

Veškerá práva vyhrazena. Tento výkres a detail je majetkem projektanta a nesmí být použit celý ani z části bez písemného souhlasu.

ZODP. PROJEKTANT		VYPRACOVAL		 <p>GENERÁLNÍ PROJEKTANT</p> <p>Havlíčkův Brod s.r.o. Průmyslová 941 580 01 Havlíčkův Brod</p>	
Ing. Jan ŠEDIVÝ		Ing. Jan ŠEDIVÝ			
KONTRLOVAL		HIP			
Ing. Petr ŠEDIVÝ		Radek Kverek DiS			
OBEC:		KRAJ:		PROJEKTANT ČÁSTI	
		Kraj Jiho­moravský		SUDOP BRNO	
INVESTOR: Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		 <p>SPRÁVA ŽELEZNIC</p>		Kounicova 26 611 36 Brno	
ZADAVATEL: Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26, 611 43 Brno					
<p>NÁZEV AKCE:</p> <p><b>Oprava trati v úseku Nedvědice - Tišnov</b></p> <p>SO 01.03.02 Most v km 80,741</p> <p><b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b></p>				DATUM	6/2020
				STUPEŇ PD	DSP
				Č. ZAKÁZKY	20027
				MĚŘÍTKO	
				ČÁST. DOKUM.	Č. VÝKRESU
					1

## Oprava trati v úseku Nedvědice - Tišnov

### SO 01.03.02 Most v km 80,741

### Technická zpráva

#### Obsah

1. Identifikační údaje stavby:.....	2
2. Účel stavby.....	2
3. Rozsah navrhovaných opatření.....	3
4. Podklady.....	3
5. Prostor výstavby.....	3
5.1 Územní podmínky.....	3
5.2 Související stavby a objekty.....	3
6. Základní údaje stavby a popis konstrukcí:.....	3
7. Popis a zhodnocení stávajícího stavu.....	4
8. Navržené řešení.....	5
9. Popis konstrukcí.....	6
9.1. Železniční svršek .....	6
9.2 Mostnice.....	6
9.3 Podlaha na mostnicích.....	6
9.4 Pojistné úhelníky.....	6
9.5 Opěrné zdi přechodů drážních stezek.....	7
9.10 Odvodnění za ruby opěr.....	7
9.12 Protikoroziční ochrana konstrukcí.....	7
10. Inženýrské sítě.....	8
11. Vytýčení stavby.....	8
12. Odpadové hospodářství, ochrana životního prostředí:.....	8
13. Provádění stavby: .....	9
14. Bezpečnost práce:.....	10
15. Dotčené předpisy a použitá literatura.....	10

## 1. Identifikační údaje stavby:

Název stavby:	Oprava trati v úseku Nedvědice - Tišnov
Název SO:	SO 01.03.02 Most v km 80,741
Místo stavby:	širá trať
Obec:	Černvír
Obec s rozš. působností:	Tišnov
Kraj	Jihomoravský
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty s.o. Dlážděná 1003/7 110 15 Praha 1 Oblastní ředitelství Brno Kounicova 26, 611 36 Brno
Projektant:	SUDOP Brno spol. s r.o. Kounicova 26 611 36 Brno
Traťový úsek:	2071 Žďár nad Sázavou - Tišnov
Definiční úsek	Nedvědice - Prudká (DÚ 18)
Staničení:	ev. 80,741
Překonávaná překážka	řeka Svratka
Správce překážky:	Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverčí, 60200 Brno
Katastrální území:	Černvír
Dotčené pozemky:	298, 299 Vlastník: SŽDC s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
	294/1 Vlastník: Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veverčí, 60200 Brno

## 2. Účel stavby

Stavební objekt je součástí stavby "Oprava trati v úseku Nedvědice - Tišnov".  
V rámci stavebního objektu bude provedena výměna mostnic na konstrukci mostu, úprava pojistných úhelníků na bezklínové ukončení a zajištění přechodů drážních stezek na most prefabrikovanými opěrnými zídками, navazujícími na rovnoběžná křídla mostu. Součástí prací je i obnova protikorozní ochrany (nátěrového systému PKO) na prvcích mostovky, zakrytých mostnicemi.

### 3. Rozsah navrhovaných opatření

Náplní stavby jsou tyto opravné a sanační práce:

- Výměna mostnic a pozednic
- Obnova protikoroze ochrany ocelových prvků mostovky, zakrytých mostnicemi.
- Prefabrikované opěrné zídky přechodů drážních stezek
- Odvodnění rubů opěr
- Úprava pojistných úhelníků na bezklínové ukončení

### 4. Podklady

- Dokumentace skutečného provedení mostu, poskytnuté z archivu OŘ SMT Brno
- Geodetické zaměření koleje a mostního objektu
- Podklady pro Zadávací dokumentaci pro zpracování projektu na OPRAVU Mostu v km 80,741 trati Žďár nad Sázavou (mimo) - Tišnov (mimo) (přes N.Město na M.) Jihlava 11.2019

### 5. Prostor výstavby

#### 5.1 Územní podmínky

Most převádí jednokolejnou, neelektrizovanou trať přes řeku Svratku. Koryto řeky je v místě mostu vedeno přirozeným korytem. Trať v místě mostu je vedena na 2-3 m vysokém náspu. Pozemky kolem mostu charakteru pastvin, vlastní zemní násypové těleso dráhy je porostlé náletovými dřevinami. Břehy řeky jsou zpevněny rostlými stromy. Přímý silniční přístup k mostu není možný a obsluha staveniště bude prováděna staveništní kolejovou dopravou po vyloučené traťové koleji.

Kolej na mostě v přímé bez převýšení.

Podél koleje vpravo (směr Tišnov) je v plechovém kabelovém žlabu vedena kabelová trasa, které před a za mostem přechází do zemní trasy. Vlevo koleje jsou na most připevněny ocelové trubky jako kabelové chráničky.

#### 5.2 Související stavby a objekty

Objekt je součástí stavby "Oprava trati v úseku Nedvědice - Tišnov"

SO 01.01 Železniční svršek a spodek

SO 01.04 Výstroj trati - úsek 1

### 6. Základní údaje stavby a popis konstrukcí:

Jednokolejný železniční most o jednom otvoru, převádějící jednokolejnou železniční trať přes řeku Svratku. Nosnou konstrukci mostu tvoří ocelová příhradová nýtovaná konstrukce s dolní prvkovou mostovkou. Mostovku tvoří nýtované plnostěnné podélníky o osově vzdálenosti 3,54 m, zapuštěné mezi plnostěnné nýtované příčníky. Křížení šikmé. Ukončení mostu šikmé s kolmým ukončením mostovky s koncovými podélníky, uloženými na podružných ložiskách. Rozpětí hlavních nosníků 31,40 m, osová vzdálenost hlavních nosníků 4,7 m. Vzdálenost příčníků 3,64 m. Rok výroby konstrukce 1904. Volná šířka mostního otvoru šikmá 29,96, kolmá 25,06 m. Volná výška nad vodotečí cca 7,0 m. Svršek na mostě tvoří kolejnice tvaru S49, upevnění kolejnic žebrovými podkladnicemi, uložené na mostnicích profilu 240/240 mm s uchycením mostnic svislými mostnicovými šrouby k horním pásnicím podélníků. Podlahy na mostnicích i na konstrukci chodníku z ocelových plechů s oválnými výstupky. Svršek na mostě je vybaven pojistnými úhelníky tvaru L 160/100/14, ukončenými ocelovými klíny.

Spodní stavba mostu z kamenného zdiva. Ložiska uložená na kamenných blocích. Na nedvědicke straně straně (opěra O 01) pohyblivá ložiska, na straně k Tišnovu (opěra O 02) pevné tangenciální ložisko.

**Základní údaje:**

Staničení:	evidenční km	80,741
Počet kolejí ma mostě:	1	
Svršek	"S49" na dřevěných mostnicích	
Sklon koleje	klesá	-1,55 ‰
Směrové uspořádání	přímá	
Rychlost	stávající	60 km/h
	nová	60 km/h
Zatížitelnost	Přechodnost traťového zatížení C3 s přidruženou rychlostí 60 km/hod	
Prostorové uspořádání na mostě		
Min. vzdál k překážce:	vlevo	1930 mm (svislá výztuha)
	vpravo	1930 mm (svislá výztuha)
Počet otvorů	1	
Křížení:	šikmé	
Délka přemostění	29,96 m	
Délka mostu	stávající	39,8 m
	nová	39,8 m
Volná šířka 1. otvor	šikmá	29,96 m
	kolmá	25,06
Rozpětí OK	prostý nosník,	31,40 m
Volná výška (stávající)	neomezená, most bez horního ztužidla	
Stavební výška	0,975 m (po TK)	
Úhel křížení	cca 56,3°	
Ukončení konstrukcí	nosná konstrukce - šikmé mostovka - kolmé (koncové podélníky s podružnými ložisky)	
Rok výstavby	OK	1904
Nosná konstrukce :	Ocelová, příhradový přímopásový nosník, nýtovaná. Dolní mostovka. Plnostěnné nýtované příčníky a podélníky.	
Ložiska	Pohyblivá na opěře O1 (vlevo vahadlové tříválcové, vpravo vahadlové kyvné) Pevná na opěře O2 - ocelová vahadlová kyvná Podružná ložiska tangenciální posuvná	
Spodní stavba:	Dřík a základ z kamenného zdiva, Ložiska osazena kamenných kvádrech	
Hodnocení správcem	2/2	

## 7. Popis a zhodnocení stávajícího stavu

### Nosná konstrukce K 01 :

Stávající stavebně technický stav nosné ocelové konstrukce je dle provedených prohlídek hodnocen stupněm 2. Na konstrukci je patrné silné korozní napadení (Ri5), nátěry jsou ze 10-30% stráveny. V konstrukčních detailech mezi prvky místy šterbinová koroze. Korozní oslabení do 1 mm patrné i na horních pásnicích podélníků. Ložiska mírně

znečištěná. U podružného ložiska vpravo na opěře O1 trhlina v nadložiskové desce podružného ložiska.

**Spodní stavba:**

Opěra O 01, O2:

Kamenné zdivo celkově s narušeným spárováním, místně vypadaným. Ze spár vyrůstá drobná vegetace. Úložná lavice slabě znečištěná. Spárování poškozené rovněž na závěrných zdech. v konstrukcích je zřejmé prosakování vody. Přechody drážních stezek nezajištěné a sesypané. Kamenné zdivo křídel je rovněž s poškozeným spárováním, místně prosakuje voda. Zdivo porostlé mechem a místně se zakořeňujícími travinami a keři.

**Kolej na mostě:**

Kolej na mostě tvaru S49 na dřevěných mostnicích profilu 240/240-2400, 58 ks mostnic a dvě pozednice. Upevnění kolejnic žebrové podkladnice. Uložení mostnic plošné na horních pásnicích podélníků se svislými mostnicovými šrouby. Mostnice jsou popraskané. Mostnicové šrouby uvolněné. Držebnost vrtulí vlivem stavu mostnic snížena.

Kolej v trati je od mostu oddělena na nedvědecké straně u pohyblivého ložiska malým kolejovým dilatačním zařízením KMDZ-4,2. Na tišnovské straně u pevných ložisek šroubovaný kolejnicový styk. Kolej na mostě je osazena pojistnými úhelníky.

Přechody drážních stezek na most sesypané, nezajištěné (místně schod až 0,4 m).

**Pojistné úhelníky:**

Na mostě jsou pojistné úhelníky profilu 160/100/14. Délka úhelníků cca 55,4 m, ukončení úhelníků ocelovými klíny. Úhelníky jsou místně deformované a korozně napadené, v dolním rameni nazavařené díry po původním rozdělení mostnic.

**Podlahy:**

Podlahy na chodnicích ocelové na podélných chodníkových nosnících, uložených na příčnicích. Na všech podlahách jsou sešlé a strávené nátěry, plechy jsou korozně napadené. Stavební stav dobrý bez výraznějších deformací. Podlahy na mostnicích rovněž ocelové. Hlavové plechy s vnitřní hranou s výřezy pro podkladnice.

**Zábradlí**

Zábradlí na konstrukci i římsách opěr zkorodované. Na zábradlí vpravo jsou svěrnými šroubovými úchyty připevněny konzoly kabelového žlabu.

**Přechody drážních stezek na most**

Přechody nejsou provedeny, popřípadě v předpolích mostů nejsou drážní stezky ani vytvořeny.

**Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky**

Výstražné žlutočerné tabulky v čelech mostu jsou provedeny na krajních svislicích OK. Na krajních sloupcích zábradlí na parapetech opěr jsou přišroubovány bezpečnostní tabulky s textem "POZOR úzký průřez".

## 8. Navržené řešení

Stavební objekt řeší provedení výměny mostnic na konstrukci mostu, úpravu pojistných úhelníků na bezklínové ukončení a zajištění přechodů drážních stezek na most prefabrikovanými opěrnými zídками, navazujícími na rovnoběžná křídla mostu. Součástí prací je i obnova protikorozní ochrany (nátěrového systému PKO) na prvcích mostovky, zakrytých mostnicemi.

## 9. Popis konstrukcí

### 9.1. Železniční svršek

Úpravy železničního svršku jsou řešeny samostatným stavebním objektem SO 01.01 Železniční svršek a spodek. Úpravy železničního svršku jsou navrženy v km 80,192 - 82,050. Oprava koleje spočívá ve výměně kolejového roštu a kolejového lože. Železniční svršek na mostě je navržen tvaru S49 s uložením kolejnic na nové rozšířené žebrové podkladnice S4M. Kolej v přímé a bez převýšení Pro omezení přenášených sil z koleje do mostní konstrukce bude na straně pohyblivého ložiska mostu vloženo kolejnicové malé dilatační zařízení a do nově zřizované bezстыkové koleje před a za mostem s vloží další dvě KMDZ pro oddělení bezстыkové koleje od koleje na mostní konstrukci. V prostoru nově ukládaných prvků kolejového roštu bude provedeno nové kolejové lože. Pod výběhy pojistných úhelníků před a za mostem budou do koleje vloženy nové dřevěné pražce.

### 9.2 Mostnice

Na mostě je plošné uložení mostnic na horní pásnice podélníků. se svislými mostnicovými šrouby. Číslování mostnic a pozednic je provedeno ve směru staničení (směr ze Žďáru na Tišnov)). Celkový počet je 58 mostnic a 2 pozednice. Mostnice jsou profilu 240/240-2400, pozednice profilu 240/240-2350. Mostnice i pozednice budou provedeny z dubového dřeva.

Stávající mostnice a pozednice budou demontovány, odstrojeny a odvezeny k likvidaci.

Nové mostnice jsou navrženy dubové. Na konstrukci budou použity mostnice profilu 240/240 mm, délka mostnic 2400 mm. Připevnění mostnic k horním pásům podélníků je provedeno svislými mostnicovými šrouby ØM20-280. Vzdálenost šroubu k vrtuli je cca 65 mm, použité šrouby proto musí být v elektroizolačním provedení (izolační návleky popřípadě máčení v elektroizolační plastmaltě. Hlava šroubu musí být ve vývrtu zalita asfaltem a pod podkladnicí zavičkována fólií z PVC.

Rozdělení mostnic bude s ohledem na vrtání v horních pásnicích podélníků zachováno stávající. Čela mostnic budou v případě délkové úpravy opatřena protištěpnými sponami.

### 9.3 Podlaha na mostnicích

Před demontáží mostnic se provede celoplošná demontáž podlah na mostnicích. Podlahové plechy budou z mostu sneseny, plechy s prohlédnou, místní deformace se vyrovnají a plechy budou opatřeny novou protikorozi ochranou ve stejné skladbě jako zbývající konstrukce mostu.

Po montáži mostnic a svršku budou na mostnicích obnoveny podlahy ze stávajících sanovaných plechů, které se uloží na nové ocelové podložky. Středové podlahy a podlahy na hlavách mostnic budou provedeny za stávající plechů na stávajících ocelových podložkách. Poškozené a chybějící podložky budou nahrazeny novými z ocelových úhelníků 40/40/4-200, které se ve stycích podlah položí dvojité se svislými rameny obrácenými k sobě s mezerou 30 mm Materiál pro podložky je ocel S235 JR.

Přichycení podložek k mostnicím novými vruty se šestihrannou hlavou 8x50, středové plechy budou připevněny ve stycích stávajícími vrtulemi S1 (případnou výměnou nebo doplněním, uvažovaným v rozsahu do 10%), hlavové plechy ve stycích připevněny vruty se šestihrannou hlavou 12x120 nebo vrtulemi S1.

### 9.4 Pojistné úhelníky

Na mostě jsou stávající pojistné úhelníky profilu L160/100/14 na ocelových podložkách tl. 10 mm.. V rámci stavby bude provedena demontáž těchto pojistných úhelníků,

kteře budou demontovány do jednotlivých součástí. Tyto jednotlivé prvky se prohlédnou, očistí a případné deformace se vyrovnají, trhliny a nevyužitě díry v dolních ramenech se zavaří. Ukončení pojistných úhelníků bude provedeno jako bezklínové. Pro toto ukončení budou vyrobeny nové půdorysně zalomené koncové části úhelníků. Ocelové prvky pojistných úhelníků i podložky budou opatřeny PKO ve shodné skladbě a provedení jako ocelové prvky mostovky pod mostnicemi a podlahové plechy. Pro upevnění PÚ bude použito stávajících vrtulí, kdy je současně uvažováno s nahrazením poškozených a chybějících vrtulí v rozsahu 30%..

## 9.5 Opěrné zdi přechodů drážních stezek

Délka stávajících rovnoběžných křídel je nevyhovující. Proto bude u obou opěr provedeno jejich prodloužení vložením nových průmyslově vyráběných prefabrikovaných opěrných zidek drážní stezky. Opěrné zidky budou provedeny s podélným sklonem 12% pro přechod z otevřeného do uzavřeného profilu kolejového lože. Založení opěrných zdí plošné na sanační a vyrovnávací vrstvu z betonu C16/20-X0 v tloušťce 100 mm.

Zidky budou provedeny při snesené koleji v otevřeném výkopu. Izolace obsypaných lícových ploch bude provedena v kvalitě izolace proti zemní vlhkosti na bázi izolačních asfaltových nátěrů ve složení 1x penetrační, 2x izolační nátěr. Rubové plochy zdí budou izolovány pásovou izolací na bázi vyztužených asfaltových pásů s měkkou ochranou vrstvou. Tato izolace bude přetažena na izolaci spádového betonu.

## 9.10 Odvodnění za ruby opěr

V prostoru mezi rovnoběžnými křídly a opěrnými zdmi přechodů drážních stezek se provede těsnící a spádová vrstva z betonu C25/30-X0, která bude ukončena příčnou drenáží z HDPE trubky ze 2/3 děrované profilu 150 mm. Drenáž bude provedena v jednostranném spádu 3%, kdy na výtoku na svah se provede obetonování. Spádový beton bude opatřen pásovou izolací na bázi vyztužených asfaltových pásů s měkkou ochrannou vrstvou. Na izolaci budou vytaženy izolace svislých stěn rubů opěr a opěrných zdí a izolace bude zatažena pod příčnou drenáž odvodnění rubů opěr.

Pr izolace bude použit jednovrstvý izolační systém s měkkou ochranou, schválený k použití na železniční síti SŽDC.

## 9.12 Protikorozi ochrana konstrukcí

Na mostě se provede obnova protikorozi ochrany prvků mostovky, které budou po osazení mostnic pro další provádění PKO nepřístupné..

Protikorozi ochrana je navržena na velmi vysokou životnost pro stupeň korozi aktivity C4 – ochranný nátěrový systém ONS 14 pro stávající konstrukce

Systém protikorozi ochrany pro dosavadní části ocelové konstrukce (příklad):

Předpokládá se nátěrový systém ONS 14 dle SŽDC S5/4.

- ruční nebo mechanizované čištění podklady na stupeň čistoty povrchu St 2
- ochranný nátěrový systém ONS 14, základní nátěr min.1-vrstvý, tl. min. 100μm, pojivo EP, podkladové a vrchní nátěry min.2-vrstvé, pojivo EP nebo PUR, celkový nátěrový systém bude min. 3-vrstvý , celkové tl. 280μm.

Všechny použité nátěrové systémy musí splňovat požadavky předpisu SŽDC S5/4 a TKP staveb celostátních drah, kapitoly 25, část.B. Stupeň agresivity prostředí C4. Dodavatel před zahájením prací předloží zástupci objednatele ke schválení technologický předpis použitého nátěrového systému. Pro návrh platí, že použitý systém musí být odsouhlasen pro použití v síti SŽDC a při vícevrstvě systému musí být každá vrstva provedena v odlišném odstínu. Pro krycí vrstvu je na objektu uvažována barva šedá (DB 701).

Práce budou prováděny pod ochrannou závěsného lešení s nepropustnou podlahou. Pro manipulaci s barvami je nutno zajistit pracovní místo s nepropustným dnem a zachytným prostorem proti úniku barev a ředidel. Staveniště musí být vybaveno prvky, umožňujícími bezodkladnou likvidaci úniků škodlivých látek v případě jejich náhodného úniku vlivem poruch mechanismů popř. selháním pracovníků. Před zahájením prací musí zhotovitel stavby předložit aktualizovaný a schválený havarijný plán pro provoz staveniště.

## 10. Inženýrské sítě

Na staveništi nebo v jeho těsné blízkosti se nacházejí tyto inženýrské sítě:

Kabelové trasy ČD Telematika SSZTa SEE vedené v koruně zemního tělesa vpravo koleje. Přes most jsou kabely převedeny v kabelovém žlabu, osazeném na konzolách vně pravého hlavního nosníku a na zábradlí na parapetech opěr.(celková délka žlabů cca 48,0 m). Pro výkop a osazení přechodových zídek dobu stavby budou tyto sítě v úseku cca 10 m před a za mostem v zemní trase obnaženy a vyvěšeny na pomocné ocelové nosníky a kabely budou vhodným způsobem (obalení popř obednění proti poškození při výkopu a provádění opěrných zdí přechodů drážních stezek. Po osazení zídek a provedení příčných rubových drenáží budou kabely zpětně uloženy do zemní trasy.

### Ochranná pásma

Realizace stavby se dotýká ochranného pásma dráhy a výše uvedených inženýrských sítí.

## 11. Vytýčení stavby

Výškové řešení PD je zpracováno ve výškovém systému Bpv a polohově bylo provedeno zaměření koleje a vytýčení koleje v souřadnicovém systému JTSK.

## 12. Odpadové hospodářství, ochrana životního prostředí:

Při provádění stavebních prací spojených s opravou mostu je třeba řešit likvidaci těchto odpadových látek:

Kód odpadu	Kategorie	Popis	Jedn.	Množství
17 15 04	o	čistá výkopová zemina	t	85
17 02 04	n	Železniční pražce dřevěné	t	7,5
17 14 05	o	Železný šrot	t	1,1

Likvidace výše uvedených odpadů musí být součástí nabídky dodavatele.

Provádění prací je nutno provádět pod ochrannou závěsného lešení s nepropustnou podlahou. Pro manipulaci s barvami je nutno zajistit pracovní místo s nepropustným dnem a zachytným prostorem proti úniku barev a ředidel.

Pro zamezení úniku škodlivých látek do okolního prostředí bude při zahájení stavebních prací nosnou konstrukcí provedeno rozšířené závěsné lešení s nepropustnou podlahou.

Stavba se dotýká významného krajinného prvku - koryta vodního toku řeky Svatky. Zhotovitel stavby je proto povinen učinit opatření a zabezpečit staveništní provoz tak, aby

bylo zabráněno úniku pevných, kapalných i plyných látek, poškozujících vodní tok, půdní fond a jeho vegetační kryt.

Práce budou prováděny na stávajících konstrukcích. Práce budou prováděny pod ochrannou závěsnou lešení s nepropustnou podlahou. Pro manipulaci s barvami je nutno zajistit pracovní místo s nepropustným dnem a záchytným prostorem proti úniku barev a ředidel. Pro provádění stavby v dosahu vodního toku musí dodavatel vypracovat havarijní plán. Staveniště musí být vybaveno prvky, umožňujícími bezodkladnou likvidaci úniků škodlivých látek v případě jejich náhodného úniku vlivem poruch mechanismů popř. selháním pracovníků. Před zahájením prací musí zhotovitel stavby předložit aktualizovaný a schválený havarijní plán pro provoz staveniště. Pro pohyb pracovníků a mechanizace po březích toku musí být smluvně zajištěn souhlas a povolení správce toku a zhotovitel stavby je povinen respektovat podmínky vyplývající z těchto dokumentů.

### **13. Provádění stavby:**

Provádění stavby je uvažováno v rámci traťové výluky v délce trvání cca 14 dnů.

#### **Přehled stavebních postupů a prací:**

##### **Přípravné práce**

- Zařízení staveniště,
- Odstranění náletových porostů na svahových kuzelech
- Předmontáž lešení
- Částečná demontáž podlah na mostnicích (hlavové)

##### **Traťová výluka při plném vyloučení kolejového provozu na mostě - 14 dnů**

- Montáž lešení pod konstrukcí
- Demontáž podlah na mostnicích a pojistných úhelníků
- Demontáž koleje (SO 01)
- Demontáž mostnic
- Uvolnění a zajištění kabelů
- Výkopy za ruby opěr
- Mechanické a ruční čištění pro PKO prvků mostovky
- PKO
- Osazení opěrných zdí přechodů drážních stezek
- Odvodnění rubů opěrných zdí
- Zásypy za ruby opěrných zídek
- Montáž mostnic a pozednic
- Montáž koleje (SO 01)
- Montáž pojistných úhelníků
- Montáž středových podlah na mostnicích

##### **Dokončující práce práce**

- Dokončení montáží podlah
- Demontáž zařízení staveniště
- Úklid ploch po zařízení staveniště (uvedení do původního stavu)

### **Provoz staveniště, technologické předpoklady:**

Pro provádění stavebního objektu

### **Dopravní omezení:**

#### **Železniční doprava**

Pomalá jízda 10 km/h v délce 7 dnů

Traťová výluka v délce 14 dnů

Pomalá jízda 10 km/hod v délce 7 dnů

#### **Silniční doprava:**

Není uvažováno

## **14. Bezpečnost práce:**

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- Zákoník práce – zákon č. 65/1965 Sb., (úplné znění zákon č. 126/1994 Sb.), ve znění zákona č. 118/1995 Sb., nálezu Ústavního soudu ČR 164/1995 Sb., zákona č. 287/1995 Sb. a zákona č. 138/1996 Sb.,
- Nařízení vlády č. 108/1994 Sb., kterým se provádí zákoník práce a některé další zákony
- vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění vyhl. č. 324/1990 Sb. a vyhl. č. 207/1991 Sb.,
- Technické kvalitativní podmínky staveb celostátních drah, v aktuálním znění, kap.1 a dotčené speciální kapitoly
- SŽDC Bp 1 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- navazující předpisy, citované v předpisech výše uvedených.

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- manipulaci s břemeny

## **15. Dotčené předpisy a použítá literatura**

ČSN EN 206-1 Beton – Část1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda

Zákon o drahách č.35/01 Sb.

Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah v platném znění

Zákon č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky v platném znění

Nařízení vlády č. 178/1997, kterým se stanoví technické požadavky na výrobky v platném znění

ČSN 73 0035/1988 Zatížení stavebních konstrukcí, vč.změn a) 8/1991, 2) 2/1994,

ČSN 73 3050/1987 Zemné práce. Všeobecné ustanovenia , vč. změn a) 5/1991, 2) 4/1999,

ČSN 73 6200/1977 Mostní názvosloví, vč.změn a) 5/1977, b) 4/1983,  
ČSN 73 6201/1995 Projektování mostních objektů, vč.změn 1) 5/1996,  
SŽDC – S3 Železniční svršek,  
SŽDC – S4 železniční spodek  
SŽDC S5 Správa mostních objektů, republikový předpis, 2012  
SŽDC S5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí  
TNŽ 73 6261 Uložení mostnic na ocelových nosných konstrukcích železničních mostů  
TNŽ 73 6260 Ocelové podlahy na nosných konstrukcích železničních mostů  
TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů,

V Lipníku nad Bečvou

Šedivý Jan