


Orientační schéma:





Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	6.8.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Lucie Matějčíná

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	<b>Signal Projekt s.r.o.</b>			
Adresa:	Víteňská 55, 639 00 Brno			
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz			
Zhotovitel objektu:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>			
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc			
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Mgr. Radek Böhm	Ing. Lucie Matějčíná 	Ing. Jiří Malina	Ing. Lucie Matějčíná 	

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín - Frýdek-Místek</b>			Označení (S-kód):
				S622000194
				Označení zhotovitele:
				21-003-35-513
Název části:	Propustky			Označení části: D.2.1.04
Název objektu:	<b>Propustek v km 126,478</b>			Označení objektu/komplexu:
				<b>SO 01-21-01</b>
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: <b>1.</b>
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Moravskoslezský	Hnojník [640191]	2531		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítka:	
DUSP+PDPS	8/2021			

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 1 9 4 - P D P S - D 2 1 0 4 - S O 0 1 2 1 0 1 - X X - 1 - 0 0 0 - 0 0 0						



**Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462  
na trati Český Těšín – Frýdek-Místek**

**SO 01-21-01**

**Propustek v km 126,478**

**DUSP + PDPS**

# **Technická zpráva**

## Obsah:

1	Identifikační údaje .....	3
2	Základní údaje o mostním objektu (Nový stav) .....	4
3	Technický popis stávajícího stavu objektu .....	5
3.1	Základní parametry objektu .....	5
3.2	Popis jednotlivých částí objektu, včetně jejich stavu: .....	6
3.3	Výsledky průzkumných prací: .....	6
4	Zdůvodnění stavby .....	6
4.1	Zdůvodnění nutnosti stavby .....	6
5	Technický popis nového stavu objektu .....	6
5.1	Návrhové zatížení: .....	6
5.2	Použitý VMP, zdůvodnění a výpočet: .....	6
5.3	Základní parametry objektu v novém stavu .....	7
5.4	Železniční svršek na mostním objektu .....	7
5.5	Rozměry kolejového lože .....	8
5.6	Prostorové uspořádání pod propustkem .....	8
5.7	Nosná konstrukce - trouba .....	8
5.8	Spodní stavba .....	8
5.9	Založení .....	9
5.10	Stávající ponechané konstrukce .....	9
5.11	Prostorové uspořádání na propustku .....	9
5.12	Zásady řešení a základní požadavky na vodotěsné izolace .....	9
5.13	Zásady řešení protikoroze ochrany .....	9
5.14	Způsob ochrany proti účinkům bludných proudů .....	9
5.15	Ostatní technické souvislosti .....	10
5.16	Odchyłky proti platným normám a předpisům, udělené výjimky .....	10
6	Způsob provádění stavby, postup výstavby .....	10
6.1	Technologické zásady výstavby / rekonstrukce objektu .....	10
6.2	Dopady postupu výstavby na provoz na mostě a pod mostem, požadavky na provozní omezení: .....	11
6.3	Pažení mezi kolejemi .....	11
6.4	Narušení cizích zájmů .....	11
6.5	Požadavky na výluky: .....	11
6.6	Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů: .....	11
6.7	Seznam souvisejících objektů .....	11
6.8	Vytýčení objektu .....	11
6.9	Územní podmínky .....	11
6.10	Stávající síť .....	12
6.11	Přístup na staveniště: .....	12
6.12	Nakládání s odpady .....	12
6.13	Uvedení stavebního objektu do provozu .....	12
6.14	Bezpečnost práce .....	12
7	Podklady .....	12
8	Dotčené normy, předpisy a použitá literatura .....	13
9	Přílohy .....	15
9.1	Fotodokumentace .....	15
9.2	Zápis z porady .....	16

## 1 Identifikační údaje

<b>Stavba:</b>	Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín – Frýdek-Místek
<b>Objekt :</b>	SO 01-21-01 Propustek v km 126,478
<b>Objednatel:</b>	Správa železnic, státní organizace se sídlem: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1- Nové Město zastoupena: Ing. Miroslavem Bocákem, ředitelem organizační jednotky stavební správa východ
<b>Správce mostního objektu:</b>	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava, Správa mostů a tunelů
<b>Vlastník objektu:</b>	Správa železnic, s.o.
<b>Projekt stavby:</b>	Signal Projekt s.r.o. odpovědný projektant stavby: Mgr. Radek Böhm
<b>Projekt SO 01-21-01:</b>	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. odpovědný projektant objektu: Ing. Lucie Matějičná
<b>Katastrální území:</b>	Hnojník[640191]
<b>Obec:</b>	Hnojník
<b>Kraj :</b>	Moravskoslezský
<b>Trat'ový úsek:</b>	2531 Frýdek-Místek(mimo) – Český Těšín(mimo)
<b>Definiční úsek:</b>	04 Dobrá u Frýdku-Místku - Hnojník
<b>Parcely dotčené stavbou:</b>	1575/8 vlastník ČD a.s.

## 2 Základní údaje o mostním objektu (Nový stav)

<b>Staničení:</b>	evidenční km 126,478
<b>Situování mostního objektu v terénu:</b>	Propustek se nachází v náspu v traťovém úseku
<b>Překonávané překážky:</b>	smíšená kanalizace úhel křížení 90° volná výška 0,6m světlost otvoru (kolmá) 0,6m
<b>Vlastník kanalizace:</b>	Obec Hnojník, Hnojník 222, 739 53
<b>Počet otvorů</b>	1
<b>Šikmost propustku</b>	kolmý – 90°
<b>Šírá trať / staniční obvod:</b>	šírá trať
<b>Počet kolejí na propustku:</b>	1
<b>Železniční svršek na propustku:</b>	kolejnice 49E1 na dřevěných pražcích
<b>Směrové a výškové uspořádání:</b>	přímá, sklon nivelety -7,096‰
<b>Rychlost na objektu:</b>	70km/h
<b>Kategorie traťové třídy:</b>	3. a 4.
<b>Trakce:</b>	neelektrifikovaná trať
<b>Prostorové uspořádání:</b>	objekt je přesýpaný

### 3 Technický popis stávajícího stavu objektu

#### 3.1 Základní parametry objektu

druh nosné konstrukce – stávající	trouba DN 600
z roku 1963	trouba DN 1000
popis spodní stavby	Betonové čela a založení plošné s obetonováním trouby.
počet mostních otvorů	1
délka přemostění	0,60m
z roku 1963	1,00m
délka propustku	0,80m
z roku 1963	4,20m
rozpětí nosné konstrukce	0,70m
	1,15m
stavební výška	0,940m
z roku 1963	0,805m
výška obrysu kolejového lože (rozhodující)	jedná se o přesypaný objekt
volná výška pod propustkem	0,60m
z roku 1963	1,00m
světlost kolmá	0,60m
	1,00m
šikmost mostu – pravá/levá	Kolmý
velikost úhlu šikmosti	90°
úhel křížení s přemostěvanou překážkou	90°
šikmá světlost	0,60m
	1,00m
šířka propustku	15,00m
	6,10m
rok výstavby stávající nosné konstrukce	1963 DN1000, stávající propustek bez záznamů

### **3.2 Popis jednotlivých částí objektu, včetně jejich stavu:**

Stávající objekt v širé trati převádí jednu kolej přes smíšenou kanalizaci. Původní propustek z roku 1963 je trubní s betonovými čely DN1000, v něm je protažen stávající propustek DN600 zakončen šachtami na obou koncích. Oba propustky jsou zasypány. Propustkem trvale teče smíšená kanalizace.

### **3.3 Výsledky průzkumných prací:**

Pro objekt nebyl proveden IG průzkum v důsledku novostavby. Z hlediska zakládání je trubní konstrukce založena plošně což odpovídá charakteru založení stávající i původní konstrukce. Třída zatížení trati se nemění, dá se tedy předpokládat, že hodnoty kontaktního napětí a sedání budou obdobné jako u stávajících konstrukcí.

Pro objekt nebyl proveden stavebně technický průzkum, protože stávající konstrukce bude odstraněna.

## **4 Zdůvodnění stavby**

### **4.1 Zdůvodnění nutnosti stavby**

#### **4.1.1 Účel stavby**

Rekonstrukce propustku je součástí stavby Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín – Frýdek-Místek. Navrhovaná opatření uvedou propustek do stavu, který je definován předpisem Směrnice GR SŽDC s.r.o. č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, 17.1.2006.

Navržená rekonstrukce propustku je důsledkem nevhodného řešení dvou objektů v jednom. Propustek se nachází v přechodové oblasti rekonstruovaného přejezdu a bude zasažen výkopovými pracemi železničního spodku. Dále je jedna z revizních šachet propustku na soukromé oplocené parcele, což omezuje přístup.

#### **4.1.2 Rozsah navrhovaných opatření**

Je navržena rekonstrukce objektu, která zahrnuje demolici obou stávajících propustků včetně čel, novou nosnou konstrukci trubního propustku a také nových revizních šachet.

## **5 Technický popis nového stavu objektu**

### **5.1 Návrhové zatížení:**

Jedná se o stavební úpravu. Použité betonové prefabrikované trouby splňují kompletní certifikaci pro železniční stavby, tj. ČSN 73 6201/2008, SŽ S3 a S4, ČSN EN 1990, ČSN EN 1991-2, ČSN EN 1992-2, MVL 649. Propustek bude navržen na účinky modelu (LM71,SWO)\* $\alpha$  ( $\alpha=1,21$ ). Nový propustek bude mít zatížitelnost ZUIC min. 1,21.

### **5.2 Použitý VMP, zdůvodnění a výpočet:**

Jedná se o přesypaný objekt bez říms a zábradlí, se zapuštěným kolejovým ložem VMP se tedy neuplatní.

### 5.3 Základní parametry objektu v novém stavu

druh nosné konstrukce	ŽB hrdlová trouba DN 600
uložení konstrukce	plošné přes základovou desku
statická funkce nosné konstrukce	uzavřený kruhový rám (trouba)
popis spodní stavby včetně křídel	-
rozpětí nosné konstrukce	0,705m
stavební výška nosné konstrukce	2,30m
stavební výška	1,20m
nová výška obrysu kolejového lože v rozhodujících průřezech	0,720m
popis spodní stavby včetně křídel / popis úprav původní spodní stavby	bez křídel, ukončení je šachtami
počet mostních otvorů	1
délka přemostění	0,60m
délka propustku	-
volná výška pod propustkem	0,60m
světlost kolmá	0,60m
šikmost mostu – pravá/levá	Kolmý
velikost úhlu šikmosti	90°
úhel (úhly) křížení s přemost'ovanou překážkou (překážkami)	90°
šířka propustku	11,50m

Jedná se o novostavbu. Původní nosná konstrukce bude odstraněna vč. spodní stavby a nahrazená novou troubou s šachtami.

### 5.4 Železniční svršek na mostním objektu

Koleje budou v novém stavu kolejnice 49E1 na dřevěných pražcích.

Směrová a výšková úprava kolejí v ose propustku:

číslo koleje:	1
zdvih (+) / pokles (-) mm	+49
posun	6 vpravo
převýšení	0
sklon	-7,096%

## **5.5 Rozměry kolejového lože**

### **Pro kolej č. 1**

Tloušťka kolejové lože na mostě splňuje požadavek na jeho minimální tloušťku pod betonovým prahcem, tj. min= 350mm dle vyhlášky č.177/1995 §18 (6).

Objekt je přesýpaný.

## **5.6 Prostorové uspořádání pod propustkem**

Průtočný profil otvoru propustku bude zachován. Jedná se o trubní propustek bez úpravy koryta v troubě. V prefabrikovaných šachtách na dně nebude kalník, dno se dobetonuje na úroveň dna trouby a vymodeluje se v něm žlábek pro plynulou návaznost dna trub.

## **5.7 Nosná konstrukce - trouba**

Jde o železobetonovou prefabrikovanou hrdlovou troubou DN600. Tyto trouby musí splňovat požadavky SŽ dle mostního vzorového listu MVL 649 a dle technických podmínek dodacích SŽ. Trouby musí plnit veškerou certifikaci pro železniční stavby. Propustek bude ukončen prefabrikovanými šachtami a dále navazovat na stávající kanalizační potrubí. Pro možnou manipulaci a skladbu prefabrikátů bude odřezáno stávající potrubí na vtoku ve větším rozsahu pro vznik manipulačního prostoru usazování koncové vtokové šachty a následně se chybějící úsek vybední ocelovými prvky a dobetonuje. Kontaktní plochy mezi novou a starou konstrukcí budou zaizolovány silikonovým tmelem.

## **5.8 Revizní šachty**

Budou použity prefabrikované vibrolisované kanalizační šachty 1,0 m hluboké a průměru 1,0 m s tloušťkou stěny 120mm. Materiál šachet a všech příslušných prvků vč.krytů bude prefabrikovaný železobeton. Skladba dílců viz výkres tvaru 2.5. Jednotlivé šachtové dílce jsou spojeny mezi sebou na ozub v hraně dílce a spáry vyplněny těsněním – těsnící prvky budou součástí dodávky prefy. Dno šachet bude bez kalníků s vymodelovaným žlábkem. Šachty a jejich prvky budou ze železobetonu C40/50 XA1. Šachty budou uloženy na předem vybetonovanou železobetonovou základovou desku. Po usazení výtokové šachty bude vyřezán prostup pro napojení trativodu.

## **5.9 Spodní stavba**

Trubní propustek bude uložen na ŽB monolitickou základovou desku tl. 300mm.

beton C25/30 XC2, XA1, výztuž B500B

Pod základovou desku bude provedena podkladní deska z prostého betonu minimální tloušťky 100mm.

beton C12/15 X0

## **5.10 Založení**

Trouby jsou uloženy na základové železobetonové desce (viz výše).

## **5.11 Stávající ponechané konstrukce**

Stávající konstrukce bude odstraněna v plném rozsahu pod úroveň podkladního betonu.

## **5.12 Prostorové uspořádání na propustku**

### **5.12.1 VMP**

Viz 5.2

### **5.12.2 Rozměry kolejového lože**

Přesýpaný objekt, kolejové lože zapuštěné.

## **5.13 Zásady řešení a základní požadavky na vodotěsné izolace**

Bude provedena izolace trouby na celém rubu a veškeré prvky betonových konstrukcí na styku s terénem.

Vodotěsné izolace mostního objektu musí být provedeny výhradně schválenými systémy vodotěsných izolací (dále jen SVI), tj. systémy pro, které bylo vydáno „Osvědčení o shodě s podmínkami OTP“. Vodotěsné izolace smí provádět výhradně specializovaný zhotovitel, oprávněný a odborně způsobilý (viz TKP staveb státních drah, kapitola 22)

**Izolace proti zemní vlhkosti bude aplikována na tyto plochy**

- rub trouby
- rub šachet

Izolace je předpokládána ve skladbě 1x asfaltový penetrační nátěr (Alp) + 2x asfaltový nátěr SA12 (Aln) proti stékající vodě a zemní vlhkosti.

!! V technologické dokumentaci je nutno respektovat předpis TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů a TKP staveb státních drah, kap. 22.

## **5.14 Zásady řešení protikoroze ochrany**

Objekt je bez zábradlí.

## **5.15 Způsob ochrany proti účinkům bludných proudů**

Ochranná opatření proti účinkům bludných proudů se provedou kombinací primární ochrany dle ČSN ISO 9690(73 1215) v rozsahu stanoveném zásadami ČD SR 5/7 (S) kap.3.1 a TP124 (MD omezení vlivu BP na pozemních komunikacích) pro základní ochranná opatření stupeň č.4. Konstrukční zásady jsou uvedeny v kapitole 5.4 TP124. Sekundární ochrana je míněna v rámci izolace objektu dle ČD SR 5/7 (S) kap.3.2.

Převážná část ochranných opatření bude řešena projektem, např. tloušťka krycí vrstvy výztuže betonem, značka betonu a třída prostředí, povrchová úprava betonu.

## **5.16 Ostatní technické souvislosti**

### **5.16.1 Odvedení vody z objektu**

Jedná se o trubní propustek, voda bude odvedena za rub, drenáž nebude zřizována.

### **5.16.2 Přechody na propustek**

Jedná se o trubní propustek, ZKPP je součástí sousedícího železničního přejezdu. Přechody se neprovádí – jedná se o otevřené kolejové lože na přesýpaném objektu v náspu.

### **5.16.3 Zásypy za opěrou**

Zásypy propustku a terénní úpravy budou provedeny z vhodné nenamrzavé zeminy.

Terénní úpravy budou provedeny z vykopané zeminy, veškeré zpětné zásypy opět hutnit po vrstvách 0,3m na  $I_d=0,9$  (PS100%)  $E=30\text{MPa}$ .

### **5.16.4 Terénní úpravy**

Terénní úpravy budou provedeny dle výkresu Púdorysu nového stavu. Plochy nekryté dlažbou budou opatřeny vrstvou ornice tl. 200mm a budou zatravněny.

### **5.16.5 Odláždění**

Odláždění se neprovádí.

### **5.16.6 Trakční vedení na mostním objektu**

Není předmětem tohoto objektu.

### **5.16.7 Kabelové trasy na propustku**

Přes propustek je ve stávajícím stavu vedeno vedení zabzař. Vedení bude přeloženo. V novém stavu nad propustkem budou vedeny kabely zabezpečovacího zařízení a SŽ-SEE ve žlábech 2x 200/200mm a 2x 100/100mm.

## **5.17 Odchyly proti platným normám a předpisům, udělené výjimky**

Objekt je zpracován v souladu s platnými normami.

## **6 Způsob provádění stavby, postup výstavby**

### **6.1 Technologické zásady výstavby / rekonstrukce objektu**

Pažení nebude zřizováno, objekt bude budován jako jeden celek, jedná se o jednokolejnou trať a výkopy budou zajištěny vysvahováním výkopů 1:1.

- výkop v koleji
- vybourání propustků
- provedení podkladového betonu, založení propustku
- výstavba propustku
- izolace objektu (nátěr)
- demontáž a následná montáž převázky na opačnou stranu pažení pro 2.fázi
- zásypy po KPP
- šterkové lože včetně svršku - není součástí propustku

- zřízení koleje - není součástí propustku

## **6.2 Dopady postupu výstavby na provoz na mostě a pod mostem, požadavky na provozní omezení:**

Výstavba probíhá ve výluce koleje.

## **6.3 Pažení mezi kolejemi**

Pažení nebude zřizováno, jedná se o jednokolejnou trať a výkopy budou zajištěny vysvahováním výkopů ve sklonu 1:1.

## **6.4 Narušení cizích zájmů**

Výstavba objektu omezí převáděnou kanalizaci. V době výstavby propustku bude kanalizace nepřetržitě přečerpávána, čímž nedojde k omezení průtoku.

## **6.5 Požadavky na výluky:**

Výluky pro provedení všech prací v dané koleji budou probíhat dle POV celé stavby.

## **6.6 Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů:**

Objekt je nutné zkoordinovat zejména s přeložkami sítí, objekty svršku a spodku.

## **6.7 Seznam souvisejících objektů**

SO 01-10-01 Železniční svršek

SO 01-11-01 Železniční spodek

SO 01-13-01 Železniční přejezd

SO 01-72-01 Reléový domek PZS

PS 01-01-31 PZS v km 126,462

## **6.8 Vytýčení objektu**

Souřadnicový systém : JTSK

Výškový systém : BPV

Pro vytýčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčování.

Vytyčení dle:

- ČSN 013419 Vytyčovací výkresy staveb
- ČSN ISO 4463 1-3 (730411) měřicí metody ve výstavbě – vytyčování a měření.

Přesnost vytýčení dle:

- ČSN 730420 – 1. přesnost vytyčování staveb – část 1 : Základní požadavky
- ČSN 730420 – 1. přesnost vytyčování staveb – část 2 : Vytyčovací odchylky

## **6.9 Územní podmínky**

Propustek se nachází v intravilánu a převádí 2 koleje na náspu přes inundaci. V prostoru kolem propustku se nachází sítě ve správě SŽ.

## **6.10 Stávající síť**

V současné době je na propustku vedeno vedení SŽ–SSZT a SŽ–SEE-silnoproud.

Po dobu výstavby je nutné tyto kabely provizorně vyvěsit.

## **6.11 Přístup na staveniště:**

Přístup na staveniště je možný po přiléhající silnici III/4761.

## **6.12 Nakládání s odpady**

Je řešeno samostatnou částí dokumentace projektu stavby (B.3.2 Odpadové hospodářství).

## **6.13 Uvedení stavebního objektu do provozu**

Před uvedením stavebního objektu do provozu bude provedena TBZ a hlavní prohlídka mostu. Zatěžovací zkouška není požadována.

## **6.14 Bezpečnost práce**

Při realizaci stavby je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN, včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících platných v době provádění stavby. Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti práce dodržovat zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví. Pro bezpečnost práce a provoz technických zařízení při stavebních pracích platí zejména Zákon č.262/2006 Sb., dále pak Nařízení vlády č.591/2006 Sb., č.361/2007 Sb., č.362/2005 Sb., č.378/2001 Sb., č.272/2011 Sb. Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat základní předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1, platný od 1. října 2013. **Plán BOZP je součástí části F4-plán BOZP** jehož součástí je výčet rizik vznikajících na staveništi a soupis právních předpisů týkajících se této stavby.

Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků. Zákes inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a technický dozor investora musí zajistit před zahájením stavby vytýčení inženýrských sítí. Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

## **7 Podklady**

- 1) Archivní dokumentace z r.1963
- 2) Geodetické zaměření 2006,2015
- 3) Geodetické doměření 11/2020 – Ing. Dohnal
- 4) Vlastní měření zpracovatele 01/2021

## 8 Dotčené normy, předpisy a použitá literatura

### Předpisy a normy SŽDC a ČD:

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah,  
Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních,  
Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005, Hlavní zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky,  
MVL 511 Nosné konstrukce žel. mostů se zabetonovanými ocelovými nosníky,  
MVL 649 Železobetonové trubní propustky  
TNŽ 73 6277 Ocelová ložiska železničních mostů,  
TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací žel. mostních objektů,  
SŽDC S3 Železniční svršek,  
SŽDC S4 Železniční spodek,  
SŽDC S5 Správa mostních objektů,  
Obecné technické podmínky ČD pro dokumentaci železničních mostních objektů,  
SŽDC (ČD) S5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí,  
SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) Ochrana žel. mostních objektů proti účinkům bludných proudů,  
SŽDC (ČSD) SR105/1 (S) Služební rukověť. Používání plastbetonu v traťovém hospodářství,

### Evropské návrhové (Eurocode):

ČSN EN 1990 Eurokód : Zásady navrhování konstrukcí,  
ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí,  
ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí,  
ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí,  
ČSN EN 206-1 Beton - Část 1: Specifikace vlastností, výroba,  
ČSN EN 10080 Ocel pro výztuž do betonu - Svařitelná betonářská ocel - Všeobecně  
ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí,

### Normy ostatní:

ČSN 73 0037 Zemní tlak na stavební konstrukce,  
ČSN 73 6200 Mosty - Terminologie a třídění,  
ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů,  
TP 124 PK Ochrana objektu proti účinkům bludných proudů,

Vypracoval :

Ing. Lucie Matějichná  
Moravia Consult Olomouc a.s.  
tel.: 571 611 296  
e-mail: [matejicna@moravia.cz](mailto:matejicna@moravia.cz)



## 9 Přílohy

### 9.1 Fotodokumentace



## 9.2 Zápis z porady

### Záznam z jednání - Prosinec 2020

#### SO 01-21-01 Propustek v km 126,478

##### *Stávající stav:*

*Ke stávajícímu stavu nebyly zjištěny ani doloženy žádné podklady. Stávající propustek je proveden jako trubní DN600 se dvěma revizními šachtami na začátku a na konci propustku, délky cca 15m. Tento trubní propustek je protažen původním propustkem z roku 1963. Dřívější propustek je trubní světlosti 1,0m a délky 6,1m, trouby jsou uloženy na základové desce se zesílenými základy. Propustek je ukončen čelními zídkami tl. 0,8m a šířky 4,0m, na vtoku i výtoku odláždění v délce 3,0m, spádován v 0,5%.*

##### *Navrhovaný stav:*

*Stávající propustky se vybourají. Nový propustek bude taktéž trubní a napojí se na stávající potrubí. Nový objekt z prefabrikovaný hrdlových dílců profilu DN600 délky 11,5m, bude uložen na základovou monolitickou železobetonovou desku s vyvýšenými okraji pro zajištění polohy trub, spád bude dodržen stávající 0,5%. Stávající šachta poblíž tratě bude zrušena a nahrazena novou prefabrikovanou světlosti 1,0m, další šachta bude doplněna na druhou stranu kolejiště, kde bude propustek napojen na stávající potrubí, do šachty bude zaústěn svod spodku.*