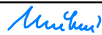
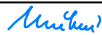







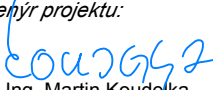
Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
P1	12.6.2017	Dokumentace k připomínkám	Ing. Mužíková	
01	27.11.2017	Odevzdání čistopisu přípravné dokumentace	Ing. Mužíková	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00	 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>
--	--

PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
--	---

Vypracoval:  Ing. Barbora Mužíková	Kontroloval:  Ing. Martin Verner	Odpovědný projektant:  Ing. Martin Verner	Hlavní inženýr projektu:  Ing. Martin Koudełka
---	---	---	---

KRAJ: ÚSTECKÝ	OKRES: CHOMUTOV	OÚ: CHOMUTOV
---------------	-----------------	--------------

REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU KYJICE - CHOMUTOV	
---	--

E. STAVEBNÍ ČÁST E.1 Inženýrské objekty E.1.4 Mosty, propustky, zdi SO 14 03 Železniční most v km 59,483	Číslo zakázky: ZAK-2016-20	
	Stupeň:	PD
	Datum:	11/2017
	Měřítko:	-
	Formát:	12 x A4
TECHNICKÁ ZPRÁVA	Verze:	Část:
	01	E.1.4.3
		Č. přílohy:
		01

Obsah:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBEJKTU	4
1.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
1.2	ÚČEL OBJEKTU	4
1.3	PODKLADY	4
1.4	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY	4
1.5	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	4
1.6	SITUOVÁNÍ PROPUSTKU V TERÉNU	5
1.7	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	5
1.8	ÚDAJE O KOLEJI NA MOSTNÍM OBJEKTU, JEJÍ SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ	5
1.8.1	Stávající stav	5
1.8.2	Navrhovaný stav	5
2	TECHNICKÝ POPIS SOUČASNÉHO STAVU	5
2.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O OBJEKTU (STÁVAJÍCÍ STAV)	5
2.2	VLIV PRŮZKUMŮ NA DOKUMENTACI	6
2.3	ZÁKLADNÍ POPIS KONSTRUKCE	6
2.4	ZHODNOCENÍ STAVU	6
3	NÁVRH A POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	6
3.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE, CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ ÚPRAV	6
3.2	ZÁSYPY	7
3.3	ODVODNĚNÍ	7
3.4	ZÁBRADLÍ	7
3.5	ZÁSADY PROTIKOROZNÍHO OCHRANY OCELOVÝCH ČÁSTÍ	7
3.6	OCHRANA PROTI ZEMNÍ VLNKOSTI	8
3.7	ZÁSADY OCHRANY PROTI BLUDNÝM PROUDŮM	8
3.8	ZÁBORY	8
4	POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY	8
4.1	CELKOVÁ KONCEPCE VÝSTAVBY	8
4.2	DOPADY POSTUPU VÝSTAVBY NA PROVOZ NA MOSTĚ A POD MOSTEM PO DOBU VÝSTAVBY	8
4.3	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	9
4.4	NUTNÉ PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ	9
4.5	ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	9
4.6	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	9
5	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI BĚHEM REALIZACE	9
6	SPECIFIKACE MATERIÁLŮ, POVRCHŮ A DALŠÍCH POŽADAVKŮ	10
6.1	MATERIÁLY	10
6.1.1	Specifikace betonu podle konstrukčních částí podle ČSN EN 206	10

6.1.2	Povrchová úprava betonu	10
6.1.3	Sanační omítka	10
6.1.4	Specifikace betonářské výztuže	10
6.1.5	Ocelové konstrukce	10
7	PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY, VYUŽÍVANÝCH NOREM A VZOROVÝCH LISTŮ	11

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBEJKTU

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov
Název objektu:	SO 14-03 železniční most v km 59,483
Reálné staničení:	km 59,496 428
Obec:	Jirkov
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Otvice [716961]
Druhy stavby:	Rekonstrukce stávajícího mostu
Vlastník:	Česká republika
Správce objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Správa mostů a tunelů Ústí nad Labem
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděna 1003/7, Praha 1 – Nové Město 110 00
Zpracovatel PD:	PROJEKT servis spol. s r.o. Praha 9 - Hloubětín, U Elektry 830/2b, Praha 9 190 00
Projektant:	Ing. Barbora Mužiková
Odpovědný projektant:	Ing. Bc. Martin Verner
Traťový úsek:	0602 žst. Most – žst. Chomutov – záp. Zhlaví
Definiční úsek:	06 Kyjice – ústřední stavědlo – Dolní Rybník
Stupeň:	Přípravná dokumentace

1.2 Účel objektu

Účelem objektu převedení železniční trati nad silniční komunikací č. 251.

1.3 Podklady

Fotodokumentace trati z prohlídky

Výběr údajů o mostním objektu poskytnutý objednatelem

Pracovní porada se zástupci objednatele

Geodetické zaměření

1.4 Související stavební objekty a provozní soubory

Provozní soubory:

PS 12-01 Kyjice - odb. Dolní Rybník, TZZ

Stavební objekty:

SO 11-01 Železniční svršek, Kyjice - Chomutov

SO 11-02 Železniční spodek, Kyjice – Chomutov

1.5 Přístup na staveniště

Po vyloučené trati nebo po silniční komunikaci č. 251.

1.6 Situování propustku v terénu

Mostní objekt se nachází v extravilánu v blízkosti zastávky Jirkov zastávka. Železniční trať přechází z náspu na mostní objekt a převádí trať přes silniční komunikaci č. 251 opět na železniční násep.

1.7 Inženýrské sítě

Na mostním objektu se nacházejí sítě:

ČD Telematika – je vedena na mostě koleje č. 2, vlevo.

Mimodrážní sítě se zde nenachází.

Pod mostním objektem se nachází sítě:

CEZ VN – u opěry pod silniční komunikací

RWE STL plyn – u opěry pod silniční komunikací

1.8 Údaje o koleji na mostním objektu, její směrové a výškové uspořádání

1.8.1 Stávající stav

Kolej ve sledovaném úseku trati se sestává z kolejnic tvaru S49 z roku 1984, na betonových pražcích SB6 z roku 1984 s tuhým upevněním. Kolej je bezстыková.

Řešený úsek se nachází v přímé, návrhová rychlost je 110 km/h. V tomto úseku trať stoupá pod sklonem 10‰ ve směru staničení.

1.8.2 Navrhovaný stav

Kolej ve sledovaném úseku trati sestává z kolejnic tvaru kolejnic 60 E2 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným upevněním a rozdělením pražců „u“. Kolej je navrhovaná jako bezстыková.

Řešený úsek se nachází v přímé, maximální návrhová rychlost je 120 km/h. V tomto úseku trať stoupá pod sklonem 9,90 ‰ ve směru staničení.

Šířkové uspořádání je VMP 2,5, řešený úsek je v širé trati.

Posun koleje č. 1 je 108 mm, posun koleje č. 2 je 66 mm.

2 TECHNICKÝ POPIS SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Základní údaje o objektu (stávající stav)

- údaje převzaty od správce mostního objektu

Konstrukce	Trámová plnostěnná
Počet kolejí na propustku	2
Počet polí:	2
Šířka mostu:	10,21 m
Světlost polí:	17,20 m
Rozpětí polí:	18,00 m
Rozpětí:	36,00 m
Délka mostu:	61,85 m
Výška mostu:	7,21 m
Rok výstavby	1983

2.2 Vliv průzkumů na dokumentaci

Stavebně-technický průzkum spodní stavby nebyl proveden.

Hydrotechnický průzkum nebyl proveden.

Požadavky na provedení dalších průzkumů v projektu stavby: **Nutné provést stavebně-technický průzkum.**

V archivní dokumentaci byl nalezen historický IGP:

0,00 – 0,30	štěrky
0,30 – 0,70	polosiderity
0,70 – 1,40	jílová hlína
1,40 – 2,00	základové štěrky
2,00 – 7,30	jíl s uhelnou vložkou

2.3 Základní popis konstrukce

Mostní objekt pochází z roku 1983, jedná se o železobetonovou trámovou konstrukci z předpjatých struno-betonových nosníků, k nimž je dobetonovaná monolitická deska. Železniční most se skládá ze dvou identických mostních objektů a oba mosty mají má dvě stejná pole.

Nosná konstrukce – Nosnou konstrukci tvoří šest struno-betonových předem předpjatých trámů s monolitickou deskou.

Ložiska – Nosná konstrukce je na spodní stavbu uložena na ocelo-litinových ložiskách. Pevná ložiska jsou na středních podpěrách pro obě pole. Pohyblivá ložiska jsou uložena na obou opěrách. Každý předpjatý nosník je uložen samostatně na ložisko. Spodní deska ložisek je zasazena do hnízda z úložných prahů.

Spodní stavba – Mostní konstrukce je uložena na dvou železobetonových opěrách a mezilehlém pilíři. Opěry jsou pro oba mosty společné s půdorysným odskokem. Pilíř je pro každý most samostatný, ale má společný základ. Opěry a pilíře jsou založeny na plošných základech.

2.4 Zhodnocení stavu

Hodnocený stav dle Oblastního ředitelství Ústí nad Labem:

2/2

Dle místního šetření projektanta je nosná konstrukce bez zjevných závažných závad. Nosná konstrukce i spodní stavba vykazují silnou degradaci krycí vrstvy výztuže a dochází zde k obnažování nosné výztuže.

3 NÁVRH A POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

3.1 Základní údaje, celková koncepce řešení úprav

Nosná konstrukce

Vzhledem k údajům uvedených v kapitole 2.3 je navrhována dále zmíněná rekonstrukce mostního objektu. Stávající římsy budou zdemolovány, zábradlí bude rozebráno. Dojde k vybudování nových říms na celém mostním objektu a vybudování nového zábradlí na mostě.

Na mostním objektu dojde k reprofiliaci všech stávajících ložisek. K mostnímu objektu bude přistavěno lešení. Z lešení budou instalovány zvedací lisy a dojde ke zdvihu **mostních polí maximálně o 10 mm** do výšky. Stávající ložiska budou vysekána z betonového prahu a reprofilována. Dojde k reprofiliaci všech 48 kusů ložisek. Ložiska budou osazena na nové betonové prahy z betonu C30/37.

Pohyblivost ložisek (pevné, jednosměrné, všesměrné ložisko) bude zachována dle stávajícího stavu.

Na nosné konstrukci dojde k sanaci krycí vrstvy výztuže. Plochy nosné konstrukce budou (100 % plochy) trámy otryskány tlakovou vodou a ošetřeny spojovacím můstkem pro spojení mezi starým a novým betonem. Poté dojde k úpravě povrchu konstrukce betonovou omítkou, popsaná sanace musí splňovat požadavky ČSN EN 1504-2.

Spodní stavba

Dojde k sanaci spodní stavby a mostovky, dojde k odstranění narušeného betonu pomocí otryskání tlakovou vodou.

V rámci sanace bude provedena obnova ochranné vrstvy betonářské výztuže proti korozi. Beton okolo postižené oblasti bude obnažen, výztuž bude očištěna vysokotlakou vodou a opatřena protikorozní ochranou. Poté bude provedena příprava povrchu betonu otryskáním vodním paprskem a povrch bude navlhčen. Na navlhčený povrch bude proveden spojovací můstek na polymercementové bázi.

Poté dojde k úpravě povrchu konstrukce reprofilační hmotou (polymercementová malta), popsaná sanace musí splňovat požadavky ČSN EN 1504-2. Sanace bude provedena na 100 % plochy spodní stavby objektu.

3.1 Návrhové zatížení železniční dopravou

Návrhové zatížení je zde pro 1. třídu podle kategorizace trati dle ZTP. Model zatížení LM71 (ČSN EN 1991-2), charakteristická hodnota svislé síly - nápravové zatížení $Q_{vk} = 250$ kN, klasifikační součinitel zatížení: $a = 1,21$ (trať 1. třídy).

3.2 Prostorové uspořádání konstrukce

Na mostě bude zajištěna průchodnost VMP 2,5 (kolej s průběžným šterkovým ložem: 2500 mm + 125 mm = 2,625 mm) mezi zábradlím a osou koleje.

3.3 Zásypy

Nebude potřeba provádět zásypy.

3.4 Odvodnění

Mostní konstrukce bude vyspádována v příčném směru pod 2% sklonem do žlabu uprostřed mostních polí. Žlab bude osazen nový. Voda ze žlabů bude odvedena ve směru podélného sklonu mostní konstrukce 1 % do oblasti za mostem.

Odvodnění v oblasti mostních křídel bude zachováno stávající, které bylo navrženo následujícím způsobem: Odvodnění rubu opěr byly navrženy žláby z betonových prefabrikátů uložených do spádu na betonové zdi šířky 0,60 m z B170 s vývodem trubkou o průměru 0,20 m ve křídlech a odvedení dlážděným rigolem po svahu násypu kužele. Prostor za opěrami a mezi křídly byl vyplněn nepropustným jílem, prostor nad žláby pak propustným šterkopískem. V novém stavu bude zachováno výše uvedený systém odvodnění, jen rigoly, které odvádějí vodu z prostoru mezi křídly, na terén budou nově odlážděny v rámci odláždění prostoru okolo křídel. Odláždění okolo křídel bude provedeno v rozsahu min 1,0 m do šířky, bude provedeno z lomového kamene do betonového lože tl. 0,10 m C16/20 – X0 vyztuženého sítěmi 6x150x150 mm.

3.5 Zábradlí

Zábradlí je navrženo jako třímadlové úhelníkové zábradlí. Sloupky budou z L80/80/8 a madla z L70/70/6. Výška zábradlí je 1100 mm nad pochozí plochou. Zábradlí bude kotveno pomocí patních plechů 240x200x16 a chemických kotev M16 z oceli 8.8.

3.6 Zásady protikorozního ochrany ocelových částí

Zábradlí bude proti korozi chráněno nátěrovými systémy, dle předpisu ČD S5/4. Životnost nátěrů bude velmi vysoká tj. více jak 15-letá, stupeň korozní agresivity atmosféry C4.

Povrchová úprava - zinkování ponorem ŽSP + ONS2.

Vrchní nátěr bude proveden v jednotném odstínu – **odstín RAL 7039**.

Konkrétní nátěrový systém musí být:

Opatřen certifikátem tuzemské akreditované zkušebny, včetně technologického postupu a posouzení přílnavosti na kovových povlacích. Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu odpovídající konkrétním podmínkám.

Schválen stavebním dozorem investora.

3.7 Ochrana proti zemní vlhkosti

Bude nový systém SVI s tvrdou ochranou

Vodorovné konstrukce budou mít izolace plošně spojená s konstrukčním natavením na podkladní vrstvu a bude chráněna tvrdou ochrannou vrstvou SVI

- Tvrdá ochranná vrstva (beton vyztužený betonářskou sítí) tl. min 60 mm
- Vrstva proti tlakové vodě a zemní vlhkosti z modifikovaného asfaltového pásu
- Penetrační nátěr

Ostatní konstrukce

Křídla a římsy budou opatřeny nátěrem dle SVI

- 1x penetračně adhezní nátěr
- 2x asfaltový nátěr

3.8 Zásady ochrany proti bludným proudům

Trať je elektrifikovaná, je nutno ochránit mostní objekty dle SR 5/7 (S) na stupeň ochranných opatření č. IV. Základní ochranná opatření pro daný stupeň vyplývají z tabulky č. 1 uvedené služební rukověti. tj.:

1. Primární ochrana
 - a. třída betonu a krytí výztuže dle ČSN EN 1992-2 resp. ČSN EN 1992-1-1 na základě agresivity prostředí.
 - b. skladba betonové směsi dle ČSN EN 206-1.
2. Sekundární ochrana: Mimo ochranu konstrukce před srážkovou vodou není další ochrana navržena.
3. Konstrukční opatření (obecně): Oddělení zábradlí na křídlech a nosné konstrukci vzduchovou mezerou, celoplošná izolace nosné konstrukce. Výztuž jednotlivých prvků nosné konstrukce a se vodivě propojí a dráty se vyvedou na povrch konstrukce na kovovou desku v pozinkové úpravě – kontrolní měřicí bod. Dojde k vzájemnému propojení ocelových prvků konstrukce (nesmí se však propojit s výztuží) a jejich uzemnění.

3.9 Zábory

Dojde k dočasnému záboru pozemků č. 664/1, 675/1, 676/1, 677, 678/4.

4 POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY

4.1 Celková koncepce výstavby

Celkové stavební postupy s časovými vazbami jsou detailně zpracovány v části projektové dokumentace B. Tato část obsahuje komplexní pohled na prováděné práce, včetně výluk koleje, omezování rychlosti a předpokládané časové vazby.

Stavební postupy v rámci tohoto stavebního objektu se předpokládají v následujícím pořadí:

- stavba lešení,
- reprofilace ložisek, sundání zábradlí, vybourání říms,
- provedení sanace krycí vrstvy výztuže,
- vybudování nových říms a nového zábradlí.

4.2 Dopady postupu výstavby na provoz na mostě a pod mostem po dobu výstavby

Pro výstavbu je potřeba výluka koleje na mostě viz přílohy dokumentace B.12.

4.3 Nakládání s odpady

Nakládání s odpady je řešeno v části projektové dokumentace B. 3.3 – Odpadové hospodářství.

4.4 Nutné přístupy na staveniště

Přístup na staveniště je umožněn po koleji nebo po komunikaci č. 251.

4.5 Zařízení staveniště

Staveniště bude zřízeno na pozemku u výpravní budovy zastávky Jirkov číslo pozemku 806/8. V místě objektu není vhodný zdroj elektřiny ani užitkové vody.

4.6 Nakládání s odpady

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

5 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI BĚHEM REALIZACE

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. Pro bezpečnost práce a provoz technických zařízení při stavebních pracích platí zejména zákon č. 262/2006Sb, 601/2006Sb, nařízení vlády č. 178/2001Sb, 148/2006Sb, vyhláška 415/2003Sb, 601/2006Sb. Základní zásady a požadavky pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci jsou dány zákonem č. 309/2006Sb a platnými právními předpisy uvedenými v §23 tohoto zákona, (nařízení vlády č. 362/2005Sb, č. 101/2005Sb, č. 378/2001Sb, č. 168/2002Sb, č. 11/2002Sb, č.178/2001Sb, č. 406/2004Sb). Dále platí vyhlášky a nařízení související. Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků. Zákres 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.

Dále je třeba dodržet všechny platné železniční bezpečnostní předpisy v platném znění vydané SŽDC:

- TKP staveb státních drah, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- **SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci**
- **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

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

- práci ve výškách
- práci v ochranných pásmech podzemních sítí
- manipulaci s břemeny

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

6 SPECIFIKACE MATERIÁLŮ, POVRCHŮ A DALŠÍCH POŽADAVKŮ

6.1 Materiály

6.1.1 Specifikace betonu podle konstrukčních částí podle ČSN EN 206

Konstrukce nebo její část	Typové označení betonu podle ČSN EN 206
Betonový prah pro ložiska, mostní římsa	C30/37 – XC3, XF3, XA1 – F2

6.1.2 Povrchová úprava betonu

Pohledové betony budou provedeny podle ČBS 03 – PB2. Nově prováděné betonové části mostního objektu nebudou opatřeny nátěry. Předpokládá se, že pohledové plochy budou provedeny v dostatečné kvalitě i bez další povrchové úpravy. Případná vylepšení povrchu budou záležitostí zhotovitele.

6.1.3 Sanační omítka

Opravná malta a spojovací můstek musí splňovat požadavky ČSN EN 1504-2: Výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí – Definice, požadavky, kontrola kvality a zhodnocení shody – Část 2: Systémy ochrany povrchu beton.

6.1.4 Specifikace betonářské výztuže

Betonářská výztuž bude dodána podle ČSN EN 10080, ČSN 42 0139.

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
Římsa, síť do betonu pro odláždění	B500 B

6.1.5 Ocelové konstrukce

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
Ocelové zábradlí	S235 JR

6.1.6 Kámen pro dlažby

Použitý kámen musí být trvanlivý, odolný proti obrusu a mrazu. Bude použit kámen o pevnost v tlaku min 50 MPa, maximální nasákavosti 1,5% objemové hmotnosti a součinitelem odolnosti proti mrazu 0,75 (při 25 zmrazovacích cyklech), vázaný v obou směrech, skládaný ručně, min. rozměr kamene 0,25 m. Vhodné druhy jsou vyvřelé horniny, zejména žuly. Nevhodné jsou horniny, které snadno měknou nebo vylouhovááním ztrácejí soudržnost. Pro odláždění okolního terénu a říms bude lomový kámen uložen do podkladního betonu tl. 100 mm C16/20 – X0.

7 PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY, VYUŽÍVANÝCH NOREM A VZOROVÝCH LISTŮ

ČSN 73 0037 Zemní tlaky na stavební konstrukce

ČSN 73 1001 Základní půda pod plošnými základy

ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady pro navrhování

ČSN EN 1991 -1-2 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí – Část 1-1: Obecná zatížení – Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná zatížení pozemních staveb

ČSN EN 1991 -2 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí – Část 2: Zatížení mostů dopravou

ČSN EN 1992 -1-1 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby

ČSN EN 1992 -2 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 2: Betonové mosty navrhování a konstrukční zásady

ČSN EN 1997 – 1 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 1: Obecná pravidla

ČSN EN 206-1 Beton – Část 1 – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda

Mostní vzorový list MVL 649 Železobetonové trubní propustky

Směrnice SŽDC č. 30

Předpisu 18/1986 – PMR - Kategorie železničních tratí z hlediska mostů

V Praze 11/2017

Vypracoval: Ing. Barbora Mužíková

13. Tabulka zatížitelnosti**A. Identifikace mostu****SO 14-03 Železniční most v km 59,483**

TÚ (číslo, název) :

0602 žst. Most - žst. Chomutov - záp. zhlaví

DÚ:

06

km

km 57,255

B. Identifikace částí mostu

část mostu:

Nosná konstrukce

poř. číslo (ve směru staničení):

1

pod kolejí č.

C. Doplňující data pro část mostu

Kategorie zatížitelnosti:

D4

Výpočetní model:

-

Geometrie koleje, uvažovaná v přepočtu pro část mostu v jejím profilu (ve směru staničení)

	na začátku	uprostřed	na konci	
poloměr oblouku		přímá		[m]
převýšení koleje		0		[mm]
excentricita vůči ose mostu		0		[mm]

Popis závad uvažovaných v přepočtu:

-

Datum zjištění zpracovaného stavu mostu - orgány SŽDC:

zpracovatelem přepočtu:

Poznámka k části mostu:

Poř. č.	Prvek (vč. umístění)	Detail	Namáhání	k_1	typ	L_p	δ	L_p	$\gamma_{Q_{k1,2}}$	$\gamma_{Q_{k1,3}}$	vlt. str.	Z_{ucl}	$Z_{ucl,p}$	Poznámky
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	nosná konstrukce mostu - komora	napětí dolních vláken v poli	σ	-	M	18.00	1.14	-	-	-	-	3.22	-	-
2	nosná konstrukce mostu - komora	průhyb v polovině rozpětí	δ	-	M	18.00	1.14	-	-	-	-	1.76	-	-
3	nosná konstrukce mostu - komora	smykové napětí nad podporou	τ	-	Q	18.00	1.14	-	-	-	-	9.68	-	-
4	betonový pilíř	smykové napětí v místě vetknutí	τ	-	Q	18.00	1.14	-	-	-	-	23.27	-	-

Dne: 25.11.2017

Zatížitelnost určil: Ing. Barbora Mužíková

Dne:

Do databáze zadal: