín alebo inej zelene

Tu sú zaradené odpady podľa katalógu odpadov:

- 17 02 01 – drevo

Pod týmto druhom je zaradený odpad, ktorý sa bližšie dá špecifikovať ako odpad: chrastie, kôra, haluzina, drevo, iný rastlinný odpad.

3. skupina : odpad, z obalových materiálov z použitých stavebných hmôt odpady (odpady zaradené v kategórii ostatný odpad - „O“)

Tu sú zaradené odpady podľa katalógu odpadov:

- 15 01 01 – obaly z papiera a lepenky
- 15 01 02 – obaly z plastov
- 15 01 03 – obaly z dreva
- 15 01 04 – obaly z kovu

Predpokladáme vznik takýchto odpadov ojedinele, predovšetkým v priestoroch stavených dvorov.

Frézovaný materiál, demontované bezpečnostné zariadenia a dopravné značenie budú umiestnené na miesto určené správcom komunikácie. Plechové a kovové súčasti objektov doporučujeme odovzdať do zberných surovín.

Ostatné materiály, ktoré nie je možné zhodnotiť na stavbe – ich zneškodnenie u oprávnených organizácií na povolených a prevádzkových skládkach pre jednotlivé kategórie v zmysle platnej legislatívy v odpadovom hospodárstve.

Zhotoviteľ stavby musí dodržať všetky platné legislatívne a iné všeobecne záväzné požiadavky pri nakladaní s odpadom.

Odpady, ktoré môžu vzniknúť počas výstavby:

Objekt	Názov odpadu; druh odpadu: O-ostatný				
	17-01-01 (betón)	17-02-01 (drevo)	17-04-05 (železo a oceľ)	17-05-06*	17-03-02**
	hm.(t)	hm.(t)	hm.(t)	hm.(t)	hm.(t)
Hmotnosť spolu	101,60	2	15,1	103,5	706,6
Kategória odpadov	O	O	O	O	O
Spôsob nakladania s odpadom	D1	D1	R4	D1	D1

ZNEŠKODNENIE ODPADOV

Odpad č. 17 04 05 – Železo a oceľ, kategória ostatný, odpad vznikne po demolácii zábradlia, stĺpikov oplozenia, oplozenia. Odpad sa odpredá Zberným surovinám resp. sa odovzdá predmetnému správcovi na ďalšie využitie.

Odpad č. 17 05 06 – Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05, kategória ostatný, uloží sa na skládku odpadov resp. sa z časti použije na zásyp terénnych nerovností v rámci katastra obce po dohode so starostom obce.

Odpad č. 17 01 01 – Betón, kategória ostatný. Uloží sa na skládku odpadov.

Odpad č. 17 03 02 – Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01, kategória ostatný. Vybúraný materiál sa uloží na skládku odpadov a frézovaný materiál z bitúmenovej zmesi sa odvezie na miesto určené správcom komunikácie na ďalšie použitie.

Počas stavebných prác je potrebné zabrániť vzniku nepovolených skládok odpadov alebo nežiaducim kontamináciám životného prostredia.

Doporučené riadené skládky odpadov napr. skládka odpadov Mikšová (cca 10 km od stavby); skládka odpadov Žilina-Považský Chlmec (cca 21 km od stavby).

2.1.3.4. Rozsah a spôsob likvidácie porastov

V rámci stavby sa neuvažuje s výrubom drevín rastúcich mimo lesa. Uvažuje sa iba s likvidáciou náletových drevín - výhradne nízkorost, náletové dreviny a ďalej nízkorastúce náletové dreviny o celkovej ploche cca 400 m².

Konáre stromov, korene stromov, samotné kmene stromov a kríky rastúce mimo lesa budú predrvené a využijú sa pri sadovníckych úpravách, resp. ako palivo. Odvozná vzdialenosť je uvažovaná do 21 km.

2.1.3.5. Preložky podzemných a nadzemných vedení, dopravných trás a tokov

V rámci zisťovania existencie inžinierskych sietí boli zistené viaceré existujúce vedenia mimo mosta a aj v samotných chráničkách v rímsach.

