







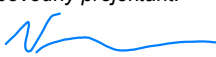
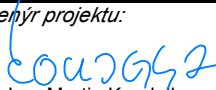
Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
P1	24.6.2017	Dokumentace k připomínkám	Ing. Mužíková	
P2	25.7.2017	Doplnění trolejového vedení	Ing. Martin Verner	

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		
--	--	---

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		
--	--	---

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

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 06 Železniční most v km 62,867	Číslo zakázky: ZAK-2016-20	
	Stupeň:	PD
	Datum:	06/2017
	Měřítko:	-
	Formát:	-
TECHNICKÁ ZPRÁVA	Verze:	Část:
	P2	E.1.4.06
		Č. přílohy: 01

Obsah:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU	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	5
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	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	NÁVRHOVÉ ZATÍŽENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVOU CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.	
3.3	NOSNÁ KONSTRUKCE	7
3.4	ZALOŽENÍ OBJEKTU	7
3.5	ZÁSYPY	7
3.6	OCHRANA PROTI ZEMNÍ VLHKOSTI	7
3.7	ZÁSADY OCHRANY PROTI BLUDNÝM PROUDŮM	8
3.8	ZÁBORY	8
3.9	ZÁBRADLÍ	8
3.10	ZÁSADY PROTIKOROZNÍHO OCHRANY OCELOVÝCH ČÁSTÍ	8
3.11	OCHRANA PROTI DOTEKU TRAKČNÍHO TROLEJOVÉHO VEDENÍ POD MOSTNÍM OBJEKTEM	8
4	POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY	9
4.1	CELKOVÁ KONCEPCE VÝSTAVBY	9
4.2	DOPADY POSTUPU VÝSTAVBY NA PROVOZ NA MOSTĚ A POD MOSTEM PO DOBU VÝSTAVBY	9
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	Specifikace betonářské výztuže	10
6.1.4	Ocelové konstrukce	10
6.1.5	Prefabrikáty	10
7	PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY, VYUŽÍVANÝCH NOREM A VZOROVÝCH LISTŮ	12

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov
Název objektu:	SO 14 – 07 Železniční most v km 62.867
Reálné staničení:	km 62,859 269
Obec:	Chomutov
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Chomutov [716961]
Druhy stavby:	Přestavba železničního 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:	08 Dolní Rybník – Chomutov- město
Stupeň:	Přípravná dokumentace

1.2 Účel objektu

Mostní objekt převádí železniční trať přes komunikace a chodníky pro pěší v ulici Cihlářská,

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 11-03 Odb. Chomutov město, SZZ

Stavební objekty:

SO 11-01 Železniční svršek, Kyjice - Chomutov

SO 11-02 Železniční spodek, Kyjice – Chomutov

SO 12-02 Zast. Chomutov město, nástupiště

SO 18-01 Rekonstrukce chodníků pod mostem v km 62,867

SO 21-02 Zast. Chomutov město, budova zastávky

SO 22-02 Zast. Chomutov město, zastřešení nástupišť

SO 24-02 Zast. Chomutov město, orientační systém

1.5 Přístup na staveniště

Po vyloučené trati nebo z prostoru staveniště u objektu zastávky

1.6 Situování mostního objektu v terénu

Mostní objekt se nachází v intravilánu, v blízkosti zastávce Chomutov-město.

1.7 Inženýrské sítě

Nad mostním objektem se nacházejí sítě:

Drážní sítě:

ČD Telematika – je vedena podél zábradlí u levé nosné konstrukce

SŽDC SSZT – je vedena podél zábradlí u levé nosné konstrukce

Nové drážní sítě budou vedeny na levé konstrukci podél římsy ve šterkovém loži

Mimodrážní sítě:

Vedení kabelu ČEZ – kolmo na kolej podél opěry č. 2

Vodovod a kanalizace – Vedeny pod mostním objektem v pozemních komunikacích

Radiové vedení – Vedené v chodníku pro pěší u opěry č. 1

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 1985 na betonových pražcích SB6 z roku 1981 s tuhým upevněním. Kolej je bezстыková.

Řešený úsek se nachází v oblouku $R=758$ m, návrhová rychlost je 80 km/h. V tomto úseku trať stoupá pod sklonem 4,30‰ 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 oblouku $R=740$ m, maximální návrhová rychlost je 95 km/h. V tomto úseku trať stoupá pod sklonem 5,64 ‰ ve směru staničení.

Kolej:	Směrový posun	Výškový posun
--------	---------------	---------------

Kolej č. 1:	$P = 130$ mm	+38 mm
-------------	--------------	--------

Kolej č. 2:	$P = 285$ mm	+143 mm
-------------	--------------	---------

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

2 TECHNICKÝ POPIS SOUČASNÉHO STAVU**2.1 Základní údaje o objektu (stávající stav)**

- údaje převzaty od správce mostního objektu

Konstrukce	Prostý nosník ocel, trámová plnostěnná
Počet kolejí na mostním objektu	2
Počet polí:	1
Počet nosných konstrukcí	2
Šířka mostu:	12,10 m

Rozpětí:	17,57 m
Délka mostu:	18,05 m
Výška mostu:	6,05 m
Rok výstavby	1975

2.2 Vliv průzkumů na dokumentaci

Stavebně-technický průzkum:

- Dle stavebně technického průzkumu pevnost betonu opěr odpovídá převážně třídě betonu C16/20 až C20/25. Vizualně působí beton zachovalým dojmem.
- Hloubka karbonatace byla laboratorně určena na 25 mm.

Hydrotechnický průzkum nebyl proveden.

Geotechnický průzkum nebyl proveden.

Požadavky na provedení dalších průzkumů v projektu stavby:

- Požadavek na inženýrsko-geologický vrt v místě stávajících opěr pro ověření možností založení

2.3 Základní popis konstrukce

Mostní objekt pochází z roku 1975. Jedná se o ocelovou konstrukci, hlavní nosnou konstrukci tvoří trámové plnostěnné nosníky, mostovka je zapuštěná, uložení koleje je na mostnicích.

Nosná konstrukce – Hlavní nosníky jsou plnostěnné svařované výšky 1,12 m až 1,22 m s osovou vzdáleností 2,80 m.

Ložiska – konstrukce ložisek je ocelová, vahadlová – stolicové resp. válcové.

Spodní stavba – Jedná se o železobetonovou konstrukci s úložným prahem a dříkem.

2.4 Zhodnocení stavu

Hodnocený stav dle Oblastního ředitelství Ústí nad Labem: **2/2**

Dle místního šetření projektanta vykazuje nosná konstrukce a spodní stavba degradaci materiálu. Stávající uložení železničního svršku na mostnicích je nevyhovující.

3 NÁVRH A POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

3.1 Základní údaje, celková koncepce řešení úprav

Základní údaje o novém objektu

Konstrukce	ŽB rámová integrovaná se zabetonovanými ocelovými nosníky
Počet kolejí na mostním objektu	2
Počet otvorů:	1
Počet konstrukcí:	2
Šířka mostu:	11,290 m
Délka přemostění:	22,150 m
Rozpětí:	15,845 m
Úhel křížení:	77,0°
Volná výška	4,50 m
Světlost mostu:	14,845 m

Celková koncepce objektu

Na základě STP dojde k odstranění stávajícího ocelového mostu včetně spodní stavby a výstavbě nové konstrukce. Nová mostní konstrukce bude bezložisková, integrovaná, založena na železobetonových pilotech. Během výstavby dojde k přestavbě navazujících opěrných zdí chodníků.

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 Nosná konstrukce

Vodorovná nosná konstrukce

Vodorovnou nosnou konstrukci tvoří zabetonované ocelové nosníky proměnné tloušťky. Celkem se na mostě nachází 2 x 7 svařovaných nosníků. Mezi nosníky jsou umístěny cementotřískové desky, které slouží jako ztracené bednění. Deska je ukončena příčníky. Je použit beton C 30/37.

Opěry

Nově navržené opěry jsou z železobetonu C 30/37. Opěry založeny na pilotách. Opěra má náběh v místě uložení ocelových nosníků z 1,00 m na 1,40 m. Za opěrami je zřízena kamenná rovinina pro zajištění odvedení vody za spodní stavbou.

Mostní římsa

Železobetonová římsa C30/37 kopíruje průběh koleje, je umístěna na desce a monolitických ŽB křídlech, které slouží k přechodu otevřeného do uzavřeného kolejového lože. Na mostní římsě je umístěné svislé dopravní značení (B16 – omezení podjezdové výšky 4,2 m) a vytlačen vlysem rok výstavby.

Křídla

Jedná se o monolitická železobetonová křídla z betonu C30/37. Křídla mají lícovou stranu ve sklonu 10:1. Křídla jsou napojena k opěrám pomocí řady trnů a mezera mezi římsou, deskou je vyplněn trvale pružným tmelem.

3.5 Založení objektu

Mostní objekt bude založen na železobetonových pilotách (přesná hloubka založení bude určena na základě IGP v dalším stupni PD). Předpokládá se jedna řada pilot.

3.6 Zásypy

Nosná konstrukce bude zasypána nenamrzavým materiálem, hutněným maximálně po vrstvách tl. 300 mm s $Id=0,95$.

3.7 Ochrana proti zemní vlhkosti

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/m²)
- 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

3.8 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

U tohoto objektu dojde k dočasným záborům komunikací pod mostním objektem.

3.10 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.

3.11 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 přilnavosti na kovových povlacích. Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu odpovídající konkrétním podmínkám.

Schválen stavebním dozorem investora.

3.12 Ochrana proti doteku trakčního trolejového vedení pod mostním objektem

Na mostní konstrukci budou umístěny odrazové desky proti doteku. Mezi nosnou konstrukcí a průjezdným průjezdem bude distanční rezerva 300 mm. V dalším stupni PD budou upřesněny parametry vedení a jeho ochrany.

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:

- Demontáž stávající ocelové konstrukce.
- Instalace mostních provizorií.
- Bourání spodní stavby.
- Realizace nové spodní stavby.
- Odstranění mostního provizoria v koleji č. 2.
- Realizace vodorovné části nosné konstrukce mostního objektu.
- Odstranění mostního provizoria v koleji č. 1.
- Realizace vodorovné části nosné konstrukce mostního objektu.
- Dokončování práce.

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. Mostní objekt bude částečně realizován pod mostním provizoriem (demolice a spodní stavba). Pro urychlení výstavby budou uloženy mostní provizoria.

Mostní provizorium bude s rozpětím 30 m. Uložení konstrukce bude na systém geobuněk. Na geobuňky se usadí betonové panely. Samotné provizorium bude ležet dřevěné dřevěných pražských.

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 od staveniště u objektu zastávky.

4.5 Zařízení staveniště

Staveniště bude zřízeno na pozemku u výpravní budovy zastávky Chomutov-město na pozemku č. 1475/1. 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 daný mostní objekt 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
Nosná konstrukce podchodu (dobetonávky) a přístupového chodníku	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 mostu 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 Specifikace betonářské výztuže

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

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
Nosná kce, křídla, opěry, římsa	B500 B

6.1.4 Ocelové konstrukce

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
Ocelové zábradlí a madla	S235 JR
Ocelové nosníky	S355 J2G3

6.1.5 Prefabrikáty

Jedná se o prefabrikát od schváleného dodavatele pro železniční stavby.

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
Mostní římsa	C30/37 – XF4, délky 2960, proměnné výšky 1190/835 mm

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

15. Přehled zatížitelnosti**A. Identifikace mostu** **Železniční most v km 62,867**

TÚ (číslo, název):

0602 žst. Most - žst. Chomutov - záp. Zhlaví

DÚ:

06 Kyjice – ústřední stávedlo – Dolní Rybník

km

62,867

B. Identifikace části mostu

část mostu:

Nosná konstrukce

poř. číslo (ve směru staničení):

2

pod koleji č.

C. Doplňující data pro část mostu

Kategorie zatížitelnosti:

3

Výpočetní model:

-

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

na uprostřed na konci

poloměr oblouku

760

[m]

převýšení koleje

60

[mm]

excentricita vůči ose mostu

-190

[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_ϕ	$V_{0,1,1}$ M01	$V_{0,1,1}$ MFL1	viz. str.	Z_{UIC}	$Z_{UIC,E}$	Poznámky
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	únosnost polovina rozpětí	nosník č.1	σ	-	M	16.47	1.26	-			-	2.43	-	-
2	místo uložení	nosník č.1	τ	-	Q	16.47	1.26	-			-	31.33	-	-
3	horní krční svary	nosník č.1	τ	-	Q	16.47	1.26	-			-	2.58	-	-
4	dolní krční svary	nosník č.1	τ	-	Q	16.47	1.26	-			-	1.85	-	-
5	dolní příčná výztuž	nosník č.1	σ	-	M	16.47	1.38	-			-	4.73	-	-
6	dolní příčná výztuž	nosník č.1	τ	-	Q	16.47	1.38	-			-	1.98	-	-
7	omezení naptětí	nosník č.1	σ	-	M	16.47	1.26	-			-	2.12	-	-
8	svislý průhyb	nosník č.1	σ	-	M	16.47	1.26	-			-	1.44	-	-
9	zkroucení koleje	nosník č.1	σ	-	M	16.47	1.26	-			-	4.87	-	-
10	deformace konců o příčniku	nosník č.1	σ	-	M	16.47	1.38	-			-	1.07	-	-

Dne: 25.11.2017

Zatížitelnost určil: Ing. Bc. Martin Verner

Dne:

Do databáze zadal: