
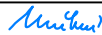








Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
P1	24.6.2017	Dokumentace k připomínkám	Ing. Mužíková	
01	27.11.2017	Odevzdání čistopisu přípravné dokumentace	Ing. Mužíková	

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

<b>PROJEKT servis spol. s r.o.</b> 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 Koudeřka
---	---	---	---

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

<b>REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU KYJICE - CHOMUTOV</b>	
---	--

<b>E. STAVEBNÍ ČÁST</b> <b>E.1 Inženýrské objekty</b> <b>E.1.4 Mosty, propustky, zdi</b> <b>SO 14 02 Železniční most v km 58,293</b>	Číslo zakázky: <b>ZAK-2016-20</b>	
	Stupeň:	PD
	Datum:	11/2017
	Měřítko:	-
	Formát:	13 x A4

<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>	Verze:	Část:	Č. přílohy:
	<b>01</b>	<b>E.1.4.2</b>	<b>01</b>



**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 MOSTNÍHO OBJEKTU 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	5
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	NÁVRHOVÉ ZATÍŽENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVOU	7
3.3	PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ KONSTRUKCE	7
3.4	ZÁSYPY	7
3.5	OCHRANA PROTI ZEMNÍ VLNKOSTI	7
3.6	OCELOVÉ ZÁBRADLÍ	7
3.7	ZÁSADY PROTIKOROZNÍHO OCHRANY OCELOVÝCH ČÁSTÍ	7
3.8	ZÁSADY OCHRANY PROTI BLUDNÝM PROUDŮM	8
3.9	ZÁBORY	8
4	POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY	8
4.1	CELKOVÁ KONCEPCE VÝSTAVBY	8
4.2	DOPADY POSTUPU VÝSTAVBY NA PROVOZ POD A NA MOSTNÍM OBJEKTU PO DOBU VÝSTAVBY	8
4.3	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	8
4.4	NUTNÉ PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ	8
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	9
6.1	MATERIÁLY	9

---

6.1.1	Specifikace betonu podle konstrukčních částí podle ČSN EN 206	9
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
6.1.6	Kámen pro dlažby	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 14-02 železniční most v km 58,293
Reálné staničení:	km 58,294 501
Obec:	Jirkov
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Jirkov [660761]
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 přes silniční komunikaci (křížení Jirkov-Zaječice).

## 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 od zastávky Jirkov nebo silniční komunikaci č. 251.

## 1.6 Situování mostního objektu v terénu

Mostní objekt se nachází v extravilánu mezi ŽST Kyjice a zastávkou Jirkov zastávka. Silniční komunikaci zde trať kříží v části mezi obcemi Jirkov a Zaječice. Objekt se nachází pod železničním náspem.

## 1.7 Inženýrské sítě

ČD Telematika podél bližší opěry (nižší km staničení)

ČEZ nízké napětí - podél bližší opěry (nižší km staničení)

SEE – vlevo nad vjezdovým portálem, podél bližší opěry (nižší km staničení)

RWE STL - podél bližší opěry (nižší km staničení)

## 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, resp. konec přechodnice, 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 oproti původnímu stavu je 24 mm, posun koleje č. 2 je 29 mm.

# 2 TECHNICKÝ POPIS SOUČASNÉHO STAVU

## 2.1 Základní údaje o objektu (stávající stav)

- údaje převzaty od správce mostního objektu

Konstrukce	Železobetonová klenba
Počet kolejí na mostním objektu	2
Počet polí:	1
Šířka mostu:	58,00 m
Rozpětí:	12,90 m
Délka mostu:	13,45 m
Výška mostu:	13,80 m
Výška přesypávky:	7,60 m
Rok výstavby	1983

## 2.2 Vliv průzkumů na dokumentaci

### Stavebně-technický průzkum spodní stavby

- Pevnost betonu vyznačovala značný rozptyl, od cca C20/25 až do C40/50. Celkově beton působil dobrým dojmem a jeho pevnost byla dostatečná.

- Hloubka karbonátace byla v rozmezí 16 až 18 mm, představující částečné poškození povrchu betonové konstrukce s rizikem koroze nejsvrchnější vrstvy výztuže.
- Celkové je dle STP mostní kce v poměrně dobrém technickém stavu, potřeba pouze lokálně sanovat karbonatizovanou vrstvu betonu a provést sanaci krycí vrstvy výztuže.

Hydrotechnický průzkum nebyl proveden.

Požadavky na provedení dalších průzkumů v projektu stavby:

- požadavek na IGP a doplnění diagnostického průzkumu.

V archivní dokumentaci byl nalezen historický IGP:

0,00 – 0,30	hlína humusní šedá
0,30 – 3,20	štěrk hnědý hrubý písčitý a hlinitý 20% valounů do 150 mm

## 2.3 Základní popis konstrukce

Objekt je navržen jako tenkostěnný obloukový most, má charakter tubusu zasypaného zeminou. Zemina zde funguje jako spolupůsobící materiál zajišťující funkci konstrukce. Tubus je složen z lamel, které jsou tvořeny z prefabrikovaných železobetonových desek.

**Nosná konstrukce** – Tubus má tvar lomené křivky o rozpětí 131,12 m a vzepětí 5,08 m. Výška nadnásepu v místě křížení je okolo 7 m. Polygon nosné konstrukce je klubově uložen na kolejnicích a staticky uvažován jako dvojkřídový polygonový oblouk. Tvořen je z prefabrikovaných železobetonových lamel.

**Spodní stavba** – Založení mostu je navrženo jako plošné. Základové patky jsou proměnné šířky, aby bylo namáhání po délce tubusu rovnoměrné.

## 2.4 Zhodnocení stavu

Hodnocený stav dle Oblastního ředitelství Ústí nad Labem:

1/1

Dle místního šetření projektanta je nosná konstrukce bez závad. Byla zjištěna hloubková degradace krycí vrstvy výztuže. Dochází však k obnažení výztuže po ploše celé nosné konstrukce. Na vjezdových portálech tubusu dochází k degradaci tvrdé ochrany hydroizolace. Konstrukce křídel je značně poškozená, vyznačuje význačné sedání, obnažení výztuže a odtržení od nosné konstrukce mostu.

# 3 NÁVRH A POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

## 3.1 Základní údaje, celková koncepce řešení úprav

### Nosná konstrukce

Dojde ke kompletní sanaci nosné konstrukce mostního objektu, budou vymezeny a ohraničeny plochy pro sanační práce, poté 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 protikorozií 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. Povrch bude na závěr upraven ochranným silikonovým nátěrem šedé barvy.

Vzhledem k údajům uvedených v kapitole 2.3 je navrhována dále zmíněná rekonstrukce mostního objektu.

Dojde k odstranění stávající ochrany tvrdé vrstvy výztuže na vjezdových portálech. Dojde k odkopu zásypu cca 7,00 m délky, přibližně do poloviny druhého segmentu tubusu. Hydroizolace nesmí být napojována v místě spár nosné konstrukce lomeného oblouku. Bude odstraněna tvrdá ochrana, dojde k obnovení hydroizolace a zřízení nové tvrdé ochrany hydroizolace v tl. 60 mm. Na portálech budou vybudovány nové železobetonové římsy a budou osazeny ocelovým zábradlím se zábradlím

z válcovaných ocelových L profilů. Prostor za římsami bude odlážděn lomovým kamenem do vzdálenosti 1,00 m od římsy do podkladního betonu C16/20 vyztuženého sítí 6x150x150. Zásyp bude obnoven z nenamrzavého materiálu.

### **Mostní křídla**

Dojde k odstranění stávajících křídel na vjezdových portálech. Stávající křídla budou zdemolována i se základy. Budou vybetonována nová křídla a napojena do stávajícího tubusu mostu. Tvar křídel bude kopírovat lomený tvar tubusu a bude mít proměnnou výšku. Založení bude plošně na základu tl. 500 mm, uloženém na podkladním betonu tl. 150 mm. Římsa bude protažena z tubusu až na křídla mostní konstrukce.

### **3.2 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).

### **3.3 Prostorové uspořádání konstrukce**

Na mostě bude zajištěna průchodnost VMP 2,5 (kolej s průběžným šterkovým ložem: 2500 mm + 125 mm = 2,625 mm). Jedná se o přesýpanou konstrukci v širé trati.

### **3.4 Zásypy**

Zásypy budou provedeny z nenamrzavého materiálu. Část materiálu může být nahrazena vhodným vyzískaným materiálem z výkopů. Vhodnost využití bude přehodnocena při realizaci za účasti geologa stavby a podléhá odsouhlasení TDI.

### **3.5 Ochrana proti zemní vlhkosti**

Bude provedena obnova SVI s tvrdou ochranou na vjezdových portálech.

Svislé stěny budou mít izolace plošně spojená s konstrukčním natavením na podkladní vrstvu a bude chráněna měkkou ochrannou vrstvou SVI

- Měkká ochranná vrstva (min. 700g/m<sup>2</sup>)
- Vrstva proti tlakové vodě a zemní vlhkosti z modifikovaného asfaltového pásu
- Penetrační nátěr

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 60mm
- 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

### **3.6 Ocelové zábradlí**

Na vjezdových portálech budou římsy nové osazené ocelovým zábradlím z válcovaných „L“ profilů s antikorozií úpravou. Zábradlí bude výšky 1100 mm. Zábradlí bude kotveno pomocí patních plechů 240x200x16 a chemických kotev M16 z oceli 8.8.

### **3.7 Zásady protikoroziího 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 korozií 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 přilnavosti na kovových povlacích. Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu odpovídající konkrétním podmínkám.

Schválen stavebním dozorem investora.

### 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. Konstruktivní 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

Vnikne potřeba dočasného záboru pozemku pro zřízení staveniště (p.č. 1962/2, 1962/8 ) a trvalému záboru pozemků pod novými křídly mostu (1962/9, 1962/10)

## 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:

- vybourání stávajících mostních křídel, odkop zásypu na vjezdových portálech
- otryskání mostní konstrukce tlakovou vodou, odstranění tvrdé ochrany hydroizolace
- provedení spojovacího můstku mezi starým a novým betonem, provedení nové cementové krycí vrstvy výztuže
- obnovení hydroizolace a tvrdé vrstvy ochrany, vybetonování říms, odláždění prostoru za římsami
- osazení zábradlí, obnovení zásypu
- vybetonování nových mostních křídel

### 4.2 Dopady postupu výstavby na provoz pod a na mostním objektu po dobu výstavby

Pro výstavbu není potřeba výluky na trati.

### 4.3 Nakládání s odpady

Nakládání s odpady je řešeno v části projektové dokumentace B. 3.2 – Odpadové hospodářství.

### 4.4 Nutné přístupy na staveniště

Přístup na staveniště je umožněn po koleji nebo po komunikaci č. 25118.

#### 4.5 Zařízení staveniště

Staveniště bude zřízeno na pozemku u mostní konstrukce (dočasný zábor č. pozemku 1962/2 a 1962/9). 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 mostního objektu 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
Betonová křídla, mostní římsa	C30/37 – XC3, XF3, XA1 – F2
Podkladní beton	C16/20 – X0

### 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
Símsa, křídla, výztuž 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 obrušování 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 07/2017

Vypracoval: Ing. Barbora Mužíková

**10.2. Zatižitelnost - patka - MSU****A. Identifikace mostu SO 14-04 Podchod pro pěši v km 59,647 (Jirkov)**

TÚ (číslo, název) :

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

DÚ:

06 Kyjice - ústřední stavědlo - Dolní Rybník

km 58,293

**B. Identifikace části mostu**

část mostu:

Nosná konstrukce

poř. číslo (ve směru staničení):

pod koleji č.

1

**C. Doplnující data pro část mostu**

Kategorie zatižitelnosti:

-

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	$k_s$	typ	$L_p$	$\delta$	$L_s$	$\gamma_{Q,1,1}$ M71	$\gamma_{Q,1,1}$ M71,1	viz. str.	$Z_{UIC}$	$Z_{UIC,E}$	Poznámky
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	ŽB klenba	střed horní desky	$\sigma$	-	M+N	-	1,00	-			-	17,89	-	-
2	ŽB klenba	kraj horní desky	$\tau$	-	Q	-	1,00				-	7,97	-	-
3	ŽB pas	Základ. spára	$\sigma$	-	V	-	1,00	-			-	10,69	-	-
4	ŽB pas	Základ. spára	$\sigma$	-	H	-	1,00				-	8,76	-	-

Dne: 22.6.2017

Zatižitelnost určil: Ing. Marie Jančíčková

Dne:

Do databáze zadal: