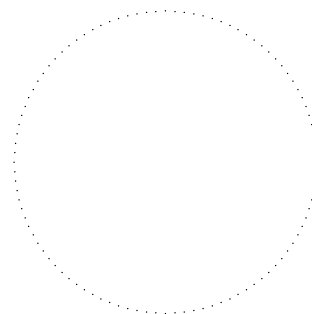


201-00



VYPRACOVAL: Ing. Michal Matuška	HL. INŽ. PROJEKTU: Ing. Michal Matuška	ZHOTOVITEĽ: MP Construct s.r.o. Obrancov Mieru 13 040 01 Košice	
ZOD. PROJEKTANT: Ing. Michal Matuška	TECH. KONTROLA: Ing. Dušan Vongrej		
OBJEDNÁVATEĽ: Mesto Žilina Mestský úrad v Žíline Námestie obetí komunizmu 1, 011 31 Žilina			
KRAJ: Žilinský samosprávny kraj	OKRES: Žilina		
STAVBA: REKONŠTRUKCIA MOSTA NA UL. SV. CYRILA A METODA, ŽILINA – VLČINCE		ČÍSLO ZÁKAZKY:	
		STUPEŇ:	DSP (DRS)
		DÁTUM:	09/2021
		FORMÁT:	–
		MIERKA:	–
PRÍLOHA: TECHNICKÁ SPRÁVA		ČÍSLO PRÍLOHY: 01	SÚPRAVA:

TECHNICKÁ SPRÁVA

k dokumentácii na stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby DSP (DRS)

O B S A H

1.	IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE MOSTA	3
2.	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (PODĽA STN 73 6200:1975)	3
3.	CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ CESTY	4
4.	ÚZEMNÉ PODMIENKY	4
5.	POPIS EXISTUJÚCEJ KONŠTRUKCIE MOSTA	4
6.	TECHNICKÉ RIEŠENIE ÚPRAVY MOSTA	5
6.1	Popis konštrukcie mosta	5
6.2	Vytýčenie mosta	5
6.3	Používané materiály	5
6.4	Zakladanie	5
6.5	Spodná stavba	5
6.5.1	Krajné opory	5
6.5.2	Medziľahlé podpory	6
6.6	Sanácia opevnenia svahov	6
6.7	Nosná konštrukcia	6
6.8	Mostný zvršok	7
6.8.1	Vozovka	7
6.8.2	Rímsy	8
6.8.3	Ložiská	8
6.8.4	Mostné závery	8
6.8.5	Odvodnenie	8
6.8.6	Bezpečnostné zariadenia	8
6.9	Terénne úpravy	9
6.10	Povrchové úpravy	9
6.11	Ochrana proti bludným prúdom	9
7.	VÝSTAVBA MOSTA	9
7.1	Postup a technológia výstavby mosta	9
7.2	Rôzne	10
7.3	Požiadavky na merania počas výstavby mosta, statické zaťažovacie skúšky a dlhodobé sledovanie mosta	10
7.4	Vzťah k územiu	10
8.	BEZPEČNOSŤ A OCHRANA PRI PRÁCI	10

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE MOSTA

Stavba

Objekt číslo:	201-00
Názov stavby:	Rekonštrukcia mosta na ul. Sv. Cyrila a Metoda, Žilina - Vlčince
Katastrálne územie:	Žilina
Okres:	Žilina
Správca mosta:	mesto Žilina
Druh stavby:	rekonštrukcia

Projektant

Názov a adresa:	MP Construct s.r.o., Obrancov Mieru 13 040 01 Košice IČO: 46 957 596 Tel: +421 0917 866 545
Zodpovedný projektant:	Ing. Michal Matuška
Bod kríženia s:	chodníkom a cyklochodníkom
Staničenie na ceste:	-
Staničenie na premostovanej prekážke -	
Uhol kríženia:	100° s chodníkom a cyklochodníkom
Voľná výška pod mostom:	3,68 m nad chodníkom a cyklochodníkom

2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (PODĽA STN 73 6200:1975)

Charakteristika mosta (II. Triedenie mostov), ľavý aj pravý most:

- a) na pozemnej komunikácii
- b) -
- c) most nad chodníkom pre peších a cyklochodníkom
- d) most s tromi otvormi
- e) jednopodlažný
- f) s hornou mostovkou
- g) nepohyblivý
- h) trvalý
- i) výškovo aj smerovo v priamej
- j) kolmý
- k) s normovou zaťažiteľnosťou
- l) masívny
- m) vyľahčený
- n) trémový
- o) otvorene usporiadaný
- p) s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia (čl. 60) LM, PM: 48,60 m

Dĺžka nosnej konštrukcie LM, PM: 49,80 m

Dĺžka mosta (čl. 61) LM, PM: 53,60 m

Šikmosť mosta (čl. 65) LM, PM: -

Šírka vozovky medzi obrubníkmi
(čl. 69) LM, PM: 7,0 m

Šírka chodníka služobného LM, PM: -

Šírka chodníka verejného LM, PM: 2x1,5 m

Šírka mosta medzi zábradliami
(čl. 71) LM, PM: 10,0 m

Výška mosta (čl. 74) LM, PM: 4,4 m

Stavebná výška (čl. 75) LM, PM: 1,065 m

Plocha mosta
(dĺžka premostenia x šírka
medzi zábradliami LM + PM: $2 \times 48,60 \times 10,0 = 972,0 \text{ m}^2$

Zaťaženie mosta
(uviesť použité normy): podľa STN EN 1990, STN EN 1991 (kategorizačné
zatriedenie - cesty II. triedy)

Zaťaženie mosta dopravou
(uviesť použité zaťaž. modely): zaťažovacie modely LM1, LM2

3. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ CESTY

Mostný objekt zabezpečuje premostenie cesty nad združený cyklochodník a chodník pre peších. Trasa cesty na moste sa v mieste mosta nachádza smerovo aj výškovo v priamej.

4. ÚZEMNÉ PODMIENKY

Stavba mostného objektu sa nachádza v intraviláne v katastrálnom území mesta Žilina. Mostný objekt preklenuje združený cyklochodník a chodník pre peších. Okolité územie je mierne svahovité s riedkym porastom a zastavaným priestorom. Mostný objekt je situovaný v stabilnom území.

Záujmové územie sa nachádza v oblasti mierne chladnej, okrsok mierne chladný, vlhký, s miernou zimou, dolinový/kotlinový.

V záujmovom území mostného objektu sa nenachádzajú žiadne aktívne zosuvy ani stabilizované zosuvy, čomu napovedá morfológia rovinatého územia v okolí mostného objektu. Z toho dôvodu projektová dokumentácia neuvažuje so žiadnymi aktívnymi a pasívnymi opatreniami na zamedzenie potenciálnych zosuvov.

Pred začatím rekonštrukčných prác je potrebné vytýčiť inžinierske siete na moste a v blízkosti mosta.

5. POPIS EXISTUJÚCEJ KONŠTRUKCIE MOSTA

Mostný objekt 201-00 (ev. č. M207) je tvorený pravým a ľavým mostom ktoré majú rovnaké rozmery. Oba mosty sú trojpoľové s rozpätím 16,6 m, tvorená prefabrikovanými nosníkmi KA-73

výšky 0,85m a železobetónovou doskou s vyrovnávajúcou betónovou vrstvou. Nosná konštrukcia je uložená na krajných masívnych oporách zo železobetónu a členených vnútorných podperách. Šírka oboch mostov je 2 x 10,6 m. Konštrukcia mosta pôsobí ako spojitý nosník.

6. TECHNICKÉ RIEŠENIE ÚPRAVY MOSTA

6.1 Popis konštrukcie mosta

Úprava mostného objektu 201-00 je podmienená degradáciou častí mostnej konštrukcie, hlavne prvkov priamo vystavených poveternostným vplyvom a agresívnym účinkom chemického posypu v zimnom období a nadrozmernou dopravou. Podrobnejšie sú rekonštruované časti opísané v nasledujúcich bodoch.

6.2 Vytýčenie mosta

Pred začatím stavebných prác a frézovaním vozovky je potrebné výškové a polohové zameranie vozovkových vrstiev na moste 201-00 v rastri 2 m a na úseku cca 20 m pred a za mostom v rastri 5 m, druhé zameranie je potrebné realizovať po odfrézovaní vozovkových vrstiev a tretie zameranie je potrebné realizovať po odstránení vyrovnávajúcej vrstvy NK. Na základe týchto meraní bude upresnená hrúbka spriahujúcej dosky a výškové osadenie mostných záverov, odvodňovačov a odvodňovacích trubičiek.

6.3 Použité materiály

Betón: (označenie betónov je v zmysle STN EN 206)

Povrch opôr, krídel a NK	Sanačná malta (trieda R4)
Nosná konštrukcia	C 30/37 XC2, XD1, XF2 (SK) - CI 0,4 - D _{max} 22 - S3
Spodná stavba	C 30/37 XC2, XD1, XF2 (SK) - CI 0,4 - D _{max} 22 - S3
Rímasy	C 35/45 XC4, XD3, XF4 (SK) - CI 0,4 - D _{max} 16 - S3
Podkladný betón	C 12/15 X0 (SK) - CI 1,0 - D _{max} 25 - S3

Betonárska výstuž: B500B

6.4 Zakladanie

Zakladanie nie je predmetom rekonštrukcie mosta.

6.5 Spodná stavba

6.5.1 Krajné opory

Úprava spodnej stavby mosta 201-00 bude pozostávať z úpravy povrchov krajných opôr vrátane krídel.

Rekonštrukcia spodnej stavby zahŕňa plošnú sanáciu povrchu opôr a krídel. Sanácia poškodených častí povrchu spodnej stavby bude prebiehať nasledovne:

- odkopanie príľahlého terénu v hĺbke 0,2 m
- očistenie konštrukcie na zdravý betón s odtrhovou pevnosťou 1–1,5 MPa
- odstránenie skorodovaných častí výstuže a ošetrenie antikoróznym náterom/ v prípade väčšieho poškodenia účinnej plochy výstuže sa doplní existujúca výstuž dodatočne lepenou
- aplikácia kryštallického izolačného náteru/ nástreku, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu /síranovej korózie/ a ako ochranu proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie

- naniesenie spojovacieho mostíka v závislosti od použitej sanačnej malty
- aplikácia sanačného systému (sanačná malta R4) jednovrstvový systém pre poškodenie do 30 mm, dvojvrstvový systém pre poškodenie do 50 mm

Prípadné zmeny úpravy nosnej konštrukcie budú zrejmé až po obnaužení existujúcej konštrukcie. V prípade tejto zmeny musí zhotoviteľ kontaktovať projektanta na určenie ďalšieho postupu prác. Vo výkaze výmer je odhadnutý materiál na túto úpravu.

6.5.2 Medzilahlé podpory

Rekonštrukcia medzilahlých podpier zahŕňa odbúranie dodatočne dobetónovanej vrstvy pilierov hrúbky cca 150 mm, ktorej pevnosť je podľa vykonanej diagnostiky nedostatočná a spätné dobetónovanie tejto vrstvy, ktorá bude spriahnutá s pôvodným jadrom piliera a vystužená výstužou kotvenou do základovej konštrukcie.

Ostatné povrchy medzilahlých podpier budú sanované nasledovne:

- odkopanie prilahlého terénu v hĺbke 0,2 m
- očistenie konštrukcie na zdravý betón s odtrhovou pevnosťou 1–1,5 MPa
- odstránenie skorodovaných častí výstuže a ošetrovanie antikoróznym náterom/ v prípade väčšieho poškodenia účinnej plochy výstuže sa doplní existujúca výstuž dodatočne lepenou
- aplikácia kryštalického izolačného náteru/ nástreku, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu /síranovej korózie/ a ako ochranu proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie
- naniesenie spojovacieho mostíka v závislosti od použitej sanačnej malty
- aplikácia sanačného systému (sanačná malta R4) jednovrstvový systém pre poškodenie do 30 mm, dvojvrstvový systém pre poškodenie do 50 mm

6.6 Sanácia opevnenia svahov

Rekonštrukcia opevnenia svahov bude realizovaná nasledovne:

- odstránenie uvoľnených častí
- aplikácia betónového lôžka hr. 100 mm
- nahradenie častí betónovej dlažby
- preškárovanie dlažby škárovacou maltou

6.7 Nosná konštrukcia

Existujúca nosná konštrukcia ľavého aj pravého mosta je trojpoľová konštrukcia, tvorená v priečnom reze 10timi nosníkmi KA-73 a železobetónovou vyrovnávajúcou betónovou vrstvou.

Rekonštrukcia NK zahŕňa odbúranie existujúcej vyrovnávajúcej vrstvy a jej nahradenie spriahujúcou doskou, ktorej horný povrch bude v priečnom reze v 2,5% strechovitom sklone so 2,5% protispádom pod rímsami. Úžľabie bude 100 mm od hrany obidvoch ríms. Hrúbka spriahujúcej dosky bude 90 mm v úžľabí až 175 mm v osi cesty. Pozdĺžny sklon vyrovnávajúcej vrstvy bude kopírovať navrhovanú niveletu komunikácie. Spriahujúca doska bude spojená s nosníkmi pomocou betonárskej výstuže $\varnothing 14$ navrtanej do obnaužených prefabrikovaných nosníkov. Funkčné vlastnosti spojiva na zosilnenie lepenými príložkami musia spĺňať požiadavky uvedené v tabuľke 3.1 v norme STN EN 1504-4. Keďže spriahujúca doska slúži ako podkladná vrstva pre izoláciu, musí spĺňať kvalitatívne požiadavky stanovené STN 736242. Bezprostredne

pred zahájením prác na pokládke izolačného systému, t.j. pred realizáciou zapečatujúcej vrstvy musí byť povrch betónu suchý, čistý, bez zvyškov akýchkoľvek usadenín (cementového mlieka, injektážnej malty a pod.), zbavený chemických nečistôt a olejov tak, aby nebola znížená v žiadnom mieste priľnavosť betónu.

Povrch musí byť rovný, bez trhlín a hlbších rýh. Všetky oceľové výčnelky z povrchu betónu je nutné odstrániť. Vlhkosť povrchu podkladu musí byť nižšia než 4% hmotnosti neviazanej vody (v povrchovej vrstve 20mm). Pevnosť povrchových vrstiev betónu v ťahu sa požaduje najmenej 1,5MPa. Povrch betónu musí vykazovať jemne drsnú (nie hladkú) makroštruktúru. K úprave povrchu betónu sa preto neodporúča používať hladítka betónu bez ďalšej úpravy. Hodnota drsnosti povrchu (hlbka makrotextúry) podľa STN 73 6177 je požadovaná 0,6 - 1,0 mm, najviac. 1,2 mm, najmenej 0,4 mm. Ak povrch nemá požadovanú drsnosť je nutné betón otryskať napr. brokovaním, vodným lúčom.

Nerovnosti povrchu betónového podkladu v ľubovoľnom smere nesmú prekročiť 5 mm (meranie 2 m latou podľa STN 73 6175), pričom v každom mieste povrchu mostovky musí byť zaistený odtok vody smerom k odvodňovačom, t.j. výsledný sklon najmenej 0,5 % .

V prípade, že povrch betónovej mostovky nespĺňa kritéria na rovnosť, drsnosť, prípadne sú na ňom zvyšky usadenín a nečistôt musí byť upravený abráziou (vysokotlakovým vodným lúčom), zbrúsením (frézovaním), prípadne vyrovnaním lokálnych nerovností materiálmi, ktoré vykazujú dobrú priľnavosť k betónu - najmenej 1,2 MPa.

Spodný a bočné povrchy nosníkov KA-73 vykazujú ojedinelé lokálne poruchy s vlhkými škvrnami, výkvetmi a vypadávaním malty s obnažením výstuže. Tieto poruchy je potrebné sanovať.

Sanácia poškodených častí povrchu nosnej konštrukcie bude prebiehať nasledovne:

- očistenie konštrukcie na zdravý betón s odtrhovou pevnosťou 1–1,5 MPa
- na poškodených miestach aplikácia kryštalického izolačného náteru/ nástreku, na realkalizáciu karbonatizovaného betónu /síranovej korózie/ a ako ochranu proti pôsobeniu chloridov na báze cementovej kryštalizácie
- naniesenie spojovacieho mostíka v závislosti od použitej sanačnej malty aplikácia sanačného systému (sanačná malta R4) jednovrstvový systém pre poškodenie do 30 mm, dvojevrstvový systém pre poškodenie do 50 mm

6.8 Mostný zvršok

6.8.1 Vozovka

Existujúca vozovka sa odfrézuje a nahradí novou. Zloženie konštrukčných vrstiev vozovky na moste je v súlade s TP VL4 v zmysle platnej normy STN 73 6242 - Navrhovanie a zhotovovanie vozoviek na mostoch pozemných komunikácií s celoplošnou izoláciou z asfaltových pásov. Celková hrúbka vozovky je konštantná 90mm. Priečny sklon je strechovitý 2,5%.

Konštrukcia vozovky:

<i>Kryt</i>	Asfaltový betón modifikovaný	AC 11 O; PMB	40mm
	Emulzný spojovací postrek	PS, CBP	0,3 kg/m ²
<i>Ochranná vrstva</i>	Asfaltový betón modifikovaný	AC 11 O; PMB	45 mm
	Emulzný spojovací postrek	PS, CBP	0,3 kg/m ²
<i>Izolácia</i>	Natavovací asfaltový izolačný pás		5mm
	Zapečatujúca vrstva		

Spolu

90mm

Oddelenie vrstiev vozovky od obrubníkov ríms sa realizuje pomocou tesniacej zálievky s predtesnením.

6.8.2 Rímsy

Na moste sú navrhnuté nové monolitické rímsy s prefabrikovanými polymérbetónovými čelami výšky 0,9 m. Šírka obidvoch ríms je 1,75 m s vyložením 0,255 m od hrany nosnej konštrukcie.

Povrchová úprava ríms bude pomocou striáže (metličkovania). Povrch ríms bude vyspádovaný v sklone 4,0% smerom do vozovky. Všetky viditeľné ostré hrany na konštrukcii ríms budú skosené vložением trojuholníkovej latky do debnenia. Pracovné škáry ríms budú vo vzájomnej vzdialenosti max. 6m. Rímsy budú betónované striedavo (každý druhý pracovný celok), bez prerušenia výstuže, pracovné škáry budú utesnené trvale pružným tmelom.

Rímsy budú do nosnej konštrukcie ukotvené pomocou oceľových kotiev s protikoróznou ochranou. Vzdialenosť svorníkových kotiev bude 1,0m. V časti ríms pri mostných záveroch budú svorníkové kotvy osadené vo vzájomnej vzdialenosti 0,5m (v dĺžke 3,0m).

Styk zvislej časti zvýšenej obruby a vozovky bude vyplnený trvale pružnou zálievkou s predtesnením šírky 20mm (potrebné použiť debnenú škáru).

Povrch ríms bude opatrený ochranným náterom proti účinkom rozmrazovacích solí.

6.8.3 Ložiská

Existujúce ložiská sú tvorené vrstvou lepenky a nie je nutná ich výmena alebo úprava.

6.8.4 Mostné závery

Existujúce mechanické mostné závery na oporách č. 1 a 4 sa odstránia a budú nahradené novými mechanickými mostnými závermi s celkovým max. dilatačným pohybom 31,5 mm. Vozovka nad podperami č. 2 a 3 sa nareže v hrúbke 20 mm a vyplní trvalo pružnou zálievkou na obmedzenie prípadnej trhliny od priehybu priľahlých mostných polí.

6.8.5 Odvodnenie

Odvodnenie je riešené ako kombinácia povrchového a podpovrchového odvodnenia a bude zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky. Na novú spriahujúcu dosku sa nataví celoplošná izolácia z natavovacích asfaltových izolačných pásov hrúbky 5 mm a pod rímsami sa ako ochranná vrstva izolácie použije druhá vrstva natavovacieho izolačného pásu s presahom 100 mm za hranu rímsy. Povrch izolácie bude odvodnený systémom drenážnych kanálikov šírky 100mm, vyplnených polymérnym drenážnym plastbetónom frakcie Ø8-16mm. Os odvodnenia je vedená v úžľabí 0,1 m od hrany oboch ríms. Pred mostným záverom na opore č. 1 a v mieste odvodňovačov budú umiestnené priečne drenážne kanáliky. Existujúce odvodňovače sa odstránia a na moste sa osadia nové odvodňovače, ktoré budú spolu s drenážnymi trúbkami zaústené do pozdĺžnych zvodov, ktoré budú zaústené do existujúcich odvodňovacích žlabov pod mostom.

6.8.6 Bezpečnostné zariadenia

Na všetkých rímsach je navrhnuté oceľové zábradlie výšky 1,1 m. V mieste mostných záverov sa nachádzajú dilatačné polia, tvorené zvodnicami, konkrétne kombináciou skrátenej zvodnice a dilatačnej zvodnice. Zvodidlá mimo mosta sú oddilatované a nevodivo oddelené od zvodidla na moste.

6.9 Terénne úpravy

Existujúca betónová dlažba pod mostom sa v prípade potreby doplní novou do betónového lôžka hr. 10 cm. Prečistia sa a zrekonštruujú sa príslušné odvodňovacie žľaby pod mostom a doplní sa celkovo 8 ks vývarísk.

6.10 Povrchové úpravy

Všetky oceľové konštrukcie na moste, ktoré sú trvale v styku so vzduchom sa ochránia podľa TP 068 - Protikorózna ochrana oceľových konštrukcií mostov, vydaného MDVRR. Použité náterové systémy majú spĺňať podmienky špecifikované v tabuľkách 1., 2. a 3. pre dlhodobú životnosť - min. 15 rokov a viac a základné korózne zaťaženie, ktoré obsahuje oblasti postreku posypovými soľami. Povrchový farebný odtieň náterov RAL oceľových častí určí investor.

6.11 Ochrana proti bludným prúdom

Pre mostný objekt sa stanovil **stupeň ochranných opatrení č. 3**. Navrhuje sa vykonať protikorózne opatrenia, t.j. kombinácia primárnej ochrany podľa STN EN 206 a sekundárnej ochrany podľa kap. 6.3 TP 081 - Základné ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu bludných prúdov na mostné objekty pozemných komunikácií, vydaného MDVRR bez prepojenia výstuže a vyvedenia výstuže na povrch.

- a) Primárna ochrana – v závislosti od stupňa vplyvu prostredia navrhnúť vyhovujúcu triedu betónu, hrúbku krycej vrstvy pre betonársku výstuž a výstuž predpätia. Minimálne hrúbky sú uvedené v STN EN 206 a sú dostatočné aj z hľadiska ochrany pred blúdivými prúdmi. Považované za vyhovujúce krytie výstuže na vonkajších stenách v styku so zemínou je krytie hrubé min. 50 mm.
- b) Sekundárna ochrana – sekundárnou ochranou spodnej stavby – betónovej konštrukcie – z hľadiska ochrany pred účinkami blúdivých prúdov sa rozumejú najmä ochranné systémy pred agresívnymi vplyvmi zemín, pred zemnou vlhkosťou a stekajúcou a tlakovou vodou. Ako izolácia sa použije schválený systém vodotesných izolácií alebo taktiež je možné použiť kombináciu bentonitových rohoží vybavených kompaktnou fóliou.
- c) Konštrukčné opatrenia – hlavnou zásadou konštrukčných opatrení je z korózneho (elektrochemického) hľadiska minimalizovať tvorbu makro- a mikročlánkov na úrovni výstuže – betón – výstuž vhodným elektricky definovaným pospájaním výstuže, eliminovať priechod blúdivých prúdov elektrickým oddelením jednotlivých častí stavby (najmä spodnej stavby od nosnej konštrukcie), prípadne riadene odvádzať blúdivé prúdy z konštrukcie.

7. VÝSTAVBA MOSTA

7.1 Postup a technológia výstavby mosta

Rekonštrukcia mostného objektu 201-00 pozostáva z týchto prác:

- osadenie DDZ
- identifikácia inžinierskych sietí v okolí mosta a na moste
- osadenie dočasného dopravného značenia na presmerovanie dopravy do jedného jazdného pruhu na oboch mostoch
- odstránenie zábradlia a odbúranie rímsy na rekonštruovanej strane moste
- odbúranie starej vyrovnávajúcej vrstvy nosnej konštrukcie na rekonštruovanej strane moste

- podstojkovanie a podopretie nosníkov NK vedľa medziľahlých podpier v časti pod odbúranou nosnou konštrukciou dočasnou skružou
- odbúranie a betonáž častí pilierov podpier v mieste zabezpečenom dočasnou skružou
- sanácia časti medziľahlých podpier v mieste zabezpečenom dočasnou skružou
- spriahnutie a betonáž novej spriahajúcej dosky, osadenie odvodňovačov a odvodňovacích trubičiek, natavenie hydroizolácie
- vystuženie a betonáž rímasy
- osadenie nového zábradlia a vozovkových vrstiev na rekonštruovanej strane mosta
- presmerovanie dopravy na zrekonštruovanú stranu mosta a zopakovanie rovnakého postupu rekonštrukcie na druhej strane ľavého aj pravého mosta
- osadenie nových mostných záverov
- sanácia poškodených povrchov NK a spodnej stavby
- dokončovacie práce, vrátane terénnych úprav okolo mosta a pod mostom

7.2 Rôzne

Zhotoviteľ bude realizovať objekt z materiálov s atestami, certifikáciou, najmä konštrukčné časti príslušenstva objektu (napr. betóny, lepidlá vlepujúcej výstuže a zálievkové a izolačné hmoty).

Súčasťou výstavby mosta je osadenie tabuliek s evidenčným číslom mosta (správcovské číslo) a s identifikačným číslom mosta IDM v smere jazdy vpravo podľa zásad TP 075 Evidencia cestných mostov a lávok. Identifikačné číslo mosta IDM a evidenčné číslo mosta (správcovské číslo) určí Správa ciest Košického samosprávneho kraja ako správca objektu.

Pred aj po odstránení jednotlivých vrstiev je potrebné premerať všetky výšky, pretože predpoklady projektu sa nemusia zhodovať so skutočným existujúcim vyhotovením.

7.3 Požiadavky na merania počas výstavby mosta, statické zaťažovacie skúšky a dlhodobé sledovanie mosta

Projektant nepožaduje vykonať statickú zaťažovaciu skúšku mostného objektu v zmysle platnej normy STN 73 6209.

7.4 Vzťah k územiu

Rekonštrukcia mosta je možná za čiastočnej dopravnej uzávery na moste. Jestvujúca doprava na moste bude presmerovaná do jedného jazdného pruhu a bude riešená pomocou dočasného dopravného značenia. Prístup na stavenisko mostného objektu je možný po existujúcich komunikáciách.

8. BEZPEČNOSŤ A OCHRANA PRI PRÁCI

- Pri stavebnej činnosti je nutné sa riadiť platnými predpismi pre zaistenie bezpečnosti práce a ochrany zdravia pri práci a plánom bezpečnosti stavby. Zhotovovateľ určí koordinátora bezpečnosti a vypracuje plán bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci v zmysle Vyhlášky č. 147/2013 Z.z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností. 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 nedostala do nebezpečnej situácie a neutrpela výstavbou žiadnu nehodu.
- počas vykonávania prác musia byť dodržané a dokončené stavby musia spĺňať nariadenia z hľadiska požiarnej ochrany a bezpečnostné predpisy pri práci stanovené zákonmi a normami.

Košice september 2021

Vypracoval:

Ing. Michal Matuška