









Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
P1	24.6.2017	Dokumentace k připomínkám	Ing. Verner	
01	27.11.2017	Odevzdání čistopisu přípravné dokumentace	Ing. 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 firma@projekt-servis.cz		
--	--	---

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

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 07 Podchod v km 60.035 (Otvice)	Číslo zakázky: ZAK-2016-20	
	Stupeň:	PD
	Datum:	11/2017
	Měřítko:	-
	Formát:	-
TECHNICKÁ ZPRÁVA	Verze:	Část:
	01	E.1.4.7
		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	4
1.6	SITUOVÁNÍ MOSTNÍ OBJEKTU V TERÉNU	4
1.7	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	5
1.8	ÚDAJE O KOLEJI NA PROPUSTKU, 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 STÁVAJÍCÍHO STAVU	5
2.2	VLIV PRŮZKUMŮ NA DOKUMENTACI	5
2.3	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	6
3.3	PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ KONSTRUKCE	6
3.4	NOSNÁ KONSTRUKCE	6
3.5	ZÁSYPY	7
3.6	OCHRANA PROTI ZEMNÍ VLHKOSTI	7
3.7	ZÁSADY OCHRANY PROTI BLUDNÝM PROUDŮM	7
3.8	ZÁBRADLÍ	7
3.9	ZÁSADY PROTIKOROZNÍHO OCHRANY OCELOVÝCH ČÁSTÍ	7
3.10	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	8
4.4	NUTNÉ PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ	8
4.5	ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	8
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	Specifikace betonářské výztuže	10
6.1.3	Ocelové konstrukce	10
7	PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY, VYUŽÍVANÝCH NOREM A VZOROVÝCH LISTŮ	11

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov
Název objektu:	SO 14-07 Podchod v km 60.035 (Otvice)
Reálné staničení:	km 60,038 197
Obec:	Jirkov
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Otvice [716961]
Druhy stavby:	Výstavba nového podchodu pod tratí
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. Martin Verner
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

Podchod bude zajišťovat mimoúrovňové propojení dvou částí obce, které od sebe odděluje stávající železniční trať.

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

Stavební objekty:

SO 11-01 Železniční svršek, Kyjice - Chomutov
SO 11-02 Železniční spodek, Kyjice – Chomutov
Výstavba chodníků a osvětlení obce Otvice – Investice obce Otvice.

1.5 Přístup na staveniště

Po vyloučené trati nebo po komunikaci (rovnoběžné s tratí) od silnice č. 251.

1.6 Situování mostního objektu v terénu

Mostní objekt se bude nacházet v intravilánu obce Otvice v blízkosti zastávky Jirkov zastávka. Železniční trať přechází je vedena na vysokém náspu.

1.7 Inženýrské sítě

V oblasti mostního objektu se nachází drážní sítě. V místě budoucího křídla vpravo je veden kabel ČD Telematiky

1.8 Údaje o koleji na propustku, její směrové a výškové uspořádání

1.8.1 Stávající stav

Kolej ve sledovaném úseku trati sestává z kolejnic tvaru S49 z roku 1984, na betonových pražcích z roku 1984 a žebrovým podkladnicemi s pružnými svěrkami. Kolej je bezстыková.

Řešený úsek se nachází v přímé resp. v přechodnici, návrhová rychlost je 110 km/h. Nejsou patrné známky vybočení koleje. 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. v přechodnici, maximální návrhová rychlost je 120 km/h. V tomto úseku trať stoupá pod sklonem 9,64‰ ve směru staničení.

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

2 TECHNICKÝ POPIS SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Základní údaje stávajícího stavu

V místě podchodu se nachází železniční násep.

2.2 Vliv průzkumů na dokumentaci

Zjednodušený Geotechnický průzkum byl proveden. (*pozn. výsledky budou doplněny později*)

Stavebně-technický průzkum proveden nebyl.

Požadavky na provedení dalších průzkumů v projektu stavby: **Provést hloubkový (min 5 m) vrt IGP**

popis strojně kopané sondy KS 48

1,00m	0,00 – 0,20	slabě humózní hlína s travním drnem	
	0,20 – 0,40	hnědá písčitá hlína promísená se škvárou	(navážka)
	0,40 – 1,40	písčitá hlína tuhé konzistence s obsahem stavebního odpadu (cihly, beton), od	
org,		přechod do sutě ze stavebního odpadu	(navážka)
	1,40 – 3,00	hnědý písčitý jíl tuhé, od 2,10m pevné konzistence s nepravidelným obsahem	
		hmoty (uhelného detritu) a kamenů vel, do 10cm	(neogén)
	HPV -2,8m pod povrchem terénu		

popis strojně kopané sondy KS 49

detritu)	0,00 – 0,10	slabě humózní hlína s travním drnem	
	0,10 – 1,50	hnědý písčitý jíl tuhé konzistence	
	1,50 – 1,90	hnědý jíl pevné konzistence s nepravidelným obsahem org, hmoty (uhelného	
		a kamenů vel, do 7cm	(neogén)
	1,90 – 2,40	vložka rezavohnědého štěrkovitého písku – ulehlého	(neogén)
	2,40 – 3,00	dtto, jako 1,50 – 1,90m	
	HPV -2,3m pod povrchem terénu		

2.3 Zhodnocení stavu

Stávající železniční násep odděluje obec Otvice od nákupní zóny. V současné době dochází k přecházení trati v místě podchodu. Pro zvýšení bezpečnosti provozu je nezbytné vybudovat podchod.

3 NÁVRH A POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

3.1 Základní údaje, celková koncepce řešení úprav

Základní údaje o novém objektu

Konstrukce	ŽB rámová
Počet kolejí na mostním objektu	2
Počet otvorů:	1
Šířka podchodu:	22,92 m
Délka přemostění:	4,54 m
Délka podchodu:	4,54 m
Rozpětí:	3,80 m
Úhel křížení:	86,00°
Volná výška	2,50 m
Světlost podchodu	3,50 m
Výška přesypávky:	2,375 m

Celková koncepce objektu

Dojde k výstavbě nového podchodu pod železniční tratí. Konstrukce objektu je navrhovaná jako rámová. K minimalizaci průsaků do podchodu je samotná konstrukce ochráněna betonovou. Podchodu je zakončen dvojící šikmými křídly u obce Otvice a jedním šikmým a rovnoběžným křídlem u nákupní zóny. Tvar křídél vzešel z koordinace s navazující investicí obce Otvice a nákupní zóny. Obec Otvice zrealizuje k podchodu přístupy a osvětlení.

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 přesypanou konstrukci v širé trati.

3.4 Nosná konstrukce

Konstrukce podchodu

Podchod je navržen jako železobetonová rámová konstrukce světlé šířky 3500 mm a minimální světlé výšky 2500 mm (podchod je vyspárován ve sklonu 1,67 %). Tloušťka jednotlivých stěn je 300mm, vrchní deska je ve střední části rozšířená na 400mm z odvedení vody z vrcholu desky. Použitý beton je C 30/37. Podchod se umístí do železobetonové vany tvaru písmena „U“ z betonu C 20/25. Tloušťka stěny vany je 200 mm, dno vany je tl. 400mm, vana je ukončená na úrovni stropní desky podchodu. Pod vanou bude zřízen podkladní beton tl. 100mm z betonu C 16/20.

Na obložení podlahy podchody bude užito dlažby s minimálním koeficientem tření za mokra $\mu=0,7$ (R12)

Mostní římsa

Železobetonová mostní římsa z betonu C 30/37 je přímá.

Křídla

Jedná se o monolitická železobetonová křídla z betonu C30/37. Křídla jsou napojena k opěrám pomocí řady trnů a mezera mezi římsou, deskou je vyplněn trvale pružným tmelem.

3.5 Zásypy

Na zásypy se použije vyzískaná zemina z výkopů stávajícího náspu. Zemina bude hutněna na $\lambda_d=0,95$.

3.6 Ochrana proti zemní vlhkosti

Izolační systém bude realizován dvojího typu

Konstrukce v betonové vaně

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

3.7 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 deskou v pozinkové úpravě – kontrolní měřicí bod. Dojde k vzájemnému propojení ocelových prvků konstrukce (nesmí se však propojit s výztuží) a jejich uzemnění.

3.8 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.

3.9 Zásady protikoroziního 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 koroziní 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.

3.10 Zábory

U tohoto objektu dochází k trvalému záboru pozemku č. 625/6. Velikost záboru se upřesní po koordinaci s projektem výstavby chodníků.

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:

- Instalace mostního provizoria
- Snesení železničního svršku (SO 11-01)
- Výkopové práce
- Betonáž izolační vany
- Provedení hydroizolace
- Výstavba konstrukce podchodu
- Realizace křídel a říms
- Hydroizolace říms a křídel
- Zásyp konstrukce po úroveň zemní pláně
- Realizace železničního spodku
- Realizace železničního svršku

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. Před výlukou koleje č. 2 dojde k uložení mostního provizoria do oleje č. 1.

Mostní provizorium bude s rozpětím 18 m. Uložení konstrukce bude na systém geobuněk. Na geobuňky se usadí betonové panely. Samotné provizorium bude ležet dřevěné dřevěných prážských.

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
Betonová vana	C20/25 – XC3, XF1, XA1 – Cl. 1.0 – Dmax 8mm – F2 Max. průsak 35 mm podle ČSN EN 12 390-8
Betonová podchod	C45/55 – XC3, XF3, XA1 – Cl. 1.0 – Dmax 8mm – F2 Max. průsak 20 mm podle ČSN EN 12 390-8
Římsy a křídla	C30/37 – XC3, XF3, XA1 – Cl. 1.0 – Dmax 8mm – F2 Max. průsak 20 mm podle ČSN EN 12 390-8
Podkladní beton	C16/20 – X0 – Cl. 1.0 – Dmax 8mm – F2

6.1.2 Specifikace betonářské výztuže

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

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
ŽB prvky	B500 B

6.1.3 Ocelové konstrukce

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
Ocelové zábradlí	S235 JR

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 konstr, XFkcí – Část 1-1: Obecná zatížení – Objemové tíhy, ,
XAvlastní 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

ČD – SR 5(S) Služební rukověť – Určování zatížitelnosti železničních mostů

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

V Praze 07/2017

Vypracoval: Ing. Bc. Martin Verner

Příloha: Tabulka Zatížitelnosti

Tabulka zatížitelnosti**A. Identifikace mostu** SO 14-07 Podchod v km 60.035 (Otvice)

TÚ (číslo, název):

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

DÚ:

06 Kyjice – ústřední stavědlo – Dolní Rybník

km

km 60.038 197

B. Identifikace části mostu

část mostu:

Nosná konstrukce

poř. číslo (ve směru staničení):

1

pod kolejí č.

C. Doplnující data pro část mostu

Kategorie zatížitelnosti:

1

Výpočetní model:

-

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

na 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:

Poznámka k části mostu:

Poř. č.	Prvek (vč. umístění)	Detail	Namáhání	k_f	typ	L_p	δ	L_ϕ	$V_{Q,1,IM7}$	$V_{Q,1,IM71,E}$	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 rám	střed horní desky	σ	-	M	2.75	1.00	-			-	3.09	-	-
2	ŽB rám	kraj horní desky	τ	-	Q	2.75	1.00					1.15		
3	ŽB rám	Základ. spára	σ	-	M	2.75	1.00	-			-	1.05		

Dne: 24.11.2017

Zatížitelnost určil: Ing. Bc. Martin Verner

Dne:

Do databáze zadal: