

ČSD - OSTRAVSKÁ DRÁHA
PROJEKČNÍ KANCELÁŘ DRÁHY
V OLOMOUCI

A

Schváleno
v Olomouci, dne 29. 6. 1963
Čís. 3496/63-13
Československé státní dráhy
~~Státní~~ dráha
Správa dráhy v Olomouci,
Náčelník STHB: *[Signature]*

VÝSTUPNÍ KONTROLA
Projekční kanceláře dráhy
V OLOMOUCI

Vztahuje se na všechny přílohy dokumentace dle
seznamu příloh.

Dne 7. 6. 1963 Podpis: *[Signature]*

Prohlédá se
Oddělení
umělých staveb
[Signature], 11. 6. 63.

	Jméno	Podpis		Jméno	Podpis
Odpov. projekt. díleč akce			Odpov. proj.	ING. STÁRA	<i>[Signature]</i>
Vypracoval	ING. STÁRA	<i>[Signature]</i>	Kreslil		
Přezkoušel	ING. STRAČUK	<i>[Signature]</i>	Náč. odd.	ING. STÁRA	<i>[Signature]</i>
investor SD. - SL. 13.	Trať ČERVENKA-LITOVEL		ŽST		
KNV SEVEROMORAVSKÝ	ONV OLOMOUC		MNV LITOVEL		
Měřítko	l = 31,40 m; R = ∞; ± 90°; ZAT. VLAK : LOK. R. 5560.				Datum LEDEN 1963.
Rozměr	MOST V Km 1,611 TRATI ČERVENKA-LITOVEL				Stupeň
Technická zpráva.					
Zakázkové číslo 30-09900-62800.	Náčelník projekční kanceláře ING. HRONEK		Císlo výkresu	201	
Čís. stavby					

Km 1,611 - Červenka - Litovel

G.O. mostu .

Technická zpráva

A- Souhrnná zpráva.

Podle schváleného PŮ na rok 1963, čís. 3496 /63- 13 ze dne 27. března 1963, má být opravena zesílena příhradová přímopásová mostní konstrukce s úplnou obnovou nátěru. Most je jedno-kolejný o světlosti 30,00 m a převádí železniční trať přes rameno řeky Moravy. Trať namostě je v přímé, most kolmý. V rámci generální opravy se provede výměna oslabených a korodovaných částí, zesílení celé nosné konstrukce pro přechodnost lokomotivou ř. 556,0. Zesílení konstrukce pro zatěžovací vlak B by bylo velmi neekonomické již vzhledem k tomu, že konstrukce nevyhovuje ani platnému průjezdnému průřezu podle ČSN 73 620. Podle statického přepočtu, který jsme provedli v lednu t.r. nepříznivě působí na konstrukci excentrické připojení příček, takže po zesílení hlavních nosníků se dosáhne max. zatížitelnosti 9,95% vl.C.

Betonové zdivo opěr a křídel je v dobrém stavu a nepočítá se s jeho přestavbou.

B. Ekonomická zpráva .

Projektový úkol předpokládá stavební náklad 80.000.- Kčs.

Náklad dle provedeného rozpočtu činí 156.000.- Kčs. Stavební náklad

na 1 m² užitečné plochy je $\frac{156.000}{30 \times 4,24} = 1.220.-$ Kčs, což je přiměřené

vzhledem k tomu, že práce se provádí ze provozu. Celková váha

nového ocelového materiálu pro zesílení a generální opravu mostu

činí 13,5 t. Rozdíl v ceně proti PŮ je způsoben nepřesným odhadem ceny v

PŮ a většinou opravami vadných částí konstrukce. "podobný'ek

akci, je velmi obtížné určit cenu za provedení práce.

C. Situační plán

D. Technologická část

Nepřichází v úvahu .

