



**NÁRODNÁ
DIAĽNIČNÁ
SPOLOČNOSŤ**

Mlynské Nivy 45, 821 05 Bratislava

D4-101-00

PROJEKTANT:			
 TERRAPROJEKT a.s. Podunajská 24, 821 06 Bratislava			
STAVBA			
Zelený most na diaľnici D2 - Moravský Svätý Ján pre projekt AKK Basic			
STAVEBNÝ OBJEKT			
SO 101-00 ÚPRAVY DIAĽNICE D2			
PRÍLOHA			ČÍSLO PRÍLOHY
TECHNICKÁ SPRÁVA			001
VYPRACOVAL	Ing. Peter POKRIVČÁK	STUPEŇ	DSP
KONTROLOVAL	Ing. Miloslav FRANKOVSKÝ	DÁTUM	12/2012 (zmena 11/2014)
ZODP.PROJEKTANT	Ing. Peter POKRIVČÁK	MIERKA	SÚPRAVA Č.
HL. INŽ. PROJEKTU	Ing. Miloslav FRANKOVSKÝ	FORMÁT	

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

1.1 Stavba

Názov stavby: Zelený most na diaľnici D2 – Moravský Svätý Ján
Miesto: Diaľnica D2 pri obci Moravský Svätý Ján
Okres: Senica
Kraj: Trnavský
Katastrálne územie: Moravský Svätý Ján
Druh stavby: novostavba
Stupeň dokumentácie: dokumentácia na stavebné povolenie

1.2 Stavebník

Názov: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Sídlo: Mlynské Nivy 45
821 09 Bratislava

1.3 Projektant

Názov: Terraprojekt a.s.
Sídlo: Podunajska 24
821 06 Bratislava
Hlavný inžinier projektu: Ing. Miloslav Frankovský

1.4 Objekt **101-00 Úpravy diaľnice D2**

1.5 Projektant objektu

Názov: Terraprojekt a.s.
Sídlo: Podunajska 24
821 06 Bratislava
Zodpovedný projektant: Ing. Peter Pokrivčák
Ing. Juraj Šimko, časť odvádzanie vôd

2. PODKLADY

2.1 Podklady a dokumentácie

- (1) Zelený most na diaľnici D2 – Moravský Svätý Ján, dokumentácia na územné rozhodnutie, Alfa 04, 09/2011
- (2) Záverečná správa podrobného inžiniersko-geologického prieskumu (koncept), Zelený most na diaľnici D2, Geofos, 08/2012

2.2 Predpisy a normy

- (3) STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic
- (4) TP 01/2005 Zvodidlá na pozemných komunikáciách, zaťaženie, stanovenie úrovne zachytenia na PK, projektovanie individuálnych zvodidiel
- (5) TP 02/2012 Migračné objekty pre voľne žijúce živočíchy, Časť 1: Projektovanie, výstavba, prevádzka, údržba a oprava ekoduktov
- (6) TP 03/2006 Dokumentácia stavieb ciest

3. TECHNICKÉ RIEŠENIE

3.1 Nadväznosť na riešenie v DUR

Stavebný objekt SO 101-00 Úprava diaľnice c stupni DSP je spracovaný v zmysle DUR, vydaného územného rozhodnutia a záverov výrobných výborov a rokovaní s objednávatelom. Zelený most (ekodukt) preklenuje súčasnú diaľnicu v šírkovom usporiadaní $0,5+2,5+0,25+2 \times 3,75+0,5+0,5+3,0+0,5+0,5+2 \times 3,75+0,25+2,5+0,5$.

Šírka medzi zvodidlami je teda 26,5 m. Ekodukt je navrhnutý na plánované rozšírenie diaľnice o jeden pruh v každom smere teda na budúce šírkové usporiadanie $0,5+2,5+0,25+2 \times 3,75+3,5+0,5+0,5+3,0+0,5+0,5+3,5+2 \times 3,75+0,25+2,5+0,5$. Budúca šírka medzi zvodidlami bude potom 33,5 m. Súčasťou objektu je úprava narušených častí diaľnice ale len pre súčasné šírkové usporiadanie, t. j. na šírku 26,5 m. Ostatné plochy sa vyrovnávajú a zasypú štrkodrvou. Odvodnenie a prekládky IS sú navrhnuté už na budúce rozšírenie.

Oproti DUR sa rozsah úpravy rozširuje o vybudovanie rozšíreného odstavného pruhu na 3,75 m v oboch smeroch pred mostom a asfaltové spevnenie stredného deliaceho pásu v dĺžke 100 m pred a za mostom.

3.2 Úprava diaľnice

3.2.1 Základné údaje

Kategória cesty :	D 26,5/120 v budúcnosti D 33,5/120
Dĺžka úpravy:	od km 13,492 47 po km 13,857 50 celková dĺžka 365 m
Dĺžka úpravy jazdných pruhov:	253 m vpravo, 246 m vľavo
Dĺžka úpravy stredového pásu vr. zvodidiel:	365 m.
Dĺžka premostenia :	93 m
Smerové a výškové vedenie diaľnice:	V súlade s existujúcou diaľnicou na základe geodetického zamerania
Smerové vedenie mostu:	v priamej
Výškové vedenie mostu:	pozdĺžny sklon mostu v stúpaní 1,5 %
Rozsah objektu:	V rámci úpravy diaľnice sa uvažuje okrem nových konštrukcií popísaných v ďalších kapitolách aj s odfrézovaním a výmenou obrusnej vrstvy vozovky v hrúbke 4cm v dĺžke celej úpravy t. j. 365 m vrátane vodorovného dopravného značenia .

3.2.2 Konštrukčné riešenie úpravy diaľnice

Pre zakladaní ekoduktu a novom odvodnení dôjde k narušeniu spevnenej časti diaľnice v stredných jazdných pruhoch na šírku 0,5 m, likvidácií celého stredového pásu a likvidácií oboch krajníc. Nové konštrukčné skladby definitívnych úprav budú nasledovné:

Pre spevnenú krajinu a rezervu na budúce rozšírenie:

- ŠTRKODRVINA fr. 0/22 hr. 150 mm, STN 73 6126, ŠD
- DOSYPANÉ NEZAMŔZAVÝM MATERIÁLOM A ZHUTNENÉ
- ŠTRKODRVINA hr. 150 mm, STN 73 6126, ŠD- POKRAČOVANIE DRENAŽNEJ VRSTVY KONŠTRUKCIE DIAĽNICE
- SPATNÝ ZÁSYP PODĽA STN 72 1002 E_{def} 90 MPa

Pre úpravu stredového pásu pod mostom:

- ŠTRKODRVINA fr. 0/22 hr. 150 mm, STN 73 6126, ŠD
- DOSYPANÉ NEZAMŔZAVÝM MATERIÁLOM A ZHUTNENÉ
- ŠTRKODRVINA hr. 150 mm, STN 73 6126, ŠD

Pre úpravu stredového pásu mimo mostu:

- ASFALTOVÝ KOBEC MASTIXOVÝ, MODIFIKOVANÝ hr. 40 mm STN EN 13108-5, SMA 11
- SPOJOVACÍ POSTREK EMULZNÝ 0,5kg/m², STN 73 6129, PSE
- ASFALTOVÝ BETÓN hr. 50mm, STN EN 13108-1, AC L 16-I
- SPOJOVACÍ POSTREK EMULZNÝ 0,5kg/m², STN 73 6129, PSE
- ASFALTOVÝ BETÓN hr. 70mm, STN EN 13108-1, AC P 16-I
- INFILTRAČNÝ POSTREK 1,0kg/m², STN 73 6129, PI
- DOSYPANÉ ŠTRKOPIESKOM A ZHUTNENÉ hr. min 350 mm, STN 73 6126
- ŠTRKODRVINA hr. 150 mm, STN 73 6126, ŠD

Pre úpravu vozovky v jazdných pruhoch, odstavnom pruhu a **prejazdov stredným deliacím pásom:**

:

- ASFALTOVÝ KOBEC MASTIXOVÝ, MODIFIKOVANÝ hr. 40 mm STN EN 13108-5, SMA 11
- SPOJOVACÍ POSTREK EMULZNÝ 0,5kg/m², STN 73 6129, PSE
- ASFALTOVÝ BETÓN hr. 50mm, STN EN 13108-1, AC L 16-I
- SPOJOVACÍ POSTREK EMULZNÝ 0,5kg/m², STN 73 6129, PSE
- ASFALTOVÝ BETÓN hr. 70mm, STN EN 13108-1, AC P 16-I
- INFILTRAČNÝ POSTREK 1,0kg/m², STN 73 6129, PI
- CEMENTOVÁ STABILIZÁCIA hr. 250 mm, STN 73 6125, CBGM C5/6,
- ŠTRKODRVINA hr. min 200 mm, STN 73 6126, ŠD
VOZOVKA SPOLU 610 mm

