

29  
D O P R A V O P R O J E K T   B R A T I S L A V A

T E C H N I C K Á   S P R Á V A

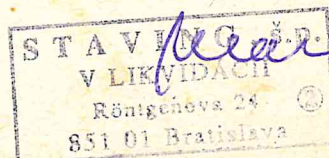
Zák. číslo : 3532-07  
Stavba : Premostenie Devínskej cesty  
Karlova Ves - Dlhé diely  
Objekt : Premostenie Devínskej cesty

HIP : Ing. Opluštil  
ZOP : Ing. Opluštil  
Vypracoval : Ing. Opluštil

Časť : D 201-00  
Príloha č.: 1  
Archívne č.: 2034  
Súprava č.:

*PD feda kuncion*

V Bratislave, júl 1987



2076

Zák.číslo : 3532-07

## TECHNICKÁ SPRÁVA

k objektu 201-00 " Premostenie Devínskej cesty ".

### 1. Všeobecne

Miesto stavby	:	Bratislava - Devínska cesta
Investor	:	VHMB - Bratislava
Vyšší dodávateľ	:	Staving k.c. Bratislava
Dodávateľ objektu	:	Staving k.c. Bratislava
Generálny projektant	:	Dopravoprojekt Bratislava

### 2. Základné údaje objektu

Zaťažovacia trieda	:	"B" podľa ČSN 736203, zmena a/
Dĺžka premostenia	:	173,48 m v osi mosta 171,03 m v osi cesty
Rozpätie polí	:	20,0 + 3 x 40,0 + 30,0 m počet polí 5
Šikmosť konštrukcie	:	celý most je v oblúku R = 125 m
Druh konštrukcie	:	pôdorysne zakrivený spojitý nosník, oceľová konštrukcia zo želbetovou sprisahnutou mostovkou
Výška nad terénom	:	max. výška 11,90 m
Stavebný náklad Hl.III.	:	10,252.331,- Kčs
Náklad predch.stupňa Hl.III:	:	13,590.300,- Kčs



### 3. Wýchodzie podklady

Vykonávací projekt tohoto objektu bol spracovaný na základe týchto podkladov :

a/ schvaľovací a posudzovací protokol úvodného projektu čj. 724/ÚP-34/85 zo dňa 20. 8. 1985, schválil VHMБ investovsko-inžinierska organizácia IV hl. mesta SSR Bratislavy

b/ objednávku investora VHMБ na vykonávací projekt

Založenie mostného objektu 201-00 / konkrétne pilierov III., IV., V. a VI./ pomocou KPS vypracoval Hydrostav n.p. Bratislava, projektová správa.

Projekt oceľovej konštrukcie objektu 201-00 spracovali Vítkovické železiarne n.p., projektová zložka Bratislava.

### 4. Stručná charakteristika základových pomerov

Geologický posudok spracoval na základe objednávky investora Stavoprojekt, Bratislava, Spôsob založenia objektu 201-00 bolo rozdelené na dve časti. V časti prvej sa riešilo založenie opory č. I a piliera č. II. plošným spôsobom na nevetralých grmitoch skupiny "A", zeniny skalné a podskalné konkrétne u piliera č. II. upozorňujeme, že ak by sa na úrovni základovej škáry nezistila spomínaná hornina treba zväčšiť hrúbku základového podkladného betónu. v rámci AD.

V druhej časti sa riešilo založenie pilierov III., IV., V. a VI. a to pomocou podzemných stien. Ako už bolo vyššie spomenuté túto časť riešil Hydrostav n.p., ktorého výrobná zložka bude i podzemné steny realizovať.

Upozorňujeme investora, že GP smluvne zabezpečil u techn. správy Hydrotstavu autorský dozor počas realizácie podzemných stien aby - vzhľadom na náročné geol. podmienky - bola zabezpečená kvalita prevedenia.

## 5. Riešenie komunikácie na mostnom objekte

Komunikácia na mostnom objekte je riešená v súlade s požiadavkami Stavoprojektu Bratislava, ktorý riešil komunikáciu A 2-1 pred a za mostným objektom 201-00. Smerové je objekt situovaný v oblúku  $R = 125 \text{ m}$  a na konci mosta čiastočne v priamej. Nakoľko sa jedná o jednosmernú komunikáciu je rozdiel medzi osou cesty a osou mostu  $2,70 \text{ m}$ . / pozri vytyčovací výkres základov/.

Výškove je mostný objekt v spáde  $5,87 \%$ , iba na začiatku mostu zasahuje výškový oblúk  $R = 500 \text{ m}$ .

Šírkové superiadaenie :	jazdný pruh	3,00 m
	parkovací pruh	2,00 m
	núdzový pruh	0,50 m
	rozšírenie	0,40 m

šírka medzi obrubníkmi	5,90 m
chodníková doska	1,85 m
rims. doska & žlab	1,25 m
celková šírka	9,00 m

Priečný spád jednostranný  $2\%$  po celej dĺžke mosta.

