

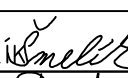
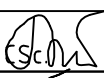

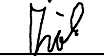

OBJEDNÁVATEĽ:



DOKUMENTÁCIA NA STAVEBNÉ POVOLENIE 2141 - MOSTY A NADJAZDY

KATASTRÁLNE ÚZEMIE : Kráľová nad Váhom

211-00

STAVBA CESTA I/75 ŠAĽA-OBCHVAT			
ČASŤ STAVBY 211-00 Most na poľnej ceste nad kanálom		MILETIČOVA 21, P.O. BOX 34 820 05 BRATISLAVA 25 TEL. : 02/5057 4703, FAX. : 02/5057 4798	
PRÍLOHA TECHNICKÁ SPRÁVA		STUPEŇ DSP	ČÍSLO ZÁKAZKY 1279/1154
OBJEDNÁVATEĽ SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST		OKRES Šaľa	
HLAVNÝ INŽ. PROJ. Ing. Marek ŠMELÍK 	TECH. KONTROLA Ing. Ladislav Bača, Sc.D. 	SÚRADNICOVÝ SYSTÉM JTSK	
ZODP. PROJ. Ing. Rastislav DEMETER 	VED. ÚSEKU Ing. Peter ŽIAK 	VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv	
VYPRACOVAL Ing. Rastislav DEMETER 	DÁTUM 11.2012	FORMÁT A4	MIERKA -
		ČÍSLO PRÍLOHY 1	SÚPRAVA

OBSAH :

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE	3
2. ZMENY OPROTI DÚR	3
3. CHARAKTERISTIKA MOSTA.....	4
3.1 Triedenie mosta	4
3.2 Základné údaje o moste	4
4. ZDÔVODNENIE MOSTA A JEHO UMIESTNENIE	5
5. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ KOMUNIKÁCIE	5
6. ÚZEMNÉ PODMIENKY.....	5
7. GEOLOGICKÉ PODMIENKY	5
8. TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA	6
8.1 Podklady pre vypracovanie PD.....	6
8.2 Voľba konštrukcie mosta.....	6
8.3 Popis konštrukcie mosta	6
8.3.1 Zakladanie, spodná stavba.....	6
8.3.2 Nosná konštrukcia.....	7
8.4 Vybavenie mosta – príslušenstvo	7
8.4.1 Vozovka	7
8.4.2 Odvodnenie.....	8
8.4.3 Rímasy.....	8
8.4.4 Zvodidlo a zábradlie	8
8.4.6 Pozorovacie a pozorované body	9
8.4.7 Terénne úpravy v okolí mosta, opevnenie svahov	9
8.4.8 Terénne úpravy pod mostom.....	9
8.4.9 Terénne schodisko.....	10
8.5 Stále zariadenie na moste	10
8.6 Protikorózna ochrana a úprava oceľových konštrukcií, povrchové úpravy.....	10
8.7 Ostatné	11
9.2 Vzťah k územiu	11
10. POŽIADAVKY NA MERANIE POČAS VÝSTAVBY MOSTA, ZAŤAŽOVACIE SKÚŠKY, DLHODOBÉ SLEDOVANIE MOSTA	12
10.1 V priebehu výstavby	12
10.2 V priebehu prevádzky.....	12
11. POZNÁMKY	12
12. Z HĽADISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVIA PRI PRÁCI A PREVÁDZKY STAVEBNÝCH ZARIADENÍ POČAS VÝSTAVBY.....	12

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba

Názov stavby : Cesta I/75 Šaľa – obchvat
Názov objektu : 211-00 Most na poľnej ceste nad kanálom
Miesto stavby : Nitriansky kraj
okres Šaľa
Katastrálne územie : Kráľová nad Váhom
Druh stavby : novostavba

Stavebník (objednávateľ)

Meno : Slovenská správa ciest
Sídlo : Miletičova 19,
820 05 Bratislava

Nadriadený orgán

Meno : Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky
Sídlo : Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava

Zhotoviteľ dokumentácie

Meno : GEOCONSULT spol. s r.o.
Sídlo : Miletičova 21,
P.O.BOX 34, 820 05 Bratislava 25
IČO : 31 422 969

Projektant objektu

Meno : GEOCONSULT spol. s r.o.
Sídlo : Miletičova 21,
P.O.BOX 34, 820 05 Bratislava 25
Zodpovedný projektant : Ing. Rastislav Demeter
Stupeň projektovej dokumentácie : Dokumentácia na stavebné povolenie (DSP)

Uvažovaný správca objektu

Meno a sídlo : Obec Kráľová nad Váhom

2. ZMENY OPROTI DÚR

V predchádzajúcom stupni PD bol most navrhnutý ako presypaná oceľová skruž na ŽB základových pásoch s rozpätím 12,27m a zasahoval do prietokového profilu kanála (ešte v priestore kynetu).

Oproti predchádzajúcemu stupňu PD je jej zmena značná. Z dôvodu požiadavky správcu toku bolo potrebné zväčšiť dĺžku premostenia až na úroveň konca lavičiek medzi kynetou a bermou (dolná a horná časť toku). Most bolo potrebné prepracovať na inú technológiu, nakoľko oceľová skruž by nevyhovovala požiadavkám na dĺžku premostenia a výškové vedenie (nevyhovujúci pozdĺžny sklon s napojením na existujúcu poľnú cestu) navrhovanej poľnej cesty. Z týchto dôvodov je most navrhnutý z mostných tyčových prefabrikátov dĺžky 24m, situovaných na ŽB úložných prahoch.

Dĺžka premostenia je 22,30m, profil mosta nezasahuje do prietokového profilu kanála a vyhovuje požiadavkám správcu toku.

3. CHARAKTERISTIKA MOSTA

3.1 Triedenie mosta

- a) na pozemnej komunikácii
- b) -
- c) nad tokom
- d) most s jedným otvorom
- e) jednopodlažný
- f) s hornou mostovkou
- g) nepohyblivý
- h) trvalý
- i) v priestorovej priamej
- j) šikmý
- k) s normovou zaťažiteľnosťou
- l) masívny
- m) plnostenný
- n) trámový
- o) otvorene usporiadaný
- p) s neobmedzenou voľnou šírkou

3.2 Základné údaje o moste

Dĺžka premostenia v osi cesty	: 22,30m
Rozpätie polí v osi cesty	: 23,00m
Výška nosnej konštrukcie	: 1,30m
Dĺžka NK mosta (celková dĺžka mosta)	: 24,080m (29,075m)
Šírka mosta medzi zvýšenými obrubami	: 4,00m
Voľná šírka mosta	: 4,00m
Šírka mosta medzi zábradliami	: 4,00m
Šírka nosnej konštrukcie	: 5,30m
Šírka ríms	: 0,80m
Stavebná výška	: 1,50m
Plocha mosta	: 134,85m ²
Kríženie mosta	: $\alpha = 85,59g$
Zaťaženie mosta dopravou EN 1991-2	: Zaťažovací model ZM1, ZM2, ZM3 v zmysle STN

4. ZDÔVODNENIE MOSTA A JEHO UMIESTNENIE

Most leží na novonavrhovanej poľnej ceste (127-00) a preklenuje existujúci kanál. Napája sa na existujúcu poľnú cestu. Mostu bude slúžiť na prejazd vozidiel poľnohospodárskych účelov. Most je trvalý cestný most tvorený 1-poľovou konštrukciou s hornou mostovkou, situovaný na poľnej ceste v km ~0,350 – 0,381 cesty 127-00.

Nosná konštrukcia je jednopoľová betónová konštrukcia z mostných prefabrikátov z predpätého betónu spriahnutých spriahajúcou doskou a koncovými priečnikmi, uložená prostredníctvom elastomérových ložísk na krajných oporách s rovnobežnými krídlami na opore 1 a kolmými krídlami na opore 2. Voľná šírka na moste je 4,00m.

