

## **OBSAH TECHNICKEJ SPRÁVY:**

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE .....	3
2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (PODĽA STN 73 6200) .....	3
3. NADVÄZNOŠŤ MOSTNÉHO OBJEKTU NA PREDCHÄDZAJÚCI STUPEŇ PD.....	4
4. PODKLADY PRE VYPRACOVANIE PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE .....	4
5. CHARAKTER PREKÄŽKY A PREVÄDZANÄ KOMUNIKÄCIA .....	4
6. ÜZEMNÉ PODMIENKY .....	4
7. GEOLOGICKÉ PODMIENKY .....	5
8. POPIS EXISTUJÚCEHO STAVU .....	5
9. POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA .....	6
9.1 Všeobecne .....	6
9.2 Búracie práce.....	6
9.3 Popis technického riešenia.....	6
9.3.1 Charakteristika mosta.....	6
9.3.2 Popis konštrukcie mosta.....	6
10. MATERIÄLY .....	9
11. POVRCHOVÉ ÜPRAVY NA MOSTE .....	9
12. OCHRANA PROTI AGRESÍVNEMU PROSTREDIU .....	9
13. ÜPRAVA POTOKA TRNAVA.....	10
13.1 Všeobecne .....	10
13.2 Návrhový prietok.....	10
13.3 Smerové pomery .....	11
13.4 Pozdĺžny profil .....	11
13.5 Priečny profil .....	11
13.6 Üdržba .....	11
13. VÝSTAVBA MOSTNÉHO OBJEKTU.....	11
13.1 Dopravné výluky, vzťah k územiu.....	12
13.2 Požiadavky na meranie počas výstavby .....	12
13.3 Súvisiace objekty .....	12
13.4 Požiadavka na zaťažovacie skúšky.....	12
14. OBCHÄDZKA .....	13
14.1 Dôvod výstavby .....	13

14.2 FUNKČNÉ A TECHNICKÉ RIEŠENIE .....	13
14.3 Smerové vedenie.....	13
14.4 Výškové vedenie.....	13
14.5 Šírkové usporiadanie .....	13
14.6 Konštrukcia vozovky .....	13
14.7 Odvodnenie .....	14
14.9 Dopravné značenie.....	14
14.10 Bezpečnostné zariadenia .....	15
14.11 Postup výstavby.....	16
14.12 Doprava počas výstavby.....	16
14.13 Vytýčenie .....	16
14.14 Zemné práce.....	16
15. ODPADY.....	17
16. BEZPEČNOSŤ PRÁCE .....	18
17. RÔZNE, NIEKTORÉ POUŽITÉ NORMY A PREDPISY .....	19
18. POZNÁMKY A DOKLADY .....	20
19.ZÁVER .....	20
20. PRÍLOHA 1: HYDROTECHNICKÉ POSÚDENIE POTOKA TRNAVA .....	21

# TECHNICKÁ SPRÁVA

## k dokumentácii na stavebné povolenie (DSP), ktorá vyhovuje požiadavkám dokumentácie na ponuku (DP)

### 1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

<b>Stavba:</b>	<b>I/79 Vranov nad Topľou - Parchovany</b>
<b>Číslo objektu:</b>	204-00
<b>Názov objektu:</b>	Rekonštrukcia mosta 79-008
<b>Evidenčné číslo mosta:</b>	79-008
<b>Kraj:</b>	Košický
<b>Okres:</b>	Vranov nad Topľou
<b>Obec:</b>	Sačurov, Sečovská Polianka
<b>Katastrálne územie:</b>	Sačurov , Sečovská Polianka
<b>Druh stavby:</b>	rekonštrukcia
<b>Stupeň dokumentácie:</b>	dokumentácia na stavebné povolenie, ktorá vyhovuje dokumentácii na ponuku
<b>Stavebník:</b>	<b>Slovenská správa ciest</b> Miletičova 19, 826 19 Bratislava
<b>Generálny projektant:</b>	<b>VÁHOPROJEKT s.r.o.</b> Exnárova 13, 080 01 Prešov
<b>Hlavný inžinier projektu:</b>	<b>Ing. Miroslav Váhovský</b>
<b>Zodpovedný projektant:</b>	<b>Ing. Jaroslav Palgut</b> autorizovaný stavebný inžinier, evidenčné číslo 4755
<b>Uvažovaný správca objektu:</b>	<b>Slovenská správa ciest</b> Investičná výstavba a správa ciest Kasárenské námestie 4, 040 01 Košice

### 2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (podľa STN 73 6200)

<b>Charakteristika mosta:</b>	a) most na pozemnej komunikácii
	b) –
	c) ponad potok
	d) most s jedným otvorom
	e) jednopodlažný
	f) presypaný
	g) nepohyblivý
	h) trvalý
	i) v smerovej priamej a v klesaní
	j) kolmý, $\alpha = 100,0g$
	k) s normovou zaťažiteľnosťou
	l) masívny
	m) plnostenný
	n) rámový

- o) otvorene usporiadaný
- p) s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia	:	2,50m,
Dĺžka mosta	:	10,40m,
Dĺžka nosnej konštrukcie	:	3,00m,
Rozpätie polí	:	2,75m,
Šikmosť mosta	:	100g
Uhol kríženia	:	$\alpha = 100,0g$ ,
Voľná šírka mosta	:	16,236m,
Šírka medzi zábradlím	:	15,38m,
Šírka medzi zvodnicami	:	9,5m,
Šírka chodníka	:	bez chodníka,
Šírka nosnej konštrukcie	:	15,225m,
Celková šírka mosta	:	15,225m
Výška mosta	:	cca. 3,5m,
Stavebná výška	:	152m,
Plocha mosta	:	$2,5 \times 15,38 = 38,45m^2$ (podľa TP 019 príloha 8, dĺžka premostenia násobená šírkou medzi zábradlím),
Zaťaženie mosta	:	v súlade s STN EN 1990 a STN EN 1991,
Zaťaženie mosta dopravou	:	použité zaťažovacie modely ZM1, ZM2. ZM3.

### 3. NADVÄZNOŠŤ MOSTNÉHO OBJEKTU NA PREDCHÁDZAJÚCI STUPEŇ PD

Dokumentácia na územné rozhodnutie nebola spracovaná.

### 4. PODKLADY PRE VYPRACOVANIE PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE

Podklady pre vypracovanie dokumentácie:

- požiadavky, pripomienky a stanoviská objednávateľa projektovej dokumentácie,
- inžiniersko-geologický prieskum,
- stanoviská zainteresovaných organizácií a zložiek štátnej správy,
- polohopisné a výškopisné zameranie záujmového územia,
- katastrálna mapa záujmového územia
- obhliadka terénu projektantom.

### 5. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANÁ KOMUNIKÁCIA

Mostný objekt sa v extraviláne na hranici k.ú. obcí Sačurov a Sečovská Polianka. Premosťuje cestu I/79 ponad neupravené koryto Bezmenného potoka.

V dotknutom úseku sa cesta I/79 nachádza v priamej, výškovo je niveleta cesty vedená v údolnicovom výškovom oblúku s polomerom  $R=1500m$  a sklonom dotyčníc -2,25% a 1,80%.

### 6. ÚZEMNÉ PODMIENKY

Územie v okolí mostného objektu možno charakterizovať ako mierne svahovité. Mostný objekt sa nachádza v extraviláne na hranici k.ú. obcí Sačurov a Sečovská Polianka.

Na základe vyjadrení správcou IS sa v mieste stavby nachádzajú podzemné inžinierske siete:

- telekomunikačný kábel v správe Slovak Telekom, a.s.,

**Podzemné inžinierske siete sú na výkresoch zakreslené orientačne, zhotoviteľ stavby je povinný pred začatím stavby dať si podrobne vytýčiť existujúce IS ich správcami.**

## 7. GEOLOGICKÉ PODMIENKY

Inžinierskogeologické, geotechnické a hydrogeologické pomery územia v mieste mostného objektu sú zhodnotené na základe realizovaného inžinierskogeologického prieskumu. V mieste objektu 203-00 bola realizovaná sonda VPM-008.