3.3 Bezpečnostné zariadenie

Bezpečnostnými zariadeniami v upravenej diaľnici budú zvodidlá
- v strednom deliacom pásu:

V dĺžke 100 m pred mostom a za mostom budú v spevnenom strednom deliacom pásu osadené betónové zvodidlá jednostranné, úroveň zachytenia H3. Prechod z existujúceho obojstranného oceľového zvodidla na jednostranné betónové sa zrealizuje pomocou jednostranných oceľových zvodidiel s úrovňou zachytenia H1 dĺžky 36 m.. Minimálne 8 m pred prechodom na betónové zvodidlo sa musia osadiť stĺpiky po 1m. Samotný prechod sa zrealizuje priamym napojením pomocou prechodového dielu.

Pod mostom budú po oboch stranách strednej opory osadené jednostranné oceľové zvodidlá s úrovňou zachytenia N2. Prechod na betónové zvodidlo sa zrealizuje priamym

napojením pomocou prechodových dielov. Za prechodom sa osadia stĺpiky po 1m v dĺžke najmenej 8m, a ďalej na dĺžke 8 m po 2m.
- na krajniciach

V dĺžke 108 m pred mostom na krajniciach v oboch smeroch bude osadené jednostranné oceľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H1. Z tejto dĺžky 8 m tvorí nábeh zvodidla. Pod mostom na krajnici budú osadené jednostranné oceľové zvodidlá s úrovňou zachytenia H1.

Za mostom v smere na Brno bude osadené jednostranné oceľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H1 v dĺžke 14,5 m z toho 8 m tvorí nábeh zvodidla.

Za mostom v smere na Bratislavu bude osadené jednostranné oceľové zvodidlo s úrovňou zachytenia H1 v dĺžke 12 m z toho 8 m tvorí nábeh zvodidla.

Oceľové zvodidlá budú opatrené zvodidlovými nadstavcami a betónové zvodidlá budú opatrené vertikálnymi betónovými odrážačmi vo vzájomnej vzdialenosti 50m pod mostom 25 m.

3.4 Odvádzania povrchových vôd a vôd z pláne diaľnice

3.4.1 Opis stavebno-technického riešenia - odvádzanie povrchových vôd

POPIS A ROZSAH OBJEKTU

Vonkajšie vody z rigolov spreď mosta budú popod nový ekodukt prevedené potrubiami a za objektom opäť zaústené do upravených rigolov.

Prechody odvodnenia spreď mosta budú zabezpečené vtokovými objektmi s kalovým priestorom a ochrannou mrežou.

Rigoly po oboch stranách diaľnice budú upravené podľa navrhovaného šírkového usporiadania diaľnice, v ktorom bude zohľadnené plánované rozšírenie diaľnice D2.

Až po zaústenie upravených rigolov do pôvodných, bude dno spevnené priekopovými žlabovkami. V úsekoch za výustnými a vtokovými objektmi budú osadené aj priekopové tvárnice na spevnenie svahov.

PRIESTOROVÉ USPORIADANIE, SMEROVÉ RIEŠENIE

Prevedenie vôd bude zabezpečené dvoma potrubiami: „trasa 2“ - po pravej strane (smer Brno - Bratislava) a „trasa 1“ po ľavej strane (smer Bratislava - Brno) diaľnice D2. Umiestnené budú pri mostných oporách v plochách so štrkovým povrchom za zvodidlami.

Trasa „1“: Na konci trasy - km 0,1457 (km 13,735 D2), bude vybudovaný vtokový objekt v mieste upraveného rigolu. Pred mostom bude osadená lomová šachta. Lom trasy je spôsobený navrhovaným zariadením odstavných pruhov a následnou úpravou rigolu za krajnicou. V celom úseku ekoduktu bude trasa priama. Vyústenie do upraveného rigolu za mostom je priame (km 13,618 D2). Dĺžka trasy „1“ bude 116,95m.

Trasa „2“: Na začiatku trasy bude potrubie vyústené do upraveného rigola výustným objektom. Lom trasy v tomto úseku bude riešený lomovou šachtou. V celom úseku ekoduktu bude trasa priama. Na konci trasy - km 0,1233 (km 13,732 D2), bude vybudovaný vtokový objekt v mieste upraveného rigolu. Dĺžka trasy „2“ bude 123,30m.

SKLONOVÉ RIEŠENIE

Potrubia trás „1“ a „2“ sú navrhnuté v sklone 1,4% a 1,5%.

MATERIALOVÉ RIEŠENIE

Materiálom potrubia oboch trás v celom rozsahu je sklolaminát DN600, SN10000

KONŠTRUKČNÉ RIEŠENIE, ULOŽENIE POTRUBIA

Potrubie DN600 v úseku ekoduktu bude uložené na pieskovom lôžku hrúbky 100mm, so spádom k drenážnej rúrke, odvodňujúcej cestnú pláň. Mimo mosta bude potrubie uložené v ryhe so vzdialenosťou potrubia od stien výkopu 300mm. Mimo mosta bude potrubie ukladané do svahovanej ryhy. Obsyp potrubia bude podľa Vzorového pr. rezu- výkres D4.10.

Krytie potrubia je 0,53 - 0,65 m. Maximálna hĺbka dna potrubia je 1,2m pod terénom.

OBJEKTY NA TRASE

Objekty na oboch trasách sú podobné. Na každej trase bude umiestnená jedna lomová šachta, vtokový a výustný objekt.

Šachty na potrubí:

Na oboch trasách budú použité rovnaké kontrolné šachty, osadené na lomoch potrubia.

Použité budú šachty štandardné DN1000 s dnovou časťou betónovou prefabrikovanou a vstupnou časťou z prefabrikovanou zákrytovou doskou 100-63/18. Uhol vtoku a výtoku je taktiež rovnaký 155°. Poklopy na šachtách budú uzamykateľné triedy B125.

Vtokové objekty „V1“ a „V2“:

Vybudované budú na začiatku mosta ako prechod rigola do potrubia DN600. Objekty budú rovnaké 1,5 x 1,55m, monolitické betónové s kalovým priestorom hĺbky 500mm. Na vtoku bude umiestnená ochranná oceľová mreža 1,0x1,1m, prichytená k čelnej stene pomocou U-profilov, osadených v bočných krídlach objektu. Svahy okolo objektov budú spevnené dlažbou z lomového kameňa. Na spevnený svah bude vyústená voda z odvodnenia krídel mosta.

Výustné objekty:

1.Trasa „1“ - vyústenie potrubia bude na konci mostných krídel. Vybudovaný tu bude oporný múr z debniacich tvárnic 500x250x300mm, ktoré sú dobre rozoberateľné pri budúcom rozširovaní pruhov diaľnice. Vmieste vyústenia rúry bude stena z monolitického betónu. Rigol za múrom bude tvorený prefabrikovanými betónovými žľabovkami 500x508x160 a priekopovými prefabrik. tvárnicami 500x500x80 na spevnenie svahu. Stena bude spevnená vodorovnou a zvislou výstužou R_{st}12. V mieste vyústenia odvodnenia krídla mosta, tvoreného kamenivom, bude v mure vynechaná debniaca tvárnica.

2.Trasa „2“ - výustný objekt bude umiestnený 10m za koncom mostných krídel, za lomom potrubia. Bude to jednoduchý objekt z monolitického betónu tr.C16/20 so štrkopieskovým podsypom. Svahy okolo výustu budú spevnené dlažbou z lomového kameňa. Na spevnený svah bude vyústená voda z odvodnenia krídla mosta. Rigol za vyústením - dĺžky asi 2,0m, bude tvorený betónovými žľabovkami a priekopovými tvárnicami na spevnenie svahu.

3.4.2 Opis stavebno-technického riešenia - odvodnenie pláne

POPIS A ROZSAH OBJEKTU

Plán cesty je v súčasnosti odvodnená drenážnym potrubím DN150 z tehlových tvaroviek. Pri stavbe ekoduktu bude potrebné toto drénovanie zrušiť v úseku budovania mosta po oboch stranách diaľnice ako aj v stredovom páse. Drenáž bude nahradená novým drenážnym potrubím, vrátane šachiet.

PRIESTOROVÉ USPORIADANIE, SMEROVÉ RIEŠENIE

Nové drény budú umiestnené po oboch stranách diaľnice ako aj v stredovom páse. Postranné drény v úseku ekoduktu budú umiestnené pri mostných oporách vedľa potrubia DN600. V celom úseku budú priame na konci mosta pred vyústením budú zalomené z dôvodu zabezpečenia dostatočného krytia. Vyvedené budú až po miesto, kde bude

možné zaústenie nad dnom jestvujúceho rigola, t.j. cca 50,0m od konca mostného objektu na ľavej strane a cca 30,0m na pravej strane.
Stredový drén bude vedený v priamej trase. Napojený bude na pôvodnú stredovú drenáž.

SKLONOVÉ A MATERIÁLOVÉ RIEŠENIE

Drény budú uložené v sklone 0,5%.

Materiálom drenáží bude PVC s čiastočnou (220°) perforáciou, DN160.

KONŠTRUKČNÉ RIEŠENIE, ULOŽENIE POTRUBIA

Navrhovaná drenáž nahradí pôvodné tehlové drény DN150. Tie budú odstránené a priestor zasypaný nezamŕzavým materiálom a zhutnený. Pôvodné šachty budú taktiež zrušené, vrchné časti vybraté a zasypané rovnakým materiálom.

Pôvodný ľavostranný drén bude zaústený do upraveného rigola asi 120m pred mostným objektom. Je to z dôvodu rozšírenia pruhov o odstavný pruh. Na tomto mieste bude zriadená aj nová drenážna šachta.

Pravostranný drén bude zrušený od miesta približne 24,0m pred mostom a zaústený taktiež do upraveného rigola na pravej strane. Osadené budú v týchto miestach bet. šachty D1 a D2.

Stredový drén bude nahradený novým, v úsekoch od 100m pred po úsek 100m za mostom - po koniec úpravy stredových zvodidiel.

Potrubia budú uložené na pieskovom lôžku hrúbky 50mm, obsypané budú hrubým štrkom fr. 8-16mm. Šírka ryhy pre drény bude 0,5m.

OBJEKTY NA TRASE

Na navrhovaných a jestvujúcich drénoch budú osadené nové drenážne šachty. Použité budú dva typy šachiet.

Prefabrikované betónové šachty DN800 - celkom 8ks:

Dnová časť je z monolitického betónu C8/10, na ktorej sú podľa výšky šachty osadené prefabrikované skruže DN800. Usadzovací priestor má hĺbku 0,15m. Na úrovni terénu bude uložená betónová doska.

Použité budú na drénoch, ktoré sa nachádzajú vo väčšej hĺbke. Na trativodoch „1“ a „2“ to budú posledné šachty na trase - „T4“ a „T6“.

Na stredovom trativode budú všetky 4 šachty betónové DN800. Do šacht na začiatku a konci mosta (T8 a T9) budú zaústené zvislé potrubia DN150 z odvodnenia úžľabia mosta. Stredový trativod bude napojený na oboch koncoch na jestvujúci trativod v šachtách T10 a T7. Presná hĺbka a uhly- odtok - prítok, bude určená na mieste.

Plastové drenážne šachty DN400 - PE-HD - celkom 4ks:

Šachtu tvorí plastová rúra, ktorá je ľahko prispôsobiteľná požiadavkám na rôznu výšku šachiet. Usadzovací priestor má hĺbku 0,15. Poklop DN400 je liatinový triedy B125.

Šachty budú uložené na betónovom podklade, hr. 100mm.

Osadené budú na úsekoch bočných drenáží, vedených vo svahoch upravených rigolov pred zaústením drénov do rigola.

3.5 Trvalé dopravné značenie

Prevádzka diaľnice po vybudovaní mostu sa oproti súčasnému stavu nebude meniť. Bude to aj naďalej štvorpruhová smerové rozdelená cestná komunikácia kategórie D 26,5/120. Hoci má ekodukt tvar tunela, vzhľadom na dĺžku 93 m (menej ako 100 m) ako aj spôsob výstavby to nie je tunel ale most respektíve podjazd. Je situovaný v priamej a preto aj pod ekoduktom nenavrhujeme obmedzenie rýchlosti. Na diaľnici teda nenavrhujeme žiadne zvislé dopravné značenie.

V rekonštruovanom úseku sa obnoví vodorovné dopravné značenie a to pri krajniciach značky V4 s štruktúrovanou úpravou a medzi pruhmi značky V2a. Všetky nové vodorovné dopravné značenia budú dvojzložkové.

V zmysle záverečného stanoviska z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vydaného MŽP SR dňa 23.9.2011 pod číslom 2106/2011-3,4/ml je pre prevádzku ekoduktu potrebné na existujúcej ceste I/2 v lokalite Ciglát. v úseku cca 1 - 2 km v smere od Lakšárskeho potoka na Veľké Leváre, osadiť dopravné značky „Pozor zver“, resp. realizovať optické výstražné zariadenia. Súčasťou SO 101-00 preto bude aj osadenie dvoch zvislých dopravných značiek A 18 – zver v popísanej lokalite na ceste I/2. Značky budú realizované v súlade s TP 7/2005. Minimálna hodnota koeficientu jasnosti $\beta = 0,2$. Koeficient retroreflexie Ref 2.

3.6 Kábelovody

Na základe požiadavky objednávateľa je v strednom deliacom páske navrhnutý kábelovod pozostávajúci zo 6 obetónovaných PVC chráničiek DN 110, pre budúce slaboprúdové (10 trubiek pre optické kábelové vedenia) a silnoprúdové vedenia (ISD). Kábelovod je navrhnutý len na úseku, kde sa spevňuje stredný deliaci pás. Kábelovod je dĺžky 297m so 7 železobetónovými šachtami. Je vedený pod úrovňou konštrukčnej pláne vozovky a 0,65 m vľavo od osi diaľnice. Poklapy šacht sú železobetónové umiestnené mimo zvodidiel.

4. REALIZÁCIA VÝSTAVBY

4.1 Vytýčenie objektu

Pre realizáciu stavby je na stavenisku vybudovaná trvalá vytyčovací sieť. Poloha bodov vytyčovacej siete aj s ich súradnicami je na situácii objektu. Vytýčenie definitívnych úprav diaľnice, vrátane polohy zvodidiel je dané jestvujúcou úpravou mimo mostu a musí na ňu nadväzovať. Niveleta v pozdĺžnom reze je vykreslená na vnútornom okraji vodiaceho prúžku pravého pásu.

Odvádzanie povrchových vôd v úseku pod mostom, ktoré je riešené potrubím sa vytýči podľa situácie úpravy diaľnice, v ktorej sú lomové body potrubia a priekop dané v súradniciach.

4.2 Demolácie a zemné práce

Súčasťou objektu sú demolácie všetkých oceľových zvodidiel na dĺžku plánovanej úpravy t. j. v stredovom páske v dĺžke 365 m a na krajniciach v dĺžke 40 m.

Výkopy v telese diaľnice pre zakladanie mostu sú súčasťou SO 201-00. Zemné práce pre SO 101-00 pozostávajú z výkopov pre rozšírenie odstavného pruhu, definitívne osadenie priekop, rozšírenie krajníc, likvidáciu existujúcich trativodov a zásypov pre definitívne úpravy pod konštrukcie diaľnice popísané v kapitole 3.2.

4.3 Doporučený postup výstavby objektu

Celá stavba ako aj projektovaný objekt SO 101-00 sú umiestnené na jestvujúcej diaľnici a budú realizované za stálej prevádzky tejto diaľnice. S cieľom minimalizovať obmedzenia prevádzky diaľnice bola realizácia stavby rozdelená do siedmich etáp (bližšie je postup výstavby popísaný v správe POV). Stavebný objekt SO 101-00 bude realizovaný počas 1 etapy (prípravné práce, montáž dočasných betónových zvodidiel). Ďalej počas 3. až 7 etapy. V 1. etape, kedy bude prevádzka obmedzená len znížením rýchlosti pre výjazd a výjazd vozidiel stavby, sa budú osadzovať betónové zvodidlá v krajniciach a zriaďovať výjazdy a výjazdy na diaľnicu. V 3. etape sa predpokladajú práce v strednom deliacom páske diaľnice. V rámci SO 101-00 sa osadia betónové zvodidlá aj po oboch stranách stredného pásu. Doprava bude umožnená v polovičnom profile diaľnice obojsmerne. Definitívne úpravy povrchov diaľnice okrem spevnenia v stredovom páske a dokončenia

krajiníc v jednotlivých pásoch sa predpokladajú v 4 a 5. etape. V 6. etape sa zrealizujú definitívne úpravy v strednom páse pred, pod a za mostom a na krajných pásoch pod mostom V 7 etape sa dokončia úpravy krajiníc odvodnenia a rozšírenia diaľnice pred a za mostom.

Vypracoval Ing. Pokrivčák