



**SPRÁVA
ŽELEZNIC**

Správa železnic, státní organizace
Správa železniční geodézie
Václavkova 169/1
160 00 Praha 6

Zpracoval Ing. Jakub Vaník

Kontroloval Ing. Roman Poustka

Ověřil Bohdan Pokorný

Správce PPK Ing. Roman Poustka

Traťový úsek 0531 Protivec (mimo) - Bochoř (včetně)



Management kvality

ISO 9001

www.dekra-seal.com

**Oprava mostu v ev. km 12.570
na TÚ 0531**

DÚ 02

TÚ 0531

Ředitel

Ing. Ondřej Červenka

Datum

12/2020

Druh dokumentace

Projekt

Měřítko

-

Číslo zakázky

G90672I39105

Souřadnicový systém

S-JTSK

Výškový systém

Bpv

Výtisk

Příloha

Technická zpráva

A1. Identifikační údaje

Název stavby: Oprava mostu v ev. km 12.570 na TÚ 0531

TÚ: 0531 Protivec (mimo) - Bochoř (včetně)
DÚ: 02

Kolej: 1

Km od – do/ délka: 12.289 – 12.861 / 0.572 km

Stupeň dokumentace: Projekt (P)

Kraj: Karlovarský

Zadavatel: Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem – ST Karlovy Vary
Nákladní 21, 360 05 Karlovy Vary

Zhotovitel projektu: Správa železnic, státní organizace
Správa železniční geodézie, pracoviště Plzeň
Sušická 23, 326 00 Plzeň

1. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

1.1 Výchozí podklady

1. Geodetické podklady (SŽG Praha) z 12/2020
2. Nestavební projekt železničního svršku (NPŽS) na TÚ 0531
3. Nákrešný přehled železničního svršku TÚ 0531

1.2 Související stavby a samostatné akce

V úseku je evidován pouze nestavební projekt železničního svršku na TÚ 0531.

1.3 Odchytky od platných norem a předpisů

Nejsou navržena žádná odchylná řešení.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.1 Navržené technické řešení

V rámci opravné práce dojde k opravě mostu v ev. km 12.570 (zejména k výměně mostnic). Tento projekt upravuje původní řešení NPŽS podle zadání SMT Ústí nad Labem a zajišťuje lepší směrové i výškové odchylky na mostě a jeho okolí.

Vyhotovený projekt navazuje na začátku i konci na NPŽS. V úseku je projektovaná rychlost $V=40\text{km/h}$.

Při úpravě žel. svršku ASP je vhodné napojení na stávající stav v místech minimálních směrových a výškových odchylek.

Směrové řešení

Most leží v přímém úseku. Měřené body na mostě jsou lineární a zároveň byl požadavek na minimální příčné směrové posuny. Z tohoto důvodu došlo k natočení tečny na mostě.

Začátek a konec mostu má nyní nulové posuny a v průběhu je max. 4 mm posun směrem vlevo. Vzhledem k tomu, že přímý úsek za mostem je dlouhý ještě zhruba 125 m bylo nutné za most vložit vyrovnávací oblouk o poloměru $R=3000\text{m}$.

Výstupní přechodnice/vzestupnice oblouku před mostem do mostní konstrukce nezasahuje.

Maximální příčný směrový posun je 55 mm (vlevo) v km 12.753.

Výškové řešení

Výškové řešení NPŽS je převzato až do LN v km 12.296, odtud pokračuje výstupním sklonem nové řešení, co nejlépe vyhovující zadání SMT a stávajícímu stavu. Za lomem nivelety v km 12.676 (počínaje výstupním sklonem) je výškově opět navázáno na NPŽS. Těsně před mostem (v bodě KP) i za ním jsou umístěny lomy nivelety.

U mostu dojde k výměně stávajících mostnic za výškově vyšší typ (o 20 mm), z toho důvodu jsou kladné zdvihy na mostě záměrně navrhovány na +13 až +20 mm. Před mostem v přechodnici/vzestupnici je propad a kladné zdvihy až +107 mm. Lom nebylo možné kvůli opačné orientaci zakružovacího oblouku vložit ani do bodu KO=ZP, proto je LN umístěn v oblouku před přechodnicí.

Maximální kladný výškový zdvih je 107 mm v okolí km 12.544 viz výše. Záporné zdvihy nejsou navrhovány.

Podrobné parametry směrového a výškového řešení jsou uvedeny v přílohách.

2.1 Bezстыková kolej

Případné zřízení bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontroly a přejímky svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit prostorovou polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů.

2.2 Zajištění prostorové polohy koleje

Pokud zajištění prostorové polohy koleje nebude investorem požadováno, zajištění je možné uskutečnit ze stávajících bodů železničního bodového pole.

4. POŽADAVKY NA VYTYČENÍ TRATI

Geodetické práce na stavbě bude probíhat výhradně ze schválených bodů železničního bodového pole (ŽBP) ve správě SŽG Praha, pracoviště Plzeň. Pasport a místopisy bodů ŽBP budou v aktuální podobě poskytnuty investorem jmenovaným úředně oprávněných zeměměřickým inženýrem (ÚOZI) – Ing. Roman Poustka (tel. 724 986 116).

Body železničního bodového pole (vytyčovací síť stavby) je nutné při stavebních pracích chránit před poškozením. Jakýkoliv zásah a poškození bodů ŽBP je nezbytné řešit s ÚOZI investora.

Stavba bude vytyčena v souladu s ČSN 730420-1 Přesnost vytyčování staveb - Část 1: Základní požadavky A s ČSN 730420-2 Přesnost vytyčování staveb - Část 2: Vytyčovací odchylky s přihlédnutím na požadovanou přesnost vyplývající z ČSN 73 6360-1,2.

5. STANIČENÍ

Staničení řešeného úseku je vztaženo k evidenčnímu km mostu (km 12.570).

V Plzni 17. 12. 2020

Vypracoval: Ing Jakub Vaník



Ověřil: Bohdan Pokorný



Seznam částí dokumentace:

- 1 Technická zpráva
- 2 Vytyčovací výkres
- 3 Seznam souřadnic hlavních bodů trasy
- 4 Posouzení PPK dle ČSN 73 6360-2
- 5 Graf odchylek PPK