Konštrukčné vrstvy vozovky boli overené do hĺbky 1,40 m p.t., vrstva asfaltového krytu je 20 cm, vrstva zhutneného drveného kameniva frakcie 0-63 mm je 50 cm, vrstva štrkopiesku frakcie 0-63 mm je 50 cm a na báze bola overený balvan andezitu nad priemer vrtu - 0,20 cm. V intervale 1,4 - 5,9 m p.t. a 6,3-8,5 m p.t. sa overila vrstva súdržných, nízko plastických zemín triedy F6,CL, mäkkej, tuhej, konzistencie ( $I_c=0,37-0,67$ ), v intervale 5,9 - 6,3 m p.t. bola zistená vrstva piesku ílovitého SC, triedy S5 s organickým zápachom s kašovitou ílovitou výplňou.

Narazená hladina podzemnej vody nebola zistená.

Podľa archívnych údajov v tomto úseku cesty I/79 je podzemná voda neagresívna až slabo agresívna na betónové konštrukcie a silne agresívna na oceľové konštrukcie.

## 8. POPIS EXISTUJÚCEHO STAVU

Mostný objekt je presypaný, nosná konštrukcia mosta železobetónová dosková. Spodná stavba je z prostého betónu, založená plošne.

**Spodná stavba** mosta je tvorená oporami s rovnobežnými krídlami. Opory a krídla sú z prostého betónu, úložné prahy sú zo železobetónu. Spodná stavba mosta je založená plošne.

Betón opôr je riedky, skorodovaný, poznačený zatekaním. Hĺbka založenia je nedostatočná.

**Nosná konštrukcia** mosta je tvorená monolitickou železobetónovou doskou. Betón nosnej konštrukcie je skorodovaný, betonárska výstuž je okrajoch mosta je obnažená a skorodovaná. Na spodnej hrane dosky boli zaznamenané stopy po zatekaní.

### Mostné príslušenstvo

**Vozovka:** na moste sa nachádza bituménová vozovka.

**Rímasy:** na moste sa nachádza obojstranná železobetónová rímsa.

**Bezpečnostné zariadenia:** na rímach mosta sa nachádza oceľové zábradlie z otvorených oceľových profilov. Zábradlie je skorodované a poškodené nárazmi vozidiel.

**Odvodnenie:** na moste sa nenachádzajú odvodňovače.

**Ložiská:** nosná konštrukcia je na spodnú stavbu uložená prostredníctvom lepenky.

**Dilatačné zariadenia:** na moste sa nenachádzajú dilatačné zariadenia.

**Cudzie zariadenia na moste:** na moste a v jeho okolí sa nachádzajú cudzie podzemné a nadzemné inžinierske siete popísané v kapitole 6.

**Okolie mosta:** Okolie mosta možno charakterizovať ako mierne svahovité, most sa nachádza v extraviláne. Premosťované koryto Bezmenného potoka je v mieste mosta neupravené.

V blízkosti mosta sa nachádzajú podzemné inžinierske siete.

**Na základe zhodnotenia skutkového stavebnotechnického stavu mostného objektu a požiadaviek stavebníka prezentovaných na obhliadke stavby a pracovných výboroch bude mostný objekt odstránený a nahradený novým.**

## **9. POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA**

### **9.1 Všeobecne**

Po dôkladnom zhodnotení skutkového stavu s prihliadnutím na požiadavky investora, dotknutých organizácií a zložiek štátnej správy, ako aj vzhľadom na bezpečnosť verejnej dopravy a budúce náklady na prevádzku a údržbu mostného objektu bolo dohodnuté, že existujúci mostný objekt sa zbúra a na jeho mieste sa postaví nový, presypaný, prefabrikovaný most z uzavretých železobetónových rámových prefabrikátov.

V rámci rekonštrukcie mosta sa vykoná úprava Bezmenného potoka v dĺžke 36m.

Počas prác na rekonštrukcii mosta bude verejná doprava vedená po dočasnej obchádzke cesty I/79.

### **9.2 Búracie práce**

Pred začatím prác na výstavbe navrhovaného mosta je potrebné odstrániť existujúci most.

Tvar spodnej stavby a nosnej konštrukcie bol stanovený na základe podkladov poskytnutých objednávateľom (mostný list) a na základe geodetického zamerania viditeľných častí mosta. Tvar a rozmery spodnej stavby a presypaných častí nosnej konštrukcie mosta boli stanovené odborným odhadom a nemusia sa zhodovať so skutočnosťou (z uvedeného vyplýva, že výmery búracích prác nemusia korešpondovať so skutočnosťou)

V rámci búracích prác bude odstránené konštrukčné vrstvy vozovky a cestný násyp (sklon svahov vo výkope nesmie byť väčší ako 1:1), železobetónová doska, betónové opory a krídla.

Počas prác na realizácii rekonštrukcie mosta bude verejná doprava vedená po dočasnej obchádzke cesty I/79. Vody potoka Trnava budú počas prác vedené obtokom mimo pracovnú činnosť.

### **9.3 Popis technického riešenia**

#### **9.3.1 Charakteristika mosta**

Mostný objekt je navrhnutý ako jednopoložový. Nosná konštrukcia je navrhnutá presypaná, prefabrikovaná, rámová zo železobetónu.

Smerovo sa most nachádza v priamej, výškovo v údolnicovom oblúku s polomerom  $R = 1500\text{M}$  a sklonom dotýčnic  $-2,50\%$  a  $+1,80\%$ . Vozovka na moste má strechovitý sklon  $2,50\%$ .

Šírka vozovky medzi zvodidlami na moste je  $9,50\text{m}$ . Šírka ríms je  $0,80\text{m}$ .

Nad premostovaným potokom bude zabezpečená bezpečnostná výšková rezerva min.  $0,50\text{m}$  nad  $Q_{100}$  ročným prietokom.

Spodná stavba mosta je tvorená roznášacou doskou a rovnobežnými železobetónovými krídlami.

#### **9.3.2 Popis konštrukcie mosta**

##### **Nosná konštrukcia**

Nosná konštrukcia mosta je navrhnutá ako železobetónová, prefabrikovaná. Navrhnuté sú rámové prefabrikáty uzavretého prierezu s vnútorným rozmerom min. 2,50x2,00m (prietokový profil), dĺžka jedného prefabrikátu je uvažovaná 1,0m. Do konštrukcie mosta je dovolené zabudovať iba certifikované prefabrikáty s požadovanou únosnosťou a veľkosťou prietokového profilu v zmysle pd. **V rámci DVP je zhotoviteľ povinný predložiť VTD použitého prefabrikátu na schválenie zodpovednému projektantovi objektu!**

### Spodná stavba

Rámové prefabrikáty sa budú ukladať na roznášaciu dosku hrúbky 300mm. Roznášacia doska bude vystužená bude pri oboch okrajoch zváranou sieťou  $\phi 8/8\text{mm}$  s okami 100/100mm. Na výtokovej strane je v roznášacej doske navrhnuté zazubenie, ktoré má zabezpečiť priestorovú polohu rámových prefabrikátov. Zazubenie bude vystužené v súlade s grafickou prílohou č.5.

Súčasťou spodnej stavby mosta sú aj betónové gravitačnými krídlami na vtoku a na výtoku. Krídla budú založené plošne. Krídla pozostávajú zo základových pásov a driekov. Základové pásy majú rozmery 2,20x1,0m, navrhnuté sú s obojstranným vyložením 700mm. Do základových pásov sú vŕtuté drieky šírky 800mm. Koruna drieku je v priečnom smer vyspádovaná v sklone 4% do násypu, v pozdĺžnom smere je koruna krídel vodorovná, t.z. že výška krídel je konštantná 4,28m. V mieste rámových prefabrikátov je základ krídel prerušený na šírku prefabrikátu, nad prefabrikátom prechádza iba časť drieku krídla, ktorý tvorí rímsu.

Základ a driek krídla bude vystužený v súlade s grafickou prílohou 5.