## 6. Odhylky voči úvodnému projektu

Voči ÚP nastali následovné odchýlky :

a/ niveleta mosta : v ÚP bola niveleta mosta riešená v prevážnej časti oblúkom  $R = 2.000 \text{ m}$  a spádom  $5\%$ . Zmena na jednotný spád  $5,87 \%$  vyplynula z požiadavky spracovateľa VP oceľovej konštrukcie.



b/ Rozpätie polí : v ÚP uvažované rozpätie polí  $22,0 + 3 \times 39,0 + 30,0$  boli zmenené na  $20,0 + 3 \times 40,0 + 30,0$  a na základe požiadavky spracovateľa VP oceľovej konštrukcie.

c/ Zmena založenia: Konkrétne ide o piliere č. III., IV., V., VI. Ich spôsob založenia prakticky nemohol byť určený nakoľko geol. posudok bol doručený až 2. 2. 1987. V úvodnom projekte bolo založenie spomínaných pilierov uvažované na pilotáci typu Delmag. Celá záležitosť bola skomplikovaná tým, že dodávateľ nemohol zabezpečiť založenie pilierov touto technológiou. Táto záležitosť bola prejednávaná 19. 5. 1986 na štatutárnom rokovaní z ktorého vyznel následovný uzáver. Spomínané piliere sa založia pomocou podzemných stien pričom HDS vykoná projektovú dokumentáciu ako i realizáciu stien. Investor berie na vedomie a súhlasí s očakávaným zvýšením RN.

## 7. Spodná stavba

Vytýčenie spodnej stavby z vytyčovacieho výkresu ako i vytýčenia základov. Vytýčenie je naviazané na súradnice pevných bodov podľa Stavoprojektu Bratislava. Spracovateľia práj. dokumentácie cestných komunikácií v oblasti Dlhé Diely.

Vytýčenie podzemných stien je v projekte "Založenia pilierov III., IV., V., VI. pomocou KPS" podľa podkladov gen. projektanta.



Ako už bolo spomínané v kap. 4 je opora č. I. a pilier č. II. založený plošným spôsobom.

Opora č. I má zakl. pätku šírky 3,30 m na ktorom je položený nadzáklad šírky 2,30 m. Na závernom múriku je osadená prechodová doska š. = 4,00 m.

Pilier č. III. má zakl. pätku 4,20/4,20 m h = 1,30m na ktorej je osadená kruhová stojka  $\varnothing$  170 cm o výške 12,16 m. Pri výkope tejto pätky s novu upozorňujeme na blízkosť vodovodných potrubí a snímí súvisiacich káblových vedení. Výkop pätky sa prevedie pod ochranou príložného paženia.

Pilier č. III. IV. V. majú zakl. pätku 5,0/5,0 m h = 1,30 m do ktorého je zakotvená stojka  $\varnothing$  170 cm, výšky od 9,85 m až po 5,23 m.

Opora č. VI. má zakl. pätku š = 2,80 m, h = 1,30 m a nadzákladové murivo š = 2,30 m. Do záverného múriku bude zakotvená dilatácia 3W typ 160 N.

Všetky želbetónové časti spodnej stavby budú opatrené dvojnásobným náterom z horúceho asfaltu.

Upozorňujeme, že podzemná voda podľa geol. posudku bude agresívne pôsobiť na zakl. konštrukcie bude treba použiť do základov struskoportlandský cement

## 8. Nosná konštrukcia

Ako už bolo vyššie spomenuté / pozri bod 3 správy/ nosnú konštrukciu vypracovala pre GP projekčnú zložku VŽKG Bratislava a tvorí osobitnú prílohu tohoto objektu.

Základné údaje su spomenuté v bode 2 tejto správy i podrobnosti v techn. správe oceľovej konštrukcie.  
/ Príl. 44-82-Ks 213 /.

Upozorňujeme, že vnútorná časť truhlíka bude opatrená dvojnásobným náterom viditeľné časti a časti, ktoré nebudú zabetónované budú opatrené metalizáciou.

Spriahnutie želbetónovej dosky hr. 20 cm je zabez-



pečené sprahovacími trnami typu Nelson. Dodávku a montáž sprahovacích trnov zabezpečil VDS Stavint k.c. Bratislava, ktorý [ ] vykoná [ ] montáž nosnej konštrukcie. / zápisom z výrobného výboru na VŽKG dňa 11. 9. 1986/.

Do uzavretého truhlika je zabezpečený vstup pomocou poklopov.

Ako už bolo spomenuté montáž nosnej konštrukcie vykoná VDS Stavint k.c. Bratislava. V úvodnom projekte bol navrhnutý schematický postup montáže pomocou stojakov PIZMA umiestnených medzi jedn. piliermi ako i požadovaných spovnených plôch.

Otázky možnosti zvarovania jedn. dielcov, montážne zvary, technologický predpis zvaračských prác na montáži, výškové zameranie OK po montáži, kontrola hr. bet. dosky atď. je popísané v techn. správe OK.

Betonáž betónovej dosky sa vykoná pomocou prenosného vozíka, ktorý si VDS objednal priamo u VŽKG Bratislava.

