

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	30.4.2021	První dílčí odevzdání	Ing. Emil Špaček

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Oblastní ředitelství Brno	
Adresa:	Kounicova 26, 611 43 Brno	

Zhotovitel stavby:	SAGASTA s.r.o.			
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 1.101 Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Zhotovitel objektu:	SAGASTA s.r.o.			
Adresa:	Novodvorská 1010/14, 142 00, Praha 4 1.101 Lhotka			
Kontakt:	T: +420 261 344 100 E: info@sagasta.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Emil Špaček	Ing. Dávid Kuczik	Ing. Dávid Kuczik	Ing. Michal Prekop	

Název stavby/akce:	Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou - Jihlava - II.etapa			Označení (S1.101kód): PA639200040
Název části:	Mosty a propustky			Označení zhotovitele: 120090
Název objektu:	Žel. propustek v km 196,098			Označení části: D.2.1.4
Název přílohy:	Textová část			Označení objektu/komplexu: SO 01-21-13
Název dílčí části přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: 1.001
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Paré:	
Vysočina	dle příloh	120126; 1201Z1; 120152		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DSP	04/2021	15 x A4		

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobojekt:	Příloha:	Revize:
P A 6 3 9 0 0 8 4 0	- 1	. e t - D 2 1 0 4	- S 0 0 1 2 1 1 3	- X X	- 1 - 0 0 1	- 0 0 1

[Prostor pro další informace]

Obsah:

1	Identifikační údaje	4
2	Základní údaje - navržený stav	5
3	Účel stavby	5
4	Zpracování projektové dokumentace	6
5	Rozsah navrhovaných opatření	6
6	Stávající stav objektu	6
6.1	Základní údaje - tabulka	6
6.2	Popis jednotlivých částí objektu	7
7	Nový stav objektu	7
7.1	Koncepce navrženého řešení	7
7.2	Návrhové zatížení	7
7.3	Prostorové uspořádání na objektu	8
7.3.1	Použitý VMP	8
7.3.2	Stanovení vzdálenosti překážky od osy koleje na objektu	8
7.3.3	Rozměry kolejového lože	8
7.3.4	Statické výpočty	8
7.4	Železniční svršek na objektu	8
7.5	Prostorové uspořádání pod objektem	8
7.6	Návrhové charakteristiky objektu v novém stavu	8
7.7	Zemní práce	9
7.7.1	Výkopy	9
7.7.2	Zásypy	9
7.8	Stávající části konstrukce	9
7.8.1	Nosná konstrukce	9
7.8.2	Čelní zdi	9
7.8.3	Římsy	9
7.8.4	Ložiska	9
7.8.5	Mostní závěry	9
7.8.6	Zábradlí	9
7.9	Protikorozi ochrana a povrchová úprava nosných konstrukcí	10
7.9.1	Povrchová úprava betonu	10
7.10	Způsob ochrany proti účinkům bludných proudů	10
7.11	Ostatní technické souvislosti	10
7.11.1	Odvedení vody z objektu	10

7.11.2	Přechody do trati, terénní úpravy.....	10
7.11.3	Ukolejnění	10
7.11.4	Opevnění svahu a úpravy pod mostem	10
7.11.5	Trakční vedení na mostním objektu.....	10
7.11.6	Zvláštní zařízení.....	10
7.11.7	Tabulky letopočtu	10
7.11.8	Zajišťovací a geodetické značky.....	11
7.12	Odchytky proti platným normám a předpisům, udělené výjimky	11
8	Zatěžovací zkouška	11
9	Požadavky na materiál	11
9.1	Malty pro zdění a spárování	11
9.2	Kolejové lože.....	11
10	Způsob provádění stavby, postup výstavby	11
10.1	Návrh postupu provádění prací.....	11
10.1.1	Stručný postup výstavby	11
10.1.2	Zvláštní pokyny a doporučení	11
10.1.3	Technologie výstavby	12
10.2	Zajištění dosavadních provozů	12
10.3	Požadavky na výluky, omezení rychlosti a další provozní omezení	12
10.3.1	Výluky trati SŽ	12
10.3.2	Omezení pro provoz na trati SŽ.....	12
10.3.3	Narušení cizích zájmů	12
10.4	Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů.....	12
10.4.1	Územní podmínky.....	12
10.4.2	Seznam souvisejících objektů.....	12
10.4.3	Souvislost s výstavbou navazujících objektů	12
10.5	Přístupy na staveniště.....	12
10.6	Dopad výstavby objektu na celkovou technologii stavby.....	12
10.7	Přehled budoucích vlastníků a správců.....	12
10.8	Předávání části stavby do užívání.....	13
11	Vytýčení objektu.....	13
12	Dotčené normy a předpisy, použitá literatura.....	13
13	Pokyny pro provozování a údržbu objektu.....	13
14	PŘÍLOHA 1 – zápisy z porad, připomínky	15

Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava – II. etapa
SO 01-21-13 Železniční propustek v km 196,098
DSP

Technická zpráva

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava – II. etapa SO 05 km 195,00 – 198,301
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (DSP)
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 Kontaktní adresa: Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26, 611 43 Brno
Zhotovitel:	SAGASTA, s.r.o. Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 IČ 45274517 DIČ CZ45274517
Projekt SO:	SO 01-21-13 Železniční propustek v km 196,098
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Emil Špaček, e-mail: emil.spacek@sagasta.cz , tel. 603 775 232
Odpovědný projektant objektu:	Ing. Dávid Kuczik, e-mail: david.kuczik@sagasta.cz , tel. 720 053 341
Spolupracoval:	Ing. Michal Prekop
Správce mostního objektu:	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno
Katastrální území:	Jihlava [659673]
Okres:	Jihlava
Kraj:	Vysočina
Trat' SŽ:	č. Brno hl. n. - Jihlava 241
Trat'ový úsek:	1201 Retz (ÖBB) (část) – Kolín (mimo)
Definiční úsek:	DÚ – 52 Kosov – Jihlava

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE - NAVRŽENÝ STAV

Staničení:	evidenční km 196,098
	stavební km 196,101 542
Situování mostního objektu v terénu:	Propustek se nachází v širé trati
Počet kolejí na propustku:	1
Počet otvorů:	1
Šikmost propustku:	90,00°
Železniční svršek na propustku:	kolejnice 49 E1, betonové pražce SB5
Poloměr oblouku:	kol.č.1 – přímá
Sklonové poměry:	kol.č.1 - stoupá 9,083 ‰
Převýšení:	kol.č.1 - 0 mm
Trakce:	není
Prostorové uspořádání:	propustek navržen pro průjezdný průřez VMP dle ČSN 73 6201, VMP = 2,5 m + 125 mm rezerva
Traťová rychlost v novém stavu:	80 km/h

Účel objektu, překonávané překážky:**mostní otvor č. 1:**

občasný vodní tok

staničení tratě:	km 196,101 542 (kolej č.1)
úhel křížení:	90,0°
volná výška:	0,8 m (stávající stav)
světlost otvoru:	0,8 m (stávající stav)

Třída zatížení: **D4/80**Řešený traťový úsek Retz (ÖBB) – Kutná Hora:

- Úsek stavby se nachází na železniční trati Retz (ÖBB) – Kutná Hora, TÚ 1201, dle Jízdního řádu 2017 na trati č. 240 Brno - Jihlava.
- Stavební pozemek je definován místem stavby, tedy jednokolejná trať definičního úseku 52 Kosov – Jihlava v km 195,00 – 198,301
- Správcem předmětného traťového úseku je Oblastní ředitelství Brno

3 ÚČEL STAVBY

Stavba „Oprava trati v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava – II.etapa“ je umístěna na tělese stávající železniční trati Brno hl.n. - Jihlava, jednokolejná, neelektrizovaná. Správcem předmětného traťového úseku je SŽ, s. o., místním správcem Oblastní ředitelství Brno.