V drieku krídel na výtokovej strane sú navrhnuté prestupy  $\phi 0,20\text{m}$  pre vyústenie drenáže nachádzajúcej sa na rube nosnej konštrukcie mosta.

### Vytýčenie a založenie spodnej stavby

Pre stavbu nebola vybudovaná sieť vytyčovacích bodov. Súradnice vytyčovaných bodov sú súčasťou výkresov tvarov, spracované sú v súradnicovom systéme JTSK a výškovom systéme Bpv.

Mostný objekt bude založený plošne na štrkovom vankúši hrúbky min. 0,5m. Štrkový vankúš bude sypaný a hutnený po vrstvách hrúbky max. 0,20m. Miera zhutnenia bude min. 98% objemovej hmotnosti zistenej skúškou Proctor standard ( $I_d = 0,98$ ). Uvažovaná hodnota modulu pretvárnosti v základovej škále bude v zmysle statického výpočtu  $E_{def2} = 150\text{MPa/m}$ . **Projektom navrhované hodnoty je potrebné preveriť skúškami!** Štrkový vankúš bude zhotovený z nenamrzavého materiálu triedy G1-G2 s plynulou krivkou zrnitosti. Základovú jamu (výkop) je potrebné po obvode vystlať geotextíliou.

Samotné zakladanie objektu bude realizované v otvorených stavebných jamách so sklonom svahov 1:1. Ak sa sklony svahov preukážu ako nedostatočné je potrebné prizvať geológa stavby a projektanta, ktorí určia ďalšie opatrenia na zabezpečenie nevyhnutnej stability svahov.

V rohoch stavebných jám budú umiestnené betónové skruže  $\phi 0,80\text{m}$ , ktoré budú slúžiť ako studne na čerpanie spodnej a riečnej vody presakujúcej do stavebnej jamy.

Dočasné prevedenie Bezmenného potoka staveniskom sa vykoná použitím betónových alebo PVC rúr DN 1,00m dĺžky cca 50m. Zaústenie a vyústenie potoka do rúr sa zabezpečí pomocou zemných hrádzi s tesnením výšky min. 1,20m zriadených na šírku koryta.

Zakladanie mosta je potrebné zosúladiť s výkopovými prácami spojenými s úpravou potoka.

**Pred začatím zemných prác je potrebné dať si vytýčiť všetky podzemné inžinierske siete nachádzajúce sa v mieste stavby ich správami!**

### **Izolácia spodnej stavby a nosnej konštrukcie**

Pre obmedzenie vzniku trhlín je potrebné zaistiť riadne ošetrovanie betónu v zmysle TKP 15. Všetky časti spodnej stavby, ktoré sa budú nachádzať v trvalom styku so zeminou budú opatrené izolačným náterom proti zemnej vlhkosti: 1x penetračný náter a 2x asfaltový náter za studena.

Horná hrana rámových prefabrikátov bude navyše opatrená izolačným systémom so skladbou:

- ochranná vrstva izolácie      betón C12/15 hr. 30-150mm,
- izolácia      NAIP,
- zapečatujúca vrstva      zapečatujúci dvojzložkový náter na báze epoxidových živíc kotviaco impregnačný náter

Povrch mostovky bude pred aplikáciou zapečatujúcej vrstvy upravený obrokováním. Ochranná vrstva izolácie bude zhotovená v strechovitom sklone 4,7%.

### **Vybavenie mosta**

**Vozovka:** Vozovka na moste je súčasťou objektu 101-00/102-00.

**Rímasy:** Rímasy sú tvorené driekom krídel. Koruna drieku krídel bude opatrená metličkovým betónom.

**Bezpečnostné zariadenia :** Zvodidlo je súčasťou objektu 101-00/102-00.

Na rímсах, drieku krídel, je navrhnuté oceľové rúrkové trojmadlové zábradlie výšky 1,10m. Zábradlie bude do rímasy kotvené prostredníctvom kotevných platní a lepených kotiev.

Zábradlie ako i všetky oceľové konštrukcie na moste trvale v styku so vzduchom sa ochránia podľa TP 05/2013 – „Protikorózna ochrana oceľových konštrukcií mostov“, vydaných MDPaRR s účinnosťou od 15.12.2013. Použité náterové systémy budú spĺňať podmienky špecifikované v tabuľkách 1,2 a 3 pre dlhodobú životnosť – minimálne 15 rokov a viac a základným koróznym zaťažením, ktoré obsahuje oblasti ostreku posypovými soľami. Na skrutkách uchytenia zábradlia budú umelohmotné krytky.

Povrchová úprava zábradlia zábrany:

- stupeň prípravy povrchov Sa 2,5 podľa STN EN ISO 8504-2 a STN EN ISO 12944-4
- žiarové zinkovanie ponorom podľa STN EN ISO 1461, 100µm
- medzi vrstvom epoxidový náter 100µm
- vrchný polyuretánový náter 80µm (RAL určí stavebník)

Kotevné platne zábradlia budú podliate vrstvou plastmalty hr. min. 5mm.

**Odvodnenie mosta:** Na moste nie sú navrhnuté odvodňovače. Voda z vozovky a z telesa násypu bude zachytené prostredníctvom betónových odvodňovacích žlabov a zvedená do potoka.

**Ložiská:** Na moste sa nenachádzajú ložiská.

**Mostné závery:** Na moste sa nenachádzajú mostné závery.

**Prechodová oblasť:** Prechodová oblasť siaha po koniec, resp. začiatok uvažovanej úpravy. Prechodový klin bude vybudovaný zo zemín veľmi vhodných do násypov (štrkodrva frakcie 0-63mm), hutnením po vrstvách hrúbky max.0,3m na mieru zhutnenia ID=0,90

**Zvláštne zariadenia na moste:** Na spodnej stavbe sa trvalým spôsobom vyznačí rok ukončenia výstavby nosnej konštrukcie (odtlačkom gumenej matrice do betónu), v zmysle STN 73 6201.



Po dokončení výstavby mosta sa na mostný objekt osadia značky s evidenčným a identifikačným číslom mosta (na začiatku mosta v smere jazdy vpravo).

**Vedenia na moste:** na moste sa nenachádzajú žiadne vedenia.

**Terénne úpravy:** v rámci rekonštrukcie mosta bude realizovaná lokálna úprava potoka Trnava popísaná v kapitole 11.

## 10. MATERIÁLY

### Betón:

Stabilizačné prahy	STN EN 206 C20/30-XC2, XF2 (SK)
Ochranná vrstva izolácie	STN EN 206 C12/15-X0 (SK)
Roznášacia doska	STN EN 206 C30/37-XC2, XF2, XA1 (SK)
Základy krídel	STN EN 206 C30/37-XC2, XF4, XA1 (SK)
Drieky krídel	STN EN 206 C35/45 – XC4, XD3, XF4, XA1 (SK)
Rámové prefabrikáty	STN EN 206 podľa TP výrobcu pre slabo agresívne prostredie pre betónové konštrukcie XA1

Pre hodnoty modulov pružnosti jednotlivých pevnostných tried betónov je nutné splniť ustanovenia v zmysle STN EN 1992-1-1 (čl. 3.1.3, tab. 3.1).

Pre prístupové schodiská, žľaby a iné detaily platia materiály podľa VL4

**Betonárska výstuž:** (STN EN 1992-1-1) B500B,  $f_{yk} = 500\text{MPa}$ , trieda ťažnosti „B“

## 11. POVRCHOVÉ ÚPRAVY NA MOSTE

### Povrchové úpravy betónov

Viditeľné plochy nosnej konštrukcie a spodnej stavby budú mať pohľadový betón kategórie cc (debniaci materiál: preglejka alebo oceľové debnenie a kvalita povrchu: povrch nevyžaduje ďalšiu úpravu) a všetky neviditeľné plochy minimálnu kategóriu aa (debniaci materiál: neohobľované dosky na zraz a kvalita povrchu: povrchové drobné chyby, po oddebnení odstrániť drobné odštiepky, upraviť dreveným hladidlom) v zmysle TKP – 16 (vydané MDV-SR 10/2013).

Všetky ostré hrany, ak nebude vo výkresovej dokumentácii uvedené inak, budú skosené vložením trojuholníkovej lišty 25x25mm do debnenia.

Všetky betónové plochy, ktoré budú v trvalom styku so zeminou, budú chránené izoláciou (náterovou za studena) proti zemnej vlhkosti (1 x penetračný a 2 x asfaltový náter).

### Povrchové úpravy oceľových prvkov

Všetky oceľové konštrukcie na moste, ktoré budú trvalo v styku so vzduchom sa ochránia podľa TP 068 „Protikoročná ochrana oceľových konštrukcií mostov“, na životnosť riešenú v zmysle STN EN ISO 12944 pre korózne prostredie C4 a vyššie so životnosťou „vysokou“ t.j. viac ako 15 rokov. Použité náterové systémy budú spĺňať podmienky špecifikované v tabuľkách 1., 2. a 4. pre dlhodobú životnosť - min. 15 rokov a viac a základným koróznym zaťažením, ktoré obsahuje oblasti ostreku posypovými soľami. Farba vrchného náteru bude určená v ďalšom stupni PD.

## 12. OCHRANA PROTI AGRESÍVNEMU PROSTREDIU

Pre stavbu nebol vykonaný korózný prieksum.

Na objekte navrhujeme vykonať základné ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu bludných prúdov „stupeň 3“ podľa TP 081 (TP 03/2014) „Základné ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu bludných prúdov na mostné objekty pozemných komunikácií“ vydané MDV-SR 09/2013 - t.j. kombinácia primárnej ochrany podľa STN EN 206, sekundárnej ochrany a konštrukčných úprav bez prepojenia výstuže a bez jej vyvedenia na povrch konštrukcie..

Primárna ochrana spočíva predovšetkým v zabezpečení minimálneho krytia výstuže 50mm na vonkajšom povrchu železobetónových konštrukcií v trvalom so styku so zemínou (dištančné podložky je nutné použiť z elektricky nevodivého materiálu). Ďalšie požiadavky:

- je potrebné obmedziť vznik trhlín,
- použitie vodivých dištančných vložiek na okraji prierezov je neprípustné,
- je potrebné používať portlandské cementy,
- obsah chloridových iónov  $Cl^-$  v betóne (pre železobetónové konštrukcie) nesmie prekročiť 0,4% z hmotnosti cementu resp. 0,2% z hmotnosti cementu pri predpätých konštrukciách,
- prímesová voda nesmie obsahovať viac chloridov ako 500 mg  $Cl^-$  na 1 liter (pre železobetónové konštrukcie) resp. 250 mg  $Cl^-$  na 1 liter pre predpäté konštrukcie,
- kamenivo pre výrobu predpätého betónu nesmie obsahovať viac ako 0,02% vo vode rozpustných chloridov,
- do železobetónových a predpätých konštrukcií sa nesmú použiť chlorid vápenatý a prísady na báze chloridov.

Sekundárnu ochranu budú tvoriť nátery proti zemnej vlhkosti (1x penetračný a 2x asfaltový náter za studena) všetkých častí spodnej stavby v trvalom styku so zemínou.

### 13. ÚPRAVA POTOKA TRNAVA

V rámci rekonštrukcie mosta je potrebné v dĺžke 35,74m upraviť koryto Bezmenného potoka. Koryto potoka je dimenzované na prevedenie Q100 ročných prietokov na základe hydrologických údajov poskytnutých SHMÚ, regionálne stredisko Košice:

Tok: Bezmenný potok

Profil: Sečovská Polianka

Hydrologické číslo: 4-30-09-178

Plocha povodia: 1,0km<sup>2</sup>

St. v km: 0,7

Maximálne prietoky dosiahnuté alebo prekročené priemerne raz za:

1	5	10	20	50	100	rokov
1,0	3,5	5,0	7,0	10,5	13,0	m <sup>3</sup> .s <sup>-1</sup>

#### 13.1 Všeobecne

Technické riešenie navrhovanej úpravy vychádza z hydrológie a charakteru toku. Potok v dotknutej časti meandruje s rôznou šírkou koryta. Pôvodné koryto je bez opevnenia. Koryto potoka má v dotknutom úseku prirodzený prírodný charakter s brehmi obrastenými trávou, stromami a kríkmi.

Na základe hydrotechnických výpočtov je navrhnutý lichobežníkový priečny rez koryta, v mostnom otvore je koryto potoka tvorené stenami rámového prefabrikátu.

#### 13.2 Návrhový prietok

Podľa STN 736823 je kapacita koryta navrhnutá na  $Q_{100}$  ročné prietoky. Bezpečnostné prevýšenie úrovne brehov je navrhované min. 0,20m. Kapacita mostného otvoru je navrhnutá na prevedenie  $Q_{100}$  ročných prietokov s rezervou min. 0,50m.

### 13.3 Smerové pomery

Trasa úpravy potoka Trnava je zložená z oblúka a medzipriamok. Navrhovaná úprava sa na začiatku plynulo nadviaže na existujúce koryto potoka pomocou kamennej zahádzky z lomového kameňa hmotnostnej frakcie do 200kg, hrúbky 400mm v dĺžke min. 5,0m. Na konci úpravy je navrhnutý betónový prah.

### 13.4 Pozdĺžny profil

Pozdĺžny sklon je navrhovaný tak, aby spĺňal požiadavky normy STN 73 68 23. Pre návrh riešenia pozdĺžneho sklonu je navrhnutá alternatíva optimálneho sklonu vzhľadom k výškovým pomeroch a priestorovým možnostiam ako aj k prietokovej výške.

Vychádzajúc z existujúcich pomerov bol v celej dĺžke úpravy navrhnutý pozdĺžny sklon  $i = 16\text{‰}$ .

### 13.5 Priechy profil

Parametre priečného profilu vychádzajú z návrhového prietoku  $Q_{100}$ , pozdĺžneho sklonu a hydrotechnických výpočtov. Bezpečnostné prevýšenie úrovne brehov nad hladinou návrhového prietoku je min 500mm.

Na základe hydrotechnických výpočtov je navrhnutý lichobežníkový priečny rez koryta s parametrami:

#### na vtoku a na výtoku:

- šírka dna 2,1m,
- sklon svahov 1:1,5,
- bezpečnostné prevýšenie brehov nad hladinou návrhového prietoku min. 200mm,

#### v mostnom otvore:

- šírka dna 2,5m,
- bezpečnostná rezerva min. 0,50m,

Opevnenie dna a svahov je navrhnuté z lomového kameňa hrúbky 250mm s urovnaním líca a vyškárovaním cementovou maltou do betónového lôžka hrúbky 100mm.

Na začiatku a na konci úpravy sú navrhnuté úrovňové betónové stabilizačné prahy.

### 13.6 Údržba

Správca je povinný tok udržiavať v prevádzky schopnom a technicky nezávadnom stave. Preto je potrebné venovať náležitú pozornosť čisteniu koryta zvlášť pri zanesení jeho prietokového profilu, nánosy je potrebné vyťažiť a odstrániť prípadné priplavené konáre a korene stromov. Prečistenie je potrebné realizovať vždy po prietoku veľkých vôd, nakoľko sa predpokladá najväčší prísun splavenín.

