

Vypracování projektu stavby
"Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly"
je spolufinancováno Evropskou unií z programu TEN-T



AKTUALIZACE 02/2013

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ se sídlem v Praze
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

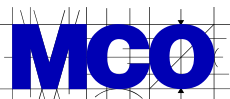
Hlavní inženýr projektu:

ING. MICHAL MEČL

Garant profese:

ING. KAREL ŠTĚRBA

Zpracovatel části: E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY A ZDI



MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 8, 772 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444

fax: +420 585 570 412

ČD (950) 5291, 5388

e-mail: moravia@moravia.cz

http://www.moravia.cz

Vedoucí střediska:

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. PAVEL ŠEDIVÝ

Vypracoval:

ING. PAVEL ŠEDIVÝ

Kontroloval:

ING. LADISLAV DORAZIL

Název akce:

**MODERNIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU
PRAHA BĚCHOVICE - ÚVALY**

Číslo smlouvy:

12 013 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

MOSTY, PROPUSTKY A ZDI

Datum:

06/2012

Číslo části:

E.1.4.18

SO 2301 BĚCHOVICE BLATOV, MOST KM 393,829

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

1

Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly

SO 2301 Úvaly - Běchovice Blatov, most v km 383,829

Projekt stavby

Technická zpráva

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU.....	4
2.1. ÚVOD.....	4
2.2. ÚDAJE O STÁVAJÍCÍ TRATI.....	4
2.2.1. Stávající kolej č.1.....	4
2.2.2. Stávající kolej č.0.....	4
2.2.3. Stávající kolej č.2.....	4
2.3. ÚDAJE O NOVÉ TRATI.....	5
2.3.1. Nová kolej č.1.....	5
2.3.2. Nová kolej č.0.....	5
2.3.3. Nová kolej č.2.....	5
3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY.....	5
4. TECHNICKÝ POPIS DOSAVADNÍHO STAVU OBJEKTU.....	6
4.1. POPIS STÁVAJÍCÍHO OBJEKTU.....	6
4.2. POPIS ZÁVAD.....	7
4.2.1. Železniční svršek.....	7
4.2.2. Nosná konstrukce.....	7
4.2.3. Spodní stavba, římsy.....	7
4.2.4. Zábradlí.....	7
4.3. HODNOCENÍ CELKOVÉHO STAVU MOSTNÍHO OBJEKTU.....	7
5. TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU OBJEKTU.....	7
5.1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NOVÉM OBJEKTU.....	7
5.1.1. Stávající klenba (betonová skořepina).....	8
5.1.2. Stávající spodní stavba a založení.....	8
5.1.3. Levý římsový nosník.....	9
5.1.4. Nová klenba a křídla.....	9
5.1.5. Materiál a požadavky na provádění.....	9
5.2. IZOLACE A PŘECHODOVÁ OBLAST.....	10
5.2.1. Izolace.....	10
5.2.2. Přechodová oblast.....	11
5.3. MOSTNÍ SVRŠEK A VYBAVENÍ.....	11
5.3.1. Železniční svršek.....	11
5.3.2. Zábradlí.....	11
5.3.3. Protihluková stěna.....	11
5.3.4. Protikoroze ochrana ocelových částí.....	12
5.3.5. Inženýrské sítě.....	12
5.3.6. Další vybavení.....	12
5.4. PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ NA MOSTĚ.....	12

5.5.VÝSLEDKY VÝPOČTU ZATÍŽITELNOSTI.....	12
5.6.ÚPRAVY POD A KOLEM MOSTU.....	12
5.7.OCHRANA PROTI BLUDNÝM PROUDŮM.....	13
5.8.SANACE BETONOVÝCH A KAMENNÝCH KONSTRUKCÍ.....	13
5.8.1. OPRAVA I - Reprofilace podhledu a čel klenby.....	13
Lokalizace.....	13
Popis.....	13
5.8.2. OPRAVA II - Reprofilace pohledových ploch opěr, čelních zídek a křídel.....	14
Lokalizace.....	14
Popis.....	14
5.8.3. OPRAVA III - Výplň kaveren.....	14
Lokalizace.....	14
Popis.....	14
5.8.4. OPRAVA IV - Nátěr betonové konstrukce.....	14
Lokalizace.....	14
Popis.....	14
6. ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY, POSTUP VÝSTAVBY.....	15
6.1.POSTUP A TECHNOLOGIE VÝSTAVBY.....	15
6.2.BEZPEČNOST PRÁCE.....	16
7. PROJEDNÁNÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ A STAVEBNÍCH POSTUPŮ.....	17
8. DOTČENÉ NORMY A PŘEDPISY, PROJEKČNÍ PODKLADY.....	17
8.1.NORMY A PŘEDPISY.....	17
8.2.PROJEKČNÍ PODKLADY.....	18
8.3.SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY.....	18
9. FOTODOKUMENTACE STÁVAJÍCÍHO STAVU OBJEKTU.....	19

1. Identifikační údaje

Stavba:	Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly
Objekt:	SO 2301 Úvaly - Běchovice Blatov, most v km 393,829
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
Organizační složka objednatele:	Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Správce objektu:	Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa Praha
Projekt stavby:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 IČ: 25 79 33 49; DIČ: CZ 25 79 33 49
odpovědný projektant stavby :	Ing. Michal Mečl
Projekt SO 2921:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 8 , 772 00 Olomouc Ing. Pavel Šedivý
Obec / Městská část:	Úvaly
Katastrální území:	Úvaly
Pověřené městské úřady:	Úvaly
Obce s rozšíř. působností:	Kolín, Brandýs nad Labem / Stará Boleslav, Hl. m. Praha
Kraj:	Středočeský, Hlavní město Praha
Traťový úsek :	TU 1051 Česká Třebová os. nádr. – Praha střed
Definiční úsek :	Úvaly – Praha Běchovice
Staničení :	ev. km 393,829
Překonávané překážky :	trvalý vodní tok - Blatovský potok
Úhel křížení	90 deg

2. Základní údaje o mostním objektu

2.1. Úvod

Předmětem projektové dokumentace je rekonstrukce stávajícího klenbového mostu přes vodoteč (potok Blatov) v rámci stavby Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly. Most převádí elektrifikovanou trať (koleje č.1, 0, 2) Česká Třebová - Praha (traťový úsek TÚ: 1501, definiční úsek DÚ:38) přes vodní tok (Blatovskýpotok), a je situován v širé trati. Příjezd k mostnímu objektu není možný.

