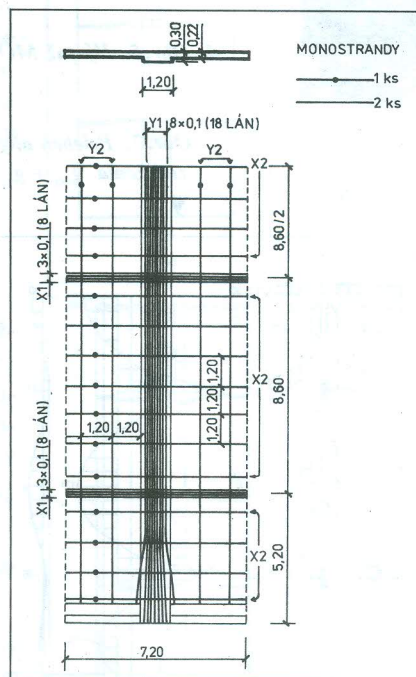


Obr. 2. Rozdelenie betonáže prvého dilatáčného celku

dôvodu nemožno dosku predpínať naraz na plnú hodnotu pri jej oddebnení, ale s časovým odstupom na trikrát.

Prvá časť predpätia je vnesená pri oddebnení príslušného pracovného celku, druhá po zmonolitnení pracovných celkov a tretia až po spádovej vrstve betónu. V tom čase nebudú prístupné na predpínanie kotvy pozdĺžnych káblov, nakoľko spádová vrstva sa zhotovuje po vybudovaní všetkých troch dilatačných celkov. Okrem toho, pri usporiadaní predpätia bolo treba rešpektovať obmedzenú prístupnosť kotiev pozdĺžnych lán počas výstavby stropu. Logickým dôsledkom toho je posilnenie nosnosti priečneho smeru stropu, preto je v podpernom páse šírky 1,2 m umiestnených až 18 lán s vyššou účinnosťou, ktorá je daná hrúbkou dosky 0,3 m. Polovica týchto lán sa predpína tesne pred oddebnením príslušného pracovného celku, pričom možno použiť to isté debnenie na prípravu nového záberu betonáže.

Laná v podpernom páse pozdĺžneho smeru sú staticky menej účinné, lebo až na malý úsek prechádzajú doskou hrúbky iba 0,22 m a nad podperami sú uložené v druhom rade. Ich geometrický tvar je prispôbený maximálnej redukcii nadpodperných momentov. Tieto laná, spolu s medzi-podpernými lanami orientovanými rovnakým smerom, zabezpečujú hlavne zmonolitnenie príslušného dilatáčného celku, rozdeleného pri postupnej betonáži pracovnými škárami, a súčasne dodávajú prierezu potrebnú normálovú napätosť. V poli medzi podpernými pruhmi je umiestnené minimálne množstvo lán na obsiahnutie potrebného normálového predpätia v doske. Vzdialenosť medzi-podperných lán v oboch smeroch



Obr. 3. Charakteristické pôdorysné vedenie výstuží MONOSTRAND

Tabuľka 1

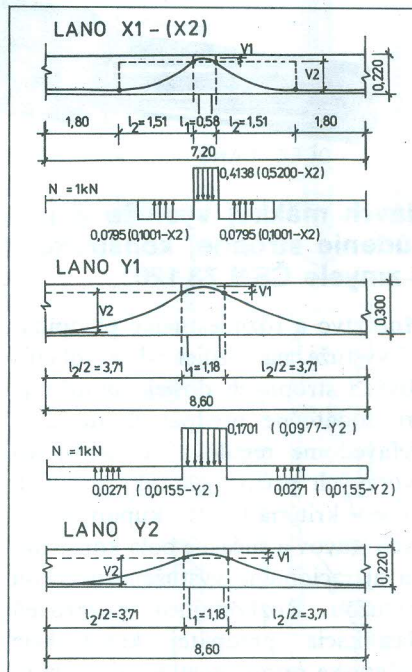
Zaťaženie	$g_{id, min}$ (kPa)	$g_{id, max}$ (kPa)
Konštrukčné vrstvy vozovky g_v	3,95	5,39
Spádový betón g_1	0,00 až 3,89	0,00 až 4,75
Predpätá doska g_o	6,75 až 4,95	8,25 až 6,05

je 1,2 m. Základný systém vedenia predpätia je na obr. 3 a geometria lán na obr. 4.

Rozhodujúcim činiteľom realizácie celého projektu stropu bolo materiálové zabezpečenie prvkov predpätia. Lano MONOSTRAND (obr. 5) vyrába na báze dovozového maziva NOTRIBOS MP-2 Kablo s. r. o. Bratislava. Kompaktné kotvy výrobcu PROJSTAR PK s. r. o. Bratislava (obr. 6) umožňujú kotvenie lán \varnothing Lp 15,5 mm, \varnothing Lp 12,5 mm a pevnosti 1 800 MPa (výrobca Drôtovňa Hlohovec).

Statická analýza

Postupne v zhode s technológiou betonáže a predpínania stropu sa uskutočnila podrobná statická analýza jednotlivých zložiek zaťaženia. V tab. 1 je prehľad zložiek gravitačného zaťaženia. Obr. 7 znázorňuje priebeh ohybových momentov od stáleho a občasného zaťaženia a ich rozdelenie v priečnom smere. Pri predpínaní pôsobí lano MONOSTRAND na dosku priamo ako vonkajšie zaťa-



Obr. 4. Zvislá geometria výstuží MONOSTRAND