## 13. VÝSTAVBA MOSTNÉHO OBJEKTU

**Pred začatím zemných prác je nutné vytýčiť všetky podzemné inžinierske siete nachádzajúce sa v priestore stavebnej činnosti!!!**

Práce na rekonštrukcii mosta sa budú realizovať v plnom profile, premávka bude počas stavebných prác vedená po dočasnej obchádzke cesty I/79. Projekt DSP/DP predpokladá nasledujúci postup prác pri rekonštrukcii mosta:

- vytýčenie a ochrana (prekládka) existujúcich inžinierskych sietí,
- zriadenie zariadenia staveniska, odstránenie stromov a krovín nachádzajúcich sa v mieste stavebnej činnosti,
- zriadenie dočasného priepustu a dočasnej obchádzky cesty I/79,
- osadenie prenosného dopravného značenia a presmerovanie dopravy na dočasnú obchádzku cesty I/79,
- odstránenie konštrukcie vozovky a výkopové práce spojené s obnažením konštrukcie mosta,
- demolácia existujúceho mosta, presmerovanie potoka mimo oblasť pracovnej činnosti,
- zemné práce spojené so zakladaním mostného objektu,
- zriadenie štrkového vankúša, realizácia a vyhodnotenie skúšok únosnosti štrkového vankúša,
- realizácia roznášacej dosky,
- montáž prefabrikovanej nosnej konštrukcie (v zmysle TP výrobcu prefabrikátov),
- vybudovanie krídel na výtokovej strane mosta,
- úprava potoka,
- presmerovanie potoka do mostného otvoru,
- vybudovanie krídel,
- osadenie zábradlia,
- zriadenie ochrany izolácie postupný symetrický obsyp nosnej konštrukcie, pri obsype je nutné dodržiavať zásady predpísané výrobcom prefabrikátov,,
- zásyp mosta po úroveň pláne cestnej komunikácie,
- zriadenie konštrukcie vozovky na ceste I/79,
- osadenie zvodidiel, zriadenie odvodňovacích žľabov,
- presmerovanie dopravy na cestu I/79,
- zrušenie dočasnej obchádzky cesty I/79 a odstránenie dočasného rúrového priepustu,
- dokončovacie práce a odstránenie zariadenia staveniska.

### 13.1 Dopravné výluky, vzťah k územiu

Výstavbou mostného objektu dôjde k obmedzeniu dopravy na ceste I/79, verejná doprava bude počas realizácie prác vedená po dočasnej obchádzke cesty I/79. Prístup na stavenisko mostného objektu je možný po existujúcej ceste I/79.

### 13.2 Požiadavky na meranie počas výstavby

Pre mostný objekt je potrebné zrealizovať skúšky únosnosti podložia, štrkového vankúša.

Pri výstavbe nosnej konštrukcie treba dbať na zvýšenú pozornosť kontrole vzájomnej polohy rámových prefabrikátov, a priestorovej polohy krídel a roznášacej dosky v zmysle grafickej časti pd.

### 13.3 Súvisiace objekty

101-00 Rekonštrukcia cesty I/79 v km 0,975-9,399

### 13.4 Požiadavka na zaťažovacie skúšky

V zmysle ustanovení STN 73 6209, pre mosty s rozpätím väčším ako 18,0 m bude na objekte vykonaná statická zaťažovacia skúška mosta. Na moste 79-004 nie je potrebné vykonať zaťažovaciu skúšku.

Po zhotovení štrkového vankúša je potrebné vykonať terénne skúšky stlačiteľnosti na určenie deformačného modulu  $E_{def1}$  a  $E_{def2}$ .

## 14. OBCHÁDZKA

### 14.1 Dôvod výstavby

Predmetný objekt 202-00 Rekonštrukcia mosta 79-004 je možné realizovať iba po odklonení verejnej dopravy na dočasnú obchádzku. Jedná sa o dočasnú jednopruhovú obojsmernú komunikáciu z cestných panelov situovaných pozdĺž ľavej strany cesty I/79 tak, aby sa minimalizoval dočasný záber, obchádzka nezasahovala do existujúcich inžinierskych sietí, a zároveň bolo možné realizovať rekonštrukciu cesty I/79.

### 14.2 Funkčné a technické riešenie

Obchádzka začína na ceste I/79 v km 9,288 a končí v km 9,420 (na osi cesty I/79. Stavebná úprava začína a končí na okraji vozovky cesty I/79. Jej dĺžka meraná v osi obchádzky je 92m. Na začiatku a konci úseku, sa objekt 101-00 plynule napojí na existujúcu cestu I/79 a to tým spôsobom, že priestor medzi prvým cestnými panelmi a okrajom asfaltu na ceste I/79 sa vybetónuje. Tým sa vytvorí plynulý nábeh z existujúcej cesty na panelovú obchádzku. Obchádzka je vedená v súbehu s cestou I/79 vo vzdialenosti, ktorá umožní bezkolízny priebeh prác medzi pracovníkmi a verejnou dopravou.

Po zrealizovaní mostného objektu a prislúchajúcej časti cesty I/79 sa verejná doprava presmeruje na ukončenú časť cesty I/79. Obchádzka sa následne rozoberie a upraví do pôvodného stavu s prihladením na zrealizovanú časť.

### 14.3 Smerové vedenie

Smerové vedenie dočasnej obchádzky je tvorené tak aby sa zachoval súbeh obchádzky a cesty I/79, bol umožnený plynulý prechod z cesty I/79 na obchádzku a naopak a aby bol zabezpečený bezkolízny priebeh prác. Smerové vedenie obchádzky je tvorené skladbou troch prostých kruhových oblúkov s polomerom  $R=50m$ , medzi ktorými sú vložené krátke priame. Celková dĺžka trasy je 142,35m, celková dĺžka stavebných úprav (panelovej vozovky) je 92m.

### 14.4 Výškové vedenie

Výškové vedenie obchádzky je podmienené výškovým vedením nadväzných úsekov cesty I/79 a výškovým vedením potoka a okolitým terénom. Niveleta trasy sa na začiatku a konci úpravy plynulo napája na existujúci stav na ceste I/79 (prostredníctvom priečného sklonu). Lomy výškového polygónu sa zaoblenia oblúkmi s polomerom 200m.

Parametre výškového vedenia:

	Max. sklon	Min. sklon	Rmax vypuklý	Rmin	Rmax vydutý	Rmin
dočasná obchádzka	3,5%	2,8%	-	-	500	500

### 14.5 Šírkové usporiadanie

Šírkové usporiadanie vzhľadom na oblúkový priebeh trasy je nasledovné: šírka vozovky 4,0m a krajnice šírky 0,75 a 1,25m.

Nespevnená krajnica na pravej strane obchádzky sa z dôvodu osadenia zvodidiel rozšíri na 1,25m. Použijú sa zvodidlá z rozobratého úseku cesty I/79. V mieste realizácie objektu 201-00 resp. v mieste dočasného priepustu a sa na ľavej strane nespevnená krajnica takisto rozšíri na 1,25m a osadí sa na ňu betónové zvodidlo.

### 14.6 Konštrukcia vozovky

Konštrukcia vozovky dočasnej obchádzky bola navrhnutá s ohľadom na zaťaženie verejnou

dopravou na cesty I/79 pri krátkodobom zaťažení. Jej zloženie je nasledovné:

cestný panel	min. 150 mm
štrkodryva	300 mm
Spolu :	min. 450 mm

Na zabezpečenie prevádzkovej spôsobilosti navrhovanej vozovky je nutné upraviť jej podložie vrátane zemnej pláne tak, aby zodpovedalo požiadavkám uvedeným v STN 73 6114. Vrstva zo štrko-drviny sa kladie priamo na konštrukčnú pláň. Najmenšia únosnosť pláne vyjadrená hodnotou modulu pretvárnosti nesmie byť menšia ako 45MPa. Únosnosť ochrannnej vrstvy zo štrkodryvy, stanovená statickou zaťažkavacou skúškou a vyjadrená hodnotou modulu pretvárnosti Edef, musí byť minimálne 60MPa.

Pri kladení jednotlivých konštrukčných vrstiev vozovky musia byť dodržané príslušné STN.

#### 14.7 Odvodnenie

Odvodnenie povrchu vozovky je riešené jej priečnym a pozdĺžnym sklonom cez nespevnenú krajnicu do terénu.

Odvodnenie zemnej pláne je riešené cez 3%-ný priečny sklon pomocou vrstvy zo štrkodryvy do terénu.

V mieste kríženia obchádzky s potokom sa zriadi rámový priepust s otvorom v ráme 2,0x1,5m, ktorý zodpovedá prietoku  $Q_{20}=7\text{m}^3/\text{s}$  t.j. údajom poskytnutým SHMÚ pre daný tok. Priepust bude následne pokračovať ako obtok staveniska. Po ukončení stavebných prác sa odstráni. Tento priepust resp. obtok je súčasťou objektu SO 201-00.

#### 14.8 Dočasné premostenie Bezmenného potoka

Dočasná obchádzka cesty I/79 vo svojej trase križuje koryto úpravy Bezmenného potoka. Prevedenie vody potoka popod komunikáciu je navrhnuté zo železobetónových uzavretých rámových prefabrikátov s rozmermi 2,40x1,40x1,05m. Prefabrikáty boli dimenzované na bezpečné prevedenie  $Q_{20}$ -ročných prietokov v Bezmennom potoku.

Rámové prefabrikáty vytvoria premostenie, ktorého dĺžka, resp. šírka, bude 11m. Prefabrikáty sa budú ukladať na vrstvu podkladného betónu hr. 150mm, tak aby horná hrana spodnej dosky rámového prefabrikátu kopírovala niveletu navrhovanej úpravy Bezmenného potoka v zmysle PD. Kolmo na os potoka budú prefabrikáty vodorovné.

priestorová poloha dočasného premostenie bude zabezpečená prefabrikovanými pätkami 500x500x1200mm, ktoré budú slúžiť ako dočasné stabilizačné prahy v potoku. Pätky budú v počte 2x2ks osadené na vtokovú aj výtokovú stranu v zmysle PD.

Nakoľko sa jedná o dočasný objekt s obmedzenou dobou užívania nenavrhujeme na vtoku žiadne čelá, resp. krídla, ani nepredpisujeme žiadne špeciálne požiadavky na ochranu pred zemnou vlhkosťou.

#### 14.9 Dopravné značenie

Komplexné riešenie trvalého i dočasného dopravného značenia, vrátane technického popisu, je zdokumentované v samostatnej časti PD – C3 Dopravné značenie celej stavby.

##### *Dočasné dopravné značenie*

Dočasné dopravné značenie, ktoré osadí počas výstavby dodávateľ stavby, musí zabezpečiť tak dopravnú prístupnosť územia, ako aj bezpečné vykonávanie stavebných prác. Dočasné dopravné značenie si vzhľadom na operatívnosť a pružnosť výstavby, osadí počas výstavby dodávateľ stavby podľa druhu vykonávaných prác. Stavebné práce budú prebiehať cez dennú dobu a budú realizované na a pri existujúcej ceste I/79.

Projektová dokumentácia rieši dočasné dopravné značenie počas rekonštrukcie (výstavby) mosta ev.č. 50-331. Stavba je rozdelená na 3 etapy. Na každú z etáp je spracované dočasné dopravné

značenie, ktoré bude odsúhlasené s KR PZ KDI. V zásade sa jedná o presmerovanie dopravy do zúžených jazdných pruhov, alebo na dočasnú jednopruhovú obchádzku so svetelnou signalizáciou, v závislosti od realizovanej etapy výstavby objektu, zníženie rýchlosti na 50km/h resp. 30km/h a osadenie dopravných značiek.

#### I. Etapa

V I. etape sa zrealizuje obchádzka. Pred jej realizáciou sa osadením dočasného dopravného značenia zúži jazdný pás na ceste I/79 na 6m (2x3m).

Doprava na ceste I/79 bude vedená po existujúcej komunikácii v dvoch zúžených jazdných pruhoch minimálnej šírky jedného pruhu 3,0m s obmedzenou rýchlosťou. Kvôli lepšej orientácii vodičov budú na ceste I/79 umiestnené obojstranné smerovacie dosky tvoriace pozdĺžnu uzáveru. Na každej druhej smerovacej doske tvoriace pozdĺžnu uzáveru bude osadené výstražné svetlo typu VS1 /trieda L8H/. Na priečnu uzáveru sa použijú smerovacie dosky, na ktorých budú osadené výstražné svetlá typu VS1 /trieda L8H/. Pracovisko musí byť zabezpečené zábranami.

#### II. Etapa

V II. etape sa bude realizovať mostný objekt na ceste I/79.

Doprava na ceste I/79 bude vedená po v I. etape zrealizovanej jednopruhovej obchádzke striedavo v jednom jazdnom pruhu minimálnej šírky 3,0m a bude riadená cestnou svetelnou signalizáciou.

Kvôli lepšej orientácii vodičov budú na ceste I/79 umiestnené obojstranné smerovacie dosky tvoriace priečnu uzáveru, na ktorých budú osadené výstražné svetlá typu VS1 /trieda L8H/. Pracovisko musí byť zabezpečené zábranami.

#### III. Etapa

V III. etape sa po dokončení vozovky na ceste I/79 (spätný zásyp mosta) vybúra nepotrebná obchádzka. Pred jej vybúraním sa osadením dočasného dopravného značenia zúži jazdný pás na ceste I/79 na 6m (2x3m).

Navrhované dopravné značenie je navrhnuté v súlade s Technickými podmienkami TP 02/2010, ktoré vychádzajú zo zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášky Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Základné rozmery, farebné vyhotovenie ako aj symboly zvislých dopravných značiek sú navrhnuté podľa STN 01 8020.

Presný termín použitia dopravných značiek určí realizátor stavby. Zodpovednú osobu za dodržiavanie podmienok určenia dočasného dopravného značenia určí realizátor stavby a dodatočne uvedie aj jej celé meno a telefónne číslo.

Počas realizácie, v závislosti od realizovanej etapy, bude doprava usmernená podľa dočasného dopravného značenia v dvoch resp. jednom jazdnom pruhu. Minimálna šírka jazdného pruhu je 3,00m. Stavebné práce na stavbe budú vykonávané za plnej verejnej premávky.

#### 14.10 Bezpečnostné zariadenia

Na obchádzke je navrhnuté vodiace bezpečnostné zariadenie, ako je zvislé a vodorovné značenie smerové stĺpiky a zvodidlá na pravej strane obchádzky pre triedu zadržania N2. Použijú sa zvodidlá vyzískané z vybúraného úseku cesty I/79. V mieste realizácie objektu 201-00 resp. v mieste dočasného priepustu a sa na ľavej strane osadí betónové zvodidlo, ktoré okrem iného bude slúžiť aj ako ochrana pracovníkov stavby mosta.

#### 14.11 Postup výstavby

Pred zahájením stavebných prác je dodávateľ stavby povinný dať si vytýčiť všetky podzemné inžinierske siete a pri vykonávaní stavebných prác musí bezpodmienečne dodržiavať ochranné pásma týchto vedení a podmienky pre výkon stavebných prác v OP. Pozor treba dávať hlavne na podzemné vedenia. Stavebnou činnosťou nesmie dôjsť k ich poškodeniu.

Na postup stavebných prác budú kladené mimoriadne požiadavky. Tie vyplývajú najmä z faktorov, že :

- komunikácia bude budovaná za prevádzky;
- bude potrebné zaistiť bezpečnú prevádzku verejnej dopravy;
- prevádzku stavebných strojov, mechanizmov a nákladnej dopravy pre rekonštrukčné práce;
- zaistiť ochranu podzemných a povrchových vôd.

Po osadení dočasného dopravného značenia, a výrubu drevín a krov v zábere stavby sa pristúpi k realizácii predmetného objektu. Stavba sa bude realizovať obvyklými stavebnými postupmi.

S výstavbou konštrukčných vrstiev vozovky sa začne až po dosiahnutí Edef na pláni pod vozovkou 45MPa.

Po ukončení výstavby objektu 201-00 sa verejná doprava opätovne presmeruje na cestu I/79, obchádzka sa vybúra, zrealizuje sa koryto potoka na vtokovej strane mosta a okolie stavby a zemné teleso cesty I/79 sa upraví do pôvodného stavu.

Pri vykonávaní stavebných prác je zhotoviteľ povinný dodržiavať všetky normy, nariadenia a predpisy platné v stavebníctve. Jedná sa hlavne o tie, ktoré sa týkajú bezpečnosti práce a ochrany zdravia pri zemných prácach. Investor je povinný rešpektovať nariadenie vlády SR 510/2001 o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko. Stavebné práce a zabudované materiály musia spĺňať technicko-kvalitatívne podmienky, čím bude zaručená kvalita stavebného diela i bezpečnosť práce.

#### 14.12 Doprava počas výstavby

Doprava počas výstavby bude usmernená dočasným dopravným značením v závislosti od práce realizovanej fázy výstavby.

#### 14.13 Vytýčenie

Pre vytýčenie stavby je vybudovaná vytyčovací sieť, ktorej sa v teréne vytýči priestorová poloha stavby podľa výpočtu trasy a vytyčovacieho výkresu.

#### 14.14 Zemné práce

Zemné práce na objekte budú pozostávať z odhumusovanie svahov jestvujúceho cestného telesa, zriadenie násypu cestného telesa obchádzky, vybudovania pláne pod vozovku a po ukončení jej odstránenie t.j. výkopové práce, svahovanie a spätné zahumusovanie.

Bilancia zemných prác spolu

Výkop počas výstavby obchádzky:	50 m3
Násyp počas výstavby obchádzky:	650 m3
Výkop počas vybúrania obchádzky:	650 m3
Násyp počas vybúrania obchádzky:	50m3
Odhumusovanie počas výstavby obchádzky:	150m3
Spätné zahumusovanie po vybúraní obchádzky:	150m3



Výkopové práce sa zrealizujú v celkovom objeme  $780\text{m}^3$ , pričom v I. etape sa jedná o výkop pri výstavbe obchádzky v množstve  $80\text{m}^3$  (aj so zazubením svahu) a v III. etape o jej vybúranie v množstve  $700\text{m}^3$ .

Do násypu obchádzky je nutné zabudovať v I. etape  $700\text{m}^3$  vhodného materiálu z výkopov. Po odstránení obchádzky sa nutné časti zemného telesa cesty I/79 (v mieste po odstránení obchádzky) dosypú v množstve  $50\text{m}^3$ . Zvyšné množstvo  $650\text{m}^3$  sa odvezie na zásyp terénnych nerovností v k.ú. Vranov nad Topľou.

Odhumusovaním sa získa  $150\text{m}^3$  humusu z toho na spätné zahumusovanie svahov cestného telesa a potoka sa použije takisto  $150\text{m}^3$ . Humus potrebný na spätné zahumusovanie sa dočasne uskladní na skládke humusu.

Pláň pod vozovkou musí byť upravená v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie.

Upravené podložie sa musí zhutniť hladkým valcom. Miera zhutnenia pre súdržné a nesúdržné zeminy je stanovená v STN 73 6133 Teleso pozemných komunikácií (tabuľka 4 a 5). Pláň musí byť zhotovená v priečnom sklone podľa projektovej dokumentácie, tak aby bolo vždy zabezpečené jej odvodnenie. Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel. Najmenšia únosnosť pláne vyjadrená hodnotou modulu pretvárnosti nesmie byť menšia ako 45 MPa. Únosnosť ochrannej vrstvy zo štrkodrvy, stanovená statickou zaťažávacou skúškou a vyjadrená hodnotou modulu pretvárnosti Edef, musí byť minimálne 60 MPa.

## 15. ODPADY

V rámci stavebných prác budú vznikať odpady viazané na vlastnú stavebnú činnosť. Väčšinu odpadov, ktoré vzniknú touto činnosťou, bude možné zaradiť do kategórie ostatné odpady („O“). Pri likvidácii odpadu kategórie „O“ je nutné dbať na čo najvyšší podiel uskutočnených recyklácií (vrátane napr. recyklácie frézovaných asfaltových vrstiev vozovky). „Ostatné odpady“ zo stavby, ktoré nebudú recyklované, je možné ukladať na vhodných skládkach stavebného materiálu.

Súčasne môžu vznikať v malých množstvách aj odpady viazané na prevádzku a činnosť stavebných strojov a zariadení. Tieto činnosti majú charakter prípravných a servisných prác a väčšinu takto vzniknutých odpadov bude nutné zaradiť do kategórie nebezpečný odpad („N“).

Činnosti, pri ktorých vznikajú stavebné odpady, týkajúce sa predmetnej stavby, sa dajú charakterizovať takto:

- úprava existujúcej konštrukcie vozovky v miestach napojenia na súčasný stav,
- demolácia existujúcich častí mosta,
- pokládka jednotlivých vrstiev komunikácie,
- nátery konštrukcií,
- dokončovacie práce.

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

Pred vlastnou likvidáciou bude vznikajúci odpadový materiál ponúknutý príslušnému správcovi. Následná fáza nakladania s odpadmi bude zaistená dodávateľským spôsobom priamo osobami oprávnenými k týmto činnostiam podľa zákona č.79/2015 Z.z., o odpadoch.

Zmluvy s konkrétnymi firmami, ktoré budú zaisťovať využitie alebo zneškodnenie uvedených druhov odpadov budú uzavreté zhotoviteľom stavby.

Konečné rozhodnutie o spôsobe likvidácie (vrátane miest prípadného uloženia odpadu) bude do značnej miery závislé na vybranej firme, poverenej k likvidácii odpadu.

Dodávateľ stavby je povinný s odpadom vzniknutým na stavbe naložiť v zmysle zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášky MŽP SR č.371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č.365/2015 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

Odpady, ktoré sa uložia na riadenej skládke odpadov budú zhromažďované bez predchádzajúceho triedenia. Zhotoviteľ stavby požiadava orgán štátnej správy odpadového hospodárstva v zmysle § 7, ods. 1, písm. j, zákona č.79/2015 Z.z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 271/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch o udelenie súhlasu na zhromažďovanie odpadov bez predchádzajúceho triedenia.

Odpady, ktoré vzniknú počas realizácie stavby:

Tabuľka odpadov:

Názov	Zatriedenie	Druh	Množstvo	Zneškodnenie
Betón	17 01 01	O	1250t	D1
Drevo	17 02 01	O	25t	D1
Bitúmenová zmes frézovaná	17 03 02	O	200t	R4
Železo a oceľ	17 04 05	O	9t	R5
Výkopová zemina	17 05 06	O	2800t	R5
Zmiešané odpady zo stavieb	17 09 04	O	10t	D1

Likvidáciu vzniknutého odpadu zabezpečí dodávateľ stavebných prác. Pri nakladaní s odpadmi je povinný rešpektovať zákon č. 79/2015 Z.z. o odpadoch, vyhlášku č. 371/2015 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch. Všetok demontovaný materiál vzhľadom k jeho opotrebeniu je považovaný za odpad a nie je vhodný pre ďalšie využitie.

Ropné odpady, nasiaknutá zemina sa z miesta stavby odstráni a odvezie na určenú skládku tuhých odpadov.

## 16. BEZPEČNOSŤ PRÁCE

Počas realizácie stavby je potrebné dôsledne dodržiavať všetky bezpečnostné predpisy týkajúce sa ochrany zdravia pri práci. **Bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci je povinný zaistiť zhotoviteľ stavby!**

Zhotovovateľ určí koordinátora bezpečnosti a vypracuje plán bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v zmysle nariadenia vlády SR č. 510/2001 Zz. Zabezpečenie zdravotne vyhovujúcich a bezpečných pracovných podmienok je úlohou zhotoviteľa. S tým súvisiace úlohy:

- musia byť zabezpečené zdravotne vyhovujúce a bezpečné pracovné podmienky vo všetkých fázach výstavby a pri všetkých pracovných operáciách,
- účinnými opatreniami (výstražné nápisy, oplotenie) sa musí predísť vstupu nepovolaných osôb na stavenisko, aby sa žiadna osoba nedostalo do nebezpečnej situácie a neutrpela výstavbou žiadnu nehodu,
- počas vykonávania prác musia byť dodržané bezpečnostné predpisy pri práci stanovené zákonmi a normami, a aj dokončená stavba musí spĺňať nariadenia z hľadiska požiarnej ochrany a tiež bezpečnostné predpisy stanovené zákonmi a normami.

Mimoriadnu pozornosť je potrebné venovať všetkým prácam v blízkosti podzemných a nadzemných vedení a tým predísť ich poškodeniu, resp. ublíženiu pracovníkov na zdraví. Všetky prekážky treba označiť, za zníženej viditeľnosti osvetliť. Z bezpečnostných predpisov treba dodržiavať všetky platné predpisy v investičnej výstavbe, a to najmä:

Nariadenie vlády č. 396/2006 Z.z. o bezpečnosti a zdravotných požiadavkách na stavenisko a Vyhlášku 374/90 Z.z. o bezpečnosti práce a technických zariadení pri stavebných prácach. Ďalej je nutné dodržiavať nasledovné zákony :

Zákon 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia,  
Zákon 125/2006 Z.z. o inšpekcii práce,  
Zákon 355/2007 Z.z. o ochrane, postupe a rozvoji verejného zdravia,

Nariadenie vlády č. 281/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách pri práci s bremenami,

Nariadenie vlády č. 391/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na pracovisku.

## 17. RÔZNE, NIEKTORÉ POUŽITÉ NORMY A PREDPISY

Počas realizácie stavby je potrebné dodržiavať podmienky kompetentných orgánov a zložiek štátnej správy, ktoré sa k objektu vyjadrovali v predchádzajúcich stupňoch projektovej dokumentácie.

Zhotoviteľ stavby musí realizovať objekt z materiálov s atestmi a certifikáciou, konštrukčných častí príslušenstva objektu (napr. zálievkové a izolačné hmoty).

Mostný objekt je navrhnutý podľa v súčasnosti platných STN EN, predpisov a nariadení.

### Použité normy a predpisy:

- STN 73 6200 Mostné názvoslovie.
- STN 73 6201 Projektovanie mostných objektov.
- STN 73 1001 Základová pôda pod plošnými základmi.
- STN EN 1536 Vykonávanie špeciálnych geotechnických prác - vŕtané pilóty.
- STN EN 13670 Zhotovovanie betónových konštrukcií.
- STN EN 1990 Zásady navrhovania.
- STN EN 1991-1 Zaťaženie konštrukcií. Všeobecné zaťaženia.
- STN EN 1991-2 Zaťaženie mostov dopravou.
- STN EN 1992-1-1 Navrhovanie betónových konštrukcií. Všeobecné pravidlá a pravidlá pre budovy.
- STN EN 1992-2 Navrhovanie betónových konštrukcií. Betónové mosty - navrhovanie a konštruovanie.
- STN EN 1997-1 Navrhovanie geotechnických konštrukcií.
- STN EN 206-1 Betón. Špecifikácia, vlastnosti, výroba a zhoda.
- STN 73 6242 Vozovky na mostoch pozemných komunikácií. Navrhovanie a požiadavky na konštruovanie.
- STN EN 1337 Ložiská vo výstavbe.
- TKP, KL všeobecné technicko-kvalitatívne podmienky a katalógové listy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
- ZTKP Zvláštne technicko-kvalitatívne podmienky Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

- VL4-Mosty Vzorové listy stavieb pozemných komunikácií.
- TP Technické predpisy - schválené.

## 18. POZNÁMKY A DOKLADY

Pozri dokladovú časť stavby.

## 19. ZÁVER

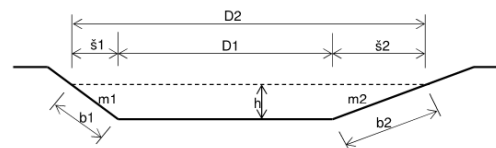
Spracovaná dokumentácia objektu bola prerokovaná a skordinovaná s ostatnými súvisiacimi objektmi stavby a odsúhlasená dotknutými organizáciami a zložkami štátnej správy. Projektant odporúča, aby pred zahájením stavby bolo zvolané rokovanie za účasti investora, vybraného zhotoviteľa, majetkového správcu objektu a projektanta, na ktorom by zhotoviteľ spresnil požiadavky na dopracovanie realizačnej dokumentácie stavby mosta vrátane detailov jednotlivých konštrukčných častí mosta.

Vypracoval: Ing. Jaroslav Palgut  
Košice, október 2018

## 20. PRÍLOHA 1: HYDROTECHNICKÉ POSÚDENIE POTOKA TRNAVA

Hydrotechnický výpočet, Bezmenný potok - mostný otvor

Výpočet konzumčnej krivky																	
h (m)	m1	m2	š1 (m)	š2 (m)	D1 (m)	D2 (m)	B1 (m)	B2 (m)	O (m)	F (m <sup>2</sup> )	R	J	n	C	y	v (m/s)	Q (m <sup>3</sup> /s)
0,100	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	0,100	0,100	2,700	0,250	0,093	0,0160	0,017	37,515	0,189	1,443	0,36
0,200	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	0,200	0,200	2,900	0,500	0,172	0,0160	0,017	42,381	0,186	2,225	1,11
0,300	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	0,300	0,300	3,100	0,750	0,242	0,0160	0,017	45,257	0,185	2,814	2,11
0,400	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	0,400	0,400	3,300	1,000	0,303	0,0160	0,017	47,255	0,183	3,288	3,29
0,500	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	0,500	0,500	3,500	1,250	0,357	0,0160	0,017	48,755	0,182	3,683	4,60
0,600	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	0,600	0,600	3,700	1,500	0,405	0,0160	0,017	49,935	0,181	4,019	6,03
0,700	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	0,700	0,700	3,900	1,750	0,449	0,0160	0,017	50,894	0,181	4,310	7,54
0,800	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	0,800	0,800	4,100	2,000	0,488	0,0160	0,017	51,692	0,180	4,564	9,13
1,040	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	1,040	1,040	4,580	2,600	0,568	0,0160	0,017	53,160	0,179	5,063	13,16
1,200	0,00	0,00	0,000	0,000	2,500	2,500	1,200	1,200	4,900	3,000	0,612	0,0160	0,017	53,901	0,178	5,332	15,99



Hydrotechnický výpočet, Bezmenný potok - koryto na vtoku a na výtoku

Výpočet konzumčnej krivky																	
h (m)	m1	m2	š1 (m)	š2 (m)	D1 (m)	D2 (m)	B1 (m)	B2 (m)	O (m)	F (m <sup>2</sup> )	R	J	n	C	y	v (m/s)	Q (m <sup>3</sup> /s)
0,250	1,50	1,50	0,375	0,375	2,500	3,250	0,451	0,451	3,401	0,719	0,211	0,0160	0,024	28,766	0,238	1,672	1,20
0,500	1,50	1,50	0,750	0,750	2,500	4,000	0,901	0,901	4,303	1,625	0,378	0,0160	0,024	33,242	0,232	2,582	4,20
0,600	1,50	1,50	0,900	0,900	2,500	4,300	1,082	1,082	4,663	2,040	0,437	0,0160	0,024	34,450	0,230	2,880	5,88
0,700	1,50	1,50	1,050	1,050	2,500	4,600	1,262	1,262	5,024	2,485	0,495	0,0160	0,024	35,480	0,228	3,154	7,84
0,800	1,50	1,50	1,200	1,200	2,500	4,900	1,442	1,442	5,384	2,960	0,550	0,0160	0,024	36,380	0,227	3,410	10,09
0,900	1,50	1,50	1,350	1,350	2,500	5,200	1,622	1,622	5,745	3,465	0,603	0,0160	0,024	37,180	0,225	3,650	12,65
0,920	1,50	1,50	1,380	1,380	2,500	5,260	1,659	1,659	5,817	3,570	0,614	0,0160	0,024	37,330	0,225	3,697	13,20
1,000	1,50	1,50	1,500	1,500	2,500	5,500	1,803	1,803	6,106	4,000	0,655	0,0160	0,024	37,901	0,224	3,878	15,51
1,200	1,50	1,50	1,800	1,800	2,500	6,100	2,163	2,163	6,827	5,160	0,756	0,0160	0,024	39,162	0,221	4,304	22,21
1,500	1,50	1,50	2,250	2,250	2,500	7,000	2,704	2,704	7,908	7,125	0,901	0,0160	0,024	40,729	0,218	4,887	34,82