E. Stavební část

Popis konstrukce :

Ocelová nosná konstrukce je příhradová přímopásová se spodní mostovkou , nýtovaná . Rozpětí konstrukce je $10 \times 3,14 = 31,40 \text{ m}$. Vzdálenost hlavních nosníků je $4,60 \text{ m}$, šířka horního pasu 360 mm a dolního pasu 250 mm . Větší šířka mostu $460 \times 36 = 424 \text{ cm}$ neodpovídá platné normě ČSN 73 620 " Projektování a prostorová úprava mostů " , avšak vzhledem k tomu , že se jedná o starou konstrukci nebudou prováděna žádná opatření na zlepšení průjezdného profilu . Podélníky o rozpětí 314 cm a osové vzdálenosti 180 cm jsou plnostěnné , zavětřované a mají příčné stužidla . Příčníky o rozpětí 460 cm jsou rovněž plnostěnné , nýtované a přenášejí brzdovou sílu , neboť most není opatřen brzdým stužidlem . Hlavní příhradové nosníky složené soustavy jsou zavětřovány , podle záznamu v původním projektu byla provedena oprava horního pasu xx v roce 1945 Mostárkou Vitkovice . Ocelová nosná konstrukce je z roku 191 , materiál plávková ocel .

Spodní stavba :

Zdivo opěr a křídel je betonové , celkem v dobrém stavu a nepočítá se s jeho přestavbou .

Průzkum :

Podle provedeného průzkumu a podle záznamu v revizní knize z roku 1962 jsou na mostní konstrukci tyto závady:

- 1/ Styky kolejnic jsou 10 mm od začátku konstrukce .
- 2/ Chyby pojistné úhelníky .
- 3/ Rýhované plechy jsou úzké a jsou nahrazeny částečně fošnami .
- 4/ Na hlavách mostnic jsou rýhované plechy rovněž nahrazeny fošnami .
- 5/ Je provedeno chybné rozdělení mostnic .
- 6/ Pozednice lícují na obou stranách mostu se závěrnými zdmi .
- 7/ Na konstrukci je asi 12- 20 volných nýtů .
- 8/ Koutový plech u osmého příčnicku na pravé straně je výbuchem promáčknut cca o 15 mm . Okraj promáčknutí je prasklý .
- 9/ Horní pásnice prvního a posledního příčnicku jsou oslabeny rží až o 5 mm .
- 10/ Spodní i horní ~~podélníky~~^{podélníky} úhelníky podélníků v některých polích na obou stranách mostu oslabeny rží až o 3 mm, svislé vystužovací úhelníky podélníků místy oslabeny až o 3 mm do výše 10 cm. Spodní úhelníky příčnicků na obou stranách oslabeny rží až o 2 mm .
- 11/ Úhelníky svisle nad ložisky a svislé úhelníky podélníků jsou nad spodním pasem oslabeny o 3 mm na výšku 4- 6 cm .
- 12/ Osa konstrukce je 10 mm vpravo .
- 13/ Nátěr konstrukce je velmi špatný .
- 14/ Omítka zdiva částečně rozpraskána .

Kromě těchto závad se ^{mohou} ~~patrně~~ po odstranění mostnic a při opravě konstrukce objeví další závady , které budou muset být opraveny.

Projednání projektu :

Vzhledem k tomu, že se jedná jen o generální opravu stávající konstrukce , bez úprav průtočného profilu, byl projekt projednán jen se zástupci ČSD na výrobní poradě dne 26.4.1963 .

Nový stav :

Návrh zesílení se provede pro umožnění přechodnosti lokomotivy ř. 556. Je navrženo brzdné ztužidlo ve střední příhradě, které přenáší účinky brzdných sil z podélníků přímo do hlavních nosníků. Spodní pás hlavních nosníků ve třetí a čtvrté příhradě je zesílen přidáním pásnic tak, aby po zesílení vyhovoval požadované přechodnosti.

V projektu je dále uvažována výměna všech vadných částí konstrukce podle provedené revize, nová ocelová podlaha a nové rozdělení mostnic.

Stavební postup :

Všechny práce se provedou v krátkých vlakových výlukách, což na trati Červenka - Látovel nebude činiti obtíží. Je však třeba, aby při zesilování hlavních nosníků bylo zajištěno spolupůsobení dolních pásů hlavních nosníků po celou dobu montáže a práce ^{ne} byla prováděna za ^{silnějšího} ~~větří~~ ^{větru}, což je uvažováno ve výpočtu. Odstraní se proto nejprve v nutné délce nýtové hlavy na spodní ploše dolního pasu a po přiložení zesilujících pásnic se postupně odstraňují jednotlivé nýty a vzniklé otvory se ihned zanýtují.

Předpokládá se, že budou všechny práce provedeny ve ⁴ výlukách trvajících max. 6 hodin.

V Olomouci dne 6. června 1963--.

Ing. S t á r a .