<i>Traťový úsek</i>	1501 - Česká Třebová - Praha
<i>Definiční úsek</i>	38 - Úvaly - Praha Běchovice
<i>Evidenční staničení</i>	km 393,829
<i>Nové staničení - kolej č.1</i>	km 393,825 655

2.2. Údaje o stávající trati

Počet kolejí na mostě - 3 (č.1, 0, 2). Osová vzdálenost stávajících kolejí v ose mostu je 4,083 m (mezi kol.č.1 a 0), 4,118 m (mezi kol.č.0 a 2). Uvedené absolutní výšky jsou ve výškovém systému Bpv (Bpv = Jadran - 0,40 m).

2.2.1. Stávající kolej č.1

<i>Směrové poměry v místě mostu</i>	přímá
<i>Výška nivelety v ose mostu</i>	247,120 m. n. m. (temeno kolejnice)
<i>Převýšení koleje</i>	-
<i>Výškové poměry v místě mostu</i>	podélný sklon cca - 6,1 ‰
<i>Traťová rychlost</i>	120 km/h

2.2.2. Stávající kolej č.0

<i>Směrové poměry v místě mostu</i>	přímá
<i>Výška nivelety v ose mostu</i>	247,210 m. n. m. (temeno kolejnice)
<i>Převýšení koleje</i>	-
<i>Výškové poměry v místě mostu</i>	podélný sklon cca - 5,2 ‰
<i>Traťová rychlost</i>	120 km/h

2.2.3. Stávající kolej č.2

<i>Směrové poměry v místě mostu</i>	přímá
<i>Výška nivelety v ose mostu</i>	247,040 m. n. m. (temeno kolejnice)
<i>Převýšení koleje</i>	-
<i>Výškové poměry v místě mostu</i>	podélný sklon cca - 5,2 ‰
<i>Traťová rychlost</i>	120 km/h

2.3. Údaje o nové trati

Počet kolejí na mostě - 3 (č.1, 0, 2). Osová vzdálenost nových kolejí v ose mostu je 4,75 m (mezi kol.č.1 a 0), 4,63 m (mezi kol.č.0 a 2). Mezi kolejemi č.1 a 0 je kolejová spojka. Uvedené absolutní výšky jsou ve výškovém systému Bpv.

2.3.1. Nová kolej č.1

<i>Směrové poměry v místě mostu</i>	oblouk R 16000 m
<i>Směrový posun koleje</i>	204 mm vpravo
<i>Výška nivelety v ose mostu</i>	247,144 m. n. m. (temeno kolejnice)
<i>Výškový posun koleje</i>	+ 24 mm
<i>Převýšení koleje</i>	-
<i>Výškové poměry v místě mostu</i>	podélný sklon - 4,095 ‰
<i>Návrhová rychlost</i>	160 km/h

2.3.2. Nová kolej č.0

<i>Směrové poměry v místě mostu</i>	oblouk R 16000 m
<i>Směrový posun koleje</i>	871 mm vpravo
<i>Výška nivelety v ose mostu</i>	247,144 m. n. m. (temeno kolejnice)
<i>Výškový posun koleje</i>	+66 mm
<i>Převýšení koleje</i>	-
<i>Výškové poměry v místě mostu</i>	podélný sklon - 4,095 ‰
<i>Návrhová rychlost</i>	160 km/h

2.3.3. Nová kolej č.2

<i>Směrové poměry v místě mostu</i>	oblouk R 16000 m
<i>Směrový posun koleje</i>	1370 mm vpravo
<i>Výška nivelety v ose mostu</i>	247,144 m. n. m. (temeno kolejnice)
<i>Výškový posun koleje</i>	+ 112 mm
<i>Převýšení koleje</i>	-
<i>Výškové poměry v místě mostu</i>	podélný sklon - 4,095 ‰
<i>Návrhová rychlost</i>	160 km/h

3. Zdůvodnění stavby

Rekonstrukce stávajícího klenbového mostu přes vodoteč (potok Blatov) se provede v rámci stavby Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly. S ohledem na polohu nových kolejí na mostě a na požadavek na převedení kabelových žlabů, je zapotřebí provést rozšíření mostního objektu.

V rámci geotechnického průzkumu byly v místě mostu provedeny dva jádrové vrty pro zjištění geotechnických poměrů a pro potřebu posouzení resp. stanovení zatížitelnosti základové spáry. Naražená hladina podzemní vody je 0,7 resp. 0,6 m pod terénem, kapalné prostředí je středně agresivní - stupeň XA2 dle ČSN EN 206-1. Výsledky geotechnického průzkumu jsou přiloženy v dokladové části.

Světlost mostního otvoru, ani volná výška pod mostem se po rekonstrukci mostu nezmění.

Přepočtem mostu byla stanovena zatížitelnost nosné konstrukce a základové spáry dle služební rukověti ČD SR 5, zatěžovací schema UIC-71. Nová část klenby a křídla byla posouzena na vlak T.

4. Technický popis dosavadního stavu objektu

4.1. Popis stávajícího objektu

<i>Druh nosné konstrukce</i>	betonová klenba pod kolejí č.1 (šířka 3,84 m), betonová uzavřená skořepina vestavěná do mostního otvoru původní cihelné klenby pod kolejí č.0 a 2 (šířka 9,02 m)
<i>Spodní stavba a křídla</i>	masivní opěry betonové, rovnoběžná křídla i čelní zídka jsou betonová (kolej č.1), uzavřená betonová skořepina se spodní deskou, rovnoběžná křídla i čelní zídka jsou z kamenného zdiva (kolej č.0 a 2)
<i>Počet otvorů</i>	1
<i>Přemostovaná překážka</i>	vodoteč (potok Blatov)
<i>Délka přemostění</i>	2,70 m
<i>Vzepětí klenby</i>	1,09 m
<i>Rozpětí pole</i>	3,25 m
<i>Výška kolejového lože</i>	0,77 m
<i>Volná výška pod mostem¹</i>	2,75 m
<i>Světlost mostu</i>	2,70 m
<i>Šikmost mostu</i>	100 ^{gr}
<i>Šířka mostu</i>	13,71 m
<i>Délka mostu</i>	17,63 m
<i>Počet kolejí na mostě</i>	3 (č.1, 0, 2)

Původní cihelná klenba o světlosti 3,80 m pod kolejemi č.0 a 2 byla postavena přibližně v roce 1907, počátkem padesátých let minulého století byla do mostního otvoru vestavěna uzavřená betonová skořepina o tl. stěn 550 mm a světlosti 2,70 m. Dle dochovaných částí původní dokumentace a stavebně technického průzkumu (z přípravné dokumentace) je základová deska z betonu c (zn.105), stěny a klenba zřejmě z betonu d (zn.135 dle ČSN 73 6206). Původní cihelná klenba, opěry a kamenná křídla zůstala zachována.

Následně byl most rozšířen o třetí kolej (č.1) pomocí betonové klenby a plošně založených betonových opěr. Dle dochovaných částí původní dokumentace jsou základy opěr z betonu e2 (zn.170 dle ČSN 73 6206), základy křídel z betonu b1 (zn.80) opěry, parapetní zdi a křídla z betonu c1 (zn.105), klenba z betonu e1 (zn.170).

Mostní objekt (betonová skořepina i betonová klenba) byl navržen na zatěžovací vlak N dle změny normy ČSN 1230-1937, resp.dle směrnic pro navrhování mostů z roku 1950.

¹ rozdíl mezi spodním povrchem klenby a dnem vodoteče

4.2. Popis závad

4.2.1. Železniční svršek

Kolejnice R 65, pražce betonové Průběžné šterkové lože je dobré, na obou stranách mostu přepadává přes římsy pod most.

4.2.2. Nosná konstrukce

V podhledu klenby jsou viditelné průsaky i vápenné výluhy, izolace na betonové skořepině je zřejmě nefunkční (podle kopané sondy popsané ve stavebně technickém průzkumu izolace na původní cihelné klenbě není vůbec). Stav čelních betonových zídek levé straně je dobrý, jsou patrné vlasové trhlinky a místy i vápenné výluhy. Na pravé straně se omítnuté zdivo v původním cihelném věnci drolí a zvětřává, v dolních částech jsou vypadlá hnízda kamenů. V kamenném zdivu čelní zdi jsou místy praskliny a lokálně je spárování vydrolené, pískovec zdiva zvětřává.

4.2.3. Spodní stavba, římsy

Na stěnách betonové skořepiny jsou viditelné průsaky i vápenné výluhy, u kamenných rovnoběžných křídel je popraskané a vypadané spárování, jednotlivé kamenné kvádry jsou uvolněné. Na betonových křídlech jsou viditelné vlasové trhlinky a vápenné výluhy.

Beton říms je lokálně porušen a drolí se, především na koncích říms. Na levé straně mostu je na konci křídla římsa v délce cca 1,5 m utržená a vyvrácená ven.

4.2.4. Zábradlí

Zábradlí z ocelových úhelníků, orezivělé, bez okopových úhelníků. Vzdálenost od osy krajní koleje k zábradlí: vlevo 2150 mm, vpravo 2850 mm.

4.3. Hodnocení celkového stavu mostního objektu

V mostní revizní zprávě z roku 2003 je stavební stav objektu klasifikován takto.

- nosná konstrukce: K 3
- spodní stavba: S 2

5. Technický popis nového stavu objektu

5.1. Základní údaje o novém objektu

Druh nosné konstrukce

Zachována stávající betonová klenba i skořepina, provede se reprofilace pohledových ploch. Na pravé straně se klenba rozšíří novou klenbovou konstrukcí ze železobetonu plošně založenou, vlevo bude provedeno rozšíření mostu římsovým nosníkem, uloženým na pilíře, přibetonované ke stávajícím křídům, nové izolace Stávající rovnoběžná křídla na levé zůstanou zachována, provedou se úpravy vyplývající z požadavku na prostorové uspořádání na mostě-- římsový nosník, a reprofilace pohledových ploch Na pravé straně mostu se stávající kamenná křídla částečně ubourají, vybetonují se nová železobetonová rovnoběžná křídla, integrovaná do konstrukce nové klenby

Spodní stavba a křídla

<i>Počet otvorů</i>	1
<i>Délka přemostění</i>	2,70 m
<i>Délka mostu</i>	21,3 m
<i>Vzepětí klenby</i>	1,09 m
<i>Rozpětí pole</i>	3,25 m
<i>Volná výška pod mostem</i>	2,75 m
<i>Světlost mostu</i>	2,70 m
<i>Šikmost mostu</i>	100 ^{gr}
<i>Šířka mostu</i>	16,35 m
<i>Volná šířka mostu</i>	15,7 m
	min. vzdál. k jednostranné překážce 3150 mm
<i>Nutná tloušťka kolejového lože</i>	300 mm + 30 mm pod pražcem, je dodržena (600 mm)
<i>Nutná šířka kolejového lože</i>	2200 mm od osy krajních kolejí+60 mm
<i>Počet kolejí na mostě</i>	3 (kolej č. 1, 0, 2)
<i>Směrové posuny kolejí</i>	kolej č. 1 - 24 mm vpravo, zdvih 24 mm
	kolej č. 0 - 871 mm vpravo, zdvih 66 mm
	kolej č. 2 - 1370 mm vpravo, zdvih 112 mm
<i>Železniční svršek</i>	kolejnice UIC 60, pražce B-91S/1
<i>Návrhové zatížení</i>	$Z_{UIC}=1,52$ zatěžovací vlak LM-71 s lúas. součinitelem 1,21 pro návrh nových konstrukcí

5.1.1. Stávající klenba (betonová skořepina)

Provede se ubourání říms a částečně i čelních zídek tak, jak je zakresleno ve výkresových přílohách. Pohledové plochy stávajících kleneb a podhledy se otryskají vysokotlakým vodním paprskem, provede se reprofilace podhledu a pohledových ploch sanační hmotou, a nakonec se provede nátěr nosné konstrukce. Popis oprav viz. kap. Sanace této technické zprávy. Odbouraná spára pro betonáž nové římsy se otryská vysokotlakou vodou a ošetří jako pracovní spára pro nadbetonování nové římsy (nátěr spojovacím můstkem pro starý a nový beton). Shodným způsobem budou ošetřeny i plochy pro přibetonování pilířů říms, kdy je navíc nutno odsekat stávající cementové omítky na zdravý beton.

Založení přibetonovaných pilířů vlevo bude provedeno částečně na stávající základ, před kterým se provede rozšíření štěrkovým polštářem z drceného kameniva, který bude zřízen z vibrovaných hutněných vrstev tloušťky max. 250 mm

5.1.2. Stávající spodní stavba a založení

Provede se ubourání říms na křídlech a částečně i vlastních křídel tak, jak je zakresleno ve výkresových přílohách.

U stávajících betonových opěr a rovnoběžných křídel se provede otryskání pohledových ploch vysokotlakým vodním paprskem, jejich reprofilace sanační hmotou, a nakonec se provede nátěr betonových pohledových ploch spodní stavby. Popis oprav viz. kap. Sanace této technické zprávy.

5.1.3. Levý římsový nosník

Rozšíření mostu na levé straně se provede pomocí římsového nosníku. K ubouranému povrchu čelních zídek a křídel se přibetonuje římsový nosník, tvar je zřejmý z výkresové dokumentace. Nosník má rozpětí 11,23 m, délku 15,23 m, a je uložen pomocí vrubových kloubů na pilířích přibetonovaných ke stávajícímu křídlu. Horní povrch římsového nosníku je v oboustranném sklonu 4%, v podélném směru jsou konce nosníku v podélném sklonu 12% pro zkrácení přechodů drážních stezek na mostní konstrukci. Profil římsy nosníku je proveden pro možnost osazení protihlukové stěny.

5.1.4. Nová klenba a křídla

Rozšíření mostu na pravé straně se provede pomocí železobetonové klenbové konstrukce o světlosti 2,70 m tvořící prostorový blok s rovnoběžnými křídly profilu úhlových stěn. Založení klenby plošné na podkladě štěrkovém polštáři z vibrovaného štěrku. Stavební jámy pro základy klenbové konstrukce budou u koryta Blatovského potoka provedeny jako pažené (štětová stěna, štětovnice délky min. 2,5 m). Případně je možno vodoteč po dobu rekonstrukce mostu zatrubnit.

Nová rovnoběžná křídla se provedou jako uhlové monoliticky spojené s konstrukcí klenby. součástí křídla je římsa ve sklonu 4% směrem do kolejového lože. Pro nové základy křídel je nutno částečně ubourat stávající kamenná křídla a základy v dolní části. Protože nejsou známy rozměry původních křídel (tloušťka) je nutno při bouracích pracích postupovat obezřetně a vzepřením zajistit jejich stabilitu. Na základě posouzení stavu na místě po částečném ubourání římsy a horní části křídel je možné, že se budou muset stávající křídla ubourat ve větším rozsahu oproti předpokladům a rozsah výkopů za rubem stávajících křídel bude větší.

5.1.5 Materiál a požadavky na provádění

Betony:

Podkladní beton	C12/15 - X0
Římsa, klenba, pilíř	C30/37 – XD1, XF3 (CZ, F.2) - Cl 0,20 - D_{max}22 - S1
Deska pod izolací	C25/30 – XF3 (CZ, F.2) - Cl 0,40 - D_{max}22 - S3

Betonářská výztuž **B 500B**

Přesnost rozměrů betonových konstrukcí je dle TKP staveb celostátních drah kap.18. Rozhodující je dodržení rozměrů, které nesmí být menší než je uvedeno, aby bylo dodrženo krytí výztuže betonem. Pro veškeré betonářské práce platí TKP kap.17 a příslušné normy, na které se TKP odvolávají, zejména ČSN 206. Tyto předpisy stanovují požadavky na složení betonu, výrobu, průkazní zkoušky, dopravu, ukládání, zhutňování a ošetřování. Ošetřování povrchu betonu je třeba věnovat velkou pozornost, aby se zabránilo vzniku trhlin od vývinu hydratačního tepla a smršťování betonu.

Výztuž římsy a pilířů je z oceli B 500B. Celá výztuž je vázaná na místě z jednotlivých prutů. Pro provádění výztuže platí TKP kap.17 a ČSN 73 2400. Při provádění je potřeba dbát na dodržení předepsaného krytí. Minimální tloušťka betonu krycí vrstvy se vztahuje na veškerou výztuž a musí být bezpodmínečně dodržena.

Kvalita povrchu betonových konstrukcí musí být provedena v souladu s požadavky, uvedenými v technických pravidlech ČBS 03 - Pohledový beton. Obsypané plochy budou

provedeny v kvalitě PB1, viditelné plochy se provedou v kvalitě PB2. Betony konstrukcí budou provedeny pro hloubku průsaku do 20 mm.

Výkopy pro pilíře a rovnoběžné římsové zídky jsou provedeny částečně zapažené záporovým pažením ze štětovnic larsen, částečně jako svahované stavební jámy ve sklonu 1:1. Podkladní beton C12/15-X0 o tl.100 mm.

Výkopy pro novou klenbu a křídla, pilíře a rovnoběžné římsové zídky jsou provedeny jako svahované stavební jámy ve sklonu 1:1, před základy klenbové konstrukce budou stavební jámy u koryta Blatovského potoka provedeny jako pažené (štěťová stěna, štětovnice délky min. 2,5 m). Podkladní beton C12/15-X0 o tl.100 mm.

5.2. Izolace a přechodová oblast

5.2.1. Izolace

Na přesypaném mostě je navržen mezilehlý systém vodotěsné izolace. Asfaltová pásová izolace je volně položená na vrstvu podkladního betonu C20/25-X3(CZ, F.2)-Cl 0,20-Dmax22-S3. Podkladní beton je vyztužen svařovanou sítí výztužnou sítí 8,0 /100 x 8/100 mm a je vyspádován ve sklonu 4% směrem k drenážní trubce ø150 mm, která je umístěna za rovnoběžnými římsovými zídkami a odvádí vodu z přechodové oblasti. Drenážní trubka je ve střešovitém sklonu 4% a vyúsťuje ve svazích tělesa železničního spodku.

Izolace je navržena v těchto skladbách:

Horizontální plochy:

- ochrana izolace tuhá, beton c30/37-xc2,xf3
- vyztužený svař. sítí 100/4x100/4
- tl. min. 50 mm
- separační fólie, pe tl. 0,3 mm
- ochranná geotextílie (min. 300g/m)
- povlaková izolace proti stékající vodě
- na bázi izol. pásů z modifik. asfaltu, volně
- pokládána, konstr. tl. 10 mm
- přípravná vrstva - netkaná geotextílie
- (min. 300g/m)

Svislé a šikmé plochy na římsách:

- měkká-netkaná geotextílie plošné hmotnosti dle použitého systému SVI
- ochrana izolace vodorovné a šikmé plochy
- tuhá, beton c30/37-xc2,xf3
- vyztužený svař. sítí 100/4x100/4
- tl. min. 50 mm
- separační fólie, pe tl. 0,3 mm
- ochranná geotextílie (min. 300g/m)
- povlaková izolace proti stékající vodě
- na bázi izol. pásů z modifik. asfaltu,
- plnoplošně natavovaná
- penetrační asfaltový nátěr

Pod ozubem betonové římsy se asfaltová pásová izolace i ochranná vrstva kotví pomocí přítlačných ukončovacích lišt z nerezové oceli.

Vnější zasypané povrchy (u svahových kuželů) římsového nosníku, říms, pilířů a římsových zídek se opatří izolací proti zemní vlhkosti - ALP + 2 x ALN.

Konkrétní systém vodotěsné izolace musí být navržen a garantován výrobcem tohoto systému, a musí být ověřen k použití v síti SŽDC. Pro navrhování a provádění vodotěsných izolací platí TKP kap.22, TNŽ 73 6280 "Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů" a dokument SŽDC "Obecné technické podmínky Českých drah pro systémy vodotěsných izolací na mostních objektech".

5.2.2. Přechodová oblast

Přechodová oblast přesyaného objektu navazuje na zesílenou konstrukci železničního spodku. Přechodová oblast nad vrstvou podkladního betonu (pro volně položenou izolaci) se provede ze štěrkodrti fr. 0 - 32 mm tl. proměnné od 0,30 m po 0,85 m. V místech napojení na zesílenou konstrukci železničního spodku (SO 1302) se pod vrstvou štěrkodrtě v délce 5,0 m provede cementová stabilizace - štěrkodrt' fr. 0 - 32 mm tl. 0,30 m, $E_{sc} = 160$ MPa. Zhutnění materiálu přechodové oblasti se provede po vrstvách max. 200 mm. Drenážní trubka $\varnothing 150$ mm umístěná za konci rovnoběžných římsových zídek je ve střechovitém sklonu 4%, a vyúsťuje ve svazích tělesa železničního spodku. Obsyp drenážní trubky je proveden hrubozrnným štěrkem frakce 16/32 mm.

Přechodový klín u nové klenby se sklonem 1:2 se provede z propustného, nenamrzavého a zhutnitelného materiálu, tzn. ze štěrkodrti nebo štěrkopísku s číslem nestejzrnnosti $C_u \geq 15$. Minimální míra zhutnění daná relativní hutností musí být na pláni železničního spodku $I_d = 0,90$, $E_c = 80$ MPa, 0,5 m pod plání tělesa železničního spodku $I_d = 0,85$, $E_c = 60$ MPa, míra zhutnění 100% PS, v níže položených vrstvách přechodového klínu $I_d = 0,80$, míra zhutnění 95% PS. Zhutnění materiálu přechodového klínu se provede po vrstvách max. 200 mm. Odvodnění rubu opěr je provedeno pomocí drenážních trubek $\varnothing 150$ mm, a dále je voda vyvedena prostupem křídel. Pod příčnou drenáží z děrovaných trubek je podklad z betonu C12/15-X0. Povrch podkladního betonu je ve sklonu min.4% a bude opatřen hydroizolačním nátěrem. Drenážní trubka za rubem opěr je ve sklonu 4%, a je obsypána hrubozrnným štěrkem frakce 16/32 mm. Drenážní vrstva za rubem opěr je provedena jako rovinanina z lomového kamene v tloušťce 600 mm.

5.3. Mostní svršek a vybavení

5.3.1. Železniční svršek

Železniční svršek v celém úseku je navrhován ve tvaru UIC 60 - bezstyková kolej a řeší jej samostatné stavební objekty. Kolejnice UIC 60, pryžová podložka WU 7, pražce B-91S/1. Na mostním objektu je dodržena min. tloušťka kolejového lože 300 + 40 mm pod spodní hranou pražce. Nutná šířka kolejového lože je 2200 mm vně kolejí.

5.3.2. Zábradlí

Na mostě (na obou římsách) je osazeno zábradlí z ocelových profilů. Madlo, příče i sloupky zábradlí jsou z profilu L 80x80x8 mm. Zábradlí je složeno z jednotlivých panelů. Sloupky zábradlí jsou osazeny prostřednictvím patních desek na kotevní šrouby, lepené do vrtaných děr v horní ploše římsy. Ocel S235 JR podle EN 10025, výrobní skupina „EXC1“ dle ČSN EN 1990-2.

5.3.3. Protihluková stěna

Na levé římse (na římsovém nosníku) je výhledově uvažováno s možností zřízení protihlukové stěny.

5.3.4. Protikorozní ochrana ocelových částí

Ocelové části zábradlí budou opatřeny kombinovaným protikorozním systémem KP + ONS 02 dle SŽDC (ČD) S 5/4, tab. 5/2 (resp. S4.12 dle ISO 12944-5), sestávajícím ze zinkování ponorem a epoxipolyuretanových nátěrů. Konstrukce jsou členěny na montážní díly dle rozměrů zinkovací lázně a uspořádány tak, aby kovový povlak nebyl poškozen svařovanými montážními styky. Podmínky pro zinkování ponorem jsou stanoveny ČSN ISO 1461, SŽDC (ČD S) 5/4 a TKP staveb celostátních drah. Povrch je před zinkováním ponorem nutno očistit (příp. lokálně otryskat v místech vad), odmastit a upravit mořením na stupeň přípravy Be dle ČSN ISO 12944-4, příl. A. Nátěry na zinkový povrch budou provedeny jako třívrstvý epoxipolyuretanový systém minimální celkové tloušťky 200 μ m. U paty sloupků budou nátěry provedeny i na dolní ploše patní desky.“
tloušťky 200 μ m. U paty sloupků budou nátěry provedeny i na dolní ploše patní desky.“

Konkrétní nátěrový systém musí splňovat požadavky „Obecných technických podmínek SŽDC pro ochranné nátěrové systémy OK mostních objektů“. Jednotlivé vrstvy musí mít odlišný barevný odstín.

Použitý nátěrový systém musí mít životnost „velmi vysokou“ (více než 15 let) ve smyslu ČSN EN ISO 12944-5 pro stupeň korozní agresivity atmosféry „C5-I“ podle ČSN EN ISO 12944-2.

5.3.5. Inženýrské sítě

Pro převedení kabelových tras na mostě jsou vymezeny prostory mezi římsou a obrysem nutného kolejového lože. Využitelná šířka 500 mm.

Po dobu rekonstrukce je zapotřebí provést přeložení kabelů na provizorní konstrukci, a zajistit jejich ochranu před případným poškozením.

5.3.6. Další vybavení

Na obou čelech říms se provede vyznačení letopočtu výstavby. Označení bude provedeno v krajích říms vlysem o velikosti písma 200 mm.

5.4. Prostorové uspořádání na mostě

Prostorové uspořádání na mostě vyhovuje pro VMP 3,0 včetně rezervy 125 mm. Min. navržená vzdálenost k jednostranné překážce (sloupek zábradlí) je 3150 mm.

5.5. Výsledky výpočtu zatížitelnosti

Přepočtem mostu byla stanovena zatížitelnost nosné konstrukce a základové spáry dle služební rukověti SŽDC (ČD) SR 5, zatěžovací schema UIC-71. Vnitřní síly a napětí v rozhodujících průřezích byly určeny na rovinném modelu konstrukce programem NEXIS. Výpočet zatížitelnosti klenby byl pro ověření výsledků proveden také programem CASANDRA (Ing. Teichman, TÚDC Sekce tratí a budov - oddělení mostních a pozemních staveb). Nová část klenby a nová křídla byly posouzeny na zatěžovací vlak T. Výsledky výpočtu viz. tabulka zatížitelnosti na konci této zprávy.

5.6. Úpravy pod a kolem mostu

Svahy tělesa v okolí mostního objektu budou vyčištěny od křovin a náletů dřevin. Pod mostem (novou klenbou) se provede odláždění koryta vodoteče lomovým kamenem tl.150 mm do betonu C25/30-XF3 tl.100 mm v rozsahu cca 5,0 m před mostem na vtoku, koryto se vyčistí, staré odláždění se opraví. Na odláždění pod mostem navazuje zpevnění svahů tělesa železničního násypu

pomocí drátokamenných matrací šířky 3,0 m (SO 1302) nad úroveň $Q_{100} = 244,350$ m.n.m. na straně vtoku.

5.7. Ochrana proti bludným proudům

Provedený korozní průzkum (Sudop a.s. Praha, 09 / 2003) doporučuje zařadit mostní objekty do stupně základních ochranných opatření č.4.

Ochranná opatření proti bludným proudům jsou navržena podle služební rukověti SR 5/7 (S) – Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů pro stupeň č.4 (nové železobetonové konstrukce nemají nosnou funkci a proto u nich není provedeno propojení výztuže a její vyvedení na povrch). Na ochranu proti bludným proudům se provede primární ochrana (použití tříd betonů podle vlivu prostředí, min. tloušťka betonu krycí vrstvy, technologická opatření pro omezení možnosti vzniku trhlin, použití portlandských cementů ...), sekundární ochrana (ochrana betonových konstrukcí izolací). Dále jsou navržena tato konstrukční opatření: oddělení zábradlí na křídlech a čelní zídce klenby vzduchovou mezerou, celoplošná izolace nosné konstrukce.

5.8. Sanace betonových a kamenných konstrukcí

Tato příloha popisuje jednotlivé typy oprav (sanačních postupů). Podkladem pro zpracování této přílohy je především vlastní vizuální prohlídka mostu. Nelze vyloučit, že během opravných prací nedojde k dalšímu rozšíření typů oprav. V popisu oprav nejsou uvedeny jednotlivé hmoty, ty budou uvedeny v Technologickém postupu zhotovitele. Materiály použité při sanačních pracích a technologické postupy prací musí splňovat požadavky TKP staveb celostátních drah, kap. 23 Sanace inženýrských objektů.

5.8.1. OPRAVA I - Reprofilace podhledu a čel klenby

Lokalizace

Oprava se týká podhledu a čel klenby.

Popis

- Otryskání celého podhledu vysokotlakým paprskem o tlaku 800 - 1200 barů
- Případné odstranění volné výztuže, která byla použita na místo podkladků.
- Zaříznutí betonu ve vzdálenosti 50 mm od hrany vložky na každou stranu do hloubky min. 5 mm, avšak tak, aby nebyla zasažena sousední vložka.
- Odstranění znehodnoceného (zkarbonatovaného) betonu.
- Očištění (opískování) zkorodované části nosné vložky betonářské výztuže.
- Nanesení ochranného antikorozičního nátěru na vložku.
- Vlastní reprofilace podhledu, která zahrnuje výplň nerovností vzniklých po odstraněním znehodnoceného betonu, nanesení správkové hmoty v tloušťce min. 5 mm na konzervovanou výztuž.

5.8.2. OPRAVA II - Reprofilace pohledových ploch opěr, čelních zídek a křídel

Lokalizace

Oprava se týká těch částí konstrukce betonové spodní stavby a čelních zídek kde dochází k porušení povrchové vrstvy betonu.

Popis

- Otryskání ploch vysokotlakým paprskem o tlaku 1200 barů, případně nižším s ohledem na pevnost okolního betonu.

- Diagnostika povrchu otryskaného betonu, beton musí mít po otryskání pevnost v tahu povrchových vrstev 1,50 MPa, nesmí být zkarbonatován (pH menší než 9,5), obsahovat více než 0,4% chloridových iontů hmotnostně vůči množství cementu, povrch by měl být dále po otryskání bez trhlin větších než 0,3 mm.

- Vlastní reprofilace pohledových ploch, která zahrnuje výplň nerovností vzniklých po odstraněném znehodnoceném betonu, nanesení správkové hmoty v tloušťce min. 5 mm. Reprofilace se provádí sanačními maltami, příp. s použitím adhezního můstku, které jsou uvedeny v Technologickém postupu zhotovitele. Tamtéž jsou uvedeny i postupy jejich nanášení.

5.8.3. OPRAVA III - Výplň kaveren

Lokalizace

Tento typ opravy se použije při hlubokém znehodnocení betonu, kde by oprava **II** nevystihovala skutečný rozsah poškození.

Popis

- Odstranění znehodnoceného betonu tlakovou vodou 1200 barů, případně nižším s ohledem na pevnost okolního betonu.

- Diagnostika povrchu otryskaného betonu, beton musí mít po otryskání pevnost v tahu povrchových vrstev 1,50 MPa, nesmí být zkarbonatován (pH menší než 9,5), obsahovat více než 0,4% chloridových iontů hmotnostně vůči množství cementu, povrch by měl být dále po otryskání bez trhlin větších než 0,3 mm.

- Výplň kaverny metodou suchého stříkání podle Technologického postupu zhotovitele.

5.8.4. OPRAVA IV - Nátěr betonové konstrukce

Lokalizace

Tento typ opravy bude proveden na celém podhledu a na bocích klenby, na pohledových plochách opěr, čelních zdí a křídel.

Popis

Nanáší se na vyspravený povrch a nátěr je zvolen tak, aby zajišťoval minimálně tyto funkce:

- Protikarbonatační schopnost vyjádřenou difuzním odporem SD (CO₂) větším než 50 m.
- Hydrofobizační schopnost.
- Zajištění průniku vodních par, difuzní odpor SD (H₂O) menší než 2 m.

- Uzavření trhlin do max. šířky 0,3 mm včetně.
- Barevné sjednocení ploch konstrukce, a to jak na betonovém původním podkladu, tak na podkladu ze sanační malty. Odstín barvy RAL 7030 šedivá v odstínu betonu.

6. Způsob provádění stavby, postup výstavby

6.1. Postup a technologie výstavby

Rekonstrukce mostního objektu bude probíhat v rámci stavby celého úseku a bude rozdělena na tři etapy, kdy bude vyloučena vždy jedna kolej. V nočních hodinách jsou uvažovány cca 4 hodinové traťové a trakční výluky.

Sanace podhledů kleneb a opěr, terénní úpravy pod mostem a úpravy svahových kuželů se mohou provádět bez ohledu na harmonogram výluk kolejí na trati.

I. Etapa - ve výluce koleje č.1 (č.0 a 2 v provozu)

- provedení štětových stěn (mezi kolejemi č.1 a 0,), odstranění železničního svršku a odtěžení štěrkového lože (SO 1201)
- ubourání římsy, výkopové práce pro pilíře a římsové zídky
- betonáž pilířů, římsy a rovnoběžných římsových zídek
- izolace klenby a křídel, provedení přechodových oblastí (SO 1202) a odvodnění rubu opěr
- osazení zábradlí, úprava svahových kuželů
- železniční svršek (SO 1201), posunutí štětové stěny mezi kol. č.0 a 1 k hlavám pražců koleje č.1
- uvedení koleje č.1 do provozu

II. Etapa - ve výluce koleje č.2 (č.1 a 0 je v provozu)

- ubourání říms, částí čelních zdí a křídel, výkopové práce pro pilíře a římsové zídky
- betonáž pilířů, římsy a rovnoběžných římsových zídek
- izolace klenby a křídel, provedení přechodových oblastí a odvodnění rubu opěr
- osazení zábradlí, úprava svahových kuželů
- železniční svršek, přechodové oblasti, posunutí štětové stěny mezi kol. č.0 a 2 k hlavám pražců koleje č.2
- uvedení koleje č.2 do provozu

III. Etapa - ve výluce koleje č.0 (č.1 a 2 je v provozu)

- provedení štětových stěn (mezi kolejemi č.0 a 2,), odstranění železničního svršku a odtěžení štěrkového lože (SO 1201)
- betonáž desky pod izolace,
- izolace klenby a odvodnění rubu opěr

- železniční svršek a přechodové oblasti (SO 1201, 1202), odstranění štětových stěn
- uvedení koleje č.0 do provozu

6.2. Bezpečnost práce

Mimo celostátně platné zákonná nařízení a předpisy z hlediska bezpečnosti práce je zhotovitel povinen respektovat i oborové předpisy v této oblasti, jedná se zejména o:

- Technické kvalitativní podmínky staveb celostátních drah v aktuálním znění, kap.1 a dotčené speciální kapitoly,
- SŽDC (ČD) Op 16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, navazující předpisy, citované v předpisech výše uvedených.

Vzhledem k tomu, že předpokládáme dobu trvání prací a činností delší než 30 pracovních dnů, a bude při nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než jeden pracovní den a celkový objem prací při realizaci díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu, je zadavatel povinen doručit oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu nejpozději 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli na základě § 15 zákona č. 309/2006 Sb. Zadavatel je dále povinen určit potřebný počet koordinátorů ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb. Určí-li zadavatel stavby více koordinátorů, kteří působí při přípravě nebo realizaci stavby současně, vymezí pravidla jejich spolupráce.

Zadavatel stavby je povinen předat koordinátorovi veškeré podklady a informace pro jeho činnost, včetně informace o fyzických osobách, které se mohou s jeho vědomím zdržovat na staveništi, poskytovat mu potřebnou součinnost. Zadavatel stavby je povinen zavázat všechny zhotovitele stavby, popřípadě jiné osoby k součinnosti s koordinátorem po celou dobu přípravy a realizace stavby.

Zhotovitel vypracuje na základě vypracovaných podrobných technologických postupů a časového plánu „Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi“ (dále jen Plán). Plán je dokument obsahující údaje, informace a postupy zpracované v podrobnostech nezbytných pro zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce při realizaci stavby. V Plánu se uvádí potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení prací. Nejpozději do 8 dnů před zahájením prací na staveništi musí zhotovitel doložit, že informoval koordinátora o rizicích vznikajících při pracovních nebo technologických postupech, které zvolil.

Při výstavbě budou prováděny práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které stanovuje Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., Příloha 5.

- Bod 1. - Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.
- Bod 6. - Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení.
- Bod 11. - Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

Způsob omezení rizikových vlivů:

- Vypracování „Plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi“
- Sestavení a provádění školení BOZP a PO
- Dodržovat právní předpisy o BOZP a přihlížet podnětům koordinátora
- Používat potřebné osobní ochranné pracovní prostředky, technická zařízení, přístroje a nářadí splňující požadavky stanovené předpisem (Nařízení vlády č.21/2003 Sb.)
- Ověřování znalostí a zajištění lékařských prohlídek pracovníků
- Prověření odborné způsobilosti v elektrotechnice

- Školení řidičů, zajištění pravidelné údržby, provozní opatření

7. Projednání technického řešení a stavebních postupů

Technické řešení rekonstrukce mostního objektu bylo se zástupci SŽDC a ČD projednáno na výrobních poradách. Zápisy z výrobních porad viz. Dokladová část.

Přeložky inženýrských sítí nejsou součástí tohoto objektu a nutno je provést v předstihu před započítáním stavebních prací na mostním objektu.

8. Dotčené normy a předpisy, projekční podklady

8.1. Normy a předpisy

- ČSN EN 1990 (730002 / 2004-03, 2007-03) Zásady navrhování konstrukcí (včetně A2 Příloha pro mosty),
- ČSN EN 1991-2 (736203) Zatížení konstrukcí – Část 2: Zatížení mostů dopravou,
- ČSN EN 1992-1-1 (731201) Navrhování betonových konstrukcí – Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby
- ČSN EN 1992-2 (736208) Navrhování betonových konstrukcí – Část 2: Betonové mosty - Navrhování a konstrukční zásady
- ČSN EN 1993, Eurokód 3: Navrhování ocelových konstrukcí
- ČSN EN 1997-1 (731000) Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 1: Obecná pravidla
- ČSN EN 1997-2 (731000) Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 2: Průzkum a zkoušení základové půdy,
- ČSN EN 206-1 (73 2403) Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- ČSN 73 0205 Geometrická přesnost ve výstavbě. Navrhování geometrických přesností
- ČSN 73 3050 (1987-07, 1991-05, 1999-04) Zemné práce. Všeobecné ustanovenia,
- ČSN 73 6200 (1976-08, 1977-05, 1983-04) Mostní názvosloví,
- ČSN 73 6201 (2008) Projektování mostních objektů
- ČSN EN 1090-2 (73 6201) - Provádění ocelových konstrukcí
- ČSN 73 0037 (1991-11, 1998-05) Zemní tlak na stavební konstrukce,
- Předpis SŽDC (ČD) S 3 - Železniční svršek,
- Předpis SŽDC (ČD) S 3/2 - Bezstyková kolej,
- Předpis SŽDC (ČD) S 4 - Železniční spodek,
- Předpis SŽDC (ČD) S 5 - Správa mostních objektů, republikovaný předpis,
- Předpis SŽDC (ČD) S 5/4 - Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí
- Služební rukověť SR 5 (S) – Určování zatížitelnosti železničních mostů,
- Služební rukověť SR 5/7 (S) – Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
- TNŽ 73 6280 (2000) Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů

- Technické podmínky TP 124 „Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce“, MD ČR
- Technické kvalitativní podmínky staveb celostátních drah v platném znění
- Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, SŽDC s.o., č.j. 13511/06-OP
- Směrnice generálního ředitele SŽDC, s.o. č. 16/2005, Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, SŽDC s.o., č.j. 3790/05-OP

8.2. Projekční podklady

- Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly. Projekt stavby 09/2004. Pragoprojekt, a.s.
- Připomínky k projektu stavby 2004
- Dokumentace pro územní řízení z 09/2011, zpracované společností SUDOP PRAHA , a. s.
- Připomínky k DÚR 2011
- Zadávací dokumentace stavby
- Obecné a zvláštní technické podmínky k aktualizaci projektu stavby „Modernizace traťového úseku Praha - Běchovice - Úvaly“, SŽDC a.s., 2012
- Rozpracovaná dokumentace souvisejících stavebních objektů

8.3. Související objekty

SO 1301	Běchovice Blatov, žel. svršek
SO 1302	Běchovice Blatov, žel. spodek
SO 5901	Běchovice, ukolejnění ocelových konstrukcí a TP
SO 5301	Běchovice Blatov, trakční vedení
PS 0121	Úvaly - Praha Běchovice, TZZ
SO 3301	Praha Újezd n. Lesy, protihlukové stěny

9. Fotodokumentace stávajícího stavu objektu

obr.1 - Levá římsa



obr.2 - Pohled na levou stranu mostu

obr.3 - Pravá římsa



obr.4 - Pohled na pravou stranu mostu

PŘEHLED ZATÍŽITELNOSTI PRO ČÁST MOSTU

A. Identifikace mostu

TÚ: 1501 Česká Třebová - Praha **DÚ:** 38 **km:** 393,829

B. Identifikace části mostu

Část mostu: nosná konstrukce betonová a železobet. klenba, opěra, základová spára

C. Doplnující údaje pro část mostu:

Kategorie zatížitelnosti: C **Výpočetní model:** oblouková skořepina

Geometrie koleje, uvažovaná v přepočtu pro část mostu v jejím profilu (dle staničení):

	<u>Začátek:</u>	<u>Uprostřed:</u>	<u>Konec:</u>
Kolej č.		1	
Směrové poměry:		přímá	
Převýšení:		0 mm	
Excentricita:		0 mm	
Sklon koleje:		-2,75 ‰	

Popis závad:

Závady neuvažovány

Poznámka:

Poř. č.	Prvek (vč. umístění)	Detail	Namáhání	ki	typ	Lp	δ	Ld	viz. str.	Poznámky	Zat. UIC
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
01.	betonová klenba kol. č.1	klenba ve vrcholu	tlak s ohybem	1	M	3,25	1,75	5,4			2,12
02	Základová spára	Zemina v zákl. spáře v kol. č.1	excentrický tlak	1	Q		1,0	5,4			1,52
03	Železobetonová klenba kol. č.0, 2	řez ve vrcholu klenby	tlak s ohyben	1	M	3,25	1,75	5,4			2,03
04	Železobetonová klenba kol. č.0, 2	napětí v zákl. spáře	tlak s ohyben	1	M, Q	3,25	1,0	5,4			3,40
04											

Dne: 09/2004

Zatížitelnost určil: PROMO spol. s r.o.

Do databáze zadal: