

## OBSAH

<b>1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE MOSTA .....</b>	<b>2</b>
<b>2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O MOSTE (podľa STN 73 6200).....</b>	<b>2</b>
<b>3. NÁVÄZNOSŤ MOSTNÉHO OBJEKTU NA dokumentáciu na STAVEBNÉ POVOLENIE (DSP).....</b>	<b>3</b>
<b>4. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANÁ KOMUNIKÁCIA .....</b>	<b>3</b>
<b>5. ÚZEMNÉ PODMIENKY .....</b>	<b>3</b>
<b>6. GEOLOGICKÉ PODMIENKY .....</b>	<b>4</b>
<b>7. TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA.....</b>	<b>4</b>
7.1 Charakteristika mosta .....	4
7.2 Popis konštrukcie mosta .....	4
7.2.1 Nosná konštrukcia.....	4
7.2.2 Spodná stavba.....	5
7.3 Vybavenie mosta .....	5
7.4 Zvláštne zariadenie na moste .....	8
<b>8. VÝSTAVBA MOSTA.....</b>	<b>8</b>
8.1 Postup a technológia výstavby mosta .....	8
8.2 Súvisiace časti stavby .....	8,
8.3 Vzťah k územiu .....	8
<b>9. POŽIADAVKY NA MERANIE .....</b>	<b>9</b>
<b>10. ZÁVER .....</b>	<b>9</b>

## TECHNICKÁ SPRÁVA

k dokumentácii na realizáciu stavby (DRS) mostného objektu

---

### 201 Most cez potok Jarčie, km 4,810 – 4,850

#### 1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE NAVRHOVANÉ HO MOSTA

Názov stavby : Šoporňa – Most cez potok Jarčie, km 4,810 – 4,850

Katastrálne územie : Šoporňa  
Okres : Galanta  
Kraj : Trnavský  
Stavebník : Trnavský samosprávny kraj

Spracovateľ DSP objektu 201-00 : **TESÁR Alexander**, Ing., PhD, DrSc, doc., hosť.prof., FEng  
Zodpovedný projektant : TESÁR Alexander, Ing., PhD, DrSc, doc., hosť.prof., FEng  
Bod kríženia mosta : s cestou  
Staničenie na ceste : km 0,  
Uhol kríženia : 100g (s potokom)  
Výška prejazdneho prierezu : neobmedzená

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

Charakteristika mosta

- a/ most na ceste
- b/ -
- c/ most nad potokom
- d/ s tromi poľami
- e/ jednopodlažný
- f/ s hornou mostovkou
- g/ nepohyblivý
- h/ trvalý
- i/ smerovo v priamej a vo výškovom oblúku
- j/ kolmý
- k/ s normovanou zaťažiteľnosťou
- l/ masívny, z predpätého betónu
- m/ plnostenný
- n/ trémový
- o/ otvorene usporiadaný
- p/ s neobmedzenou voľnou výškou

Dĺžka premostenia : 28,94m  
Dĺžka mosta : 37,94m  
Šikmosť mosta : kolmý  
Šírka vozovky medzi obrubami : 8,5m  
Šírka chodníka (voľná) : 1,75  
Šírka mosta : 11,8 m  
Šírka medzi zábradlím : 10,75 m  
Výška mosta : 4,75m (nad potokom)  
Stavebná výška : 0,93 m  
Plocha mosta : 311m<sup>2</sup> (10,75m \* 28,94m)  
Zaťaženie mosta : v zmysle STN EN 1990 a STN EN 1991

Zaťaženie mosta dopravou	: použitý zaťažovací model LM1, LM2, LM4
Parametre na prepravu nadmerných a nadrozmerných nákladov	: Most sa nenachádza na osobitne určenej trase.

### 3. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STÁVAJÚCOM MOSTE (PODĽA STN 73 6200)

Charakteristika mosta	a/ most na ceste
	b/ -
	c/ most nad potokom
	d/ s tromi poľami
	e/ jednopodlažný
	f/ s hornou mostovkou
	g/ nepohyblivý
	h/ trvalý
	i/ smerovo v priamej a vo výškovom oblúku
	j/ kolmý
	k/ s normovanou zaťažiteľnosťou
	l/ masívny, z predpätého betónu
	m/ plnostenný
	n/ trámový
	o/ otvorene usporiadaný
	p/ s neobmedzenou voľnou výškou
Dĺžka premostenia	: 29,12m
Dĺžka mosta	: 36,08m
Šikmosť mosta	: kolmý
Šírka vozovky medzi obrubami	: 8,5 m
Šírka chodníka (voľná)	: 0,5
Šírka mosta	: 9,55 m
Šírka medzi zábradlím	: 9,02 m
Výška mosta	: 4,24m (nad potokom)
Stavebná výška	: 0,85 m
Plocha mosta	: 263m <sup>2</sup> (9,02m * 29,2m)
Zaťaženie mosta	: v zmysle STN EN 1990 a STN EN 1991

### 4. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANÁ KOMUNIKÁCIA

Navrhovaný mostný objekt premostňuje potok Jarčie. Voľná výška pod mostom pri  $Q_{100}$  je 50,0 m<sup>3</sup>.

Prevádzaná komunikácia na moste je cesta druhej triedy II/573. Šírkové usporiadanie na moste je v súlade so šírkovým usporiadaním prevádzanej komunikácie – dvojpruhová dvojsmerná cesta s voľnou šírkou 8,5m, s návrhovou rýchlosťou 80 km/h. Cesta v danom úseku sa nachádza smerovo v priamej a vo výškovom vrcholovom oblúku. Pričný sklon cesty je strechovitý 2,5%.

### 5. ÚZEMNÉ PODMIENKY

Mostný objekt sa nachádza v katastri obce Šoporňa v okrese Galanta v Trnavskom kraji. Podľa Atlasu krajiny SR (Kolektív autorov, 2002) patrí obec Šoporňa do teplej oblasti T, okrsku T2 – teplého, suchého, s miernou zimou, s priemernou teplotou v januári -3°C. Z hľadiska premrzania pôdy odporúčame zakladať objekt min. 0,8 m pod upraveným povrchom terénu. Povrch záujmového územia je rovinný, v skúmanom úseku poznačený eróznou činnosťou potoka Jarčie, ktorý je zahĺbený oproti okolitému terénu cca 3,0-3,5 m.

Podľa realizovaných prieskumov sa na moste nachádza kábel – Slovak telekom a v blízkosti mosta sú ochranné pásma SPP.

## 6. GEOLOGICKÉ PODMIENKY

Predmetné územie budujú prevažne kvartérne sedimenty zastúpené fluvialnými náplavami rieky Váh. Litologicky ich tvoria štrky, íly a piesky s dominantným zastúpením štrkovej litofácie. V blízkom okolí sa nachádzajú taktiež fluvialno-eolické piesky. Podložie kvartérnych sedimentov budujú neogénne sedimenty pliocénu zastúpené vulkanickým súvrstvom (piesky, štrky, íly, uhoľné íly) <http://mapserver.geology.sk/gm50js/>. Realizovanými prieskumnými vrtmi boli v rámci neogénnych sedimentov zastihnuté iba ílovité zeminy. Na hydrochemické zhodnotenie podzemných vôd a posúdenie agresívnych účinkov na betón a železo boli v skúmanom území odobrané 2 vzorky podzemnej vody. Z výsledkov analýz a hydrochemického vyhodnotenia (príloha 5) vyplýva, že vzorky podzemnej vody z vrtov JŠ-1 a JŠ-2: sú agresívne na betónové konštrukcie – symbol označenia je XA1.

### Seizmické účinky

Podľa STN EN 1998-1/NA/Z2 posudzované územie patrí do pásma s hodnotou referenčného špičkového seizmického zrýchlenia  $a_{gR} = 0,63 \text{ m.s}^{-2}$  pre návratovú periódu 475 rokov. Na základe kategorizácie podložia je zaradené do kategórie C. Vzhľadom k seizmickému zrýchleniu  $a_g = a_{gR} \times \gamma_I = 0,63 \times 1,0$ , súčiniteľu významnosti mostného objektu  $\gamma_I$  ( $\gamma_I = 1,0$  pre bežné mosty podľa STN EN 1998-2/NA) a súčiniteľu podložia S ( $S = 1,25$  pre kategóriu podložia C na území Slovenska, podľa tab. NB.5.1 STN EN 1998-1/NA)  $\rightarrow a_g S = 0,78 \text{ ms}^{-2} \leq 0,1g = 0,981 \text{ ms}^{-2}$  môžeme konštatovať, že mostná konštrukcia sa nachádza v oblasti s nízkou seizmicitou a v súlade s čl.3.2.1 (5)P STN EN 1998-1 boli použité zjednodušené postupy seizmického návrhu.

## 7. TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

### 7.1 Charakteristika mosta

Mostný objekt je navrhnutý ako 3-poľový. Nosná konštrukcia je navrhnutá z predpätých tyčových prefabrikátov, spriahnutých železobetónovou spriahujúcou doskou. Priechový sklon komunikácie v danom úseku je strechovitý 2,5%. Pozdĺžny sklon nivelety je v smere staničenia je + 0,7% až 0,7%. Šírka vozovky medzi obrubami je 8,5m (dopravný priestor). Šírka ríms odrazného pruhu je 0,8m a chodníka 2,5m.

### 7.2 Popis konštrukcie mosta

#### 7.2.1 Nosná konštrukcia

##### Statický systém

Nosná konštrukcia staticky pôsobí ako tri prosté polia a tvorí jeden dilatčný celok. Pevné uloženie je navrhnuté na podpere č.2, kde je uvažovaná aj teplotná os.

##### Popis nosnej konštrukcie

Nosná konštrukcia je navrhnutá z vopred predpätých tyčových prefabrikátov z betónu min. triedy C45/55 (trieda betónu tyčových predpätých prefabrikátov závisí od ich konkrétneho typu), spriahnutých železobetónovou spriahujúcou doskou z betónu C35/45. Výška nosnej konštrukcie je 0,84m, šírka je 11,5m a dĺžka je 30,74m.

Na oporách aj podperách je nosná konštrukcia uložená na elastomerné ložiská rôznych hrúbok. Ložiská sú pod každým nosníkom. Pevné uloženie je navrhnuté na podpere č.2. Všetky viditeľné ostré hrany na konštrukcii budú mať skosené hrany 20/20mm (vložením trojuholníkovej latky do debnenia).

## 7.2.2 Spodná stavba

Spodná stavba je tvorená dvojicou opôr a dvoma medzilahkými podperami.

Opory č.1 a č.4 sú navrhnuté ako úložný prah založený na mikropilotách Ø76/10mm. Mikropilóty budú vŕtané cez podkladný betón. Krídla na oporách sú rovnobežné, zavesené, dĺžky 3,5m. Úložný prah a krídla sú zo železobetónu C35/45 a výstuž z ocele B500B.

Do záverného múrika bude kotvená prechodová doska dĺžky 3,0 m, hrúbky 0,35 m. Dosky sú spojené so záverným múrikom vrubovým klbom a sú navrhnuté na šírku dopravného priestoru. Na úložnom prahu budú v mieste ložísk vybetónované bloky pod ložiská.

Podpery navrhujeme ako úložné prahy podopreté štyrmi kruhovými stĺpmi priemeru 600mm, ktoré sú votknuté do základovej dosky a založené na mikropilotách. Rozmery základovej pätky navrhujeme 2x12,1x0,8m. Úložný prah, stĺpy aj základovú dosku navrhujeme z betónu C35/45. Výšku podpier navrhujeme 3,19m na podpere č.2 aj na podpere č.3. Mikropilóty podpier budú vŕtané z úrovne podkladného betónu (pozri výkres zakladania).

Všetky viditeľné ostré hrany na konštrukcii spodnej stavby budú mať skosené hrany 20/20 mm (vložením trojuholníkovej latky do debnenia).

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

Z dôvodu kontroly ložísk sú pri oporách navrhnuté schody. Navrhujeme vydláždenie svahov kužeľov pod mostom z lomového kameňa (hrúbky 150 mm) ukladných do betónu a opretých v päte svahu do zaisťovacieho prahu. Spevnené plochy budú lemované cestnými obrubníkmi 200x100x1000mm.

## Vytýčenie a založenie

Vytýčenie spodnej stavby sa vykoná pomocou zaisťovacích bodov a podrobných bodov spodnej stavby. Vytyčovací výkres sa aktualizuje po osadení vytyčovacej siete priamo v teréne.

Na základe vyhodnotenia IGP navrhujeme založiť krajné opory a medzilahlé podpery mikropilotách Ø 76/10. Pilóty budú vŕtané cez vyrovnávací betón.

## 7.3 Vybavenie mosta

### Vozovka

Konštrukcia vozovky na moste je navrhnutá v zmysle STN 73 6242 a STN EN 13108-1, pre triedu dopravného zaťaženia I (veľmi ťažké zaťaženie) v zmysle STN 73 6114 s nasledovnou skladbou:

Kryt vozovky	Asfaltový betón	AC 11 obrus, PMB	45/80-75	40 mm
Spájací postrek		PS,CBP		
		0,3kg/m <sup>2</sup>		
Ochranná vrstva	Asfaltový betón	AC 11 obrus PMB	65/105-65	45 mm
Spájací postrek		PS,CBP		
		0,3kg/m <sup>2</sup>		
Izolačná vrstva		NAIP		5 mm
Zapečatujúca vrstva				

Na spojenie krytu vozovky s ochrannou vrstvou izolácie a ochrannej vrstvy izolácie s izoláciou sa použije spájací postrek PS z polymérom modifikovanej asfaltovej emulzie CBP podľa STN 73 6129.

Pod rímsou je izolácia mostovky a ochrana izolácie navrhnutá z vystužených natavovaných asfaltových izolačných pásov (v zmysle STN 73 6242).

## **Rímsy**

Na moste sú navrhnuté rímsy pre odrazný pruh šírky 0,8m a pre chodník šírky 2,5m. Rímsy sú navrhnuté poloprefabrikované z betónu C35/45-XC4, XD3, XF4. Monolitická časť ríms bude s PP vláknami 0,9 kg/m<sup>3</sup>. Povrchová úprava bude pomocou striáže (metličkovania).

Škály ríms budú vo vzájomnej vzdialenosti 5,46m (zmrašťovacie) resp. 10,92 m (dilatačné), pričom vždy musia byť umiestnené aj nad mostnými podperami. Dilatačné škály budú s prerušením výstuže, pracovné škály budú narezané a vytmelené trvale pružným tmelom UV stabilným. Všetky viditeľné ostré hrany na konštrukcii ríms budú mať skosené hrany 20/20 mm (vloženie trojuholníkovej latky do debnenia).

Rímsy budú do nosnej konštrukcie ukotvené pomocou svorníkových oceľových kotiev s protikoróznou ochranou resp. nerezové. Vzdialenosť svorníkových kotiev bude á 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 vydebnenú škáru).

Pred rímsami na krajnici (prechodový blok dĺžok 2m), za krídlami opôr, medzi schodiskom a krídlom opory sa terén spevní kamennou dlažbou hrúbky 150 mm ukladanou do betónu hrúbky 100 mm na dĺžke cca 1,0m z dôvodu zabránenia eróznej činnosti vody a jej zatekania za krídla. Dlažba bude olemovaná od cesty klasickými cestnými obrubníkmi, z ostatných strán z obrubníka 100/200-1000mm.

## **Bezpečnostné zariadenia na moste**

Na mostnom objekte je ako bezpečnostné zariadenie navrhnuté schválené zábradlové zvodidlo s výplňou a zábradlové zvodidlo bez výplne. Zvodidlá sú navrhnuté pre úroveň zachytenia H2.

Zvodidlá, ako i všetky oceľové konštrukcie na moste trvale v styku so vzduchom sa ochránia podľa TP 068/2016 - Protikorózna ochrana oceľových konštrukcií mostov, zverejnené na webovej stránke [www.ssc.sk](http://www.ssc.sk). Povrchová farebná úprava zábradlí, madiel a stĺpikov zvodidiel bude podľa RAL, ktorý určí správca mosta.

Nad mostnými závermi je potrebné zabezpečiť pozdĺžny posun v pásnici a v madle zábradlového zvodidla a vodorovných prvkoch zábradlového zvodidla. Zvodidlá mimo mosta musí byť nevodivo oddelené od zvodidla na moste. Prevedenie izolačného styku musí byť v súlade s TP pre použitý typ zvodidla.

Bezpečnostné zariadenia budú osadené tak, aby bola možná ich výmena. Kotevné dosky zvodidla a zábradlia budú kotvené lepenými kotvami a budú podliate plastmaltou. Kotevné skrutky bezpečnostných zariadení budú chránené plastovým krytom matice.

## **Odvodnenie mosta**

Odvodnenie mosta je zabezpečené pozdĺžnym a priečnym sklonom vozovky k mostným odvodňovačom, ktoré sú umiestnené v odvodňovacom pruhu v osovej vzdialenosti 0,165 m od kraja rímsy. Rozmiestnenie odvodňovačov po dĺžke mosta bolo navrhnuté na základe zohľadnenia hĺbkosti odvodňovača a pozdĺžneho sklonu na moste. Rozmer odvodňovačov navrhujeme 0,3x0,5m.

Do odvodňovačov sa odvodní aj povrch izolácie mosta. V pozdĺžnom smere je medzi odvodňovačmi navrhnutý drenážny kanálik šírky 100mm, vyplnený polymérnym drenážnym plastbetónom frakcie Ø 8-16mm, pre odvodnenie povrchu izolácie. V priečnom smere sa drenážny kanálik nachádza pred mostným záverom pri opore č.1 a 4. Voda z drenážnych kanálikov bude odvádzaná do odvodňovačov a do odvodňovacích rúrok pre odvodnenie povrchu izolácie.

Odvodňovače a odvodňovacie rúrky pre odvodnenie povrchu izolácie budú zaústené do zberného potrubia, ktoré bude vyústené pri opore č. 1 a 4 do sklzu a následne do recipienta. Škára medzi konštrukciou odvodňovačov a vozovky bude vyplnená trvale pružnou zálievkou s predtesnením šírky 20mm (potrebné použiť vydebnenú škáru).

Úložné prahy krajných opôr budú mať pri záverných múrikoch odvodňovacie žliabky z ½ rúrky Ø75mm, na vyvedenie prípadnej vody z povrchu úložného prahu smerom k vonkajším stranám prahu.

Za oporami sa vybuduje drenáž, ktorá bude vyústená na mostný kužeľ.

### **Ložiská**

Ložiská na oporách aj podperách sú navrhnuté ako elastomerné. Budú umiestnené pod každým nosníkom. Na opore č. 1 budú el. ložiská rozmerov 200x300x74mm, na podpere č.2 - 200x300x41mm, na podpere č.3 - 200x300x19 a na opore č.4 200x300x41mm. Všetky ložiská budú osadené na betónové bloky s vodorovným povrchom do vrstvy plastmalty. Povrch pre uloženie ložísk musí byť vodorovný, zbavený prachu, nečistôt a príp. mastnoty. Rozmery a únosnosti ložísk je nutné prehodnotiť podľa konkrétneho typu a rozmiestnenia predpätých tyčových prefabrikátov.

### **Mostné závery**

Nad krajnými oporami č.1 a 4 je navrhnutý povrchový mostný záver na vozovkovej časti aj na rímsach s celkovým dilatačným pohybom 50 mm. Mostný záver je navrhnutý kovový na celú šírku nosnej konštrukcie so zalomením v úrovni obruby rímsy (sleduje povrch rímsy). Škára na chodníku bude prekrytá krycím plechom. Prekrytie bude riešené nevodivým spôsobom.

Škára medzi konštrukciou mostného záveru a vozovky bude vyplnená trvale pružnou zálievkou s predtesnením šírky 20mm (potrebné použiť vydebnenú škáru). Škára medzi mostným záverom a rímou bude vyplnená trvale pružným tmelom (potrebné použiť vydebnenú škáru). Tmel musí byť odolný voči poveternostným vplyvom, UV žiareniu a rozmrazovacím prostriedkom obsahujúcim chloridy. Pred mostným záverom na oporách bude zhotovený protispád pre odvedenie vody do priečneho drenážneho kanálika – upresní sa podľa použitého typu MZ.

Presný typ mostných záverov musí zhotoviteľ stavby predložiť na odsúhlasenie správcovi mosta.

### **Prechodová oblasť :**

Prechodové dosky sú monolitické zo železobetónu C25/30 XC2, XF2 (SK) dĺžky 3,0m m. Uložené sú kĺbovo na závernom múriku opory.

Prechodová oblasť siaha po koniec prechodových dosiek. Prechodový klin pod prechodovými doskami bude vybudovaný zo zemín veľmi vhodných do násypov (štrkodrva frakcie 0-63mm), hutnením po vrstvách hrúbky max.0,3m na mieru zhutnenia  $I_D=0,90$ . Na rube krajných opôr bude plošná drenáž z dvoch geotextílií v min. hrúbke 6mm.

Na vyvedenie presiaknutej vody z poza rubu krajných opôr je pozdĺž opôr a rovnobežných krídiel osadená drenážna rúrka priemeru 160mm na podkladnom betóne, ktorá odvádza vodu k vonkajšiemu povrchu obsypového kužeľa.

### **Ochrana proti agresívnemu prostrediu**

Primárna ochrana spočíva predovšetkým v zabezpečení minimálneho krytia výstuže 50 mm 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 trhlin
- použitie vodivých dištančných vložiek na okraji prierezov je neprípustné,
- obsah chloridových iónov v betóne nesmie prekročiť 0,4% Cl<sup>-</sup> z hmotnosti cementu,
- prímesová voda nesmie obsahovať viac chloridov ako 200 mg Cl<sup>-</sup> na 1 liter,
- 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.

Vzhľadom na dĺžku mosta, nie je potrebné na moste vykonať sekundárne opatrenia s prevarením betonárskej výstuže.

Mostné závery – musia byť zhotovené pre prostredie s výskytom bludných prúdov. Mostný záver musí zabezpečiť elektricky izolačné oddelenie nosnej konštrukcie mosta od spodnej stavby (vrátane oplechovania ríms).

Zvodidlá - zvodidlo mimo mosta musí byť nevodivo oddelené od zvodidla na moste. Prevedenie izolačného styku musí byť v súlade s TP pre použitý typ zvodidla.

#### 7.4 Zvláštne zariadenia

Na spodnej stavbe sa trvalým spôsobom vyznačí rok ukončenia výstavby nosnej konštrukcie, v zmysle STN 73 6201.

Na moste bude osadený rukáv na meranie sily a smeru vetra a signalizácia námrazy na moste v oboch smerov.

#### 7.5 Siete na moste

Na stávajúcom mostnom objekte je zavesený kábel Slovak Telekom. Tento kábel bude počas realizácie z mosta zvesený a po dokončení nového mosta osadený do pripravenej chráničky Kopoflex fi 80 mm.

**V blízkosti mosta sa nachádza ochranné pásmo plynovodu SPP. Pred začatím prác je potrebné presné vytýčenie sietí v teréne a až následne začať realizovať stavebné práce.**

Počas realizácie mosta dôjde ku križovaniu rekonštrukcie cesty a plynovodu. Daná rekonštrukcia však priamo nezasiahne plynovod nakoľko sa budú meniť len horné vrstvy cesty do hrúbky -300 mm. Do ochranného pásma plynovodu zasahuje aj spodná stavba mosta vid výkres č.13 v dĺžke 625 mm. V ochrannom pásme výkopy realizovať len ručne.

### 8. VÝSTAVBA MOSTA

#### 8.1 Postup a technológia výstavby mosta

Výstavba mostného objektu 201-00 bude pozostávať z týchto prác:

- zriadenie dočasného dopravného značenia a obchádzkovej trasy
- vybúranie stávajúceho mosta s recykláciou pôvodných materiálov.
- vytýčenie, výkop stavebných jám, zhotovenie mikropilót a základových dosiek podpier
- vytýčenie a založenie krajných opôr
- debnenie, vystužovanie, betonáž driebkov a úložných prahov podpier a úložných prahov krajných opôr so zavesenými krídlami, osadenie ložísk
- uloženie predpätých tyčových prefabrikátov
- betonáž priečnikov a spriahajúcej dosky
- vybetónovanie záverných múrikov a prechodových dosiek
- osadenie mostných záverov, osadenie odvodňovacieho systému, vybudovanie izolačného systému
- dokončovacie práce
- opevnenie mostných kužeľov, úprava terénu okolo objektu.

#### 8.2 Vzťah k územiu

Prístup na stavenisko mostného objektu bude z cesty II/573



## **9. POŽIADAVKY NA MERANIE**

### **Požiadavky na meranie počas výstavby**

Počas výstavby je potrebné venovať maximálnu pozornosť vytýčeniu spodnej stavby a nosnej konštrukcie a geodetickej kontrole výškového a polohového vybudovania úložných blokov pod ložiská. Podľa STN 73 6201 nie je potrebné na moste osadiť značky na sledovanie trvalých pretvorení mosta (rozpätia polí menšie ako 20 m). Súčasťou stavby mosta je osadenie tabuľky s evidenčným číslom mosta na začiatku mosta v smere jazdy vpravo. Číslo mosta určí správca mosta.

### **Zaťažovacie skúšky**

V zmysle ustanovení STN 73 6209, na mostnom objekte nie je potrebné realizovať zaťažovaciu skúšku. Pre overenie navrhovanej dĺžky a únosnosti mikropilót sa vykoná zaťažovacia skúška systémovej mikropilóty. Na základe výsledkov skúšky sa spresní dĺžka a prípadne počet mikropilót !

## **10. ZÁVER**

Mostný objekt je navrhnutý podľa v súčasnosti platných predpisov, najmä EN a po zhotovení by mal spoľahlivo plniť svoju funkciu.

Bratislava, august 2017

Vypracoval : Ing. Vladimír Karaba