Postup betonáže dosky sa začne nad krajným pilierom postupne k medzilahlému pilieru. Nad každým medzilahlým pilierom sa vynechá na dĺžku bet. vozíka prázdny priestor ktorý sa vyplní že je betón vo všetkých poliach uložený. Betónová doska sa tým rozdelí na kratšie diely, ktoré sa môžu voľne smršťovať.

Konštrukcia vozovky :	liaty asfalt	4,0 cm
	liaty asfalt	3,0 cm
	výstuž tkanin Reco	-
	mastix	1,0 cm
	expanzná tkanina Reco	-
	penetračný náter	-
	spolu	8,0 cm

## 9. Príslušenstvo

a/ ložiská : opora č. I	1 x NGe - 2500
	1 x NGa - 2500
	ťahové ložiská 2 x

pilier č. II.	1 x NGe - 5000 / pohyblivé/
pilier č. III.	1 x NGe - 5000/pohybl./
pilier č. IV.	1 x N - 5000 / pevné/
pilier č. V.	1 x NGe - 5000 / pohybl./
pilier č. VI.	2 x NGe - 2500
	1 x NGe - 2500
	tahové ložiská 2 x

#### b/ Odvodnenie

sa vykoná centrálnym žľabom umiestneným na ľavej strane mostu vo smere staničenia. Voda z vozovky sa dostáva do žlabu prostredníctvom jednostranného spádu vozovky 2 % medzi jednotlivými stĺpikami zvodidla. Voda sa odvedie pozdĺž celého objektu 201-00, cez rampový most objekt 202-00 do zberača a odtiaľ do kanalizačného potrubia / pozri objekt 501-00 "Odvodnenie"/.

#### c/ Dilatačné zariadenie

Dilatačné zariadenie umiestnené nad oporami č. I a č. VI. sa vykoná typom 3 W - typ 160 W licenčnývýroba Doprastav n.p. Bratislava.

#### d/ Rímsové dosky

Chodníková rímsová doska má šírku 185 cm z toho chodník 150 cm. Pohľadové krytie mostovky a priečnika oceľ. konštrukcie sa vykoná prefabrikovanou stienkou h = 90 cm. Rímsová doska má kruhový priemer Ø 60 cm na ktorej je osadený stĺpik zábradelného zvodidla každých 2,0 m.



#### e/ Bezpečnostné zariadenie

Na chodníkovej ríms. doske sa prevedie ocel. rúrkové zábradlie výšky  $h = 1,10$  m, ktoré je prerušenie vždy v miestach osvetlovacích stožiarov. Na rímsovej doske je umiestnené zábradelné zvodidlo po celej dĺžke mostného objektu.

#### f/ Prechodové dosky

Prechodová doska  $\bar{s} = 4,00$  m sa osadí na závernom múriku opory č. I.

#### g/ Vedenie na moste

V chodníkovej rímsovej doske je umiestnený kábel na osvetlenie mostu / pozri objekt 601-00 " Verejné osvetlenie"./

#### h/ Stále zariadenia

Nie je potrebné ✓ SUDOP Praha čj. 12090/32/85  
z 15. 5. 1985.

#### g/ Povrchové úpravy

Ocelová konštrukcia bude metalizovaná.  
Viditeľné časti spodnej stavby a ríms nosnej konštrukcie sa upraví nástrekom napr. Polymercementom.

10. Postup výstavby

Spôsob výstavby spodnej stavby je jednoznačne daný charakterom založenia stavby a nadzákladu opôr a pilierov.

Montáž ocel. nosnej konštrukcie prevádza VDS, s ktorým bol spôsob montáže prejednaný na úrovni ÚP a z toho titulu vyrozpočtované stojky FIŽMO a spevnené plochy.

V Bratislave, júl 1987

Vypracoval : Ing. Opluštil



## P r í l o h a

k zápisu o prerokovaní odbytového rozpočtu objektu 201-00  
"Premostenie Devínskej cesty" dňa 23. 7. 1987 zák.č. 3532-07.

Bolo dojednané, že debnenie stojok Ø 170 cm sa vykoná z ocelových rúr Ø 182 cm. Táto skutočnosť bola v rozpočte zohľadnená, vo výkresovej časti / prehľadný výkres, výkres tvaru atď./ sa priemer stojok opravovať nebude.

Výstuž stojok zostáva nezmenená.

Zapísal : Ing. Opluštil

Výstavba hlavného mesta SSR Bratislavy, investorsko-inžinierska organizácia NV hlavného mesta SSR Bratislavy, Rezedová 1,  
826 11 BRATISLAVA

---

Bratislava, 20.8. 1985

P o s u d z o v a c í   p r o t o k o l

číslo: 724/ÚP-34/85

úvodného projektu stavby "Premostenie Devínskej cesty - Karlova Ves - Dlhé Diely".

A/ Základné údaje stavby:

Názov stavby :	Premostenie Devínskej cesty
Miesto stavby :	Bratislava IV., Karlova Ves, Dlhé Diely, Devínska cesta
Investor :	Výstavba hl.mesta SSR Bratislavy
Ústredný orgán investora :	Národný výbor hl.mesta SSR Bratislavy
Stupeň dokumentácie :	Úvodný projekt
Generálny projektant :	Dopravoprojekt Bratislava
Projektant ÚP ocelevej konštrukcie :	Vítkovice - železářny a strojny Klementa Gottwalda, k.p. Ostrava 6
Vyšší dodávateľ stavby :	Staving k.p. Bratislava
Dodávateľ ocelevej konštrukcie :	Vítkovice, -železářny a strojny Klementa Gottwalda, k.p. Ostrava 6, pobočka Bratislava
Subdodávateľ pilótovania :	Priemstav n.p. Bratislava

Záväzné údaje:

Náklady zahrňané do plánu investičnej výstavby /hl.II.-VIII./: 26 828 tis.Kčs

Dĺžka premostenia: 5 polí -20.+3x40+30 m = 170 m



Doba výstavby :	33 mesiacov
Druh nosnej konštrukcie :	ocelový, pôdorysne zakrivený spojitý nosník truhlíkového prierezu so železobetónovou spriahnutou mostovkou pomocou trnov

Informatívne údaje:

Celkové náklady stavby /hl.I.-XI./:	28 473 tis.Kčs
Náklady na dovoz zo SK:	243 tis.Kčs
Kategória :	M 8/30
Začatie výstavby :	1085
Ukončenie výstavby :	0688

B/ Východiskové podklady:

Základom pre spracovanie úvodného projektu stavby "Premostenie Devínskej cesty - Karlova Ves - Dlhé Diely" boli nasledujúce podklady :

- Rozhodnutie o umiestnení stavby č. 3993 vydal NVB - OUPaA č.j. ÚPA-3586-154/24/84 dňa 6. 9. 1984
- projektová úloha predmetnej stavby bola schválená OV-NVB schvaľovacím protokolom číslo 57/1984 zo dňa 30.10. 1984
- úvodný projekt stavby "Kanalizačný zberač A-VIII-8-1 v komunikácii A2", ktorého priamym pokračovaním je stavba "Premostenie Devínskej cesty" schválil odbor posudzovania a schvaľovania VHMB schvaľovacím protokolom č. 701/ÚP-34/85 dňa 24.4. 1985
- úvodný projekt ocelevej konštrukcie vypracovali Vítkovice-železárnny a strojárny Klementa Gottwalda, k.p. Ostrava 6, pobočka Bratislava a je súčasťou ÚP posudzovanej stavby
- na požiadavkový list na dodávku ocelevej konštrukcie, zaslaný z VHMB dňa 20.2. 1985 odpovedali Vítkovické železiarne K.G., Ostrava súhlasne, pričom dodávku potvrdili na rok 1987, pokiaľ bude zabezpečené bilancovanie ocele z fondu NVB /požiadavka - zaradiť do 8.5RP zo dňa 23.3. 1985 č.j. 81/352/1985-Ru/

- záverečné prerokovanie ÚP podľa § 38 vyhlášky FMTIR č. 105/81 Zb. medzi investorom, VDS a GP bolo bezrozporovo uzavreté dňa 18.7. 1985 na Dopravoprojekte Bratislava
- užívateľská zmluva s MSK Bratislava bola uzatvorená dňa 18.10. 1984 .

C/ Umiestnenie stavby a účel stavby :

Budúca, novovybudovaná časť Bratislavy, sídlisko Dlhé Diely je koncepčne napojená na komunikačný skelet mesta dvoma komunikáciami - A1 a A2.

Premostenie Devínskej cesty, ako priame pokračovanie sídliskovej komunikácie A2 umožňuje napojenie/mimourovňové/ tejto komunikácie na Devínsku cestu. V km 0,814 je navrhnuté rozdelenie dopravných prúdov na dve samostatné vetvy A2-2 - pravé odbočenie z Devínskej cesty smerom na Dlhé Diely, a A2-1 - mostný objekt mimourovňového napojenia sa na Devínsku cestu v opačnom smere t.j. do centra mesta.

Ľavá strana Devínskej cesty, v smere do mesta je tvorená strmým svahom. Tento sa upraví pri výstavbe vetvy A2-2, čím sa získa taktiež priestor pre zariadenie staveniska.

Stavba má ale prakticky spoločné stavenisko so stavbou Kanalizačného zberača A VIII-8 /realizácia štítovaním a štôlovaním/ a to ako v priestore, tak i v čase, čo si vyžiada dôslednú koordinačnú činnosť, zdokumentovanú v POV i v rozmiestnení zariadenia staveniska oboch stavieb. Taktiež je nutné skoordinať v čase i technologický spôsob výstavby, nakoľko pri výstavbe zberača bude použité strieľanie skalného podložia trhavinami, čo by mohlo mať za následok aj eventuálne narušenie základovej pôdy pre "Premostenie".



D/ Technické riešenie stavby:

Celková koncepcia nosnej mostnej konštrukcie sa oproti schválenej PÚ stavby nezmenila. V technickom riešení nastalo však niekoľko upresnení:

- splnením požiadavok v rozhodnutí o umiestnení stavby bola nosná konštrukcia mostu skrátená z pôvodných 7 polí o celkovej dĺžke 236,0 m na 5 polí o dĺžke 170,0 m
- prispôsobila sa aj dĺžka a smerové situovanie oporných múrov /z pôvodných 85 m v oblúku  $R = 1\,200$  m na terajších 68,64 m v priamej/, ako aj ich založenie /pôvodne pilóty Delmag  $\varnothing 98$ , teraz veľkopriemerové pilóty  $\varnothing 127$ , šachovito rozmiestnené 2,0 - 2,40 m/,
- NVB - odbor dopravy na návrh Dopravoprojektu súhlasí so zmenou zaťažovacej triedy mostného objektu zo zaťažovacej triedy "A" uvažovanej v PÚ na triedu "B" z ÚP listom č.j. 466/1985-Hr zo dňa 12.3. 1985.

Smerove je premostenie v oblúku  $R = 125$  m a v priamej, výškovo v oblúku  $R = 2\,000$  m v spáde 9 % - 5 % . Priechy spád - jednostranný 2 % po celej dĺžke mostu.

Nosná konštrukcia - oceľová, zvarovaná, na stavenisku skrútkovaná pomocou VP skrútiok s metalizovanými trecími plochami.

Staticky je most navrhnutý ako pôdorysne zakrivený spojitý nosník o 5-tich poliach s rozpätiami 20 - 3x40-30 m, nosný trám tvorí truhlíkový prierez rozmerov 1500 x 3 000 mm a je so železobetónovou mostovkovou doskou spriahnutý pomocou sprahovacích trnov-systém Nelson, privarenými pri montáži.

Piliere I. a II. sú vzhľadom na poloskalné podložie založené plošným spôsobom, piliere III.-VI. budú založené každý na pilotách.

Osvetlenie premostenia Devínskej cesty sa prevedie jednostrannou osvetľovacou sústavou - sodíkovými výbojkami SHC 150 W typ 444 23 15 - 9 ks na 10 m vysokých stožiaroch. Napojenie - z komunikácie A2, podobne ako ovládanie. Celkový inštalovaný príkon  $P_i = 1,7$  kW.

E/ Technicko-ekonomické vyhodnotenie:

Stavba je podmieňujúcou investíciou výstavby KBV- Dlhé Diely, nakoľko patrí do komplexu výstavby komunikácie "A2", ktorá súvisí s naviazaním sídliska na komunikačný systém.

Náklady stavby neprevyšujú náklady schválenej PÚ - stavby.

Rekapitulácia nákladov podľa hláv.

Hlava	P Ú v tis. Kčs	U P v tis. Kčs
I. Projektové a prieskumné práce	815	815
III. Stavebné práce	20 359	20 722
VI. Vedľajšie náklady	4 389	4 375
VII. Ostatné náklady	100	280
VIII. Rezerva	2 036	1 451
XI. Náklady uhrádzané z prevádzkových/neinvestičných/prostriedkov	861	830
<hr/>		
Celkové náklady stavby /hl.I.-		
XI./ :	28 558	28 473
z toho		
Náklady zahrňané do plánu investičnej výstavby /hl.II.-		
VIII./:	26 882	26 828
z toho		
stavebná časť	26 882	26 828
Dovoz zo soc. štátov /NDR/	675	243
Merné náklady na 1 bm mostu /z hl. II.-VIII./		
26 828 000 Kčs : 170 m	= 157 812 Kčs/m	

F/ Časový plán výstavby:

Podľa výnosu FMTIR č. 16 z roku 1981 o vydaní limitných lehôt výstavby je stavba zaradená do skupiny 65 - stavby pre dopravu, podskupiny 17 /stavby mostov pozemných a drážnych - konštrukcie monolitické a oceľové/, špecifikácia 1 a pre



investičný náklad z hl.II.-VIII. limitná lehota vychádza 35 mesiacov.

Objektívizovaná lehota výstavby, dohodnutá s VDS je 33 mesiacov.

Začatie výstavby : 1085

Ukončenie výstavby : 0688

#### G/ Záver a pripomienky:

Na základe posúdenia, ktoré vykonal odbor posudzovania a schvaľovania a na základe záverov Technicko-ekonomickej komisie Výstavby hlavného mesta SSR Bratislavy, ktorá predložený úvodný projekt prerokovala na svojom zasadnutí dňa 20.8. 1985 , sa

k o n š t a t u j e ,   ž e

- projektová úloha predmetnej stavby bola OV-NVB schválená dňa 30.10. 1984 schvaľovacím protokolom číslo 57/1984
- úvodný projekt ocelovej konštrukcie je súčasťou ÚP posudzovanej stavby a je vypracovaný Vítkovicami - železárnymi a strojárňami Klementa Gottwalda, k.p. Ostrava 6, pobočka Bratislava
- záverečné prerokovanie ÚP podľa § 38 vyhlášky FMTIR č. 105/81 Zb. bolo bezrozpôrovo uzavreté dňa 18.7. 1985
- náklady v hl.II.-VIII., ktoré tvoria záväzný údaj stavby prekročené oproti schváleným nákladom z PÚ neboli
- rozpracovaný ÚP stavby "Premostenie Devínskej cesty" bol konzultovaný so zástupcami Hydroconsultu ohľadne stavby "Kanalizačný zberač "A VIII-8" a čerpacia stanica, Karlova Ves - Dlhé Diely", ako i GP stavby "Kanalizačný zberač A VIII-8-1 v komunikácii A2", s ktorými bude mať stavba v priestore i čase spoločné stavenisko
- Vítkovice- železárnymi a strojárňami, k.p. Ostrava 6 sú schopné zabezpečiť dodávku ocelovej konštrukcie mostu v roku 1987, pokiaľ bude zabezpečená bilancia ocele

- požiadavku zaradiť bilancovanie 600 t ocele z fondu NVB do 8.5RP podal investor dňa 23.3. 1985 pod č.j. 81/352/1985-Ru
- investor nepredložil doklad o devízovom krytí dovozu z NDR ani doklad o zabezpečení zahraničnej dodávky
- nie je vydaný súhlas na výrub stromov
- nie je vydaný definitívny súhlas na záber pozemkov lesného fondu
- neboli predložené vyjadrenia organizácií, ktoré si vo svojom vyjadrení k PÚ stavby vyžiadali predložiť na pripomienkovanie ďalší stupeň PD - konkrétne:
  - MSK žiadala predložiť ÚP vo svojom vyjadrení zo dňa 14.2. 1984, č.j. 759/10917/2814/Sá-S/84
  - VaK - vyjadrenie k PÚ zo dňa 27.1. 1984, č.j. 15210/32/83/Om/Ms
  - Povodie Duňaja pre správu tokov - Bratislava Tr.L.Novomeského 2 vo svojom vyjadrení zo dňa 29.2. 1984, č.j. 973/31/84
- Inšpektorát bezpečnosti práce v Bratislave vo vyjadrení zo dňa 30.12. 1983, č.j. 6009/2704/83/Km/Fe .

Technický úsek - odbor posudzovania a schvaľovania -34, na základe posúdenia a záverov Technicko-ekonomickej komisie Výstavby hlavného mesta SSR Bratislavy, ktorá predložený úvodný projekt prejedнала na svojom zasadnutí dňa 20.8. 1985

d o p o r u č u j e s c h v á l i ť

úvodný projekt na stavbu "Premostenie Devínskej cesty, Karlova Ves - Dlhé Diely" s týmito pripomienkami :

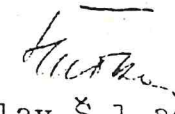
1. Uložiť investorovi zdokumentovať povolenie výrubu verejnej zelene - stromov.
2. Zdokumentovať zabezpečenie definitívneho súhlasu na záber pozemkov lesného fondu.



3. Doložiť doklad o devízovom krytí a o zabezpečení dodávky z NDR.
4. V spolupráci s projektantom zabezpečiť vyjadrenia organizácií, ktorí si to vo ~~vyjadreniach~~ k PÚ vymienili /viď konštatáciu časti tohto posudzovacieho protokolu/.

Ďalej:

5. Investor zabezpečí včasné zaradenie bilancovania ocele v potrebnom množstve z fondu NVB do 8.5RP .
6. Investor zabezpečí koordináciu realizácie vzájomne sa ovplyvňujúcich stavieb /Predĺženie kan. zberača A VIII, Vodovod, Kan.zberač A VIII-8 a čerpacia stanica, Vodojem, Kan. zberač A VIII-8-1 v kom. A 2 atď./
7. Dodávateľ i počas výstavby zabezpečí prejazdnosť Devínskej cesty v oboch smeroch v jednom pruhu so svetelnou signalizáciou .
8. Investor zabezpečí včasné uzavretie HZ s Vítkovickými železničnými K. Gottwalda na dodanie ocelevej konštrukcie najneskôr v roku 1987.

  
Ing. Kvetoslav Š l á v k a  
v zastúpení technického námestníka

Spracoval: VHMB - odbor 34

Ing. Volný 

Výstavba hlavného mesta SSR Bratislavy, investorsko-inžinierska organizácia NV hlavného mesta SSR Bratislavy, Rezedová 1,  
826 11 BRATISLAVA

Bratislava 20.8. 1985

S c h v a ľ o v a c í   p r o t o k o l

číslo: 724/ÚP-34/85

úvodného projektu stavby "Premostenie Devínskej cesty - Karlova Ves - Dlhé diely".

Výstavba hlavného mesta SSR Bratislavy, investorsko-inžinierska organizácia Národného výboru hlavného mesta SSR Bratislavy, v zmysle ustanovení vyhlášky č. 105/1981 Zb., § 64 odst.4 a, v rozsahu poverenia OV NVB č.j. Výst. 672/341/83 zo dňa 21. marca 1983, ako i na základe posudzovacieho protokolu č. 724/ÚP-34/85, ktorý vypracoval odbor posudzovania a schvaľovania VHMB

s c h v a ľ u j e

úvodný projekt stavby "Premostenie Devínskej cesty - Karlova Ves - Dlhé Diely", v týchto údajoch:

A/ Základné údaje stavby:

Názov stavby :	Premostenie Devínskej cesty
Miesto stavby :	Bratislava IV., Karlova Ves, Dlhé Diely, Devínska cesta
Investor :	Výstavba hl. mesta SSR Bratislavy
Ústredný orgán investora :	Národný výbor hl.mesta SSR Bratislavy



Generálny projektant :

Dopravoprojekt Bratislava

Projektant ÚP ocelevej  
konštrukcie :

Vítkovice- železáreny a stro-  
jírny Klementa Gottwalda, k.p.  
Ostrava 6, pobočka Bratislava

Vyšší dodávateľ stavby :

Staving, k.p. Bratislava

Dodávateľ ocelevej konštru-  
kcie :

Vítkovice - železáreny a stro-  
jírny Klementa Gottwalda, k.p.  
Ostrava 6

B/ Záväzné údaje stavby:

Náklady zahrňané do plánu  
investičnej výstavby /hl.II.-VIII./: 26 828 tis.Kčs

Dĺžka premostenia : 170 m /5 polí - 20+  
3x40+30 m/

Druh nosnej konštrukcie :

ocelový, pôdorysne zakrive-  
ný spojitý nosník truhlíko-  
vého prierezu so železobe-  
tonovou spriahnutou mostov-  
kou pomocou trnov

Doba výstavby :

33 mesiacov

C/ Informatívne údaje a ukazovatele:

Celkové náklady stavby /hl.I.-XI./: 28 473 tis.Kčs

Náklady na dovoz zo SK : 243 tis.Kčs

Začatie výstavby : 1085

Ukončenie výstavby : 0688

Ústredný riaditeľ Výstavby hl. mesta SSR Bratislavy,  
v zmysle záverov posudzovacieho protokolu č. 724/ÚP-34/85,  
ktorý je neoddeliteľnou súčasťou tohto schvaľovacieho protoko-  
lu

u k l a d á

- závodu 8 VHMB zabezpečiť splnenie podmienok a pripomienok  
citovaného posudzovacieho protokolu

- riaditeľovi závodu 8 zabezpečiť realizáciu predmetnej stavby podľa údajov tohto schvaľovacieho protokolu.

VYSTAVKA PRÁVNÉHO MESTA

INVESTIČNO-PRÁVNÁ ORGANIZÁCIA

NR. HL. MESTA SSR BRATISLAVY

825 11 BRATISLAVA, REZDOVA UL. Č. 1

Ing. Ján V o j t k o

ústredný riaditeľ

Spracoval: VHMB -- odbor 34

Ing. Volný

*Volný*



## Z Á Z N A M

z výrobného výberu - štatut. rokovania stavby " Premastenie  
Dev. Cesty" dňa 29. 1. 1987.

---

Prítomní: Podľa prezračenej listiny

Dôčasný stav zaistenia PD stavby je pri dodávateľovi STG na -  
vyhovujúci a tento nebude väčšie plniť požadované objemy na stav-  
be, ani dodržať termín výstavby.

Účelom dnešného jednania je doriešiť problém dodávky PD.  
Podľa telef. prehlásenia štatut. zástupcu investora - Ing. Závažského,  
buď vyhodnotenie geologického prieskumu stavby k dispozícii  
projektantovi v termíne 28.2.1987.

Na základe toho, spracuje HDS zskladenie v termíne 0987.  
Pracovné výkresy pre svoju realizačnú zložku vie postupne dodávať  
od 0487.

Na dodanie projektu zskladenia, ako v predstihu aj pracovných  
výkresov už v termíne 0987, CP vie spracovať PD do termínu 0887,  
príčas pracovné výkresy pilierov vie doť VDS v termíne 0787.

Výkonný projekt na OK je spracovaný a výroba konštrukcie  
sa predpokladá podľa prísluhu VŽKG - Frýdek Místek v III. q. 1987.

Na účelom potvrdenia tohoto prísluhu vykonajú pracovníci STG  
a proj. zložky VŽKG dňa 11.2.1987 návštevu vo Frýdku Místku.

VDS - StavIng upozorňuje investora, že uvedené termíny zais-  
tenia PD sú krajné a aj keď budú splnené, budú mať dopad na plnenie  
finančného a vecného objemu na stavbe ako aj termínu výstavby.

VDS žiada zároveň po spracovaní PD aktualizáciu časového plá-  
nu PCV.

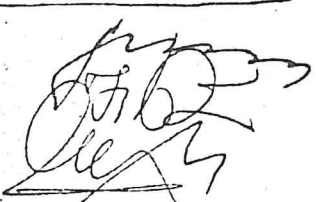


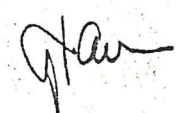
CP a zástupca projektanta HDS upozorňujú, že uvedené termíny  
vedia dodržať za predpokladu dočenia geologie v uvedenom termíne  
do 28.2.1987.

STG žiada investora o urobienie opatrení na skrátenie termínu  
dočenia geologie. Jeho urýchlením by sa dala urýchliť termíny do-  
dávky PD.

Zástupca VŽKG upozorňuje VDS-STG, že je potrebné aby si sprac-  
val technologický postup montáže OK.

Zapísal: Ing. Axamít

(základní údaje) - základní podmínky z 22.1.84

ORGANIZACE	MELO	PODPIS
VŠKG - 949.6 pob. 202/25/202 - II -	ŠOKOLIK BUSTIN	
INRA-PROJEKT	OPUSTIL	
HYDROSTAV - PDS. SPRÁVA	TEREN	
STAVING k.p.	BAČLIK AXAMIT	



## Z á z n a m

z výrobného výboru akcie "Premosťenie Devínskej cesty, Karlova Ves - Dlhé diely", konaného dňa 11.9.1986 vo Vítkoviciach, projekčno-konštrukčná pobočka v Bratislave, Sobinovská 8.

-----

1. Vyšší dodávateľ stavby Staving súhlasí s montážnym zvarovaním stykom hornej pásnice konzôl.
2. Vo VP OK bude predpísaná kontrola /röntgen/ vybraných montážnych stykov hlavného nosníka.
3. Výškové kóty nivelety začiatku a konca premostenia /144,820 - 154,650/ budú dodržané podľa podkladov GP - Dopravoprojektu. Spodná pásnica truhlíka bude vyprojektovaná v jednej rovine.
4. Hrncové ložiská nebudú dodávkou OK - zaistí sa ich zakotvenie do ocelevej konštrukcie.
5. Vyšší dodávateľ požaduje previesť náter truhlíka v dielni 2x základnou farbou.
6. Sprahovacie trny nebudú dodávkou mostárne, dodávateľ a investo požaduje dodržať ÚP /dodávku trnov/.
7. Investor požaduje životnosť vonkajšieho náteru 7-10 rokov.
8. Vyšší dodávateľ požaduje urýchlene dodať podklady pre objednávku dilatčných uzáverov a ložísk od GP.
9. Vo VP OK budú dodržané požiadavky GP uvedené v listoch číslo 4789/85 z 13.3.1985 a číslo 8859/85 z 13.5.1985.

Zapísal: Ing. Figura *TC*

Bratislava, 11.9.1986

Z 6 p 1 a

25. IV. 1987

*M. Opluštil*

z výrobného výboru akcie: „Prenosť elektriny Devínskej časti - Karlova  
Ves - Dlhé diely“, ktorý sa konal dňa 15. 4. 1987 na HDS PS,  
Svätoplukova 31, Bratislava

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

Dnešné rokovanie zvolal projektant HDS PS v zmysle vyhlášky  
105/81 Zb. § 37 v priebehu proj. prác na predmetnom JP.  
Boli predložené rozpracované výkresy hĺbkového založenia SO  
201.00 a SO 202.00. Prítomní predložený čiastkový návrh akcep-  
tujú, pričom bolo dohodnuté nasledovné:

- 1./ Úroveň prac. plošiny bude oproti terajšej úrovni čerstvého  
prišypu /cca 141,00 m n.m./ znížená na úroveň základovej  
škáry sťažujúcich plošných písk resp. čistú betónáž  
hĺbkových základov t.j. na kótu 138,00 m n.m.  
Zníženie bude v úseku pilierov IV., V., VI., a rampového  
mosta súvislé. Pilier č. III., bude realizovaný so súčas-  
ného terénu. Tu je zníženie problematické vzhľadom na  
blízkosť komunikácie / jej stabilita/ a blízkosť inžinier-  
skych sietí. V TS PD je potrebné uviesť opatrenia pri výke-  
pe na úroveň čistej betónáže /ručná dokopávka ap./
- 2./ Investor požaduje zahrnúť do rozpočtu a určuje:
  - odvoz rozbrodeného výkopku z rýh podzemných sietí do  
20,0 km /Stupava/
  - odvoz prišypu pre zníženie prac. plošiny do 1,0 km
  - spŕšný nášyp /po zrealizovaní hĺbkových základov a  
úložkov pilierov/ na úroveň konečného stavu U.T.,  
vzdialenosť do 2,0 km. Uvažovať len nakladanie z depónia.
- 3./ Pri niektorých pilieroch predpokladám aj po znížení  
prac. plošiny zvyškovú vrstvu kyprého nášypu do mocností

o/o



2,0 m. Túto vrstva bude použitá prelopať v smetotvrdnú-  
osť suspenzií na účelom stabilizovania silou ryhy pri  
vlastnom výkope po zatvrdnutí suspenzie.

4./ Na pilieroch ať rampovom moste bude použitá vodiaci doska  
hrúbky 35 cm, ktorá ostane trvale zachovaná.

5./ HDS OZ GA prísaduje v mieste pilierov a ramp. mosta prac.  
plošinu min. šírky 3,0 m.

6./ Do začiatku 17. týždňa dodá GP projekcií HDS vytyčovací  
výkres predmetných objektov.

7./ HDS PS dodá zainteresovaným partnerom prac. kópie zakladania  
do konca 04/87.

zapsal: Ing. Kostúr



10/2/2016

[illegible]