Projekt je spracovaný tak, aby nebolo potrebné riešiť preloženie existujúcich vedení – železobetónové rímasy s chráničkami budú ponechané v pôvodnom stave.

V prípade zistenia prítomnosti vedení počas realizácie stavebných prác je tieto vedenia potrebné chrániť pred poškodením.

2.1.3.6. Obmedzujúce alebo bezpečnostné opatrenie pri príprave staveniska a v priebehu výstavby

Pri príprave staveniska a výstavbe bude použitá stavebná technika, ktorá si vyžaduje mimoriadne bezpečnostné opatrenia. Na stavbe sa nebudú používať strelné práce.

Stavba a postup prác je navrhnutý tak, aby nebola nutná výlučka cestnej dopravy. Doprava je obmedzovaná a regulovaná dočasným dopravným značením. Rýchlosť cestnej premávky v mieste prevádzania stavebných prác bude obmedzená, s usmernením do jedného jazdného pruhu.

Zariadenie staveniska si zhotoviteľ stavby zriadi na základe zmluvného vzťahu s poskytovateľom priestorov príp. parcely. Plocha zariadenia staveniska sa uvažuje priamo na dotknutej časti cesty I/10.

2.2. Urbanistické, architektonické, dopravné a stavebnotechnické riešenie stavby

2.2.1. Zdôvodnenie riešenia stavby

Potrebu rekonštrukcie mostného objektu si vyžiadala zlý technický stav mosta, ktorý nezodpovedá požiadavkám objektu na takejto významnej a dopravne vyťaženej komunikácii. Preto bude realizovaná rekonštrukcia existujúceho mostného objektu.

Úprava komunikácie rieši rekonštrukciu - výmenu krytu vozovky cesty a krytu vozovky na mostnom objekte v km 29,402 za účelom odstránenia nevyhovujúceho stavu cestnej komunikácie. Rozsah výmeny krytu je minimalizovaný na dĺžku 288,65 m. Základná kategória cesty je C 9,5/70. V časti napojenia na mostný objekt je premennej šírky z dôvodu plynulého napojenia na komunikáciu I/61.

2.2.2. Riešenie dopravných problémov

Výmenou poškodených asfaltových vrstiev vozovky, úpravou dopravných napojení na cestu I/10 sa zvýši plynulosť a bezpečnosť dopravy na dotknutom úseku cesty.

Zhotoviteľ musí zabezpečiť náväznosť prác na všetkých stavebných objektoch a zvoliť taký postup prác, aby obmedzujúce zásahy do verejnej premávky boli čo najkratšie.

2.2.3. Starostlivosť o životné prostredie

Pri realizácii stavebných prác je potrebné postupovať v súlade s príslušnými ustanoveniami Zákonníka práce. Je potrebné dodržiavať vyhlášku č. 314/2001 Zb. a vyhlášku MV SR č. 94/2004 Z.z.. Pracovníci musia byť s predpismi oboznámení a poučení. Pri všetkých stavebno-montážnych prácach je nutné dodržiavať všetky bezpečnostné opatrenia s danými stavebno-montážnymi činnosťami, dodržiavať hygienické predpisy a používať ochranné pracovné pomôcky a prostriedky, ktoré sú potrebné na zabezpečenie bezpečnosti a hygieny práce. Pre práce vykonávané stavebnými mechanizmami je potrebné dodržiavať predpisy a ustanovenia pre prácu s týmito mechanizmami. Všetky nebezpečné miesta musia byť riadne označené viditeľnými bezpečnostnými tabuľkami.

Dodávateľ je povinný zaoberať sa ochranou životného prostredia pri realizácii stavebných prác. Aby po dobu výstavby nedochádzalo k porušeniu životného prostredia okolia stavby, bude nutné dodržiavať nasledovné opatrenia zo strany dodávateľa:

- dbať, aby neboli devastované okolité plochy
- dodržiavať nariadenia a vyhlášky o ochrane ovzdušia, vodných zdrojov tokov a plôch
- pri výjazde vozidiel a mechanizmov na verejnú komunikáciu zabezpečiť ich čistenie
- stavebný odpad ukladať na legálne skládky s triedením podľa druhu a charakteru odpadu v zmysle Zákona o odpadoch.

Vplyv stavby na životné prostredie bude vzhľadom na charakter stavebných prác minimálny.

K čiastočnému negatívnemu vplyvu na životné prostredie dôjde počas výstavby.

2.3. Hlavné stavebné práce

Dokumentácia rieši rekonštrukciu mostného objektu č. 251 na ceste I/10 a v rámci rekonštrukcie predmetného objektu bude potrebné realizovať aj výmenu krytu vozovky.

Pre odstránenie zatekania je potrebná kompletná výmena mostného zvršku až po úroveň vyrovnávacieho betónu medzi rímsami. Preto prvou etapou opravných prác bude jeho odstránenie a vykonanie kontroly povrchu vyrovnávacieho betónu a odhalenej výstuže pri hornom povrchu.

V projektovej dokumentácii sa navrhuje zbúrať záverné múriky opory na strane pri železnici a nahradiť ich železobetónovými. Na oboch stranách mosta bude potrebné zhotoviť aj novú prechodovú dosku uloženú na existujúcu mostnú oporu.

Po odstránení vrstvy asfaltu a mostných záverov bude nasledovať vyčistenie a kontrola všetkých existujúcich ložísk. Ložiská budú po lokálnom nadvihnutí prekontrolované,

prečistené a ošetrené novou vrstvou náteru s premazaním pohyblivých častí a uvoľnením zablokovaných častí.

Na nosnej konštrukcii mostovky sa odstráni degradovaný betón a očistí výstuž od korózie. Korodujúcu výstuž je potrebné po očistení pasivovať. Konštrukciu dosky v oblastiach z poškodenou krycou vrstvou je nutné reprofilovať. Vzhľadom na kvalitu prostredia v okolí výstuže a hrúbku krycej vrstvy je navrhnuté pasivovať výstuž po celej ploche penetrujúcimi inhibítormi korózie a opatriť celý povrch nosnej konštrukcie mosta pružným ochranným náterom betónu.

Oceľová nosná konštrukcia bude po dôkladnom očistení opatrená novou vrstvou protikorózneho ochrany.

Úprava komunikácie rieši rekonštrukciu - výmenu krytu vozovky cesty a krytu vozovky na mostnom objekte v km 29,402. m. Základná kategória cesty je C 9,5/70. V časti napojenia na mostný objekt je premennej šírky z dôvodu plynulého napojenia na komunikáciu I/61.

Zemné práce pozostávajú z výkopov pre realizáciu nových záverných múrikov a prechodových dosiek.

Založenie všetkých podpíer je plošné, existujúce.

Výkopy sa budú realizovať po úroveň naznačenú vo výkresovej časti. Strojný výkop ukončiť 100 mm nad základovou škárou a zvyšok dokopať ručne. Vzhľadom na geologické podmienky a relatívne malé výšky je možné výkopy realizovať v otvorených jamách. Svahy stavebnej jamy sa upravujú do sklonu 2:1.

V prípade potreby sa bude odčerpávať prenikajúca podzemná voda. S trvalým čerpaním vody zo stavebných jám sa neuvažuje, nakoľko základová škára pilierov sa nachádza nad úrovňou hladiny podzemnej vody. Čerpanie bude potrebné len v prípade zatopenia výkopov povrchovou zrážkovou vodou tak, aby bolo možné základy vystužiť, vybetónovať ako aj zaizolovať za sucha.

Bilancie humusu, zeminy

Odhumusovanie	20 m ³
Zahumusovanie	20 m ³
Výkop	69 m ³
Násyp	5 m ³

Zvláštnu pozornosť je potrebné venovať najmä búracím prácam. Pri búraní sa musí zabezpečiť ohrozený priestor, v ktorom sa búracie práce vykonávajú. Ohrozený priestor v zastavanom území sa musí vymedziť plným oplotením do výšky 1,80 m ak tomu nebráni technológia búrania. Ak priestor nemožno oplotiť, musí sa zabezpečiť iným vhodným

spôsobom (strážení, vylúčením prevádzky a pod.). Búranie sa musí vykonávať tak, aby nedošlo k ohrozeniu vedľajších konštrukcií. Pomocné konštrukcie sa nesmú zaťažovať vybúraným materiálom a nesmie sa cez ne strhávať materiál z búraného objektu. Materiál zo zbúranej časti objektu sa musí odstraňovať tak, aby sa nepreťažili jednotlivé časti konštrukcie.

Vstupy, výstupy, zostupy a vjazdy do priestorov búracích prác sa musia zabezpečiť od začiatku prác až do ich skončenia a viditeľne označiť.

2.3.1. Vozovka na moste

Na nosnej konštrukcii je položená asfaltová vozovka v štandardnej zostave podľa STN 73 6242 s izoláciou z asfaltových izolačných pásov a konštrukciou vozovky v celkovej hrúbke 90 mm. Vozovka je položená v priečnom strechovitom sklone 2,00 %. Zloženie vozovky je nasledovné:

Vozovka: SVI

- Asfaltový betón SMA 11 ;PMB 45/80-75; I; STN 73 6242 40 mm
- Spojovací postrek 0,6kg/m² (modifikovaná asfaltová emulzia)
- Asfaltový betón ochranná vrstva AC 11 O, PMB 45/80-55; I; STN 73 6242 45 mm
- Penetračno – adhézny postrek 0,3kg/m² (modifikovaný asfalt)
- Izolačná vrstva z natavovaných asfaltových pásov NAIP 5 mm
- Pečatiaca vrstva hr. 0,7-1,2 mm (kotviaci, impregnačný a uzatvárací náter) + posyp kremičitým pieskom 0,3-0,7 kg/m²
- Oprava poškodenej spriahajúcej dosky, pevnosť opravnej zmesi min. 40 MPa výstuž podľa výkresu výstuže
- Hĺbkový penetračný náter spojovací
- Existujúca nosná konštrukcia očistená vysokotlakovým vodným lúčom s tlakom min. 500 bar. odhalená korodujúca výstuž ošetrená antikoročným náterom – jednozložkový minerálny náter pre ochranu betonárskej výstuže.

2.4. Stavenisko a realizácia stavby

Pozemky a existujúce budovy vhodné na zariadenie staveniska

Zariadenie staveniska je predpokladané na cestnej komunikácii v rámci uzatvorenej časti daného jazdného pruhu (realizácia po poloviciach).

Na základe zmluvného (nájomného) vzťahu zhotoviteľa a SR- Slovenským vodohospodárskym podmienok je možné tiež využiť aj iné spevnené plochy v dostupnej vzdialenosti na spevnených plochách napr. na parcele KN-C č. 3507/2.

Zhotoviteľ si zabezpečí parkovanie stavebných mechanizmov, prípadne priestory pre skladovanie stavebného materiálu na jestvujúcich spevnených plochách.

Prístup na stavenisko

Prístup k stavenisku bude zabezpečený po hlavnej ceste I/10.

Pri spracovaní organizácie dopravy musí zhotoviteľ navrhnuť dopravné trasy tak, aby sa minimalizoval vplyv dopravy na obyvateľov.

Zvláštne podmienky na realizáciu stavby

V období výstavby je potrebná úzka spolupráca investora a dodávateľa s obcou a príslušným Dopravným inšpektorátom PZ SR za účelom minimalizácie vplyvov výstavby na plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky ako aj na obce a ich obyvateľstvo.

Zvláštne podmienky na realizáciu stavby – práce nad železničnou traťou

Vzhľadom na obmedzené priestorové možnosti na umiestnenie ochrannej konštrukcie medzi živé časti trolejového vedenia a nosnú konštrukciu mosta, bude nutné pre realizáciu sanačných (rekonštrukčných) prác pristúpiť k výlukám na hlavných koľajach. Bez vypnutia trolejového vedenia nebude možné dodržať bezpečnostný odstup pracovníkov od živých častí trolejového vedenia. Jedná sa o krátkodobé práce v horizonte 10 pracovných dní, pričom je možné tieto práce realizovať aj po častiach v kratších úsekoch. V prvej etape by došlo k výluke dopravy na koľaji č. 1 s vypnutím trolejového vedenia. V druhej etape by bola riešená výluka na koľaji č. 2.

Prístup pracovníkov k spodnej časti nosnej konštrukcie je uvažovaný za pomoci mobilnej plošiny umiestnenej mimo osi koľaje. Alternatívou je riešiť prístup pracovníkov na oprave mosta pomocou pracovného vlaku slúžiaceho pre realizáciu a údržbu trakčného vedenia s pochôdznou plošinou.

Pri výlukách dôjde k vypnutiu trakčného vedenia na príslušnej koľaji. Zároveň budú osadené ukoľajňovacie tyče. Pracovníci musia mať oprávnenie na vstup do koľaje a musia byť zaškolení na práce v koľaji a v blízkosti trakčného vedenia.

Počas prác v blízkosti prevádzkovej koľaje je Zhotoviteľ povinný:

a) dbať na bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci zamestnancov vzhľadom k železničnej prevádzke,

b) realizovať analýzu a vyhodnotenie rizík vyplývajúcich z nebezpečenstiev na prevádzkovej koľaji a navrhnuť zodpovedajúce opatrenia na ich zmiernenie na akceptovateľnú úroveň v zmysle Zákona NR SR č. 124/2006 Z.z. a predpisu ŽSR Z 2,

c) určiť pri spracovaní „Rozkazu o výluke“ pre konkrétnu akciu len jedno meno vedúceho prác prípadne jeho zástupcu, podobne takto postupovať aj pri týždenných „zmocnenkách“,

d) zabezpečiť, aby zamestnanci subdodávateľa boli riadení vedúcim prác (resp. vedúcimi pracovných skupín) zhotoviteľa. V prípade ak vytvorí zamestnanci subdodávateľa vlastnú pracovnú skupinu podliehajú riadeniu vedúceho prác zhotoviteľa.

e) zabezpečiť dodržiavanie všetkých podmienok uvedených vo výlukovom rozkaze a dodržiavať pokyny zodpovedného zamestnanca ŽSR,

f) vykonať všetky organizačné a prevádzkové opatrenia tak, aby bola zaistená bezpečná a nerušená doprava po susedných prevádzkovaných koľajach a to najmä pri prácach mechanizmov, ktoré by mali z nevyhnutných dôvodov zasahovať do ich priechodného prierezu,

g) na tratiach a v ŽST s trakčným vedením sa nad koľajami nachádza trakčné vedenie (TV) + obchádzacie vedenie, ktoré sú trvale pod napätím (25 kV AC, resp. 3 kV DC). Preto zhotoviteľ, ako aj jeho subdodávateľ, pri prácach v blízkosti TV a obchádzacieho vedenia pod napätím musia dodržiavať zásady STN 34 3109 (Bezpečnostné predpisy pre činnosť na TV a v jeho blízkosti), hlavne kapitola „V. Práce na železničnom zvršku a spodku“ a kapitola „VI. Činnosť v blízkosti TV“. V prípade, že nie je možné dodržať bezpečnostné vzdialenosti pri prácach v blízkosti TV a obchádzacieho vedenia pod napätím podľa STN 34 3109 kapitola V. a VI. a je nevyhnutné sa priblížiť čímkkoľvek (mechanizmami, pracovnými pomôckami a pod.) na menšiu vzdialenosť, zhotoviteľ požiada formou objednávky v dostatočnom predstihu správcu zariadenia ŽSR (Sekciu EE príslušnej VOJ) o vypnutie a zabezpečenie TV a obchádzacieho vedenia.

Počas prác v blízkosti prevádzkovanej koľaje je vedúci práce povinný:

a) zabezpečiť dodržiavanie ustanovení predpisu ŽSR Z 2,

b) oboznámiť sa pred zahájením pracovnej činnosti so stavom pracoviska (osobne pracovisko poprezeráť) a informovať podriadených zamestnancov o technologickom a pracovnom postupe jednotlivých prác a vyzvať ich na dodržiavanie zásad BOZP,

c) preukázateľne oboznámiť (zápisom v „Záznamníku BOZP“) podriadených zamestnancov so zistenými mimoriadnosťami a nedostatkami, ako aj s vyskytnutými sa prekážkami na pracovisku, ktoré môžu ohroziť ich bezpečnosť a upozorňovať ich na mimoriadnosti,

d) určiť zamestnancom bezpečné miesto odpočinku cez pracovnú prestávku, a nepripustiť, aby zamestnanci opúšťali určené pracovisko alebo miesto odpočinku bez povolenia a vždy určiť smer cesty tam aj späť,

e) upozorniť svojich zamestnancov a zamestnancov subdodávateľov pokiaľ neboli informovaní o opatreniach na zaistenie BOZP, aby nevstupovali, či už sami alebo s mechanizmami, do prevádzkového priestoru,

f) zamedziť svojim zamestnancom a zamestnancom subdodávateľov vykonávať akúkoľvek činnosť v blízkosti prevádzkovanej koľaje, pokiaľ nie sú vykonané dostatočné preventívne opatrenia pre jej bezpečný výkon,

g) zabezpečiť, aby každé začatie, druh a spôsob výkonu pracovnej činnosti jeho zamestnancov ako aj zamestnancov prípadného subdodávateľa v prevádzkovom priestore ŽSR bolo (v zmysle predpisu ŽSR Z 2) najprv dohodnuté s príslušným oprávneným

zamestnancom ŽSR, zodpovedným za riadenie dopravy na dráhe, v súlade s príslušnými ustanoveniami predpisu ŽSR Z 2,

h) zabezpečiť, aby zamestnanci nezotrúvali v bezprostrednej blízkosti priechodného prierezu koľaje (tesné priestory, kde sú po oboch stranách koľají bočné rampy, budovy, oplatenia, strmé svahy výkopov, priekopy, na mostoch a v tuneloch a pod.), pokiaľ nie sú vykonané dostatočné bezpečnostné opatrenia (napr. vylúčenie pohybu každého koľajového vozidla, výluka koľaje a i.),

i) informovať svojich zamestnancov a zamestnancov subdodávateľov o prijatých opatreniach na zaistenie ich BOZP,

j) vykonať opatrenia na zaistenie bezpečnej práce mechanizmov v zmysle predpisu ŽSR Z 2,

k) určiť dostatočný počet vedúcich pracovísk strojov a kontrolovať ich činnosť,

l) určiť dostatočný počet vedúcich pracovných skupín a kontrolovať ich činnosť.

Povodňový plán

Podľa § 10 ods. 2 písm. e) zákona č. 7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami Povodňový plán zabezpečovacích prác vypracúva **zhotoviteľ stavby**, ktorá zasahuje do vodného toku alebo na inundačné územie, na celé obdobie výstavby až do nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia o užívaní stavby.

Podľa § 1 ods. 3 vyhl. Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 261/2010 Z.z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov a postup ich schvaľovania Obsah povodňového plánu zabezpečovacích prác, ktorý vypracúva **zhotoviteľ stavby** zasahujúcej do vodného toku alebo inundačného územia, je uvedený v prílohe č. 2.

Odporúčaný postup stavebných prác

Realizácie bude vykonávaná za plnej premávky. Predpokladá sa realizovanie po poloviciach, t.j. pri uzatvorení jedného jazdného pruhu v potrebnej dĺžke.

Stavebné postupy tu uvedené sú predbežné a ich definitívna podoba sa bude odvíjať od harmonogramu prác v rámci celej stavby:

- a) Sprístupnenie staveniska z cesty I/10 Vybudovanie zariadenia staveniska a prístupových schodísk pre možnosť prístupu k spodnej stavbe mosta.
- b) Realizácia prác na sanácii nosnej konštrukcie, reprofilácia povrchov.
- c) Protikorózna ochrana mosta, očistenie a kontrola ložísk
- d) Povrchová úprava mostovky, izolácia mostovky. Osadenie nožnicových mostných záverov a polozenie vozovky na moste. Úprava prechodov z mosta do priľahlej komunikácie.
- e) Montáž zábradľového zvodidla, realizácia časti prístupového chodníka a revízneho schodiska.