Hlavním cílem je zvýšení bezpečnosti při provozování dráhy.

4 ZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Zpracovaná dokumentace ve stupni DSP slouží jako podklad pro stavební řízení na uvedenou stavbu. Dokumentace navazuje na předchozí záměr projektu a v koordinaci se souvisejícími SO a PS stanovuje podmínky pro realizaci stavby na základě odsouhlasené koncepce a v duchu stanovisek dotčených orgánů a organizací.

5 ROZSAH NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ

Stávající konstrukce se nachází v širé trati. Veškerá polohová orientace se váže na vyrovnané vedení os koleje na propustku.

Vzhledem k tomu, že

- Stávající nosná konstrukce a spodní stavba nevykazují zásadní porušení
- Šířkové uspořádání na stávajícím objektu prostorově vyhovuje
- Přestavba stávajícího objektu by byla ekonomicky nevýhodná

navrhuje se

sanace objektu

která zahrne

- Sanaci říms včetně čelních zdí
- Přespárování odláždění před a za propustkem
- Pročištění dna koryta a zpevnění kamennou dlažbou

6 STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU

6.1 Základní údaje - tabulka

druh nosné konstrukce <i>(pro všechny konstrukce)</i>	Betonový trubní propustek
popis spodní stavby včetně křídel <i>(pro všechny části spodní stavby)</i>	-
počet mostních otvorů	1
délka přemostění	0,80 m
délka propustku	2,50 m
rozpětí nosné konstrukce <i>(pro všechny otvory a nosné konstrukce)</i>	0,90 m
stavební výška <i>(pro všechny otvory a nosné konstrukce)</i>	1,66 m
výška obrysu kolejového lože <i>(rozhodující)</i>	0,76 m
volná výška propustku <i>(pro všechny otvory a nosné konstrukce)</i>	min. 0,80 m
světlost kolmá <i>(pro všechny otvory a nosné konstrukce a části spodní stavby)</i>	0,80 m

šikmost propustku – pravá/levá	Propustek je kolmý
velikost úhlu šikmosti	90,00°
úhel (úhly) křížení s přemost'ovanou překážkou (překážkami)	90,00°
šikmá světlost (pro všechny otvory a nosné konstrukce)	0,80 m
šířka propustku	6,12 m
rok výroby (výstavby) dosavadní nosné konstrukce - při rekonstrukcích (pro všechny nosné konstrukce)	1970
rok výroby (výstavby) dosavadní spodní stavby – při rekonstrukcích (pro všechny části spodní stavby)	1970
rok poslední rekonstrukce nebo opravy objektu – při rekonstrukcích (pro všechny nosné konstrukce a části spodní stavby)	-
údaje o dosavadní zatížitelnosti nebo návrhovém parametru (je-li znám) (pro všechny nosné konstrukce a části spodní stavby)	D4-80
stavební stav objektu (klasifikace stavu dle předpisu SŽDC S5) (pro všechny nosné konstrukce a části spodní stavby)	K2/S2

6.2 Popis jednotlivých částí objektu

Betonový trubicí propustek převádí jednokolejnou trať přes potok. Konstrukčně se jedná o přešpanou konstrukci. Prostorové uspořádání pod objektem se nemění, volná výška je min. 0,80 m, volná šířka 6,12 m. Nejsou známy záznamy o rekonstrukci propustku. Stávající nosná konstrukce a spodní stavba nevykazují zásadní porušení. Zatížitelnost objektu vyhoví traťové třídě zatížení D4-80. Stávající kabelové vedení SSZT a sdělovací kabel ČDT vedou mimo objekt.

7 NOVÝ STAV OBJEKTU

7.1 Koncepce navrženého řešení

V rámci stavby je navržena sanace stávajícího propustku, poloha propustku se nemění a bude v poloze stávající konstrukce. Sanace stávajícího propustku je navržena očištěním, otryskáním, aplikací vyrovnávací vrstvy a sjednocujícím nátěrem na stávající betonové římsy a čelní zdi. Dále je navržena sanace odláždění před a za propustkem.

Vodoteč v propustku bude ponechán ve stávajícím stavu.

7.2 Návrhové zatížení

Traťová třída zatížení v řešeném úseku je D4/80. Pro posouzení stávajícího betonového propustku bylo použito zatěžovací schéma.

7.3 Prostorové uspořádání na objektu

7.3.1 Použitý VMP

Propustek se nachází v širé trati, částečně v přechodnici a částečně v přímé, s otevřeným kolejovým ložem. Traťová rychlost na propustku bude 80 km/h. Dle zadávacích podmínek byl pro návrh uspořádání propustku použit volný mostní průřez VMP 2,5 s příslušnou rezervou dle ČSN 73 6201.

7.3.2 Stanovení vzdálenosti překážky od osy koleje na objektu

Stanovení vzdálenosti překážky od osy koleje je dáno ustanoveními čl. 4.2.10-4.2.18 ČSN 736201 plus rezerva 125 mm pro mosty s kolejovým ložem.

7.3.3 Rozměry kolejového lože

Jedná se o přesypaný objekt. Šířkové uspořádání kolejového lože plně respektuje jeho nutný obrys včetně dle ČSN 73 6201, čl. 14.2.3-9. Minimální výška kolejového lože činí 510 mm s rezervou 40 mm podle ČSN 73 6201, čl. 14.2.3 – 6, volná šířka kolejového lože činí 2200 mm od osy koleje s rezervou 60 mm podle ČSN 73 6201, čl. 14.2.4 + 7.

Zároveň je dodržena minimální tloušťka kolejového lože jednak podle vyhlášky 177/1999 Sb. o stavebním a technickém řádu drah v platném znění (vč. vyhl. 243/1996 a 346/2000), §18, čl. 6, která činí **300** mm pod ložnou plochou pražce a dle ČSN 736201 dle čl. 14.2. , která činí min. **330** mm pod ložnou plochou pražce.

7.3.4 Statické výpočty

Statický výpočet nebyl proveden

7.4 Železniční svršek na objektu

Stávající kolejový rošt bude nahrazen novým – kolejnice 49 E1 na betonových pražcích B91 (rozdělení „u“). Geometrická poloha koleje bude optimalizována, zřízena bude bezстыková kolej a realizovány budou drážní stezky v předepsané šířce. Navržené je otevřené kolejové lože.

V případě realizace mostních objektů dříve než realizace železničního svršku, tak bude v rámci realizace mostního objektu provedena demontáž svršku a následné zpětné osazení. Pro zpětné osazení se použije stávající svršek.

7.5 Prostorové uspořádání pod objektem

Prostorové uspořádání pod objektem se nemění, volná výška je min. 0,80 m, volná šířka 6,12 m.

7.6 Návrhové charakteristiky objektu v novém stavu

Druh nosné konstrukce: Betonový trubní propustek

Uspořádání: železniční propustek s přesypávkou převádějící dopravu na 1 kolej, otevřeně uspořádaný

Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	0,80 m
Délka propustku:	2,50 m
Rozpětí nosné konstrukce:	0,90 m
Stavební výška:	1,66 m
Volná výška propustku:	min. 0,80 m
Výška propustku:	0,76 m

Volná šířka na propustku:	neomezeno
Šířka propustku:	6,12 m
Šikmost objektu:	propustek je kolmý
Úhel křížení s přemostňovanou překážkou:	90,00°
Uložení nosné konstrukce:	pevné
Statické působení:	trubní propustek

7.7 Zemní práce

7.7.1 Výkopy

S ohledem na rozsah prací v rámci rekonstrukce propustku nebudou výkopy prováděny.

7.7.2 Zásypy

S ohledem na rozsah prací v rámci rekonstrukce propustku nebudou zásypy prováděny.

7.8 Stávající části konstrukce

7.8.1 Nosná konstrukce

Sanace stávajícího betonového trubního propustku průměr 800 mm. Očištění, otryskání konstrukce, aplikací vyrovnávací vrstvy a sjednocujícím nátěrem.

Při sanaci je třeba dodržet požadavky TKP staveb ČD, kap. 23 “Sanace inženýrských konstrukcí”.

7.8.2 Čelní zdi

Sanace čelních zdí očištěním, otryskáním, aplikací vyrovnávací vrstvy a sjednocujícím nátěrem.

Při sanaci je třeba dodržet požadavky TKP staveb ČD, kap. 23 “Sanace inženýrských konstrukcí”.

7.8.3 Římsy

Sanace stávajících betonových říms 0,5 x 0,3 m očištěním, otryskáním, aplikací vyrovnávací vrstvy a sjednocujícím nátěrem.

Při sanaci je třeba dodržet požadavky TKP staveb ČD, kap. 23 “Sanace inženýrských konstrukcí”.

7.8.4 Ložiska

Nejsou navržena.

7.8.5 Mostní závěry

Nejsou navrženy.

7.8.6 Zábradlí

Není navrženo

7.9 Protikoroziční ochrana a povrchová úprava nosných konstrukcí

7.9.1 Povrchová úprava betonu

Zhotovitel musí vždy vypracovat technologický předpis provádění, který musí být schválen odborným orgánem investora. Požadavky na provádění jsou stanoveny v TKP staveb státních drah, kapitola 25. Technologický předpis musí obsahovat způsob úpravy povrchu odpovídající konkrétním podmínkám jednotlivých objektů.

Na betonových konstrukcích se požaduje povrchová úprava betonu v následujícím rozsahu

Římsy – povrch C1-d

Čelní zdi – povrch C1-d

Požadavky na provádění jsou stanoveny v TKP staveb státních drah, kapitola 25.

7.10 Způsob ochrany proti účinkům bludných proudů

Na tomto objektu nebudou prováděna zvýšená opatření proti účinkům bludných proudů podle zásad TP 124 MDS ČR Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací (1999).

7.11 Ostatní technické souvislosti

7.11.1 Odvedení vody z objektu

Odvodnění vody z objektu je ponecháno stávající.

7.11.2 Přechody do trati, terénní úpravy

Vzhledem k umístění otevřenému kolejovému loži se neřeší přechody do pláň. V kolejích není navrženo ZKPP v souladu s S4, SŽDC.

7.11.3 Ukolejnění

Ukolejnění se u tohoto objektu není v rámci stavby navrženo.

7.11.4 Opevnění svahu a úpravy pod mostem

Bude provedena sanace stávajícího odláždění před a za propustkem.

7.11.5 Trakční vedení na mostním objektu

Trakční vedení není.

7.11.6 Zvláštní zařízení

Objekt nepodléhá řízení o umístění zvláštního zařízení. Není známo, že by toto zařízení na objektu bylo umístěno.

7.11.7 Tabulky letopočtu

Tabulky letopočtu nejsou navrženy.

7.11.8 Zajišťovací a geodetické značky

Zajišťovací značky nejsou navrženy.

7.12 Odchylyky proti platným normám a předpisům, udělené výjimky

Odchylyky proti předpisům nejsou, výjimky z norem se nepožadují.

8 ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA

Není požadována.

9 POŽADAVKY NA MATERIÁL

9.1 Malty pro zdění a spárování

Malty pro zdění a spárování obecně musí splňovat požadavky ČSN 72 2430.

Pro spárování zdiva tohoto objektu je třeba použít spárovací maltu, jejíž objemové změny v důsledku vysychání (smrštění) jsou menší než 0,4 mm/m. Jedná se o tzv. objemově kompenzovanou cementopolymerní maltu, která je schopná zdivo vodotěsně utěsnit a zabránit jeho výraznějšímu do-
tvarování.

9.2 Kolejové lože

Kolejové lože není dodávkou v rámci uvedeného SO, musí však splňovat níže uvedené požadavky včetně zákazu použití recyklátu na objektu.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky „Kamenivo pro kolejové lože“ – č. j. 59110/2004-O13, technické kvalitativní podmínky kapitola 7, „Kolejové lože“ - č. j. TÚDC-S3916/2012 a předpis SŽDC S3 část desátá. Ustanovení těchto obecných technických a kvalitativních podmínek je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože včetně využití recyklovaného kameniva ze stávajícího kolejového lože.

Nové kolejové lože je navrženo z kameniva hrubého drceného, frakce 32/63. Tloušťka šterkového lože je 0,35 m pod ložnou plochou pražce. Recyklované kamenivo se uvažuje použít při bázi pláně železničního spodku s doplněním vrstvy nového šterku příp. pod stezkou při zapuštěném šterkovém loži. **Recyklované kamenivo se nepoužije na mostech a v části zpevněné konstrukce pražcového podloží ZKPP).**

10 ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY, POSTUP VÝSTAVBY

10.1 Návrh postupu provádění prací

Detailní harmonogram výstavby v POV stavby.

10.1.1 Stručný postup výstavby

- 1) Příprava staveniště – příprava ZS vč. staveništní komunikace
- 2) Sanace – bude provedena sanace říms a čelních zdí propustku
- 3) Dokončovací práce – Pročištění a realizace odláždění koryta
- proběhne likvidace zařízení staveniště

10.1.2 Zvláštní pokyny a doporučení

Nejsou.

10.1.3 Technologie výstavby

Navržené úpravy budou vykonány běžnými stavebními technologiemi.

10.2 Zajištění dosavadních provozů

Drážní i mimodrážní provoz je sice stavbou omezen, ale je zajištěn prostřednictvím opatření v rámci POV.

10.3 Požadavky na výluky, omezení rychlosti a další provozní omezení

Požadavky na výluky jsou v souladu s POV stavby a stavebními postupy. Pro rekonstrukce propustku není nutná výluka na trati.

10.3.1 Výluky trati SŽ

Výluky pro realizaci SO nad rámec stavebních postupů nejsou požadovány.

10.3.2 Omezení pro provoz na trati SŽ

Dlouhodobá výluka.

10.3.3 Narušení cizích zájmů

Výluky pro realizaci SO nad rámec stavebních postupů nejsou požadovány.

10.4 Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů**10.4.1 Územní podmínky**

V prostoru propustku se nevyskytují žádné sítě.

10.4.2 Seznam souvisejících objektů

SO 01-10-01.02	Železniční svršek v km 188,050 – 190,850
SO 01-11-01.02	Železniční spodek v km 188,050 – 190,850

10.4.3 Souvislost s výstavbou navazujících objektů

Dokumentace je zpracována v koordinaci s navazujícími objekty v rámci stavebních postupů a to včetně souvisejících staveb.

10.5 Přístupy na staveniště

Přístupy na staveniště jsou po drážním tělese.

Napojení stavby na inženýrské sítě je v místě stavby omezené, vzhledem k realizaci podle stavebních postupů bude provedeno převážně mobilními zdroji.

10.6 Dopad výstavby objektu na celkovou technologii stavby

Dopady výstavby jsou zahrnuty do celkového POV stavby a koordinovány s ostatními stavebními činnostmi. Podrobnosti jsou řešeny v části Organizace výstavby.

10.7 Přehled budoucích vlastníků a správců

Uvažovaným vlastníkem a správcem mostního objektu je Správa železnic, státní správa, Oblastní ředitelství Brno.

10.8 Předávání části stavby do užívání

Stavba a její části budou předány do užívání po jejich dokončení. Neuvažuje se předčasné užívání mostní konstrukce.

11 VYTÝČENÍ OBJEKTU

Vzhledem k rozsahu navržených prací nebude vytyčení objektu provedeno.

12 DOTČENÉ NORMY A PŘEDPISY, POUŽITÁ LITERATURA

Předpisy SŽ:

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, 3. aktualizované vydání,

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,

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

SŽDC S 3 Železniční svršek,

SŽDC S 4 Železniční spodek,

SŽDC S 5 Správa mostních objektů,

SŽDC S 5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí,

SŽDC SR 5/7 (S) Ochrana žel. mostních objektů proti účinkům bludných proudů,

SŽDC S 66 Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v České republice,

TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací žel. mostních objektů,

MVL 649 Železobetonové trubní propustky

Návrhové normy

ČSN EN 1990 Eurokód : Zásady navrhování konstrukcí,

ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí,

ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí,

ČSN EN 1993 Eurokód 3: Navrhování ocelových konstrukcí,

ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí,

ČSN EN 206 Beton: Specifikace vlastností, výroba a shoda,

ČSN 73 6201 Navrhování mostních objektů,

ČSN 73 6200 Mosty - Terminologie a třídění,

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů,

ČSN 73 6209 Zatěžovací zkoušky mostů,

ČSN 73 0037 Zemní tlak na stavební konstrukce,

13 POKYNY PRO PROVOZOVÁNÍ A ÚDRŽBU OBJEKTU

Vzhledem k jednoduchosti konstrukce mostu bude prováděna pouze běžná revize a údržba.

Povinnosti správce mostu dle ČSN 736220:

- veškeré písemnosti týkající se mostu (projekt, mostní list, záznamy o prohlídkách, opravách, rekonstrukcích) tvoří mostní archív, správce je povinen vést ho po dobu životnosti mostu
- správce provádí (zajišťuje) pravidelně 1 x ročně vizuální běžnou prohlídku
- v případě mimořádné situace (přejezd nadměrného břemena, živelné události – povodeň, náraz vozidla do konstrukce, požár apod.) objedná správce mimořádnou prohlídku

Nestavební údržba – může správce provádět vlastními silami:

- odstraňování vegetace uchycené na mostě i bezprostředním okolí

Stavební údržba – objednává správce u odborné firmy, jedná se o tyto práce:

- oprava povrchu betonu říms

Frekvence těchto oprav je asi 15 let podle výsledků běžné nebo hlavní prohlídky.

Zpracoval:

Ing. Michal Prekop

Sagasta s.r.o.

14 PŘÍLOHA 1 – ZÁPISY Z PORAD, PŘIPOMÍNKY

- Železobetonový trubní propustek osvětlosti otvoru 0,80m a přesypávce 0,90m, přes občas-nou vodoteč. Kolmá čela. Stavebnětechnický stav dle poslední prohlídky - 2

- Sanace stávajících čel vč. říms

SO 01-21-13 Železniční propustek v km 196,098

Hlavní náplní opravy tohoto propustku budou sanační práce. K této části chybí podrobnější popis, dokumentace řeší jen okrajově a nedostatečně.

TECHNICKÁ ZPRÁVA

..."Pro návrh nových železobetonových konstrukcí bylo použito zatěžovací schéma LM71" ...jakých konstrukcí?

...Druh nosné konstrukce: Železobetonová plovoucí deska, izolace, římsy a zábradlí...?

..."Statické působení: klenba" ... "Návrhové zatížení: LM 71" ...? opraveno (Michal Prekop)

..."Sanace čelních zdí očištěním, otryskáním a opatření ochranným nátěrem betonu." ...Sanace nemůže spočívat jen v ochranném nátěru! opraveno (Michal Prekop)

..."Na nových betonových konstrukcích se požaduje povrchová úprava" ...jaké nové konstrukce?

..."po 3 letech zadává správce oprávněné osobě podrobnou prohlídku mostu" ...týká se pouze mostů