

## Záznam z rokovania

o úvodnom prerokovaní dokumentácie na ponuku (DP) v podrobnostiach DRS na akciu  
„Rekonštrukcia mosta ev.č.R1-018 Váhovce, ľavý most“

ktoré sa uskutočnilo dňa 26.08.2025

v sídle firmy Cemos, s.r.o. ulica Mlynské nivy 70 v Bratislave .

**Prítomní:** podľa priloženej prezenčnej listiny

Zástupcovia **Zhotoviteľa** projektovej dokumentácie (Cemos s.r.o., Bratislava) prebral so zástupcami **Obstarávateľa** (NDS a.s., Bratislava) navrhované technické riešenie rekonštrukcie spolu s návrhom organizácie prác. Dohodnuté boli nasledovné skutočnosti:

### Všeobecne

Vedenie dopravy počas rekonštrukčných prác:

NDS požaduje počas rekonštrukcie ľavého mosta vylúčiť z neho dopravu. Doprava sa presunie na zrekonštruovaný pravý most. Dočasné vedenie troch jazdných pruhov po pravom moste bude nasledovné: dva jazdné pruhy budú viesť v smere do Trnavy, jeden jazdný pruh v smere do Nitry.

Hlavným dôvodom je to, že platné predpisy neumožňujú zaťažovať most počas injektáže predpínacích káblov a tyčí a po dobu 7 dní po injektovaní. Dočasné uzavretie mosta len na túto dobu by si vyžiadalo dvoj etapovú zmenu organizácie dopravy , čo by bolo z hľadiska bezpečnosti dopravy kontraproduktívne. Ďalším dôvodom je skrátenie celkovej doby rekonštrukcie.

Stupeň projektovej dokumentácie bude mať predbežne názov „Projekt stavby“ podľa nového stavebného zákona. Názov stupňa PD sa ešte spresní.

### Stavebný objekt SO 101-00 Úprava cesty R1

V projektovej dokumentácii je potrebné navrhnuť predĺženie prejazdov SDP tak, aby bolo možné cez ne previesť dva jazdné pruhy do protismerného jazdného pásu. Oba prejazdy prioritne predĺžiť v smere do Trnavy. Zhotoviteľ upozornil na výškový rozdiel v SDP pred mostom (od Trnavy). Zhotoviteľ preverí možnosť predĺženia prejazdov v smere k Trnave výškovo a aj prejazdom vozidiel (vlečné dráhy). Predĺžené časti prejazdov SDP budú navrhnuté s asfaltovým povrchom. Povrch pôvodných úsekov prejazdov SDP sa ponechá, keďže boli rekonštruované v roku 2024 a sú v dobrom stave.

V úsekoch pred začiatkom a za koncom mosta, v oboch jazdných pásoch, navrhne projektant výmenu ložnej a obrusnej vrstvy asfaltu kvôli vyrovnaní nerovností v jazdných pruhoch.

Smerové stĺpiky na stavbe sú nové. Len sa demontujú a opätovne osadia.

Jestvujúce oceľové zvodidlá v SDP a na krajnici sa demontujú a opätovne použijú. Meniť sa budú len niektoré stĺpiky zvodidiel.

V predĺžených prejazdoch SDP sa navrhnu nové betónové zvodidlá (pôvodné sú staré a poškodené).

Realizácia predĺženia SDP bude postupná. Najprv sa zrealizuje jeden prejazd a po jeho dokončení druhý.

V rámci projektovej dokumentácie sa nebude riešiť ani obnova vodorovného dopravného značenia a dopravných gombíkov, ani dočasné dopravné značenie počas výstavby (zabezpečí NDS).

Obstarávateľ požaduje výmenu oplotenia rýchlostnej cesty v úseku 20 m pred a za mostom s novými bránkami.

### **Stavebný objekt SO 201-00 Rekonštrukcia mosta ev. č. R1-018, ľavý most**

Zhotoviteľ prezentoval výsledky statickej analýzy monolitckej nosnej konštrukcie – dilatačný celok DC 1 - z hľadiska určenia zaťažiteľnosti mosta podľa súčasne platného TP 104 Zaťažiteľnosť mostov. Konštatoval, že bez dodatočného zosilnenia nosná konštrukcia nespĺňa požiadavku opisu predmetu zákazky, aby zaťažiteľnosť bola v takých hodnotách, ktoré si nevyžadujú osadiť jej obmedzenie dopravnou značkou, čo je normálna zaťažiteľnosť aspoň 32 ton a zaťažiteľnosť na jednu nápravu aspoň 11,5 ton.

#### *Navrhované práce na zosilnení nosnej konštrukcie DC1*

Zhotoviteľ oboznámil prítomných s ideovým návrhom zosilnenia nosnej konštrukcie, ktoré zabezpečí zaťažiteľnosť na požadovaných hodnotách a upozornil na nasledujúce skutočnosti:

- Požadovaná minimálna normálna zaťažiteľnosť 32 ton bude po rekonštrukcii zabezpečená.
- Ojedinelá zaťažiteľnosť dosiahne hodnotu 90 ton.
- Výnimočná zaťažiteľnosť dosiahne hodnotu 300 ton.
- Zosilnenie bude realizované dvomi spôsobmi:
  1. tradičné voľné káble zo zväzkov zo sedemdrôtových stabilizovaných lán – 19 ks Ls15,7-1860 MPa, vedených medzi betónovými kotevnými blokmi vo vnútri komory nosnej konštrukcie v plastových rúrkach z HDPE a zainjektovaných cementovou maltou.
  2. káble z jednotlivých predpínacích tyčí priemeru 36mm – 1050 MPa, vedených medzi oceľovými kotevnými prípravkami pod spodkom komory – v oblastiach, kde je komora vyplnená balastným betónom – teda pri opore č. 1 a podpere č.5. Tyče budú taktiež v plastových rúrkach z HDPE a zainjektované cementovou maltou.

- Pripnutie kotevných blokov a deviátorov k existujúcim častiam nosnej konštrukcie bude realizované pomocou predpínacích tyčí priemeru 36 mm pre vodorovne vedené tyče (prechádzajúce cez trámy, resp. priečniky), resp. 32 mm pre zvisle vedené tyče (prechádzajúce cez hornú a spodnú dosku). Tyče budú zainjektované injektážnou maltou v rúrkach, resp. vrtoch, so štandardnou protikoróznou ochranou v zmysle príslušného európskeho technického osvedčenia. Zvislé tyče budú hladké alebo celozávitové s jemným stúpaním závitu, a to kvôli minimalizácii konštrukčnej výšky kotvenia z hornej strany, ktoré sa musí zmestiť do vrstvy spádového betónu s krytím min. 10 mm pre koniec tyče a 15 mm pre maticu, vodorovné tyče môžu byť hladké, prípadne z hľadiska zmenšenia nárokov na čas výroby môžu byť použité aj tyče celozávitové – avšak so zabezpečením napínania takým spôsobom, ktorý redukuje poklz v kotve na úroveň bežnú u hladkých tyčí.
- Protikorózna ochrana kotevných prvkov – metalizácia + injektáž cementovou maltou v ochrannom hrnci, v prípade kotiev zabetónovaných v spádovom betóne metalizácia + 2 x náter epoxidovou živicom.
- Cez priečniky nad medziľahlými podperami budú voľné káble vedené vo vyvrtaných horizontálnych otvoroch ako celok – teda vrátane kontinuálneho obalu z rúr HDPE , tento obal bude zaústený do kotvy s detailmi riešenia, ktoré umožní vymeniteľnosť kábla. Podobne celistvo budú prebiehať aj cez deviátory, tvorené oceľovými rúrkami väčšieho prierezu. Konce deviátorov budú v mieste výstupu voľných káblov vybetónované s nátrubkovými rozširujúcimi sa vyústeniami každého kábla.
- Detaily kotvenia predpätia závisia od použitého systému, ktorý teraz nie je známy , a preto sa podrobne navrhnu až v DVP
- Počet navrhnutých voľných káblov :  
V krajných poliach 2 ks voľných káblov tvorených z lán a vedených v komore + 6 ks káblov z predpínacích tyčí vedených pod spodnou doskou úplne mimo prierez  
V medziľahlých poliach 4 ks voľných káblov tvorených z lán a vedených v komore od priečnika č. 2 po priečnik č.4 v polygónových dráhach.
- Po napnutí káblov sa v komore vytvoria železobetónové úchyty pre redukovanie vibrácií týchto káblov. Úchyty sa prichytia do existujúcich stien a dosiek vlepovanými prútmi betonárskej výstuže.
- Všetky nové prvky sú navrhnuté tak, aby bola zachovaná priechodnosť komory nosníka a tak zabezpečená možnosť kontroly voľných káblov v nej,
- Obstarávateľ požaduje osadenie voľných káblov snímačmi napätosti. Osadenie sa zrealizuje podľa ustanovení TP 076 Monitorovanie cestných mostov, v rozsahu primeranom charakteru stavby.
- Kontaktné plochy medzi existujúcimi časťami nosnej konštrukcie a pripínanými kotevnými prvkami / deviátormi sa zdrsnia v zmysle požiadaviek STN EN 1992-2.
- Pred zahájením vŕtacích prác sa v rámci DVP zrealizuje v oblasti vŕtania prieskum polohy výstuže nedeštruktívnymi metódami so zakreslenými polohami káblov, priečnej výstuže hornej a dolnej dosky a strmeňov, takisto sa zrealizuje zameranie polohopisu a výškopisu vnútra komory a preveria sa navrhnuté dráhy voľných káblov.
- Do výkazu výmer sa dá rezerva 20% z teoretických výmer vŕtacích prác.
- Prieskumy budú slúžiť ako podklad pre úpravu navrhnutej polohy vŕtaných otvorov a pre spracovanie výrobnej dokumentácie sediel a kotvenia predpätia, vrátane pripínaných tyčí.
- Pre zabezpečenie dočasného prístupu do komory nosnej konštrukcie sa navrhnu

dočasné vstupné otvory v doske mostovky v počte po 1 ks v krajných poliach a po dva ks v medziľahlých poliach.

#### *Ostatné rekonštrukčné práce na moste SO 201-00*

Projekt stavby bude riešiť požiadavky z opisu predmetu zákazky:

*Komplexné odstránenie mostného zvršku ( okrem 2 ks mostných záverov – MZ na opore č.1 a podpere č.5 )*

Odstráni sa zvršok z celej dĺžky mosta až po nosnú konštrukciu, okrem mostných záverov nad oporou č.1 a podperou č. 5.

Zo štúdie projektu skutočného vyhotovenia a obstarávateľom vykonaných jadrových vrtoch, ktoré potvrdili hrúbku asfaltových vrstiev vozovky 90 mm, predpokladáme prítomnosť spádového betónu minimálnej hrúbky 50 mm, betón je vystužený zváranou sieťou s drôtom priemeru 6,3 mm a veľkosťou oka 100 mm. Asfaltové vrstvy vrátane izolácie sa odfrézujú a spádový betón sa vybúra mechanickým spôsobom, čo bude vo výkaze výmer vykázané ako búranie konštrukcií železobetónových, v technickej správe obmedzené podmienkou veľkosti búracích mechanizmov typu UNC, hmotnosti do 3,5 tony. Úseky nad bezdilatačnými stykmi prefabrikovanej nosnej konštrukcie dilatačného celku DC2 sa predpíšu ako požadované ručné búranie.

Sutina z búrania nesmie padať do priestoru vodnej nádrže, preto bude projektom predpísané a vo výkaze výmer vykázané použitie ochrannej konštrukcie po oboch stranách PM v celej dĺžke nosnej konštrukcie. Typ konštrukcie nebude v projekte určený.

Do výkazu výmer sa bude uvažovať dvojnásobný objem spádového betónu, ako bol dokumentovaný v projekte skutočného vyhotovenia stavby.

#### *Šetrná demontáž zvodidiel s ich uskladnením pre spätnú montáž*

Demontujú sa zvodidlá z celého mosta a uskladnia sa na celú dobu potrebnú pre ostatné práce pred ich spätnou montážou. Odvezú a uskladnia sa v stredisku SSÚRC v obci Nebojsa.

Do výkazu výmer sa okrem prác demontáže a montáže, uskladnenia a dopravy vykáže nové kotvenie zvodidiel v rozsahu 100%, nový spojovací materiál v rozsahu 10 % a nové diely zvodníc či stĺpikov v rozsahu 5% celkového množstva.

Pri zvodidle v strednom deliacom páse sa počíta s výmenou nosných profilov plotového nadstavca za nové, pletivo nadstavca sa použije existujúce.

#### *Vybúranie existujúcich prechodových dosiek*

Súčasťou projektu bude vybúranie a zhotovenie nových prechodových dosiek s príslušným rozsahom búrania a spätného zhotovenia vozovky rýchlostnej cesty. V technickej správe bude búranie dosiek a realizácia nových podmienená rozhodnutím Obstarávateľa po odstránení vrstiev vozovky a prehliadke stavu povrchu dosák.

### *Očistenie povrchu nosnej konštrukcie, betonáž nového vyrovnávacieho betónu*

Nosná konštrukcia sa celoplošne očistí vysokotlakovým vodným lúčom, opravia sa poškodené miesta s predchádzajúcou sanáciou odhalenej výstuže. Do výkazu výmer sa dá aj určité percento prác mechanického búrania krycej vrstvy betónu, ktoré sa upresní po dodaní a vyhodnotení video záberov z preletu dronu.

Vyrovnávací (spádový) betón sa naniesie v minimálnej hrúbke 70 mm, na nižšie položenom ľavom okraji mostovky sa vytvorí protispád so sklonom 2,5% k osi odvodnenia. Bude vystužený sieťami a nebude kotvený do nosnej konštrukcie (okrem pôvodnej výstuže určenej na kotvenie ríms).

Hrúbka spádového betónu môže byť väčšia ako minimálna z titulu novej nivelety mosta, keďže betón bude vypĺňať rozdiely medzi deformovaným povrchom nosnej konštrukcie a navrhnutou novou niveletou. Do výkazu výmer sa uvedie dvojnásobné množstvo spádového betónu určeného v projekte z dostupného zamerania viditeľných povrchov nosnej konštrukcie a z novej náhradnej nivelety ľavého jazdného pásu cesty R1 s hrúbkou vozovky 90 mm.

### *Zhotovenie novej celoplošnej hydroizolácie*

Na hydroizoláciu sa použije certifikovaný hydroizolačný systém z natavovaných AIP so základnou vrstvou vytvorenou zapečatením povrchu spádového betónu.

Druhá vrstva AIP sa použije pod rímsami ako ochranná vrstva.

### *Návrh nového odvodňovacieho systému*

Odvodnenie mosta sa zhotoví v rozsahu existujúceho odvodnenia, vytvorí sa osadením nových liatinových mostných odvodňovačov s nízkym tanierom so zvislým odpadom v časti na monolitckej nosnej konštrukcii a so šikmým odpadom zalomeným do zvislého smeru v prefabrikovanej časti nosnej konštrukcie. Miesta osadenia nových odvodňovačov budú v miestach pôvodných odvodňovačov, eventuálne sa podľa odtokových pomerov náhradnej nivelety doplnia nové odvodňovače do novo vyvrtaných otvorov.

V polovičnej vzdialenosti medzi odvodňovačmi sa do novo vyvrtaných otvorov osadia odvodňovacie tvarovky pre odvodnenie povrchu izolácie.

Vyústenie odpadového potrubia odvodňovačov a tvaroviek bude voľne pod most, zachováva sa tým existujúci stav, presah rúr pod spodný povrch nosnej konštrukcie bude minimálne 150 mm. Zvislé potrubie môže obsahovať zalomenie s pomocou kolien. V krajnom poli č.1, v oblasti nad cyklistickým chodníkom vedeným po korune hrádze, požaduje Obstarávateľ odvedenie vody pomocou horizontálneho zberného potrubia do oblasti mimo pôdorysu hrádze, ideálne priamo do oblasti inundácie, ak to nepôjde, tak sa potrubie zvedie popri pilieri č.2 do novej vsakovacej jamy vytvorenej v teréne pod mostom.

Súčasťou odvodňovacieho systému budú aj drenážne kanáliky vytvorené vo vrstve ochrany izolácie, pozdĺžne po celej dĺžke mosta v osi odvodnenia a priečne pred mostnými závermi na strane klesajúceho pozdĺžneho spádu.

#### *Montáž 1 ks nového mostného záveru, spätné osadenie jestvujúcich zvodidiel*

Na opore č.17 bude osadený kobercový mostný záver s celkovým pohybom do 360 mm, konštrukcia bude s oceľovým lôžkom kotveným pomocou predpätých lepených kotiev do novo zhotoveného betónového lôžka, nahrádzajúceho pôvodné kapsy existujúceho nožnicového mostného záveru.

Mostný záver bude zalomený do protispádu v mieste chodníkovej rímsy vpravo, prekrytý krycím plechom. Sekundárne odvodnenie mostného záveru bude obsahovať návrh zberného kotlíka s odvedením vody zvislým potrubím fixovaným k opore.

Do výkazu výmer sa zahrnie aj dodávka nových krycích plechov na existujúce mostné závery nad oporou č. 1 a podperou č.5.

Zvodidlá sa spätne osadia na novo zhotovené rímsy s použitím nového kotevného materiálu.

#### *Betonáž nových prechodových dosiek*

V prípade nutnosti sa zhotovia nové prechodové dosky v pôvodnej dĺžke a šírke s úpravou vystuženia a prechodového klinu pod doskami podľa aktuálnych technických predpisov.

#### *Zhotovenie asfaltových vrstiev novej vozovky*

Vozovka sa zhotoví v celkovej hrúbke 90 mm vrátane hydroizolačného systému, ako jeho ochrana sa použije vrstva liateho asfaltu. V dĺžke 1,0 m od mostného záveru na každú stranu bude aj kryt vozovky vyhotovený z liateho asfaltu.

#### *Sanácia plôch nosnej konštrukcie, opôr a spodnej stavby vrátane návrhu prístupu*

Na letmo betónovanej časti sa pred sanáciou celoplošne očistí podhľad nosnej konštrukcie , vykoná sa pasportizácia trhlín a po jej vyhodnotení sa identifikované trhliny sa zainjektujú v rozsahu určenom Obstarávateľom počas stavby. Pre výkaz výmer sa rozsah injecktáže určí odhadom. Následne sa zhotovia sanačné vrstvy lokálne podľa potreby, pričom do výkazu výmer sa na tento účel započíta celá vonkajšia plocha stien trávov.

Na prefabrikovanej časti sa budú celoplošne sanovať bočné steny a príruby krajných nosníkov, spodok nosníkov sa bude celoplošne sanovať len na prvých dvoch nosníkoch od oboch krajov konštrukcie a to vrátane dobetónovaného styku medzi nimi. Na ostatnej ploche sa vykoná len lokálna sanácia podľa poškodených miest.

Viditeľné povrchy opôr sa budú sanovať celoplošne, rovnako ako aj povrchy pilierov letmo betónovanej časti prístupné z terénu a úložné prahy pilierov P5 až P16.

Pre vykonanie sanačných a iných prác sa v oblastiach nad vodnou nádržou predpokladá použitie celoplošného lešenia pod nosnou konštrukciou zaveseného na tiahloch kotvených do nosnej konštrukcie. Do technickej správy sa uvedie podmienka zhotovenia lešenia zo spodu bez obmedzovania dopravy na R1.

#### *Návrh a betonáž nových ríms*

Rímsy budú navrhnuté v pôvodných šírkach ako kombinácia monolitckej rímsovej dosky a prefabrikovaného nosa tvoreného prefabrikátmi z polymérového betónu výšky 800 mm. Rímsy sa zhotovia len za použitia strateného debnenia medzi prefabrikátom a okrajom nosnej konštrukcie.

Povrch ríms bude betónový hladký, bez špeciálnej úpravy. Kotvenie ríms bude pomocou kotiev zo závitových tyčí s prítlačným tanierom.

Nad bezdilatačnými stykmi prefabrikovaných nosníkov bude vytvorená dvojité dilatačná škára, inde sa zhotovia pracovné a zmrašťovacie škáry rímsy s detailmi podľa vzorových listov.

#### *Obnova spevnenia svahov opôr*

Na opore č.1 sa existujúce spevnenie očistí, odstráni sa burina vrátane zničenia koreňov a škáry medzi segmentami sa vyplnia cementovou maltou. Segmenty s poklesnutým povrchom sa vybúrajú a zhotovia nanovo z monolitckého betónu.

Na opore č. 17 sa očistia nánosy z existujúceho spevnenia a toto sa opraví podľa zásad pre oporu č.1.

#### *Úprava terénu v okolí mosta, zhotovenie nových obslužných schodísk*

Okolie mosta sa len vyčistí, nebudú sa robiť žiadne nové schodiská ani spevnenia svahových kužeľov.

Na koncoch krídel sa v krajnici zhotovia nové spevnené plochy.

#### *Iné*

Do výkazu výmer sa zahrnie celoplošné vyčistenie komôr monolitckej konštrukcie vysokotlakovým vodným lúčom s následným dvojnásobným dezinfekčným postrekom.

Zábradlie na rímse vľavo bude navrhnuté z hliníka a rozkreslené v tvare identickom so zábradlím aktuálne namontovaným na pravom moste.

Obhliadka mosta ukázala čiastočnú dezintegráciu koncového priečnika prefabrikovanej nosnej konštrukcie nad oporou č.17, tento sa kompletne vybúra pomocou vysokotlakového vodného lúča, záverný múrik sa vybúra len v rozsahu pôvodnej kapsy pre mostný záver počas jeho odstránenia. Následne sa zhotoví nový koncový priečnik a lôžko pre mostný záver.

Do ríms sa osadia meracie značky v zmysle požiadaviek VL4.

Vstupy do komôr monolitckej časti nosnej konštrukcie sa osadia otvárateľnými krytmi zabraňujúcimi prístupu vtákov do komôr.

Montážne otvory v drienkoch podpíer prefabrikovanej časti mosta sa očistia od trusu a nebudú sa vyplňať.

Na moste a v okolí neboli k dnešnému dňu zistené žiadne inžinierske siete. Zhotoviteľ zabezpečí vyjadrenia správcov sietí, kvôli ich aktuálnosti sa však nemusia dodať k termínu odovzdania projektu, ale k termínu, určeného neskoršou výzvou Obstarávateľa .

Do výkazu výmer bude započítané zaplachtovanie mosta (protivizuálna clona) počas realizácie prác po celej jeho dĺžke.

Zhotoviteľ zabezpečí vyjadrenie k projektu od zástupcu ekologického dozoru a manažmentu chránených druhov živočíchov a ich biotopov na moste , kontakt na zodpovednú osobu:

Mgr. Juraj Filo

ekologický dozor

Cintorínska 21,

951 15 Mojmírovce

tel. : 0902 341 826

email : [juraj.filo86@gmail.com](mailto:juraj.filo86@gmail.com)

Do výkazu výmer sa zahrnie položka na výkon ekologického dozoru počas stavby a osadenie nových vtáčích hniezd v počte 100 ks.










Zapísal:

Ing. Karol Šimun



## PREZENČNÁ LISTINA

z pracovnej porady konanej dňa 26. 08. 2025 pre akciu:  
 „Rekonštrukcia mosta ev. č. R1-018 Váhovce, ľavý most“  
 Zákazka č.: 26/25

Meno	Organizácia	Podpis	Telefón e-mail
ING. CSABA LOZSY	NDS, ssnie 1 GA		0911 109 613 csaba.lozsy@ndsas.sk
Ing. Peter Rácing			0923 606 405 peter.racing@ndsas.sk
Matyáš Šulík	NDS, oslov mostov		0911 087 543 maty.sulik@ndsas.sk
Katarína Jankovičová	-V-		0903 413 101 katarina.jankovic@ndsas.sk
Ivan Haršány	NDS, oslov mostov		0903 609 718 ivan.harany@ndsas.sk
JURAJ ŠMIGORA	CEMOS		0917 988 272 smigura@ceмос.sk
MIROSLAV ROKAN	CEMOS		0908 443 395 rokan@ceмос.sk
Franzisk Bril	CEMOS		0905 690 993 bril@ceмос.sk
KAROL ŠIMUN	CEMOS		0908 973 396 simun@ceмос.sk