- f) Dokončenie montáže bezpečnostných a záchytných zariadení na moste a mimo most, úprava svahov a terénu v okolí mosta, dokončenie odvodňovacieho zariadenia svahov, zatrávnenie svahov násypov a pod.
- g) Zriadenie vodorovného a zvislého dopravného značenia na moste.

3. Riešenie objektov

3.1. 101-00 Úprava cesty I/10

Plánovaná stavba je navrhnutá v súlade s požiadavkami investora.

Dokumentácia rieši rekonštrukciu - výmenu krytu vozovky cesty a krytu vozovky na mostnom objekte v km 29,402 ev. č. 10-251 v meste Bytča na ceste I/10. Rozsah výmeny krytu na cestnom telese je minimalizovaný na dĺžku 13,5 m za mostným objektom v smere na Bytča - centrum v oblasti križovatky ciest I/10 a II/507. Pred mostným objektom v smere križovatka Považská Bystrica - Žilina smerom na Bytču v križovatke komunikácií I/10 a I/61 je výmena krytu v dĺžke 15,9 m. Celková výmera krytu vozovky na cestnom telese je 516 m² a výmena krytu na mostnom objekte je o výmere 2492 m². Základná kategória cesty je C 9,5/70. V časti napojenia na mostný objekt v začiatku úpravy je premennej šírky z dôvodu plynulého napojenia na križovatku smer Žilina - Považská Bystrica

Komunikácia je poškodená pozdĺžnymi nerovnosťami a vyžaduje rekonštrukciu. Rekonštrukcia spočíva v odfrézovaní existujúcej asfaltobetónovej vozovky v hrúbke 100 mm v mieste vyjazdených koľají a odfrézovanie v hrúbke 40 mm v mieste poškodenia vozovky trhlinami a rozpadnutou krajinou. Následne sa po odfrézovaní očistia podkladové vrstvy, v prípade prekopírovania pozdĺžnych nerovností sa podklad vyspraví a následne sa položí spojovací postrek, na ktorý sa položí sklovláknitá výstuž a jednotlivé vrstvy asfaltového betónu. Po položení nového krytu sa na novej vozovke obnoví pôvodné vodorovné dopravné značenie. V rámci predmetnej rekonštrukcie je zachovaná pôvodná niveleta ako aj šírkové usporiadanie komunikácie. Nový kryt vozovky sa položí i na mostnom objekte.

Definitívne dopravné značenie cesty I/10. Je navrhnutá výmena jestvujúcej DZ IS 17 a za novú a posun a znovu osadenie DZ P1+C3 na križovatke na komunikácií I/10 s komunikáciou II/507 z dôvodu využitia jestvujúceho ostrovčeka pri riešení dočasného vedenia dopravy pri rekonštrukcií. Ostatné jestvujúce zvislé dopravné značenie ostane zachované.

Výška spodného okraja dopravných značiek nad vozovkou musí byť min. 2,0 m. Dopravné značenie navrhujeme pozinkované, základných rozmerov, s fóliou v reflexnej úprave triedy 2 a s výškou písma v zmysle platnej STN 01 8020.

Navrhnuté dopravné značky a dopravné zariadenia musia zodpovedať STN 018020 (Dopravné značky na pozemných komunikáciách) a v súlade s vyhláškou MV SR č. 9/2009 Z.z., STN EN 12899-1.

Vodorovné dopravné značenie bude v úseku rekonštrukcie po zhotovení krytu vozovky obnovené v zmysle jestvujúceho vodorovného značenia. Vodorovné značenie bude prevedené striekaním bielou farbou s reflexnou úpravou - (baliotínou).

Dočasné dopravné značenie potrebné na zabezpečenie bezpečnej premávky na existujúcich cestách počas výstavby je vypracované v prílohe POV.