5. CHARAKTER PREKÁŽKY A PREVÁDZANEJ KOMUNIKÁCIE

Most prevádza komunikáciu poľnej cesty ponad koryto kanála.

Most je umiestnený s ohľadom na križovanie jestvujúcich sietí a prekážok. Prípadné novonavrhované úpravy prekládok a ďalších stavieb sú predmetom riešenia samostatných stavebných objektov.

Pred začatím výkopových prác je nutné vytýčiť a preložiť všetky jestvujúce IS v kolízii mosta.

6. ÚZEMNÉ PODMIENKY

Územie tohto objektu sa nachádza v katastrálnom území obce Kráľová nad Váhom. Charakter tohto územia je v mieste mostného objektu rovinatý, až svahovitý, s poľnohospodárskym využitím. Trasu mosta križuje koryto kanála.

7. GEOLOGICKÉ PODMIENKY

ST-40 116,87

kvartér

0,0 - 0,8 m	navážka	
0,8 - 2,1 m	silt svetlohnedý s nízkou plasticitou, pevnej konzistencie, fluviálny	(ML)
2,1 - 3,0 m	piesok svetlohnedý siltovitý, kyprý, fluviálny	(SM)
3,0 - 4,4 m	piesok sivohnedý zle zrnený, prímies valúnov štrku veľkosti do 2 cm, stredne uľahnutý, fluviálny	(SP)
4,4 - 5,3 m	piesok svetlosivý zle zrnený, prímies valúnov štrku veľkosti do 3 cm, stredne uľahnutý až kyprý, fluviálny	(SP)
5,3 - 6,1 m	štrk hnedý zle zrnený, valúny veľkosti do 3 cm, stredne uľahnutý, fluviálny	(GP)
6,1 - 7,2 m	íl sivý piesčitý, prímies valúnov štrku veľkosti do 2 cm, mäkký, fluviálny	(CS)
7,2 - 8,0 m	štrk sivý s prímiesou jemnozrnej zeminy, valúny veľkosti do 3 cm, stredne uľahnutý, fluviálny	(G-F)

8,0 - 10,0 m štrk sivohnedý dobre zrnený, valúny veľkosti do 4 cm, stredne uľahnutý, fluvialny (GW)

hladina podzemnej vody - narazená 3,5 m

vzorky: PV 3,8-4,0m, 5,6-5,8m

8. TECHNICKÉ RIEŠENIE MOSTA

8.1 Podklady pre vypracovanie PD

1. Predchádzajúci stupeň PD – DÚR, PD súvisiacich častí stavieb
2. Inžiniersko geologický prieskum lokality
3. Prieskumné práce:
 - prieskum inžinierskych sietí
 - geodetické zameranie lokality - polohopis, výškopis
4. Závery z VV, požiadavky obstarávateľa
5. Firemná literatúra a súvisiace STN a predpisy.

8.2 Voľba konštrukcie mosta

Mostná konštrukcia je 1-poľová z tyčových prefabrikátov zmonolitnených spriahajúcou doskou a koncovými priečnikmi, uložená prostredníctvom elastomérových ložísk pod každým nosníkom na krajných oporách. Zakladanie je hĺbkové na VP pilótach $\Phi 0,90\text{m}$, dĺžky 6,0m v otvorených stavebných jamách. Pozdĺžna os mosta je totožná s osou poľnej cesty.

8.3 Popis konštrukcie mosta

8.3.1 Zakladanie, spodná stavba

Spodná stavba je tvorená krajnými oporami s rovnobežnými krídlami na opore 1 a kolmými na opore 2 – úložnými prahmi na základových pásoch, zakladanie je hĺbkové na VP pilótach $\Phi 0,90\text{m}$, dĺžky 6,0m. Opory budú vyhotovené ako ŽB monolitické konštrukcie.

Počas zakladania predmetnej spodnej stavby bude prítomný geologický dozor stavby.

Vytýčenie sa vykoná z charakteristických meračských bodov a zaistovacích bodov, ktoré budú pevné, vytýčené z vytyčovacieho polygónu stavby. Vytýčené body sú dokumentované v samostatnej prílohe.

Zakladanie je navrhnuté hĺbkové na plávajúcich VP pilótach $\Phi 0,90\text{m}$, dĺžky 6,0m v dostatočne únosných horizontoch štrkov a ílov. Odsadenie svahov výkopov je navrhnuté 0,60m od hrany základových pásov na každú stranu z dôvodu možnosti osadenia debnenia a pre potreby montážneho priestoru. Sklony svahov výkopov sú navrhnuté 1:1-2:1 podľa skladby podložia. V prípade potreby budú osadené čerpadlá pre odvedenie povrchovej, aj spodnej vody z priestoru výkopu.

Základové pásy majú výšku 0,80m, šírku 2,0m a sú situované po celej šírke nosnej konštrukcie mosta.

Drieky opôr majú výšku 1,30m v osi uloženia, pôdorysne sú situované po celej dĺžke základových pásov a šírkou siahajú 0,35m od osi uloženia smerom k prekážke. Horný okraj drieku je vyspádovaný v sklone 4% k závernému múru, kde je umiestnená odvodňovacia rúrka úložného prahu. Na hornom okraji v mieste nosníkov sú umiestnené ložiskové bloky rozmeru 0,65*0,70m, výška premenná cca. 0,25-0,41m. Priestor medzi horným povrchom drieku a dolným okrajom nosníkov je navrhnutý na 0,40m v osi uloženia.

Záverné múry sú navrhnuté na šírku 0,60m s premennou výškou cca. 1,50-1,70m. Horný povrch je vyspádovaný podľa pozdĺžneho (2,32% klesá v smere staničenia) a priečneho sklonu (3% vľavo v smere staničenia) poľnej cesty. Na moste je vytvorený protispád v sklone 4% k vozovke z dôvodu odvodnenia jeho povrchu a mostovky.

Opory budú budované v nasledovných pracovných etapách:

1. základy po dolnú hranu drieku,
2. driek po pracovnú škáru „driek – záverný múr“,
3. časť zavesených krídel po pracovnú škáru „driek – záverný múr“,
4. záverný múr a zvyšná časť krídel
5. ložiskové bloky.

Všetky plochy betónových konštrukcií, ktoré prichádzajú do styku so zemnou vlhkosťou, budú opatrené 1x penetračným a 2x asfaltovým náterom za studena. Za oporami nad hornou hranou základov bude pre odvedenie vody umiestnená drenážna rúrka DN160mm do medzerovitého betónu, obalená geotextíliou, odvedená na terén. Pod ňou bude vytvorená tesniaca vrstva z betónu hr. 0,30m.

8.3.2 Nosná konštrukcia

Nosná konštrukcia je navrhnutá z predpätých tyčových prefabrikátov dl. 24m v počte 4ks, výška prefabrikátov je 1,10m. Prefabrikáty pôsobia ako prosté nosníky. Uložené sú do vrstvy plastmalty na elastomérové ložiská v počte 2ks/nosník. Prefabrikáty sú zmonolitnené koncovými priečnikmi hr. 0,15m, výšky min. 1,30m a spriahajúcou doskou min. hr. 200mm. Priestor medzi nosníkmi a vnútorné čelá koncových priečnikov bude zadebnený strateným debnením z cementovláknitej dosky hr. 0,02m.

V prípade zmeny statického systému je potrebné opätovné posúdenie.

Pre realizáciu NK je potrebné dôsledne pripraviť spodnú stavbu. **Krajné opory spodnej stavby budú pred výstavbou NK vybudované len do výšky pracovnej škáry na rozhraní „driek – záverný múr“, aby bolo možné realizovať NK.**

8.4 Vybavenie mosta – príslušenstvo

8.4.1 Vozovka

Mostný zvršok je navrhnutý štandardnej zostave v zmysle platnej STN 73 6121 a Vzorových listov stavieb pozemných komunikácií VL4 – mosty (SSC, 15. 12. 2005), s celoplošnou povlakovou izoláciou, konštrukciou vozovky v celkovej hrúbke 90mm, priečny sklon dostredný 3,00% smerom k osi odvodnenia pri okraji vozovky s protisklonom -4,00%.

Konštrukcia vozovky v priestore jazdného pásu (A):

Obrusná vrstva krytu	SMA 11; PMB 65/105-65; I; 40mm; STN EN 13108-5 (AKMS modifikovaná)	40mm
Spojovací postrek	modifikovaná asfaltová emulzia 0,3 kg/m ² PSE-M; STN 73 6129	
Ochranná vrstva izolácie	AC 11 obrus; PMB 65/105-65; I; 45 mm; STN EN 13108-1 (ABS I s modifikovaná)	45mm
Spojovací postrek	modifikovaná asfaltová emulzia 0,3 kg/m ² PSE-M; STN 73 6129	
Izolácia proti vode	NAIP	5mm
Úprava mostovky	zapečatenie podľa STN 73 6242, ods. 6.2	
Spolu		90mm

Konštrukcia vozovky v priestore rímsy (B):

Ochrana izolácie	NAIP	5mm
Izolácia proti vode	NAIP	5mm
Úprava mostovky	zapečatenie podľa STN 73 6242, ods. 6.2	
Spolu		10mm

Horná plocha mostovky je vyspádovaná k úžľabiu drenážneho kanálika širokého 150mm.

8.4.2 Odvodnenie

Povrchová voda z vozovky mosta je odvedená pozdĺžnym a priečnym sklonom mosta do odvodňovačov v počte 3ks s vyústením na terén. Použité sú odvodňovače so zvislým odtokom rozmiestnených vo vzájomnej vzdialenosti po 7.5m, na ktoré sú napojené zvislé zvody pod dolný okraj nosníkov. Odvedenie infiltrovaných zrážkových vôd z povrchu izolácie je zabezpečené pomocou drenážnych kanálikov z plastbetónu fr. 8-16 (pozdĺžny v osi odvodnenia a priečne pred mostnými závermi pri oporách zo strany NK) a odvodňovacích tvaroviek rozmiestnených vo vzájomnej vzdialenosti po 2.5m pomedzi odvodňovače, vyústených na terén pod dolný okraj nosníkov.

8.4.3 Rímsy

Rímsy sú navrhnuté na nosnej konštrukcii a krídlach opôr ako monolitické. Rímsy sú navrhnuté z betónu C35/45 - XC4, XD3, XF4 (SK) - CI 0,40 - Dmax16 - S3, vystužené bet. výstužou B500B. Šírka ríms so zábradľovým zvodidlom je 0,80m. Priečny sklon hornej plochy ríms je 4,0% smerom k vozovke. Betonáž ríms bude prevedená postupne (bez dilatačných škár), pracovné škáry budú vo vzdialenostiach 6-12m narezané a vytmelené trvalo pružným tmelom (horná výstuž nebude zasiahnutá).

Kotvenie ríms do nosnej konštrukcie a spodnej stavby budú zabezpečovať kotevné prvky osadené po nanesení dvojitej vrstvy izolácie pod rímsami vŕtané na lepené kotvy.

8.4.4 Zvodidlo a zábradlie

Ako bezpečnostné zariadenie na moste je navrhnuté schválené oceľové zábradľové zvodidlo pre úroveň zachytenia H2 (TP 1/2005 MDPaT SR), kotvené do ríms NK. Madlo zábradľového zvodidla siaha do výšky 1,20m od povrchu vozovky so zvislou výplňou. Celková dĺžka jedného zábradľového zvodidla je cca. 33,00m.

Na kolmých krídlach opory 2 sú navrhnuté ocelové zábradlia v celkovej dĺžke cca. 7m proti pádu do priestoru pod mostom.

Kotvenie stĺpikov zábradľového zvodidla a zábradlia do ríms je uvažované prostredníctvom kotevných dosiek podliatych plastmaltou na lepené kotvy.

Zvodidlá a zábradlia budú v miestach mostných záverov oddielované a nevodivo prepojené.

8.4.5 Ložiská, mostné závery

Na krajných oporách sú navrhnuté elastomérové ložiská v počte 4ks/oporu. Ložiská budú uložené na vodorovné ložiskové bloky do vrstvy plastmalty hr. 20mm, povrch ktorej bude upravený do vodorovnej roviny. Na opore 1 budú 3 ložiská všesmerné a 1 ložisko priečne pevné, na opore 2 budú 3 ložiská pozdĺžne pevné a 1 ložisko pevné.

Maximálna zvislá návrhová (výpočtová) sila pôsobiaca na ložisko:

- opory 0,65MN (únosnosť elastoméru 200*300mm = 750kN)

Nad krajnými oporami v úrovni hornej hrany nosnej konštrukcie sú navrhnuté kobercové mostné závery umožňujúce dilatačný pohyb nosnej konštrukcie. V prípade použitia kobercových mostných záverov budú tieto uložené do ocelového lôžka na celú výšku vozovky.

Celkový dilatačný pohyb nosnej konštrukcie v pozdĺžnom smere:

- opora 1 $\pm 25\text{mm} = 50\text{mm}$
- opora 2 $\pm 0\text{mm}$.

Nastavenie ložísk a mostných záverov je závislé na čase osadzovania do NK mosta a bude potrebné spočítať ho podľa skutočnej teploty aj s rezervou na neistoty výpočtu a technológie.

8.4.6 Pozorovacie a pozorované body

Na moste a oporách budú osadené meracie značky pre sledovanie trvalých deformácií nosnej konštrukcie a spodnej stavby. Okrem týchto značiek sa osadia v tesnej blízkosti mosta pozorovacie body, z ktorých sa bude merať prípadný pohyb meracích značiek. Kontrola presnosti pozorovacích bodov bude robená zo vzťažných bodov osadených v blízkosti mosta tak, aby z nich bola možná viditeľnosť na pozorovacie body. Ich presná poloha sa určí priamo na mieste pri realizácii časti stavby.

8.4.7 Terénne úpravy v okolí mosta, opevnenie svahov

Svahy koryta kanála a okolo opory 2 budú vybavené dlažbou z lomového kameňa hr. 0,15m do betónového lôžka hr. 0,15m. Na líci opôr bude po celej dĺžke zriadená lavička pre prístup k ložiskám. Terén pri opore 1 v sklone 1:1,5 bude zahumusovaný vrstvou zeminy hr. 0,10m.

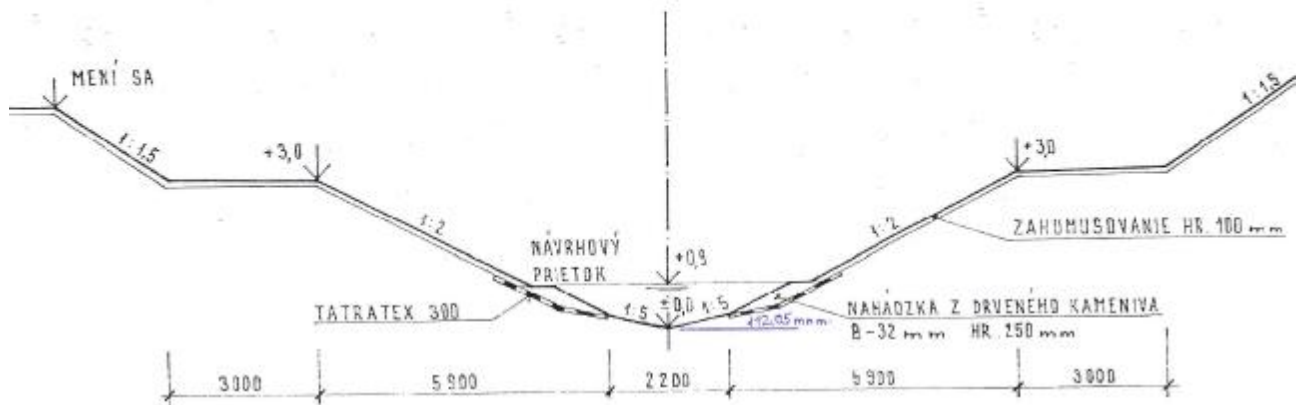
8.4.8 Terénne úpravy pod mostom

Priestor pod mostom a vo vzdialenosti 5,0m na obidve strany toku bude vyložený lomovým kameňom hr. 0,15m do betónu hr. 0,15m, rovnako aj svahy koryta kanála až po úroveň opôr. Pred úpravou dna bude odstránená vrstva nánosov a dno vyčistené na výšku cca. 0,50m, alt. podľa potreby do projektovanej úrovne koryta vo výške 112,050m. Počas úpravy bude práve

neupravovaná strana koryta kanála ohradená a zatrubnená, aby nedošlo k zaliatiu pracovného priestoru upravovaného dna koryta. Po dokončení terénnych úprav dna budú zatrubnenie a ohrádzky odstránené.

Z dôvodu malej podchodnej výšky pod mostom je potrebné znížiť úroveň jestvujúcich lavičiek o cca. 0,35m pri opore 1 a cca. 1,00m pri opore 2. Sklon svahov sa vykompenzuje na dĺžke 5m v priestore vybavenom kamennou dlažbou.

VZOROVÉ PRIEČNE REZY ODĽAHČENÍM ODPADU DERNE KM 0,033²⁰ – KM 0,546¹⁴



obr. 1 – Vzorový priečny rez kanála Derňa v mieste časti stavby 211-00 s vyznačenou výškou projektovaného dna (podklad pre vypracovanie PD)

8.4.9 Terénne schodisko

Na oboch koncoch mosta bude pozdĺž opôr zriadené obslužné terénne schodisko z lomového kameňa hr. 0,15m ukladaneho do betónového lôžka hr. 0,15m, šírka stupňov 0,75m, sklon svahov 1:1,5, dĺžka nástupnice 0,30m, podstupnice 0,20m. Bočné strany schodiska budú kopírovať terén svahu v sklone 1:1,5 s priečnym rozmerom 0,10*0,10m. Na dolnom a hornom konci schodiska bude vybudovaná podesta na dĺžke min. 0,80m.

8.5 Stále zariadenie na moste

Na moste sa neuvažuje zriadenie zvláštneho zariadenia.

8.6 Protikorózna ochrana a úprava ocel'ových konštrukcií, povrchové úpravy

Všetky ocel'ové súčasti mosta, ktoré budú v styku s atmosférickými vplyvmi, budú chránené metalizáciou zinkom v štandardnom vyhotovení ešte pred osadením na stavbe.

V súlade s RU 2009, Časť II. Návrh metodiky (Príloha 9, tabuľka č.1) je potrebné na mostných objektoch vykonať nasledovné základné ochranné opatrenia pre obmedzenie vplyvu blúdových prúdov:

ochranné opatrenie „stupeň 3“, t.j. kombinácie primárnej ochrany podľa STN EN 206-1 (74 2403), tab.3 a prípadnej sekundárnej ochrany podľa kapitoly 8 tohto predpisu (RU 2009).

C – konštrukčné opatrenia podľa kapitoly 8 tohto predpisu bez prepojenia výstuže a vyvedenia výstuže na povrch konštrukcie

Farbu vrchných náterov všetkých oceľových konštrukcií určí obstarávateľ stavby.

8.7 Ostatné

Na úložných prahoch opôr 1 a 2 bude informácia o moste vyznačená odtlačkom roku výstavby do betónu.

Povrchovú úpravu oceľových konštrukcií opatrených náterom určí obstarávateľ stavby.

Aby bolo možné určiť rozmery, prípadne hmotnosť niektorých častí mosta, projekt predpokladá použitie niektorých konkrétnych typov zariadení (hlavne pre príslušenstvo mosta). Zmena týchto súčastí je možná len so súhlasom obstarávateľa.

9. VÝSTAVBA MOSTA

9.1 Postup a technológia výstavby mosta

Postup výstavby súvisí s výstavbou súvisiacich objektov a obsahuje nasledovné:

- vytýčenie objektu, prekládka IS
- zriadenie výkopov pre spodnú stavbu opôr
- založenie základov opôr, tesniaca vrstva z betónu
- zriadenie driekov opôr, ložiskových naliatkov, osadenie ložísk,
- montáž tyčových prefabrikátov
- dokončenie opôr (záverné múry, krídla), osadenie drenážnych rúr na rube opôr, terénne úpravy (lomový kameň do betónu)
- mostné závery
- zriadenie izolácie a ochranných vrstiev, ríms, vozovky
- montáž zvodidiel, zábradlí na nosnej konštrukcii a spodnej stavbe
- statická zaťažovacia skúška mosta
- dokončovacie práce

9.2 Vzťah k územiu

Pred výstavbou mostného objektu budú vytýčené všetky inžinierske siete a vykonané potrebné preložky IS. Prístup k stavbe bude zabezpečený po trase novonavrhovanej poľnej cesty 127-00 a existujúcej poľnej ceste.

10. POŽIADAVKY NA MERANIE POČAS VÝSTAVBY MOSTA, ZAŤAŽOVACIE SKÚŠKY, DLHODOBÉ SLEDOVANIE MOSTA

10.1 V priebehu výstavby

Počas výstavby budú prebiehať geodetické merania debnenia a jeho nadvýšenia. Mostný objekt bude potrebné preveriť statickou zaťažovacou skúškou.

V rámci statickej zaťažovacej skúšky je potrebné overiť maximálny zvislý priehyb nosnej konštrukcie, pokles a natočenie krajných opôr a stláčanie ložísk.

Pred vykonaním statickej zaťažovacej skúšky je potrebné vypracovať projekt zaťažovacej skúšky, ktorý schváli projektant.

10.2 V priebehu prevádzky

V rámci dlhodobého sledovania budú vykonávané geodetické merania priehybov nosnej konštrukcie, sadania a nakláňania krajných opôr, dilatačných pohybov ložísk a mostných záverov.

Za účelom merania počas zaťažovacej skúšky a počas dlhodobej kontroly budú do ríms z vonkajšej strany trvalo zabudované meračské značky. Rozmiestnenie značiek bude podľa STN 73 6201.

11. POZNÁMKY

Zhotoviteľ stavby bude realizovať stavbu z materiálov s atestmi, certifikáciou.

Pre všetky použité technológie musí mať zhotoviteľ vopred spracovaný technologický predpis.

Počas realizácie stavby je potrebné dodržiavať súvisiace platné bezpečnostné predpisy a ustanovenia STN.

12. Z HL'ADISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVIA PRI PRÁCI A PREVÁDZKY STAVEBNÝCH ZARIADENÍ POČAS VÝSTAVBY

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.

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 Vyhláška 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.

Pre predmetnú stavbu dodávateľ aktualizuje plán BOZP v súlade s požiadavkami Nariadenia vlády SR č. 396/2006 Z.z.

V Žiline, 11/2012

Vypracoval: Ing. Rastislav DEMETER