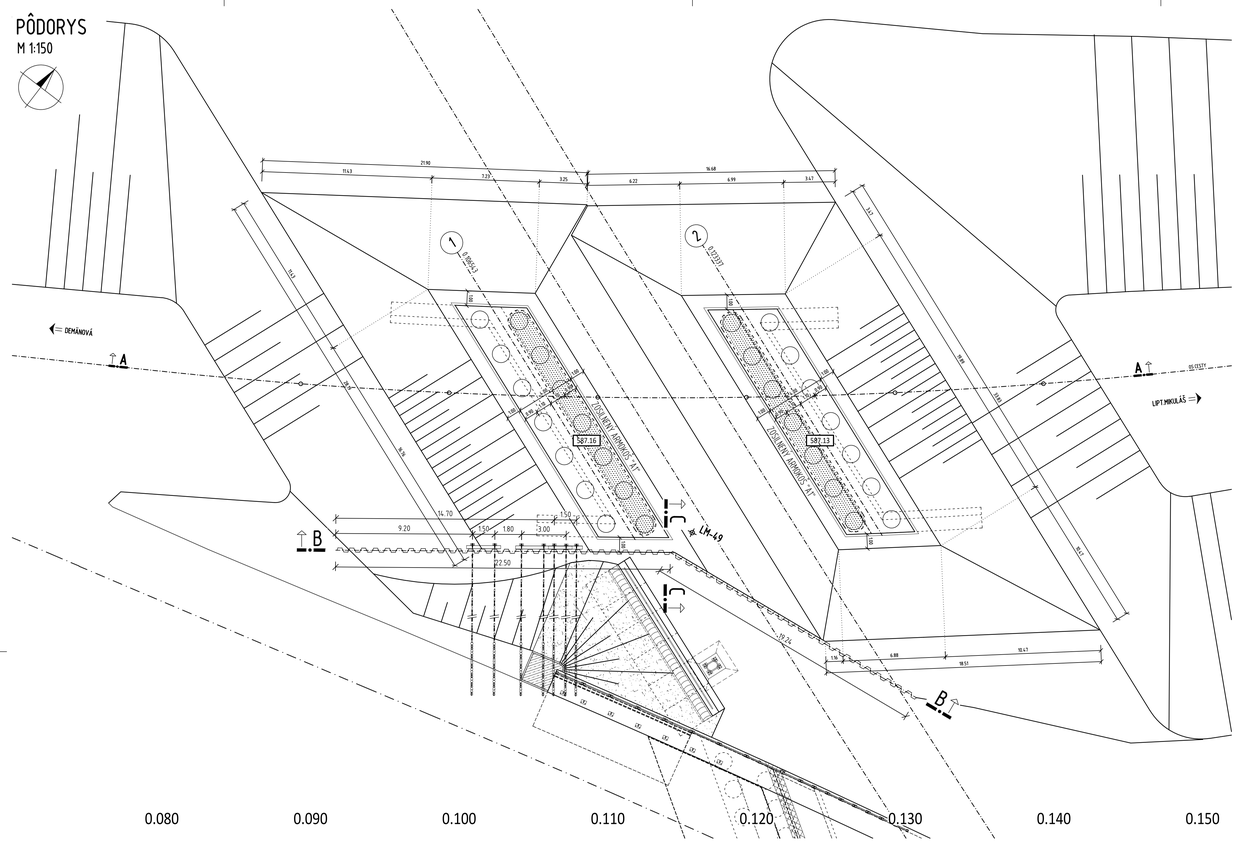
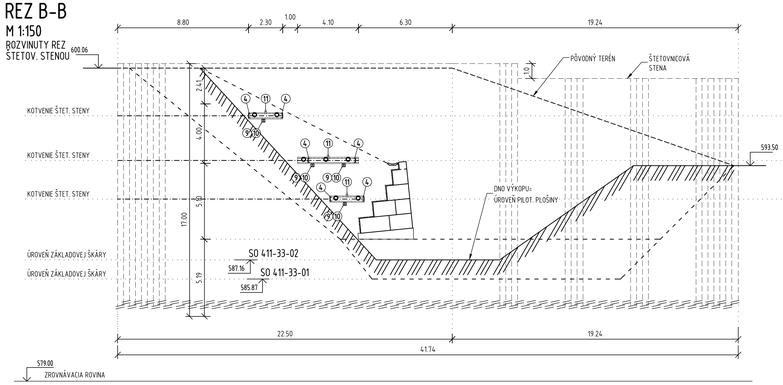
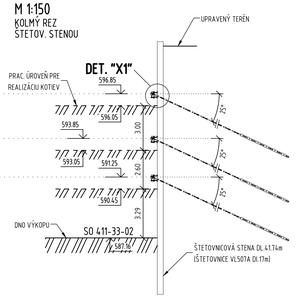
PÔDORYS
M 1:150



REZ B-B
M 1:150
ROZVINUTÝ REZ ŠTETOV. STENOU

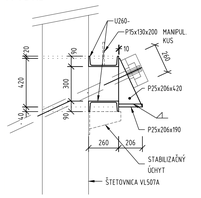


REZ C-C
M 1:150
KOLMÝ REZ ŠTETOV. STENOU

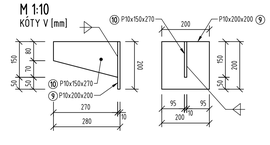


DETAIL "X1"
M 1:37.5

ROZPERNÝ RÁM



ÚCHYT ROZN. NOSNÍKA
M 1:10
KÓTY V [mm]



MANIPULAČNÝ KUS
M 1:10
KÓTY V [mm]

VÝKAZ MATERIÁLU

OPORA/ PODPERA	PILOTOVACIA PLOŠINA	HORNÁ ÚROVEŇ PILOTY	POČET PILÔT	DĹŽKA PILOTY	DĹŽKA PILÔT CELKOM	HLUCHÉ VŔTANIE	DĹŽKA VŔTANIA	DĹŽKA VŔTANIA CELKOM	TYP ARMOKOŠA
	[m.n.m]	[m.n.m]	[ks]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[-]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6=4x5)	(7)	(8=5+7)	(9=4x8)	(9)
1	(*)	587,16	7	10	70	0,0	10,0	70,0	"A1"
1	(*)	587,16	7	10	70	0,0	10,0	70,0	"A2"
2	(*)	587,13	7	10	70	0,0	10,0	70,0	"A1"
2	(*)	587,13	7	10	70	0,0	10,0	70,0	"A2"
CELKOVÁ DĹŽKA PILÔT, RESP. VŔTANIA			[m]	280,0	-	-	280,0	-
OBJEM BETÓNU PILÔT			[m³]	316,7	-	-	-	-
OBJEM VÝVRTKU Z PILÔT			[m³]	-	-	-	316,7	-
OBJEM VÝKOPU ZÁKLADOV NA CELOM MOSTE			[m³]	4115				

(*) POZNÁMKA: ÚROVEŇ PILOTOVACEJ PLOŠINY BUDE Z HORNEJ ÚROVNE UPRAVENÉHO TERÉNU – TZN. RASTLÝ TERÉN PO ODSTRÁNENÍ VRSTVY ORNICE.

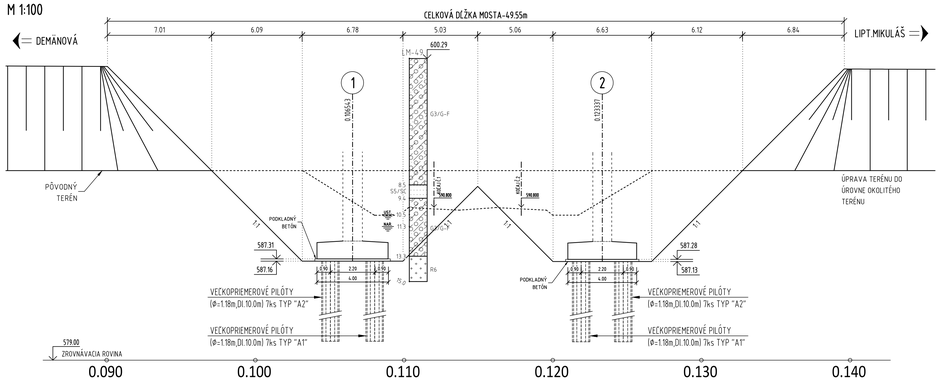
OZNAČENIE POUŽITÝCH MATERIÁLOV

TYP KONŠTRUKCIE	
ŠTETOVNICOVÁ STENA	... ŠTETOVNICA VL507A DL:17m (CELKOVÁ DĹŽKA STENY DL.:=41.74m)
ROZPERNÝ RÁM	... 2 x U260 (S355) CELKOVÁ DĹŽKA RÁMU DL.:=2.30+4.10+2.30=8.70m
ZEMNÉ KOTVY DOLNÁ ÚROVEŇ	• 4-PRAMENCOVÉ LANÁ (DSI dočasné lanové kotvy) • PREDPÍNACIE LANÁ oceľ 1670/1860, 0,62˝ na medzi klzu je 1002kN • DĹŽKA KORENA 13.0m + 6.0m VOĽNÁ ČASŤ + 1,5m NA PRECHOD ŠT. STENOU A ROZ. RÁMOM • ZÁLIEVKA A INJEKČNÁ ZMES ... min. C25/30 XC2 (SK)

VÝKAZ OCEĽOVÉHO MATERIÁLU

MATERIÁL NA ROZNÁŠACIE NOSNÍKY PRE ZEMNÉ KOTVY SA POUŽÍJE Z OBJEKTU SO 411-33-01

REZ A-A
M 1:100



POZNÁMKY:

1.) VŠEOBECNÉ (ÚPRAVA STAVENISKA)

1.1.) PRED ZAČATÍM VÝSTAVBY JE BEZPODMIENEČNE NUTNÉ ZABEZPEČIŤ VYTÝČENIE VŠETKÝCH PODZEMNÝCH INŽINIERSKYCH SIETÍ A ZREALIZOVAŤ ICH PRELOŽENIE MIMO ZAKLADANÉ OBJEKTU.

1.2.) PRED ZAČATÍM STAVEBNÝCH PRÁC NA ZAKLADANÍ JE POTREBNÉ PRIPRAVIŤ STAVENISKO, T.J. ODSTRÁNIŤ PORASTY A ORNICU, ZABEZPEČIŤ KOMPONENTY NA VYBAVENIE STAVENISKA.

1.3.) ZÁKLADOVÚ ŠKÁRU JE POTREBNÉ OTVÁRAŤ TESNE PRED POSTUPOM ĎALŠÍCH STAVEBNÝCH PRÁC TAK, ABY NEBOLA ZNEHODNOTENÁ NEPRIAZNIVÝMI POVETERNOSTNÝMI PODMIENKAMI ALEBO STAVEBNOU DOPRAVOU.

2.) VEĽKOPRIEMEROVÉ PILÓTY - PILOTÁŽNA PLOŠINA

2.1.) PILOTÁŽNA PLOŠINA BUDE REALIZOVANÁ MINIMÁLNE V PÔDORYSNOM ROZMERE ZÁKLADOV.

2.2.) REALIZÁCIA PILOTÁŽNYCH PLOŠÍN – ODHUMUSOVANIE TERÉNU V HRÚBKE CCA 0,3M A NÁSLEDNÉ HORIZONTÁLNE VYROVNANIE TERÉNU. NA VYROVNANÝ TERÉN SA NAVEZIE VRSTVA DRVENÉHO KAMENIVA FRAKCIE 32-63mm, ALEBO PODOBNÉHO NESÚDRŽNÉHO MATERIÁLU, KTORÝ JE POTREBNÉ DYNAMICKY ZHUTNIŤ.

3.) VEĽKOPRIEMEROVÉ PILÓTY - VRTNÉ PRÁCE A BETONÁŽ PILÓT

3.1.) ZALOŽENIE OPÔR A PODPIER JE HĹBKOVO NA VEĽKOPRIEMEROVÝCH PILÓTACH. REALIZÁCIA PILÓT PODPIER BUDE PREBIEHAŤ Z RASTLÉHO TERÉNU. PRE DANÉ GEOLOGICKÉ PROSTREDIE JE PREDPOKLADANÁ TECHNOLÓGIA REALIZÁCIE PILÓT VŔTANÍM S VÝPAŽNICOU.

3.2.) PRED OSADENÍM ARMOKOŠA PILÓTY, DÔJDE K ĎALŠIEMU DOČISTENIU DNA VRTU OD NEČISTÔT (VŠETOK ROZVOĽNENÝ MATERIÁL JE POTREBNÉ Z DNA VRTOV ODSTRÁNIŤ). NÁSLEDNE BUDE ARMOKOŠ PILÓT OSADENÝ V RÁMCI VŠETKÝCH VÝROBNÝCH TOLERANCIÍ A DÔJDE K BETONÁŽI VEĽKOPRIEMEROVÝCH PILÓT.

4.) VEĽKOPRIEMEROVÉ PILÓTY - ZÁKLADOVÁ ŠKÁRA

4.1) PO REALIZÁCII PILÓT SA KOMPLETNE ODSTRÁNI PILOTÁŽNA PLOŠINA A ZÁKLADOVÉ JAMY BUDÚ VYKOPANÉ PO ÚROVEŇ ZÁKLADOVEJ ŠKÁRY (HORNÁ ÚROVEŇ HLAVY PILÓT).

4.2.) PO OČISTENÍ BETONÁRSKEJ VÝSTUŽE Z ARMOKOŠOV PILÓT A HORIZONTÁLNOM VYROVNANÍ TERÉNU, DÔJDE KU REALIZÁCII PODKLADOVÉHO BETÓNU.

5.) ZÁKLADOVÉ JAMY

5.1.) ZÁKLADOVÁ JAMA BUDE SVAHOVÁ SO SKLONOM SVAHU 1:1.

5.2.) ZHOTOVITEĽ JE POVINNÝ PRI VÝSTAVBE ZAISTIŤ VHODNÝM STAVEBNÝM ÚPRAVAMI PREBEŽNÉ ODVODNENIE STAVENISKA. ZÁPLAVOVÉ VODY (NAPR. SPÍSOBENÉ PRIETRŽOU MRÁČENÍ MUSIA BYŤ ODVEDENÉ IHNEĎ MIMO STAVENISKO.

5.3.) VYŤAŽENÚ ZEMINU Z VÝKOPOV JE MOŽNÉ SPÄTNE POUŽIŤ V RÁMCI STAVBY, PRÍPADNE POUŽIŤ V INÝCH VÝROBKOCH A MATERIÁLOCH, V KTORÝCH SPĹŇAJÚ POŽADOVANÉ MECHANICKO-FYZIKÁLNE PARAMETRE.

6.) VEĽKOPRIEMEROVÉ PILÓTY - KONTROLNÉ SKÚŠKY NA PILÓTACH

6.1) V RÁMCI KONTROLNÝCH SKÚŠOK NA PILÓTACH BUDÚ NA MOSTE REALIZOVANÉ NASLEDOVNÉ DRUHY SKÚŠOK :

- NA MOSTE, SA PRE VŠETKY PILÓTY POŽADUJE REALIZÁCIA KONTROLY INTEGRITY/CELISTVOSTI PILÓTY - "PIT" ("PILE INTEGRITY TEST").
- NA MOSTE SA NEPOŽADUJE ZAŤAŽOVACIA SKÚŠKA PILÓTY.
- NA MOSTE SA NEPOŽADUJE SKÚŠKA PILÓT ULTRAZVUKOVOU METÓDOU "CHA (CROSS – HOLE ANALYSIS")

7.) VÝKOP STAVEBNEJ JAMY

VÝKOP STAVEBNEJ JAMY v ODŤAŽENEJ ČASTI CESTNÉHO NÁSYPU:

SKLONY TREBA REALIZOVAŤ V ZMYSLE NORMY „STN 73 3050 – ZEMNÉ PRÁCE" (1.1). NA ZÁKLADE SKUTOČNÝCH VLASTNOSTÍ ZEMÍN, REÁLNEJ ÚČAHNUTOSTI, ČO SA PREUKÁŽE AŽ PRI SAMOTNÝCH VÝKOPOVÝCH PRÁCACH, MUSÍ ZHOTOVITEĽ RAŤAŤ AJ S MOŽNOSŤOU ZMERNENIA SKLONOV SVAHOV VÝKOPOV (NAPR. 1:1,5 - 1:2).

ZÁROVEŇ PREDPOKLADÁME SÚSTAVNÉ ČERPANIE PODZEMNÉ VODY ZO STAVEBNÝCH JÁM. NA MINIMALIZOVANIE PRÍTOKOV DO STAVEBNEJ JAMY JE MOŽNÉ POUŽIŤ REALIZÁCIU PREDVŔTAVANÝCH ŠTETOVNÍC V KOMBINÁCII S ROZPERNÝM RÁMOM (JEDNÁ SA O DODÁVATEĽSKÚ DOKUMENTÁCIU). ČERPANÚ VODU ODVÁDZAŤ DO RECIPIENTU (PREDPOKLAD VSAKOVACIE STUDNE). HPV MUSÍ BYŤ ZNÍŽENÁ POD DNO STAVEBNEJ JAMY (MINIMÁLNE -0,5 m).