Výmena krytu bude realizovaná v polovičnom profile komunikácie tak, aby bola umožnená oprava za plnej premávky. Šírka komunikácie na prejazdnej polovici komunikácie musí byť min. 3,00 m. Zariadenie staveniska je predpokladané v mieste realizácie výmeny krytu. Doprava bude počas rekonštrukcie zabezpečená kyvadlovo s použitím cestnej svetelnej signalizácie.

Bezpečnostné zariadenia - V úseku za mostným objektom v smere Bytča sa nachádza jestvujúce cestné zvodidlo, ktoré bude zachované.

3.2. 201-00 Most ev. č. 10-251

Objekt premostňuje rieku Váh, železničnú trať a diaľnicu D1. Bol postavený v r. 1951 a v roku 2002 bola realizovaná významná rekonštrukcia mosta.

Nosná konštrukcia je dvoch typov. Nad železničnou traťou v prvom poli sa jedná o jednopoložový železobetónový trámový most, pričom 5 trávov je priamych a 2 trámy sú šikmé vejárové s hornou doskou dĺ. 23,37 m. Konštrukcia je zosilnená pri medziľahlých trámoch obojstrannými káblami a má po 3 laná. Pri krajných trámoch sú len z vnútornej strany a majú po 7 lán.

V druhom až šiestom poli sa jedná o 5 položí spriahnutú oceľobetónovú spojitú konštrukciu s rozpätím polí 43,75 + 3 x 49,00 + 43,75 m. Spriahnutá konštrukcia je zosilnená voľnými káblami z lán ϕ Ls 15,5-1800 obalených polyetylénom. Konštrukcia je zosilnená pri medziľahlých trámoch obojstrannými káblami a má po 7 laná. Pri krajných trámoch sú len z vnútornej strany a majú po 13 lán.

Gravitačné krajné opory sú železobetónové. Úložné prahy sú železobetónové. Záverné múriky sú predpokladané železobetónové. Rovnako sú zhotovené krátke kolmé krídla opôr.

Nosná konštrukcia je na koncoch pohyblivo uložená na valčekových oceľových ložiskách medziľahlé uloženie je pevné oceľové ložisko.

Vozovka na moste má dvojstranný sklon. Tento bol vytvorený vrstvou vyrovnávacieho betónu hrúbky 60-120 mm.

Pre odstránenie zatekania je potrebná kompletná výmena mostného zvršku až po úroveň vyrovnávacieho betónu medzi rímsami. Preto prvou etapou opravných prác bude jeho odstránenie a vykonanie kontroly povrchu vyrovnávacieho betónu a odhalenej výstuže pri hornom povrchu.

V projektovej dokumentácii sa navrhuje zbúrať záverné múriky a nahradiť ich železobetónovými. Po odstránení vrstvy asfaltu a mostných záverov bude nasledovať vyčistenie a kontrola všetkých existujúcich ložísk. Ložiská budú po lokálnom nadvihnutí

prekontrolované, prečistené a ošetrené novou vrstvou náteru s premazaním pohyblivých častí a uvoľnením zablokovaných častí.

Na oboch stranách mosta bude potrebné zhotoviť aj novú prechodovú dosku uloženú na existujúcu mostnú oporu.

Na nosnej konštrukcii mostovky sa odstráni degradovaný betón a očistí výstuž od korózie. Korodujúcu výstuž je potrebné po očistení pasivovať. Konštrukciu dosky v oblastiach z poškodenou krycou vrstvou je nutné reprofilovať. Vzhľadom na kvalitu prostredia v okolí výstuže a hrúbku krycej vrstvy je navrhnuté pasivovať výstuž po celej ploche penetrujúcimi inhibítormi korózie a opatriť celý povrch nosnej konštrukcie mosta pružným ochranným náterom betónu.

Oceľová nosná konštrukcia bude po dôkladnom očistení opatrená novou vrstvou protikoróznej ochrany.

Kysucké Nové Mesto, 07/2019

Ing. Marián Sýkora, PhD.

Kontrolovala

Ing. Renáta Sýkorová, PhD.