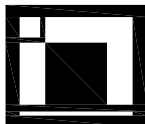


TÚ 1012 Mšeno - Skalsko
DÚ 06 Sudoměř u Mladé Boleslavi - Skalsko
DÚ D1 dD3 Skalsko

03		
02		
01		
ZMĚNA	POPIS	DATUM



ING. IVAN ŠÍR

PROJEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB a.s.

Haškova 1714/3, 500 02 Hradec Králové, tel: +420 603 181 473, sir@sirivan.cz, www.sirivan.cz

IČ: 287 86 793

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Oblastní ředitelství Praha

Oprava propustků v km 9,910; 10,163; 10,430 a 10,708 trati Mšeno - Skalsko

■ kraj:
Středočeský

■ MÚ / OU:
Sudoměř, Skalsko

■ stupeň utajení:
bez utajení

■ datum:
07 / 2015

■ zakázkové číslo:
15 068

■ stupeň PD:
Projekt

■ odpovědný projektant stavby:
Ing. Ivan Šír

■ odpovědný projektant objektu:
Ing. Jan Fiala

■ vypracoval:

■ kontroloval:
Ing. Jan Fiala

■ změna číslo:
00

■ měřítko:
-

Šír
Fiala

SO 01 Propustek v km 9,910 trati Mšeno - Skalsko

TECHNICKÁ ZPRÁVA

E.1.4.1.1



OBSAH:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
1.1	SITUOVÁNÍ MOSTNÍHO OBJEKTU V TERÉNU	3
1.2	ÚČEL OBJEKTU, PŘEMOŠTOVANÁ PŘEKÁŽKA	3
1.3	POČET KOLEJÍ NA MOSTĚ, SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ.....	3
1.3.1	<i>Dosavadní stav.....</i>	3
1.3.2	<i>Nový stav.....</i>	3
1.4	ÚDAJE O RYCHLOSTI A PŘECHODNOSTI	4
1.5	ÚDAJE O PROSTOROVÉM USPOŘÁDÁNÍ.....	4
2	PROSTOR VÝSTAVBY.....	4
2.1	ÚZEMNÍ PODMÍNKY	4
2.2	SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH OBJEKTŮ	4
2.3	GEOLOGICKÉ A GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY	4
3	TECHNICKÝ POPIS SOUČASNÉHO STAVU OBJEKTU.....	4
3.1	ZÁKLADNÍ PARAMETRY DOSAVADNÍHO STAVU OBJEKTU	4
3.2	POPIS JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ OBJEKTU VČETNĚ JEJICH STAVU A PORUCH	5
3.2.1	<i>Nosná konstrukce</i>	5
3.2.2	<i>Spodní stavba.....</i>	6
3.2.3	<i>Železniční svršek na mostě.....</i>	6
3.2.4	<i>Inženýrské sítě.....</i>	6
3.3	PROVEDENÍ A VÝSLEDKY PRŮZKUMŮ.....	6
4	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	6
4.1	VAZBA NA VÝHLEDOVÉ ZÁMĚRY	6
4.2	POTŘEBA VYBUDOVÁNÍ PROVIZORNÍHO MOSTU	6
5	NOVÝ STAV OBJEKTU.....	6
5.1	CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ	6
5.2	POPIS TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	7
5.3	NÁVRHOVÉ ZATÍŽENÍ.....	7
5.4	KAPACITNÍ A HYDROTECHNICKÉ VÝPOČTY	7
5.5	PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ NA MOSTĚ	7
5.6	ODSUNY JEDNOTLIVÝCH KOLEJÍ NA MOSTĚ.....	7
5.7	ZÁKLADNÍ PARAMETRY NOVÉHO STAVU OBJEKTU	7
5.8	NOSNÁ KONSTRUKCE	8
5.9	SPODNÍ STAVBA A ZALOŽENÍ.....	8
5.9.1	<i>Výkopy a bourací práce</i>	8
5.9.2	<i>Základy.....</i>	8
5.10	NOSNÁ KONSTRUKCE	9
5.10.1	<i>Čela propustku.....</i>	9
5.10.2	<i>Nosná konstrukce propustku</i>	9
5.11	ŘEŠENÍ OCHRANY PROTI ÚČINKŮM BLUDNÝCH PROUDŮ.....	9
5.12	IZOLACE, ODVODNĚNÍ A POVRCHOVÁ ÚPRAVA SPODNÍ STAVBY	9
5.12.1	<i>Izolace a odvodnění spodní stavby.....</i>	9
5.13	ŘEŠENÍ PROTIKOROZNÍ OCHRANY	9
5.14	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK NA OBJEKTU	9
5.15	PŘECHODY DO TRATI, TERÉNNÍ ÚPRAVY	10



5.16	TRAKČNÍ VEDENÍ A UKOLEJNĚNÍ.....	10
5.17	OSTATNÍ TECHNICKÉ SOUVISLOSTI	10
5.17.1	Kabelové trasy	10
5.17.2	Tabulky, letopočty	10
5.17.3	Zajišťovací a geodetické značky.....	10
5.17.4	Bezpečnostní značení	10
5.18	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ POSUNŮ A PŘETVOŘENÍ STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	11
5.18.1	Zatěžovací zkouška.....	11
5.19	NUTNÉ ZÁSAHY DO STÁVAJÍCÍ ZELENĚ.....	11
5.20	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	11
6	ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY, POSTUP VÝSTAVBY.....	11
6.1	POSTUP VÝSTAVBY.....	11
	Postup výstavby:	11
6.2	POŽADAVKY NA VÝLUKY A OSTATNÍ OMEZENÍ	11
6.2.1	Výluky železničního provozu	11
6.3	ČLENĚNÍ NA ETAPY Z HLEDISKA TECHNOLOGIE VÝSTAVBY	12
6.4	DOPADY POSTUPU VÝSTAVBY NA PROVOZ NA MOSTĚ A POD MOSTEM.....	12
6.5	ČASOVÉ SOUVISLOSTI S VÝSTAVBOU SOUSEDNÍCH OBJEKTŮ	12
6.6	ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA STAVEBNÍ POSTUPY	12
7	BEZPEČNOST PRÁCE.....	12
7.1	ZÁSAHY DO STÁVAJÍCÍ ZELENĚ	13
7.2	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	13
8	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ, VZOROVÝCH LISTŮ	13
8.1	VZOROVÉ LISTY A PŘEDPISY	13
8.2	POUŽITÉ ČESKÉ NORMY	13
9	PŘEHLED ZATÍŽITELNOSTI.....	14
10	ZÁPISY Z ROZHODUJÍCÍCH PORAD.....	15



1 Základní údaje objektu

Název stavby :	Oprava propustků v km 9,910; 10,163; 10,430 a 10,708 trati Mšeno - Skalsko
Název objektu:	SO – 01 Propustek v km 9,910
Místo stavby :	-
traťový úsek:	1012 Mšeno - Skalsko
definiční úsek:	06 Sudoměř u Mladé Boleslavi – Skalsko
evidenční staničení:	km 9,910
skutečné staničení:	km 9,911 613
Vžitý název:	-
Přemostřovaná překážka:	odvodňovací příkop
Katastrální území:	k.ú. Sudoměř [758795]
Vlastník mostního objektu:	Česká republika Správa železniční dopravní cesty s.o.
Správce mostního objektu:	Správa železniční dopravní cesty s.o. Oblastní ředitelství Praha, SMT

1.1 Situování mostního objektu v terénu

Propustek se nachází v území s vegetací a stromy různých průměrů, z levé strany přiléhá souběžná komunikace III/25919 a z pravé strany přiléhá souběžný vodní tok – Strenický potok.

1.2 Účel objektu, přemostřovaná překážka

Propustek převádí kolej přes odvodňovací příkop.

1.3 Počet kolejí na mostě, směrové a výškové uspořádání

1.3.1 Dosavadní stav

Na propustku se nachází jedna kolej trati Mšeno - Skalsko.
Směrem po staničení kolej klesá v podélném sklonu 4,25 ‰.
Směrově je kolej vedena v oblouku ($R = 300$ m, $D = 67$ mm).

1.3.2 Nový stav

Výškový průběh koleje:

Zůstává původní. Kolej klesá v podélném sklonu 4,25 ‰.

Směrový průběh koleje:

Zůstává původní. V místě objektu je v oblouku ($R = 300$ m, $D = 67$ mm).



1.4 Údaje o rychlosti a přechodnosti

Původní stav:

Původní hodnota přechodnosti není známa.

Původní rychlost - není známo

Nový stav:

původní parametry zůstaly zachovány.

1.5 Údaje o prostorovém uspořádání

Jedná se o objekt s otevřeným kolejovým ložem. VMP ve smyslu normy se neuplatňuje.

2 Prostor výstavby

2.1 Územní podmínky

Objekt leží cca 430 m za žst. Sudoměř u mladé Boleslavi ve směru staničení. Propustek je přístupný po drážním tělese a pozemcích stavebníka.

2.2 Seznam souvisejících objektů

Stavba „Oprava propustků v km 9,910; 10,163; 10,430 a 10,708“ je členěna na objekty:

SO 01 – propustek v km 9,910

SO 02 – propustek v km 10,163

SO 03 – propustek v km 10,430

SO 04 – propustek v km 10,708

Výstavbu je třeba koordinovat s ostatními objekty stavby.

2.3 Geologické a geotechnické podmínky

Vzhledem k charakteru objektu nebyl proveden geologický a geotechnický průzkum.

3 Technický popis současného stavu objektu

3.1 Základní parametry dosavadního stavu objektu

Počet mostních otvorů	1
Délka přemostění	1,000 m (v ose koleje)
Délka mostu	3,275 m



Rozpětí nosné konstrukce	1,800 m (v ose koleje)
Stavební výška	1,780 m
Způsob uložení koleje	kolejové lože
Obrys kolejového lože	otevřené KL
Volná výška pod mostem	0,820 m (v ose koleje)
Světlost kolmá	1,000 m (v ose koleje))
Šikmost mostu	-
Velikost úhlu šikmosti	-
Světlost šikmá	-
Úhel křížení s přemostňovanou překážkou	90°
Šířka mostu	7,795 m
Volná šířka mostu	bez omezení
Rok výstavby	není znám
Rok poslední rekonstrukce nebo opravy	není znám
Údaje o dosavadní zatížitelnosti	není známa
Stavební stav objektu dle SŽDC S5	propustek - nehodnotí se

3.2 Popis jednotlivých částí objektu včetně jejich stavu a poruch

3.2.1 Nosná konstrukce

Jedná se o kamenný, deskový propustek.

Závady nosné konstrukce:

- deformace nosné konstrukce
- místy vypadlé nebo rozvolněné kamenné kvádry



- bortící se čela propustku

3.2.2 Spodní stavba

Spodní stavba propustku je kamenná, neznámých rozměrů.

Závady spodní stavby:

- deformace kamenného zdiva
- rozvolněné zdivo

3.2.3 Železniční svršek na mostě

Kolejnice S49, uložena na betonových pražcích.

Závady svršku:

- nezjištěno

3.2.4 Inženýrské sítě

Dle vyjádření všech správců sítí se žádné vedení v místě stavby nenachází.

U jedné z kolejnic byl při pochůzce nalezen pravděpodobně sdělovací kabel, neznámého správce.

3.3 Provedení a výsledky průzkumů

V rámci běžné provozní údržby byl shledán nevyhovující stavebně-technický stav objektu.

Další zvláštní průzkumy nebyly provedeny.

4 Zdůvodnění stavby

Původní kamenný propustek již vykazuje značné poruchy vlivem deformací a poruch jednotlivých konstrukčních částí propustku. Tím je narušena jeho statická funkce, funkce samotného převedení vodního toku pod tělesem dráhy a rostou náklady na jeho provozní údržbu.

4.1 Vazba na výhledové záměry

Technické řešení nového stavu bylo navrženo tak, aby bylo v souladu s požadavky TKP a norem pro nové objekty.

4.2 Potřeba vybudování provizorního mostu

Neuvažuje se s použitím provizorního mostu.

5 Nový stav objektu

5.1 Celková koncepce řešení

Základní koncepce opravy objektu byla stanovena se zástupci SŽDC s.o., kde bylo rozhodnuto o technickém řešení opravy propustku. Jedná se o kompletní demolici stávajícího trubního propustku a osazení železobetonových patkových trub DN 1000, s betonovými čely.



5.2 Popis technického řešení

Viz níže jednotlivé kapitoly popisu nového stavu.

5.3 Návrhové zatížení

V novém stavu je navržena nosná konstrukce na zatížení dle ČSN EN 1991-2: Zatížení mostů dopravou.

Třída trati dle předpisu 18/1986 – PMR Kategorie železničních tratí z hlediska mostů: **3**

Návrhové zatěžovací schéma: **LM-71** prostá
Klasifikační součinitel: $\alpha = 1,10$ dle NAS 2.53 EN 1991-2

Statický výpočet pro posouzení trub nebyl zpracován. V případě železobetonových trub se jedná o schválený komerční výrobek, kdy jeho výrobce garantuje, že vyhoví na zatížení dle ČSN EN 1991-2 se součinitele $\alpha = 1,21$.

5.4 Kapacitní a hydrotechnické výpočty

V rámci projektu, jako závazný podklad pro návrh, bylo na objekt vypracováno Hydrologické a hydrotechnické posouzení.

5.5 Prostorové uspořádání na mostě

Jedná se o objekt s otevřeným kolejovým ložem. VMP ve smyslu ČSN 73 6201:2008 se na objektu neuplatňuje.

5.6 Odsuny jednotlivých kolejí na mostě

Nebudou.

5.7 Základní parametry nového stavu objektu

Počet mostních otvorů	1
Délka přemostění	1,00 m (trouba DN 1000)
Délka mostu	5,50 m
Rozpětí nosné konstrukce	1,00 m (trouba DN 1000)
Stavební výška	1,620 m



Způsob uložení koleje	kolejové lože
Obrys kolejového lože	otevřené KL
Volná výška pod mostem	1,0 m (trouba DN 1000)
Světlost kolmá	1,0 m (trouba DN 1000)
Šikmost mostu	-
Velikost úhlu šikmosti	-
Světlost šikmá	-
Úhel křížení s přemostňovanou překážkou	90°
Šířka mostu	7,10 m
Volná šířka mostu	bez omezení

5.8 Nosná konstrukce

Stávající nosná konstrukce bude kompletně zdemolována. Nová nosná konstrukce je železobetonová patková trouba kruhového průřezu $\varnothing 1000$ mm, celkové délky 7,100 m. Nátoková a výtoková část propustku je ukončena železobetonovým čelem s římsami a ocelovým zábradlím.

Trouby jsou uloženy ve sklonu 0,7 % na železobetonovou desku tl. 250 mm z betonu C25/30 XF1,XA1.

5.9 Spodní stavba a založení

5.9.1 Výkopy a bourací práce

Stávající propustek bude kompletně zdemolován a provede se výkop pro založení nové konstrukce v rozsahu dle PD. Prostor vtoku a výtoku bude přizpůsoben zhotovení nových čel a odláždění.

Vybouraný materiál bude odvezen na předem určenou skládku.

5.9.2 Základy

Založení železobetonových trub bude provedeno na železobetonovou desku tl. 250 mm z betonu C25/30 XF1,XA1, vyztuženou při obou površích kari sítí KY49 – 8/100/100. Pod železobetonovou základovou deskou je navržen podkladní beton tl. 100 mm z betonu C 12/15 X0.

Na vtoku a výtoku jsou navrženy železobetonová čela se základy z betonu C25/30 XF1,XA1



Na vtoku a výtoku je na ukončení odláždění toku zhotoven stabilizační práh z betonu 16/20 X0. Umístění a rozměry základového pasu jsou znázorněny ve výkresové dokumentaci.

5.10 Nosná konstrukce

5.10.1 Čela propustku

Čela propustku jsou navržena jako kolmá, monolitická, železobetonová, opatřena římsou a ocelovým zábradlím. Čela a římsy jsou z betonu C30/37 XC4, XF3.

5.10.2 Nosná konstrukce propustku

Stávající konstrukce propustku bude nahrazena novou konstrukcí z železobetonové prefabrikované patkové trouby \varnothing 1000 mm, celkové délky 7,100 m. Trouby jsou na vtoku a výtoky opatřeny monolitickými, železobetonovými čely. Trouby budou uloženy ve sklonu 0,7% na předem připravený železobetonový základ. Pro obsyp trouby se použije nesoudržná, nenamrzavá, propustná zemina. Zhutnění zásypu $ID = 0,95$ po vrstvách tl. do 300 mm.

V prostoru mimo úložné pásmo trouby se provede zásyp nesoudržnou, propustnou, nenamrzavou zeminou. Pokud těmto požadavkům vyhoví odtěžená zemina ze stávajícího zemního tělesa, pak bude možno ji použít.

5.11 Řešení ochrany proti účinkům bludných proudů

Vzhledem k tomu, že objekt není na elektrifikované trati, ani v okruhu 5km elektrifikovaná trať není a do vzdálenosti 500m nejsou stávající ani plánovaná zařízení, která mohou být zdrojem bludných proudů, nebyl proveden korozivní průzkum. Objekt byl zařazen do 3. stupně korozní agresivity.

5.12 Izolace, odvodnění a povrchová úprava spodní stavby

5.12.1 Izolace a odvodnění spodní stavby

Betonové povrchy spodní stavby, které budou v přímém styku se zeminou budou opatřeny izolací proti zemní vlhkosti (1 x penetrace + 2 x nátěr).

5.13 Řešení protikorozní ochrany

Trouby a rub čel budou opatřeny izolací proti zemní vlhkosti (1 x penetrace + 2 x nátěr).

5.14 Železniční svršek na objektu

Při opravě bude odebráno kolejové lože v délce cca 10 m. Bude snesena kolej i pražce.

Stávající kolejové lože na propustku bude v nutném rozsahu úpravy odstraněno a bude odvezeno na řízenou skládku. Po provedení opravy bude použito nové kolejové lože.



Kolejové lože bude napojeno na stávající stav před a za úpravou. Směrové osazení koleje zůstává nezměněno.

Současně s opravou bude provedeno nové zašterkování trati v rozsahu opravy.

5.15 Přechody do trati, terénní úpravy

Jedná se o objekt s otevřeným kolejovým ložem, není nutné zřídit přechodové rampy drážní stezky do trati.

Na objekt propustku budou napojeny opravené, reprofilované příkopy.

Stávající příkopy budou pročištěny a napojeny na nový objekt.

Prostory nátoku a výtoku budou opevněny kamennou dlažbou do betonu. Technicky to bude řešeno lomovým kamenem tl. 200 mm ukládaným do betonového lože třídy C 16/20 X0 tl. 100 mm.

Před vtokem je stávající propustek, který převádí vodu pod přilehlou komunikací III/25919. Na tento propustek je nutno se výškově napojit.

Opevnění vtoku a výtoku bude ukončeno stabilizačním prahem z prostého betonu třídy C 16/20 X0 v rozměrech dle výkresové dokumentace.

Veškeré nově upravené svahy a svahy příkopu budou ohumusovány v tl. 150 mm a osety travním semenem.

5.16 Trakční vedení a ukolejnění

Nejedná se o elektrifikovanou trať - nebude provedeno.

5.17 Ostatní technické souvislosti

5.17.1 Kabelové trasy

Nezjištěno.

5.17.2 Tabulky, letopočty

Tabulky s letopočtem výstavby budou osazeny na vtoku a výtoku. Bude se jednat o letopočet realizovaný vlisem do betonu čel propustku.

5.17.3 Zajišťovací a geodetické značky

Nejsou požadavky na osazení.

5.17.4 Bezpečnostní značení

Nepožadováno.



5.18 Požadavky na měření posunů a přetvoření stavebních objektů

5.18.1 Zatěžovací zkouška

Vzhledem k charakteru objektu není požadována.

5.19 Nutné zásahy do stávající zeleně

V místě stavby dojde ke kácení 2 ks stromů na vtoku do objektu. Dále bude odstraněna náletová vegetace v rozsahu stavby objektu.

5.20 Nakládání s odpady

S odpady bude nakládáno dle současně platných právních předpisů.

6 Způsob provádění stavby, postup výstavby

6.1 Postup výstavby

Stavba bude prováděna ve výluce.

Postup výstavby:

- Vybudování zařízení staveniště.
- Odstranění křovin, kácení stromů a příprava staveniště.
- Odstranění kolejnic a pražců v místě objektu
- Demolice stávajícího propustku
- Vyrovnání dna výkopu (základové spáry) hutněným zásypem
- Případné provizorní převedení vodního toku
- Zhotovení základových konstrukcí
- Osazení železobetonových trub, jejich obetonování
- Zhotovení čel propustku + říms
- Zásyp objektu
- Zřízení nového kolejového lože a zpětné osazení pražců a kolejnic
- Odláždění koryta a svahů na vtoku a výtoku
- Osazení zábradlí
- Ohumusování a osetí svahů travním semenem
- Terénní úpravy okolí, napojení na stávající terén a příkopy
- Odstranění zařízení staveniště

6.2 Požadavky na výluky a ostatní omezení

6.2.1 Výluky železničního provozu

Vzhledem k charakteru prací je nutné zajistit nepřetržitou výluku na objektu. Předpokládá se realizace v jedné nepřetržité výluce. Délka výstavby je odhadována na 14 dní, z toho je odhadována délka výluky železniční tratě na 10N (pro jeden objekt) / 14N celkově pro SO 01- SO 04.



Výstavbu je nutno vzhledem k výluce na trati koordinovat se všemi objekty stavby:

SO 01 – propustek v km 9,910

SO 02 – propustek v km 10,163

SO 03 – propustek v km 10,430

SO 04 – propustek v km 10,708

6.3 Členění na etapy z hlediska technologie výstavby

Z hlediska technologie bude nutné dodržovat běžné postupy provádění opravných prací + práce koordinovat s ostatními objekty stavby.

6.4 Dopady postupu výstavby na provoz na mostě a pod mostem

Během stavby v nepřetržité výluce je provoz na objektu vyloučen.

6.5 Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů

Výstavbu je nutno vzhledem k výluce na trati koordinovat se všemi objekty stavby:

SO 01 – propustek v km 9,910

SO 02 – propustek v km 10,163

SO 03 – propustek v km 10,430

SO 04 – propustek v km 10,708

6.6 Zvláštní požadavky na stavební postupy

Jedná se o stavební postupy a konstrukce v našich podmínkách obvyklé, které nečiní zvláštní požadavky na stavební postupy a nemají mimořádné požadavky na jednotlivé části dokumentace dodavatele.

7 Bezpečnost práce

Pro zajištění bezpečnosti práce bude nutno v plném rozsahu respektovat aktuálně platné předpisy o bezpečnosti práce a ochraně zdraví.

Při práci v kolejišti bude nutné zejména respektovat předpisy:

- SŽDC Op1 - Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích č.601/2006 Sb.
- TKP staveb státních drah, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly
- SŽDC Bp 1 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravní cestě.



Při provádění bude postupováno dle platných předpisů a norem a dle zásad bezpečnosti práce a ochrany zdraví pracujících (vyhláška ČÚBP 601/2006 Sb. "O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích").

7.1 Zásahy do stávající zeleně

Dojde k odstranění náletové vegetace a 2 ks stromů.

7.2 Nakládání s odpady

S odpady bude nakládáno dle současně platných právních předpisů.

8 Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů

8.1 Vzorové listy a předpisy

MVL 649 Železobetonové trubní propustky

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah

PMR 18/86 Předpis malého rozsahu Kategorie tratí z hlediska mostů, zveřejněn ve Věstníku dopravy

Směrnice č.11/2006 včetně změny č.1 generálního ředitele pro dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních

Služební předpis SŽDC S5 - Správa mostních objektů

Služební rukověť SŽDC SR 5/7 (S) - Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů

SR 5 (S) Určování zatížitelnosti železničních mostů

S 5/4 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

8.2 Použité české normy

ČSN EN 1990 – Zásady navrhování konstrukcí

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

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

ČSN 73 6200 Mostní názvosloví

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů

ČSN EN 206 - 1 Beton. Vlastnosti, výroba, ukládání a kritéria hodnocení



9 Přehled zatížitelnosti

Bezpečně byla zatížitelnost vypočtena $\underline{z_{UIC}} > 1,0$

Tato dokumentace je dokumentací ve stupni projekt stavby ve smyslu Směrnice GŘ SŽDC s. o. č. 11/2006 a změn.

Dokumentace byla zpracována bez znalosti konkrétního zhotovitele stavby. Případné změny, které by dokumentaci přizpůsobily technickému vybavení a možnostem konkrétního zhotovitele, musí být odsouhlaseny odpovědným projektantem objektu a schváleny objednatelem.

Technickou zprávu zpracoval:

V Hradci Králové 07/2015

Jan Fiala



10 Zápisy z rozhodujících porad