8.) SVAHY NAD GABIÓNOVÝMI MÚRMI

NA ZÁKLADE VIACERÝCH VÝPOČTOVÝCH MODELOV JE NEVYHNUTNÉ NÁSYPY KRÍDEL BUDOVAŤ Z VEĽMI KVALITNÉHO DRVENÉHO MATERIÁLU TRIEDY G1/GW.

VLASTNOSTI MATERIÁLU TRIEDY G1/GW: G1/GW (ÚČAHNUTÝ): φ_{ef}, MIN = 39°, c_{ef} = 0 KPA, E_{def} = 422 MPA, E_{def} = 380 MPA, C_{ef}: 21 KN.M^{-3}, γ_d=0,20, β=0,9, PR.

NÁSYP V OBLASTI KRÍDEL BUDE VYSTUŽENÝ TROMI VRSTVAMI JEDNOOSÝCH TUHÝCH GEOMREŽÍ MINIMÁLNEJ DLHODOBEJ PEVNOSTI 80 kN/bm.

DĹŽKA GEOMREŽÍ BUDE PO VYSTUŽENÉ KRÍDLO A MIMO KRÍDLA BUDE DĹŽKA 8 m V ZMYSLE STATICKÉHO POSÚDENIA.

GEOMREŽE V LÍCI BUDÚ CEZ BETONÁRSKU VÝSTUŽ PRIEMERU 14mm PREPOJENÉ (ZÁBETÓNOVANÉ) DO POVRCHOVÉHO OBKLADU SVAHU. PRVÁ GEOMREŽA JE 0,7 M NAD KORUNOU GABIONU A NÁSLEDNE PO 2 M VÝŠKOVO (VERTIKÁLNE).

9.) STABILIZÁCIA ZÁKLADOVÉ JAMY

„ZOBRAZENÝ POSTUP STABILIZÁCIA STAVEBNEJ JAMY, JE LEN INFORMATÍVNY. BUDÚCI ZHOTOVITEĽ MÔŽE UPRAVIŤ STABILIZÁCIU STAVEBNEJ JAMY PODĽA VLASTNÝCH MATERIÁLOVÝCH A TECHNOLOGICKÝCH MOŽNOSTÍ. PRI ÚPRAVE TECHNICKÉHO RIEŠENIA STABILIZÁCIE STAVEBNEJ JAMY, PREBERÁ ZODPOVEDNOSŤ ZA NÁVRH A REALIZÁCIU BUDÚCI ZHOTOVITEĽ."

ZMENY PROJEKTOVEJ DOKUMENTÁCIE:

Zmena	Index:	Dátum:	Meno - Podpis:	Text zmeny:

Zodpovedný projektant stavby:	Ing. Ján Kuliník
GENERÁLNY PROJEKTANT STAVBY	REMING CONSULT, a.s., Tomášikova 14/3865/64A, 831 04 Bratislava - mestská časť Nové Mesto
Zákazkové číslo:	0608

Zodpovedný projektant UČS:	Ing. Ján Kuliník
Zodpovedný projektant objektu:	Ing. Adrián Sedlák
Vypracoval:	Ing. Róbert Magyar
Kontroloval:	Ing. Gabriel Drdenko
Kraj: Žilinský	Okres: Liptovský Mikuláš
Investor - stavebník:	Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, Slovenská republika
Stavba:	Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa
UČS 411 - Traťový úsek Liptovský Mikuláš – výhybňa Paludza	
Názov SO:	SO 411-33-02 Liptovský Mikuláš-Paludza, cestný nadjazd na kruhovom objazde v nížkm 253,520
Názov prílohy:	Zakladanie
Kódové označenie výkresu:	0608 - DRS - E - 411 - 33 - 02 00 - 103 - 00

Rivent spol. s r.o.
Projektové kancelárie ŽSR
Pod Výškom 2595/32, 900 31 Stupava

Stupeň - účel:	DRS
Zákazkové číslo:	0608
Archívne číslo:	
Dátum:	09/2024
Počet A4:	14xA4
Mierka:	1:100
Časť:	E
Číslo SO:	411-33-02
Číslo prílohy:	103
Súpravá:	