

STAVBA:

## Oprava mostních objektů v úseku Liběšice - Ústě

OBJEDNATEL:



Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1, Nové Město

PROJEKTANT:



Egneza

Egneza s.r.o.

Kpt. Jaroše 35/20

434 01 Most

Účel PD: DSP	ODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	Datum:	03/2022
	ING. MICHAL BERNÁT	ING. MICHAL BERNÁT	Měřítko:	-
			Formát:	-
Egneza s.r.o., Kpt. Jaroše 35/20, 434 01 Most, tel.: 733 774 924, e-mail: bernat@egneza.cz			Zakázka:	18E72
OBJEKT:  SO 02 Propustek v km 59,682			Část:	D.1.2
			Příloha:	
PŘÍLOHA:  TECHNICKÁ ZPRÁVA			1	

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje stavby .....</b>	<b>3</b>
1.1	Stavba.....	3
1.2	Stavebník.....	3
1.3	Projektant .....	3
<b>2</b>	<b>Základní údaje o propustku .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Účel a rozsah stavby, podklady .....</b>	<b>4</b>
3.1	Rozsah navrhovaných opatření – SO 02.....	4
3.2	Seznam vstupních podkladů.....	4
3.2.1	Doklady a vyjádření.....	4
3.2.2	Normy a předpisy .....	5
3.2.3	Výjimky z předpisů a norem .....	5
3.2.4	Hydrologické údaje.....	5
<b>4</b>	<b>Technický popis dosavadního stavu objektu .....</b>	<b>6</b>
4.1	Základní údaje stávajícího propustku .....	6
4.2	Zjištěný současný stav propustku.....	6
<b>5</b>	<b>Zdůvodnění navrženého technického řešení .....</b>	<b>6</b>
5.1	Vazba na výhledové záměry .....	7
<b>6</b>	<b>Technický popis nového stavu objektu.....</b>	<b>7</b>
6.1	Základní údaje nového propustku .....	8
6.2	Prostorové parametry .....	8
6.2.1	Volný mostní průřez, železniční svršek .....	8
6.3	Návrhové zatížení.....	8
6.4	Hydrotechnické posouzení .....	9
6.5	Výkopy, pažení, bourání.....	9
6.5.1	Geologické podmínky .....	9
6.6	Zemní práce.....	10
6.7	Založení.....	10
6.8	Spodní stavba .....	10
6.8.1	Pracovní spáry .....	11
6.9	Přechodové zídky .....	11
6.10	Nosná konstrukce .....	11
6.11	Izolace a odvodnění.....	11
6.12	Římsy.....	12
6.12.1	Dilatační spáry říms .....	12
6.13	Dlažby a obklady .....	12

6.14	Opatření proti bludným proudům .....	12
6.15	Přechodové oblasti, zásypy .....	13
6.16	Terénní úpravy, dlažby a obklady .....	13
6.17	Obnova kolejového svršku .....	14
6.18	Přehled použitých materiálů .....	14
6.18.1	Beton .....	14
6.18.2	Ocel – betonářská výztuž .....	15
6.18.3	Bednění pro betonáž .....	15
<b>7</b>	<b>Postup výstavby, způsob provádění stavby .....</b>	<b>15</b>
7.1	Kácení, mýcení .....	16
<b>8</b>	<b>Ochrana inženýrských sítí .....</b>	<b>16</b>
8.1	ČD-Telematika .....	16
8.2	OR UNL SSZT .....	17
<b>9</b>	<b>Bezpečnost a ochrana zdraví při práci .....</b>	<b>17</b>
<b>10</b>	<b>Přílohy .....</b>	<b>19</b>
10.1	Hydrotechnické posouzení .....	19
	Statický výpočet koncových čel .....	20
10.2	Tabulka zatížitelnosti .....	20

## 1 Identifikační údaje stavby

### 1.1 Stavba

<i>Stavba</i>	<b>Oprava mostních objektů v úseku Liběšice – Úštěk</b>
<i>Objekt</i>	<b>SO 02 Propustek v km 59,682</b>
<i>Katastrální území</i>	Zimoř (682 594)
<i>Obec</i>	Liběšice (565 121)
<i>Kraj</i>	Ústecký

### 1.2 Stavebník

<i>Název</i>	<b>Správa železnic, státní organizace</b>
<i>IČ</i>	70 99 42 34
<i>Adresa</i>	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

### 1.3 Projektant

<i>Název</i>	<b>Egneza s.r.o.</b>
<i>IČ</i>	072 74 564
<i>Adresa</i>	Kpt. Jaroše 35/20, 434 01 Most
<i>Osoby s autorizací</i>	Ing. Michal Bernát autorizovaný inženýr v oboru mosty a inž. konstrukce č. autorizace: 0301483
<i>Odpovědný projektant objektu</i>	Ing. Michal Bernát

## 2 Základní údaje o propustku

<i>Název propustku</i>	Propustek v km 59,682
<i>Stávající a nový vlastník objektu</i>	Česká republika, Správa železnic, státní organizace
<i>Správce trati</i>	Správa železnic, s. o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
<i>Staničení objektu</i>	Km 59,682
<i>Traťový úsek</i>	TÚ 1131 Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží
<i>Situování objektu v terénu</i>	Objekt leží v extravilánu obce Zimoř.
<i>Účel objektu</i>	Propustek převádí trať přes občasnou vodoteč.

### 3 Účel a rozsah stavby, podklady

Propustek v km 59,682 je jednokolejný o jednom poli a převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať TÚ 1131 Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží přes občasnou vodoteč (voda z přílehlých příkopů). Propustek se nachází v blízkosti železničního přejezdu v km 59,696 - P3357.

Stávající propustek v km 59,682 je ve špatném stavebně-technickém stavu. Beton nosné konstrukce (železobetonová desková konstrukce ze zabetonovaných kolejnic a koncových čel je zdegradovaný, jsou patrné trhliny v nosné konstrukci. Koryto v propustku včetně předpolí je zanesené.

K předloženému řešení bylo přistoupeno, aby byl zajištěn dobrý technický a stavební stav propustku a byly zajištěny požadované prostorové parametry na objektu.

Navržené řešení bylo projednáno a odsouhlaseno investorem na výrobních poradách.

#### 3.1 Rozsah navrhovaných opatření – SO 02

Na místě původního propustku bude postaven nový propustek tvořený rámovými železobetonovými prefabrikáty světlosti 2,0 m (schválené pro použití na tratích SŽ). Na obou stranách trati bude vybudována betonová čelní zeď (umístění koncového prefabrikátu – vtokový / výtokový). Železobetonové prefabrikáty budou osazeny na základovou desku tl. 0,25 m. Na konstrukci nebude osazeno zábradlí. Koryto na vtoku a výtoku se provede vydlážděním z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100 mm, na obou stranách trati pak naváže na stávající stav a bude zakončeno betonovým prahem. Přílehlé dotčené svahy budou opatřeny dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm (včetně vložené výztuže betonového lože).

#### 3.2 Seznam vstupních podkladů

Projektová dokumentace stavby ve stupni DSP je zpracována dle podmínek ve smlouvě o dílo uzavřené mezi objednatelem a projektantem se zapracováním požadavků a podmínek určených objednatelem na výrobních poradách stavby konaných v rámci zpracovávání dokumentace.

Další fází bude vypracování RDS+VTD příslušných příloh v rámci dokumentace dodavatele, kde budou upřesněna konkrétní řešení jednotlivých částí stavby zhotovitelem.

##### 3.2.1 Doklady a vyjádření

Při zpracovávání výkresu stávajícího stavu byla k dispozici částečná archivní dokumentace stávajícího propustku. Dále jsou uvedeny podklady pro zpracování projektové dokumentace:

- Všeobecné podmínky na projektovou dokumentaci železničních staveb.
- Geodetické zaměření 07/2013, SŽ s. o., SŽG Praha.
- Doměření projektantem 01/2022 (včetně nivelace).
- Digitální snímek katastrální mapy 02/2022.
- Výpis údajů z katastru nemovitostí 02/2022.
- Fotodokumentace.
- Vyjádření správců inženýrských sítí.

### 3.2.2 Normy a předpisy

Při pracích na vypracování projektové dokumentace byly používány zejména následující normy a předpisy, všechny v posledním platném znění včetně příslušných změn, oprav a dalších souvisejících předpisů.

- [1] Směrnice GR SŽDC č. 11/2006
- [2] Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
- [3] ČSN EN 206+A2 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- [4] ČSN P 73 2404 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda – Doplňující informace
- [5] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- [6] ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
- [7] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
- [8] ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí
- [9] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- [10] ČSN 73 6200 Mosty – terminologie a třídění
- [11] ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- [12] ČSN 73 6301 Projektování železničních drah
- [13] SŽDC S3 Železniční svršek
- [14] SŽ S4 Železniční spodek
- [15] MVL 102 Přechody mezi nosnými konstrukcemi, mezi nosnou konstrukcí a opěrou, mezi spodní stavbou a tělesem železničního podku
- [16] TNŽ 73 6280 Navrhování a provádění vodotěsných izolací železničních mostních objektů

### 3.2.3 Výjimky z předpisů a norem

Navrhované technické řešení není podmíněno žádnými zásadními výjimkami z předpisů a norem ani jinými úlevovými řešeními.

### 3.2.4 Hydrologické údaje

Na základě žádosti zpracovatele dokumentace stanovil Český hydrometeorologický ústav základní hydrologické údaje (podle ČSN 75 1400) v zájmovém území.

Vodní tok	Železniční propustek
Číslo hydrologického pořadí	1-12-03-0510-0-00
Profil	TÚ 1131 Lovosice – Česká Lípa město v km 59,682
Souřadnice v S-JTSK	x = -743217 m; y = -987840 m
Plocha povodí A	0,14 km <sup>2</sup>

N-leté průtoky $Q_N$ (m <sup>3</sup> .s <sup>-1</sup> )							
1	2	5	10	20	50	100	Třída
0,076	0,120	0,196	0,286	0,391	0,602	0,858	IV

Hydrotechnické posouzení nově navrženého profilu viz příloha dokumentace. Vzhledem k výše uvedeným datům je nová konstrukce propustku posouzena pro  $Q_{100} = 0,858 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ .

## 4 Technický popis dosavadního stavu objektu

### 4.1 Základní údaje stávajícího propustku

<i>Druh nosné konstrukce</i>	Železobetonová rámová konstrukce ze zabetonovaných kolejnic
<i>Popis spodní stavby včetně křídel</i>	Betonové čelní zdi
<i>Počet mostních otvorů</i>	1
<i>Délka přemostění</i>	1,95 m
<i>Šířka propustku</i>	4,68 m
<i>Rozpětí nosné konstrukce</i>	2,27 m
<i>Stavební výška</i>	0,705 m
<i>Výška obrysu kolejového lože</i>	0,485 m
<i>Volná výška pod propustkem</i>	0,50 m
<i>Světlost kolmá</i>	1,95 m
<i>Šikmost</i>	Kolmý
<i>Úhel křížení</i>	90 °
<i>Rok výstavby</i>	-
<i>Traťová třída zatížení</i>	C3/70
<i>Údaje o stávající koleji</i>	Jednokolejná neelektrifikovaná trať, v levostranném oblouku R = 350,0 m, převýšení D = 57 mm

### 4.2 Zjištěný současný stav propustku

Propustek v km 59,682 je jednokolejný a převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať TÚ 1131 Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží přes občasnou vodoteč (voda z přilehlých příkopů).

Stávající propustek je tvořen železobetonovým rámem zakončených na obou stranách trati betonovými čelními zdmi. Založení se předpokládá plošné na betonových základových pasech. Na propustku není zábradlí.

Stávající propustek v km 59,682 je ve špatném stavebně-technickém stavu. Propustek je značně zanesen naplaveninami a na obou stranách silně porostlý vegetací. Dochází k degradaci betonu nosné konstrukce a čelních zdí včetně říms. Na propustku jsou nevyhovující prostorové parametry včetně přechodů do otevřeného kolejového lože.

## 5 Zdůvodnění navrženého technického řešení

Objekt řeší rekonstrukci propustku v km 59,682 trati Lovosice – Česká Lípa.

K předloženému řešení bylo přistoupeno, aby byl zajištěn dobrý technický a stavební stav propustku.

Jedná se o stavbu dráhy, je součástí liniové stavby.

## 5.1 Vazba na výhledové záměry

Předmětná stavba je koordinována se stavbou Oprava trati v úseku Liběšice – Úštěk, v rámci které dochází k opravě železničního svršku a úpravě GPK v úseku Liběšice – Úštěk, kde se nachází také předmětné propustky. Kolej v novém stavu je převzata z akce „Oprava trati v úseku Liběšice – Úštěk“, zpracovatelem dokumentace je Správa železniční geodézie, SŽ, s. o.

Železniční svršek v celém úseku a železniční spodek mimo propustek jsou řešeny v rámci související stavby. Navázání na nový tvar tělesa náspu bude v souladu s provedením související stavby. Konkrétní řešení tělesa (svršek + spodek včetně součástí – např. přejezdy) není v době zpracování dokumentace na opravu propustku známo. Obě stavby je nutné koordinovat.

## 6 Technický popis nového stavu objektu

Stávající nosná konstrukce a předepsané části spodní stavby propustku budou odstraněny. Demolice budou probíhat postupně v návaznosti na plán organizace výstavby za úplné výluky na trati.

Na místě původního propustku bude zhotoven nový železobetonový rámový propustek o světlosti 2,0 m. Nový propustek bude proveden jako kolmý. Nová nosná konstrukce bude z betonových prefabrikovaných rámců. Na obou stranách propustku bude provedena nová železobetonová čelní zeď s římsou. Železobetonové rámové prefabrikáty budou osazeny na základovou desku tl. 0,25 m.

Práce na železničním svršku jsou součástí výše uvedené související stavby.

Přestavba zahrne:

- Odtěžení železničního tělesa nad propustkem (v rámci související stavby).
- Ubourání stávající konstrukce propustku.
- V případě potřeby provizorní převedení vody.
- Provedení výkopu pro vybudování základových konstrukcí.
- Provedení a ochrana základové spáry.
- Betonáž podkladních betonů, železobetonových základů koncového čela a základové desky propustku.
- Osazení rámových prefabrikátů.
- Betonáž dříku a římsy koncového čela.
- Provedení zásypů až do úrovně zemní pláně.
- Provedení kamenných dlažeb do betonu na vtoku a na výtoku.
- Provedení železničního svršku viz související stavba.
- Úprava přechodu zemního tělesa z objektu do tratě.
- Terénní úpravy a dokončovací práce.



## 6.1 Základní údaje nového propustku

<i>Druh nosné konstrukce</i>	Železobetonové prefabrikované rámy světlosti 2,0/1,0 m
<i>Popis spodní stavby včetně křídel</i>	Železobetonová monolitická základová deska Na obou stranách trati kolmé železobetonové koncové čelo ve formě tížné zdi
<i>Počet mostních otvorů</i>	1
<i>Délka přemostění</i>	2,0 m
<i>Šířka propustku</i>	6,16 m
<i>Světlost nosné konstrukce</i>	2,0 m
<i>Stavební výška</i>	0,85 m
<i>Výška obrysu kolejového lože</i>	0,55 m
<i>Volná výška pod propustkem</i>	Min. 0,505 m
<i>Šikmost</i>	Kolmý
<i>Úhel křížení</i>	90 °
<i>Uvažované zatížení</i>	Dle ČSN EN 1991-2, součinitel $\alpha = 1,10$

## 6.2 Prostorové parametry

### 6.2.1 Volný mostní průřez, železniční svršek

Propustek se nachází v širší trati, geometrické uspořádání vychází z použití VMP 2,5 dle ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů. Kolej na propustku je ve směrovém oblouku. Dle článku 5.2.1 je rezerva mezi VMP a překážkou min. 125 mm na mostních objektech s kolejovým ložem, zde se však neuplatní.

Požadovaná minimální výška (510+40 mm) a šířka (2200 mm od osy koleje) nutného obrysu kolejového včetně rezerv bude splněna (ČSN 73 6201 – čl. 14.2). Prostorové uspořádání splní podmínky pro volný schůdný a manipulační prostor.

Předmětná stavba je koordinována se stavbou Oprava trati v úseku Liběšice – Úštěk, v rámci které dochází k opravě železničního svršku a úpravě GPK v úseku Liběšice – Úštěk, kde se nachází také předmětné propustky. Kolej v novém stavu je převzata z akce „Oprava trati v úseku Liběšice – Úštěk“, zpracovatelem dokumentace je Správa železniční geodézie, SŽ, s. o. Kolej se na propustku nachází v levostranném oblouku o  $R = 352,1$  m, převýšení  $D = 60$  mm, niveleta klesá 16,104 ‰.

Stávající inženýrské sítě se na propustku nenachází a nové budou vloženy dle S4 (v případě uložení v místě stezky).

## 6.3 Návrhové zatížení

**Minimální požadované zatížení pro danou třídu trati (3. třída) je dle ČSN EN 1991-2 model zatížení LM71 s klasifikačním součinitelem  $\alpha = 1,10$ . Minimální požadovaná zatížitelnost je tedy  $Z_{LM71} = 1,10$ .**

Pro nosnou konstrukci se statický výpočet v projektu neprovádí. Únosnost je určena výpočtem výrobce prefabrikátů. Projektant objektu má k dispozici podklady od zhotovitele prefabrikátů, které udávají zatížitelnost trub vzhledem k výšce přesypávky. **Skutečnou zatížitelnost doplní zhotovitel dle konkrétního dodaného systému.**

Statický výpočet koncových čel je uveden v příloze této technické zprávy.

## 6.4 Hydrotechnické posouzení

Hydrotechnický výpočet je v samostatné příloze tohoto projektu. Projektant pro návrh nového průtočného profilu na občasné vodoteči použil  $Q_{100} = 0,858 \text{ m}^3/\text{s}$ . Bylo prokázáno, že vzdutá hladina před propustkem nevystoupí nad vrchol otvoru a jedná se tedy o nezatopený vtok.

## 6.5 Výkopy, pažení, bourání

Výkopové práce budou probíhat za výluky na koleji. Založení propustku se bude realizovat v otevřené stavební jámě se základním sklonem svahů 1:1. Případné změny oproti projektu v závislosti na zastižených podmínkách odsouhlasí TDS.

Před započítáním prací na bourání a výkopech je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí procházejících prostorem stavby a případně provést jejich zajištění (ochrana inženýrských sítí viz dále). V blízkosti inženýrských sítí budou práce prováděny ručně s maximální opatrností. Po dobu prací nesmí dojít k narušení nebo poškození stávajících inženýrských sítí, které procházejí v prostoru stavby.

Při všech zemních pracích je nutná přítomnost geologa. Zároveň je nutné průběžně vyhodnocovat stav sousedních objektů a pažicích a provizorních konstrukcí.

Základovou spáru je nutné ochránit před znehodnocením před realizací podkladních betonů a základů. Je nutné předpokládat výskyt podzemní vody v úrovni základové spáry. Pro odvedení srážkové vody budou v případě potřeby osazeny do určených míst na dně stavební jámy betonové skruže. Odhalenou základovou spáru převezme geolog. Základová spára bude zhutněna, řádně očištěna a nebude znehodnocena působením vody a mrazu. Min. únosnost základové spáry bude 250 kPa.

Svahy budou průběžně sledovány geologem, který dle nutnosti případně rozhodne o změně sklonu svahů příslušné části výkopu.

Během zpracování projektu stavby nebyla k dispozici archivní dokumentace objektu, skryté tvary spodní stavby a nosné konstrukce stávajícího propustku se mohou lišit od předpokladů projektu, v případě nejasností budou práce přerušeny a TDS rozhodne o dalším postupu.

Po odstranění předepsané části koleje a železničního svršku (v rámci související stavby) bude snesena stávající nosná konstrukce a ubourány opěry a čelní zdi do předepsané úrovně. Výkop bude otevřená stavební jáma se sklonem svahů 1:1.

**Pro manipulaci a další práce související s podzemními vedeními inženýrských sítí musí být splněny všechny podmínky jednotlivých správců – viz dokladová část dokumentace.**

### 6.5.1 Geologické podmínky

Pro potřeby přestavby propustku nebyl po dohodě s objednatelem proveden inženýrsko-geologický průzkum.

Nepředpokládá se zastižení nepříznivých geologických poměrů při rekonstrukci objektu. Stávající propustek nevykazuje poruchy v oblasti založení.

## 6.6 Zemní práce

Odstraní se traviny z místa stavby. Provedou se potřebné nepažené výkopy a odkopy. Předpokládá se zastižení zemin charakteru S4/SM (písek hlinitý). Vykopaná zemina se vytrídí a vhodná se použije na zpětné zásypy, ostatní nevhodná a přebytečná se umístí na skládku.

Po zřízení betonových konstrukcí propustku se provedou zásypy z vhodné propustné nesoudržné a nenamrzavé zeminy v souladu s předpisem SŽ S4. Využije se v případě vhodnosti vytěžený materiál z výkopů. Pokud bude chybět vhodný zásypový materiál, použije se dovezená šterkodrt' a šterkopísek. Míra zhutnění bude v souladu s předpisem SŽ S4 v hodnotě  $I_D = 0,95$  případně 100 % PS. Hutnění bude ve vrstvách max. tloušťky 300 mm. Na pláni tělesa žel. spodku se docílí  $E_{pl}$  dle požadavků související spodní stavby, předpokládá se  $E_{pl} = \text{min. } 50 \text{ MPa}$ .

Sklon zemního tělesa na obou stranách bude 1:1,5. Na všech částech zasažených stavbou bude na povrchu ohumusování v tloušťce min. 100 mm (mimo plochy opatřené kamennou dlažbou). Svahy upraveného zemního tělesa se osejí travním semenem v množství 45–60 g/m<sup>2</sup>.

## 6.7 Založení

Založení rámu propustku bude na monolitickou železobetonovou desku tl. 250 mm a šířky 2,9 m. Na obou stranách trati navazuje na základovou desku kolmé železobetonové koncové čelo ve formě tížné zdi (viz dále).

Horní plocha základové desky pro uložení rámových prefabrikátů musí být hladká bez jakýchkoliv nerovností. Horní plocha mimo dosedací plochu prefabrikátů bude v příčném sklonu 4 %. Na základy se použije beton třídy **C 25/30-XC2, XF1**, který se vyztuží ocelovými svařovanými sítěmi z prutů průměru 8 mm s oky 100 x 100 mm. Práh se doplní dalšími pruty a základová deska bude propojena výztuží se základovým pasem čelní zdi. Označení a druh prutů (i pro sítě) podle ČSN EN 10080 a ČSN EN 10027-2 je **B500B**. Pod základy bude podkladní (vyrovnávací) beton **C12/15-X0** tl. 100 mm.

## 6.8 Spodní stavba

Spodní stavbu tvoří kolmé železobetonové koncové čelo ve formě tížné zdi na obou stranách propustku.

Délka čela je 4,8 m. Čelo sestává ze základového pasu a dříku z betonu **C25/30-XC4, XF3**.

Základy mají šířku 1,4 m a výšku 0,80 m. Horní povrch základů je vyspádovaný směrem od dříku k okrajům – přední výstupek ve sklonu 4 %.

Šířka dříků je 0,9 m, výška dříku je konstantní 1,66 m. Na rubu bude horní povrch dříků klesat ve sklonu 10 % od římsy.

Na čele bude na dřík vybudována železobetonová římsa (viz dále).

Všechny železobetonové části čel budou vyztuženy ocelí **B500B**.

Čela bude uložena na podkladním betonu **C12/15-X0** tl. 0,10 m.

Systém vodotěsné izolace viz níže.

### 6.8.1 Pracovní spáry

V povrchu betonu budou pracovní spáry tvořeny v rubu i líci konstrukce trojúhelníkovou lištou a těsněny trvale pružným tmelem. V případě zasypané části bude spára těsněna natavovaným asfaltovým pásem s vysokou průtažností tl. 5 mm šířky 400 mm.

Povrch pracovních spár bude mírně vyspádován cca 1 % nebo převýšen tak, aby po dotvarování plastického betonu po uložení vznikla alespoň plocha vodorovná, nikdy však bezodtoká. Pracovní spára musí být zbavena cementového mléka a před betonáží dřívků opěr a křídel musí splňovat požadavky TKP.

Pracovní spára mezi dříkem a římsou bude před následujícími pracemi důkladně vymyta vodou a vystříkána vzduchem, poté bude ošetřena spojovacím kontaktním můstkem před betonáží říms.

## 6.9 Přechodové zídky

Přechod do širé trati je řešen na koncích čelní zdi přechodovými prefabrikovanými železobetonovými zídkami pouze na straně Lovosice (mimo), z důvodu blízkého přejezdu P3357.

Zídka bude osazena na vrstvu podkladního betonu **C12/15 – X0** tl. 100 mm. Horní hrana dřívku zídky klesá ve sklonu 12 % a zajistí tedy plynulý přechod do trati.

Na zídku bude osazena nová železobetonová římsa.

Po zhotovení zídek bude konstrukce v líci zasypána zhutněnou vyzískanou zeminou. Hutnění bude probíhat po vrstvách výšky max. 300 mm na míru min. 90 % PS. V rubu bude proveden zásyp z vhodné propustné nesoudržné a nenamrzavé zeminy v souladu s předpisem SŽ S4.

## 6.10 Nosná konstrukce

Nová nosná konstrukce bude ze železobetonových rámových prefabrikátů světlosti 2,0 m. Prefabrikáty splní OTP pro železobetonové rámové prefabrikáty propustků. Beton prefabrikátů bude s minimálním SVP XF4 a s maximálním průsakem do 20 mm dle ČSN EN 206+A2 (zkouška dle ČSN EN 12390-8) – výrobky schválené pro použití na tratích SŽ. Spoje budou provedeny podle podmínek stanovených v TPD použitého výrobku. Prefabrikáty mají pera a drážky se zabudovaným těsněním, spáry mezi prefabrikáty nad těsněním se zatmelí vhodnou hmotou.

## 6.11 Izolace a odvodnění

Ochrana nosné konstrukce propustku proti stékající vodě a zemní vlhkosti je zajištěna vlastnostmi materiálů prefabrikátů. Rub prefabrikátů a základy se opatří asfaltovými nátěry proti zemní vlhkosti (1 x asfaltový penetrační nátěr + 2 x asfaltový nátěr SA12). Jako ochrana nátěrů proti zemní vlhkosti bude použita geotextilie s ochrannou a drenážní funkcí o hmotnosti min. 600 g/m<sup>2</sup>, tl. 6 mm, tažnost min. 70 %.

Přes pracovní spáry bude umístěn NAIP s vysokou průtažností tl. 5 mm v délce 400 mm (viz také výše). Přes NAIP umístěný v místě pracovních spár bude jako ochrana izolace sloužit geotextilie dle SVI.

## 6.12 Římsy

Na čelní zdi na obou stranách trati a na přechodových zídkách bude zhotovena nová železobetonová monolitická římsa z betonu **C30/37-XC4, XF3**, vyztužena betonářskou výztuží z oceli **B500B**. Římsa bude budována na pracovní spáru čela. Římsa bude s konstrukcí spřažena pomocí betonářské výztuže, která bude vyčnívat z jednotlivých monolitických částí. Římsu je možné na konstrukci čela budovat tehdy, jestliže spára vykazuje vlastnosti pracovní spáry dle TKP a příslušných norem. Spára bude ošetřena dle popisu výše. V podélném směru bude sklon římsy vodorovný.

Horní plocha římsy bude v příčném směru římsy klesat ve sklonu 4 % k ose koleje. V rubu je vytvořen 150 mm pod horním povrchem ozub šířky 40 mm, pod kterým bude ukončena izolace. Šířka horní plochy římsy je 440 mm. Výška lícové plochy římsy bude na všech částech 300 mm.

Je třeba dbát zvýšenou pozornost předepsanému ukládání betonářské výztuže a jejímu provázání s kotevní výztuží vycházející z dřívků.

### 6.12.1 Dilatační spáry říms

Dilatační spáry říms budou tloušťky 20 mm. Vyplněny budou extrudovaným polystyrenem. Předtěsnění bude provedeno spárovým výplňovým profilem Ø 20 mm, těsnění elastickým tmelem šedé barvy. Pro lepší přilnavost těsnícího tmelu budou příslušné plochy říms opatřeny penetračním nátěrem.

## 6.13 Dlažby a obklady

Obkladem bude zpevněno okolí vtoku a výtoku z propustku. Na odláždění se použije lomový kámen tl. 200 mm do lože z betonu třídy **C20/25n-XF3**, tloušťky 100 mm vyztuženého svařovanou KARI sítí – pruty 6 mm – oka 100/100 mm. Spáry mezi kameny obložení šířky max. 30 mm (lokálně max. 45 mm) se vyplní cementovou maltou do hloubky 70 mm. Mezi obložení a konstrukcemi spodní stavby bude dilatace ze stabilizovaného polystyrénu tl. 20 mm. U horního vodorovného povrchu bude do hloubky min. 30 mm zatmelena trvale pružným tmelem. Vyztužení podkladního betonu viz výše.

Šířka spár mezi kameny je max. 30 mm, lokálně lze připustit až 45 mm. Minimální rozměr kamene musí být 200 mm. Kámen má mít pevnost v tlaku min. 50 MPa, max. nasákavost 1,5 % objemové hmotnosti a součinitel odolnosti proti mrazu 0,75 (při 25 zmrazovacích cyklech). Více podrobností požadavků na vlastnosti použitých kamenů a způsob a rozměry spárování jsou uvedeny v MVL 649. Délky úprav jsou zřejmé z výkresové části projektové dokumentace.

## 6.14 Opatření proti bludným proudům

Zhotovitel použije takové prefabrikáty a provedení konstrukcí ukončení v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření budou zohledněna při zpracování TPD.

U ostatních železobetonových částí nosné konstrukce a spodní stavby bude provedena primární ochrana, zejména se jedná o

- provedení dostatečné tloušťky krycí vrstvy výztuže,
- omezení možnosti vzniku trhlin; kromě návrhu uspořádání a dimenzí výztuže se jedná o nižší vodní součinitel nebo vhodný podíl frakcí kameniva v betonové směsi,
- použití vodivých distančních vložek pro výztuž je nepřipustné,
- je nutno používat portlandské cementy,



- povoleného obsahu chloridových iontů, chloridů a dalších požadavků dle příslušných předpisů.

Podle SR 5/7 je zvolena kombinace primární ochrany, sekundární ochrany a konstrukčních opatření bez propojení výztuže a jejího vyvedení na povrch konstrukce – stupeň č. 3 základních ochranných opatření.

## 6.15 Přechodové oblasti, zásypy

Železniční svršek v celém úseku a železniční spodek mimo propustek jsou řešeny v rámci související stavby. Navázání na nový tvar tělesa náspu bude v souladu s provedením související stavby. Konkrétní řešení tělesa (svršek + spodek) není v době zpracování dokumentace na opravu propustku známo.

Pro zásyp se nepředpokládá použití stávající zeminy. Zásyp bude proveden šterkodrtí 0-32. Šterkodrt' bude frakce 0–32 a hutněna po vrstvách max. 300 mm na  $I_d = 0,90$ .

První zásypová vrstva na horní ploše prefabrikátů pod šterkovým ložem bude ze šterkodrti frakce 16/32 tl. 100 mm tak, aby hrubá frakce kolejového lože nebyla přímo v kontaktu s horním povrchem prefabrikátu.

Požadavky na zásypový materiál jsou uvedeny v předpisu S4 Železniční spodek a OTP „Šterkopísek, šterkodrt' a recyklovaná šterkodrt' pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku.“

ZKPP nebude realizována, dle požadavku objednatele.

Při hutnění se v zásypu nesmí tvořit duté prostory a musí se vyloučit všechny hmoty, které by mohly vést ke tvorbě dutin. Po celou dobu výstavby se musí staveniště ochránit před škodlivým účinkem povrchových vod a musí se zajistit jejich odvedení. Při deštivém počasí se musí srážková voda průběžně odvádět z povrchu zemního tělesa a jeho svahů.

Budování zásypů zásadně nelze připustit ze zmrzlé zeminy a na části vrstvy násypu se zeminou promrzlou do hloubky 50 mm a více, při teplotách vzduchu nižších než  $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$  a při mrznoucím dešti nebo trvalém sněžení.

## 6.16 Terénní úpravy, dlažby a obklady

Přechod z propustku na těleso dráhy bude proveden pomocí svahových kuželů a navázání na stávající svahy. Základní sklon všech svahů je 1:1,5.

Dotčené svahy budou opatřeny dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm. Pod dlažbu bude použit beton **C20/25n-XF3**, spárování bude provedeno maltou **MC 25** na odolnost **XF4**. Dlažba bude vždy na všech stranách zakončena betonovým prahem 0,4 x 0,6 m, v patě svahu pak prahem 0,5 x 0,8 m. Mezi obložním a konstrukcemi spodní stavby bude dilatace ze stabilizovaného polystyrénu tl. 20 mm. U horního vodorovného povrchu bude do hloubky min. 30 mm zatmelena trvale pružným tmelem.

Koryto bude v předepsané délce odlážděno lomovým kamenem do betonového lože. Veškerá dlažba bude z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm. Pod dlažbu bude použit beton **C20/25n-XF3**, spárování bude provedeno maltou **MC 25** na odolnost **XF4**. Dlažba bude vyspádována tak, aby došlo k plynulému navázání na přilehlý terén. Dlažba bude na obou koncích úprav zakončena betonovým prahem šířky 0,4 m a výšky 0,6 m.

Šířka spár mezi kameny je max. 30 mm, lokálně lze připustit až 45 mm. Minimální rozměr kamene musí být 250 mm. Kámen má mít pevnost v tlaku min. 50 MPa, max. nasákavost 1,5 % objemové hmotnosti a součinitel odolnosti proti mrazu 0,75 (při 25 zmrazovacích cyklech). Více podrobností požadavků na vlastnosti použitých kamenů a způsob a rozměry spárování jsou uvedeny v MVL 649. Vhodné jsou vyvřelé horniny, zejména žuly. Naopak nevhodné jsou horniny, které snadno měknou či vylouhování ztrácejí soudržnost. Při volbě materiálu a provádění opevnění je nutno respektovat požadavky dané TKP kap. 5 a vzorovým listem železničního spodku Ž6 – Železniční těleso ve styku s vodními díly a toky. Délky úprav jsou zřejmé z výkresové části projektové dokumentace. Dlážděné části koryta budou vždy provedeny ve tvaru střelky, aby bylo zajištěno soustředění vody při malých a běžných průtocích.

Pro navázání nových svahových kuželů na navazující svahy tělesa bude na stávajících vytvořeno zazubení pro úplné provázání nové a stávající části.

## 6.17 Obnova kolejového svršku

Předmětná stavba je koordinována se stavbou Oprava trati v úseku Liběšice – Úštěk, v rámci které dochází k opravě železničního svršku a úpravě GPK v úseku Liběšice – Úštěk, kde se nachází také předmětné propustky. Kolej v novém stavu je převzata z akce „Oprava trati v úseku Liběšice – Úštěk“, zpracovatelem dokumentace je Správa železniční geodézie, SŽ, s. o. Kolej se na propustku nachází v levostranném oblouku  $R = 352,1$  m, převýšení  $D = 60$  mm, niveleta klesá 16,104 ‰.

## 6.18 Přehled použitých materiálů

### 6.18.1 Beton

Jednotlivé betonové části konstrukce budou tvořeny typovým betonem dle ČSN EN 206+A2 a ČSN P 73 2404:

Část mostní konstrukce	třída dle ČSN EN 206+A2
Podkladní beton	C12/15-X0 Cl 1,0 – $D_{\max}22 - S3$
Podkladní beton dlažeb vč. prahů	C20/25n-XF3 Cl 1,0 – $D_{\max}22 - S1$ (spárování MC 25 na odolnost XF4)
Základová deska pod prefabrikáty	C25/30-XC2, XF1 Cl 0,2 – $D_{\max}22 - S3$
Čelní zeď	C25/30-XC4, XF4, XD3 Cl 0,2 – $D_{\max}22 - S3$
Římsa	C30/37- XC4, XF4, XD3 Cl 0,2 – $D_{\max}16 - S4$
Rámové prefabrikáty	Min. SVP XF4

Veškeré betonové vyztužené nosné konstrukce budou s max. průsakem 20 mm (viz ČSN P 73 2404).

Pro stupně vlivu prostředí XF3 a XF4 je minimální obsah vzduchu 4,0 %. Pro XF3 je minimální obsah cementu  $320 \text{ kg/m}^3$ , pro XF4 pak  $340 \text{ kg/m}^3$ .

Pro stupně vlivu prostředí XF2, XF3 a XF4 bude kamenivo podle ČSN EN 12620 (v platném znění) s dostatečnou mrazuvzdorností.

Všechny betony jsou s předpokládanou životností 100 let dle ČSN P 73 2404.

Pro betonování a následné ošetřování betonu je nutné dodržet zejména podmínky uvedené v ČSN EN 13670. Trvání použitého ošetřování musí být funkcí vývoje vlastností betonu v povrchové vrstvě. Třídu ošetřování určí dodavatel. Je nutné beton v průběhu betonáže i v raném stáří chránit před deštěm a případnou tekoucí vodou.

### 6.18.2 Ocel – betonářská výztuž

Pro vyztužení všech železobetonových částí konstrukce mostu bude použita výztuž z oceli **B500B**. Svařitelnost je podle ČSN EN 1992-1-1 předpokládána, přičemž povolené postupy svařování jsou uvedeny v této normě s odvoláním na ČSN EN ISO 177601-1 a 177601-2 Svařování výztuže do betonu.

### 6.18.3 Bednění pro betonáž

Všechny plochy, které budou sloužit jako pracovní spára mezi konstrukcí a římsou, budou upraveny takovým způsobem, aby povrch odpovídal podmínkám TKP kap. 18 pro pracovní spáry.

Bednění se nesmí odstraňovat, dokud beton nedosáhne dostatečné pevnosti, aby nedošlo k poškození povrchů od úderů při odbedňování a betonový prvek přenesl zatížení v tomto stádiu. Z těchto důvodů může být k odbednění přikročeno třetí den po betonáži prvku.

## 7 Postup výstavby, způsob provádění stavby

Přestavba objektu bude probíhat za výluky na železniční trati.

Před započatím výluk budou provedeny přípravné práce, které budou zahrnovat zejména zřízení zařízení staveniště, vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby. Během zpracování projektu stavby nebyla k dispozici částečná archivní dokumentace objektu, skryté tvary spodní stavby stávajícího propustku se mohou lišit od předpokladů projektu.

Umístění zařízení staveniště vybere zhotovitel dle svých potřeb po dohodě s investorem. Zařízení staveniště lze umístit jen na pozemky, které jsou v majetku SŽ, s. o. a na kterých je umístěna stavba. Jestliže zhotovitel rozhodne o umístění zařízení staveniště na jiných pozemcích, je nutné toto s předstihem projednat s vlastníkem pozemku.

Bude snesen železniční svršek (v rámci související stavby) a stávající nosná konstrukce a spodní stavba. Následně bude postavena nová část propustku a obnoven železniční svršek (v rámci související spodní stavby). Zhotovitel vybere vhodný způsob pro příjezd na stavbu, předpokládá se příjezd po železniční trati. Zhotovitel zvolí vhodnou technologii odstranění stávající nosné konstrukce a spodní stavby dle svých zkušeností a možností s přihlédnutím na situaci v okolí stavby a celkové uspořádání a hmotnost jednotlivých částí konstrukce.

Všechny vybourané materiály budou odvezeny na skládku, případné úpravy či změny určí nebo schválí TDS.

Provádění vlastních výkopových prací musí respektovat zejména požadavky TKP, kap. 3.

Před zahájením montáže je nutné zkontrolovat geometrickou přesnost prefabrikátů, zda nevykazují deformace ve spojích, poškození či deformace pryžového integrovaného těsnění, poškození prefabrikátů aj. Takto neshodné prefabrikáty je nutné vyloučit z montážního procesu.

Pro prefabrikáty je nutné dodržet všechny podmínky uvedené v TPD výrobku.



Při zasypávání uložených prefabrikátů bude postupováno dle požadavků předpisu SŽ S4 a TKP, kap. 3. Zásyp konstrukce bude prováděn rovnoměrně z obou stran. V průběhu zemních prací je nutno dbát na to, aby případné srážkové vody mohly bezproblémově a bezprostředně odtékat a nezpůsobily změkčení již ztuhnutých zemin, položených v nižších vrstvách. Zemní materiál nesmí být v bezprostřední blízkosti konstrukce skládán z nákladních vozů. Zásyp musí probíhat v pravidelných vrstvách 20-30 cm, v závislosti na použitém hutním prostředku. Při zásypu a hutnění nesmí dojít ke změně polohy prefabrikátů a k jejich poškození.

Po dobu prací nesmí dojít k narušení nebo poškození stávajících inženýrských sítí, které procházejí prostorem stavby.

Předpokládaný termín realizace stavby je v roce 2022, termín bude odpovídat RPV. Samotná výluka na trati je předběžně navržena nepřetržitá v rozsahu 06/2022 při výluce 151N 7. 3. – 4. 8. 2022. Přesný termín bude odpovídat ročnímu plánu výluk dle RPV 2022. Vzhledem k omezené době pro výluku je nutné počítat s prodlouženým pracovním režimem, avšak s ohledem na hygienické požadavky dle umístění stavby. Je možné přerozdělit časové intervaly pro jednotlivé úkony podle možností a zkušeností zhotovitele, celková délka pro výluku je neměnná.

Postup prací bude rozdělen na práce ve výlukách a mimo výluky trati, jednotlivé práce se mohou po dobu výstavby prolínat.

## 7.1 Kácení, mýcení

Předpokládá se mýcení náletové zeleně v prostoru stávajícího propustku.

## 8 Ochrana inženýrských sítí

Před započítím prací na pažení, bourání a výkopech je nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí procházejících prostorem stavby a případně provést jejich zajištění. V blízkosti inženýrských sítí budou práce prováděny ručně s maximální opatrností. Po dobu prací nesmí dojít k narušení nebo poškození stávajících inženýrských sítí, které procházejí prostorem stavby, bude zajištěn dozor správců. V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. V ochranných pásmech nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Budou dotčena ochranná pásma všech inženýrských sítí, které se nacházejí v těsné blízkosti stavby.

### 8.1 ČD-Telematika

Dle vyjádření ČD-Telematika (č. j. 1202205462) vyplývá, že při stavebních pracích nedojde ke styku s prostředky sítí elektronických komunikací nebo stavební práce budou probíhat v ochranném pásmu sítí těchto majitelů:

- Prostředky sítí elektronických komunikací v majetku Správy železnic, státní organizace (ve správě CTD) – **dálkový kabel Žalhostice – Česká Lípa**. V km 59,682 prochází vedení vpravo trati ve vzdálenosti cca 63 m od osy koleje.

Před zahájením prací a v jejich průběhu je nutné dodržovat podmínky správce (ČD-Telematika), konkrétně viz uvedené vyjádření.

## 8.2 OŘ UNL SSZT

Vyjádření č. j. SSZT/Sch-927/2021 ze dne 2. 12. 2021: Uvedený traťový úsek (ŽST Liběšice – ŽST Ústěk) převzala SSZT oblast Ústí nad Labem pod svoji správu v 10/2021. Polohové kabelové plány bohužel nejsou k dispozici. Před zahájením výluky provede správce v dostatečné předstihu (alespoň 14 dní) vytýčení kabelových tras.

Na mostních objektech se mohou vyskytovat kabelové trasy ve správě SSZT. Stavebními pracemi na těchto objektech nesmí být tyto kabelové trasy poškozeny či zničeny. Během stavebních prací budou kabely vyvěšeny na vhodné konstrukce, aby nedošlo k jejich prověšení a poškození.

Před zahájením prací a v jejich průběhu je nutné dodržovat podmínky správce, konkrétně viz uvedené vyjádření.

## 9 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Při realizaci stavby musí být dodržovány veškeré zákonné a podzákonné právní a ostatní předpisy upravující bezpečnost a ochranu zdraví při práci a protipožární ochranu (BOZP a PO), aktuálně platné v době realizace práce.

V závislosti na rozsahu stavby, typu konstrukce a technologii musí investor stavby:

- doručit oznámení o zahájení prací na Oblastní inspektorát práce a
- zajistit vypracování a případné aktualizace plánu BOZP.

Povinnosti zhotovitele stavby v oblasti BOZP a PO vůči investorovi a koordinátorovi BOZP stanovují příslušné předpisy. Mezi povinnostmi patří především:

- předání informací o rizicích a zvýšeném požárním nebezpečí vznikajícím při zvolených technologických postupech,
- zajištění součinnosti při vyhodnocování možných rizik a
- uplatňování přijatých (organizačních, technologických apod.) opatření.

Před zahájením prací je nutné prověřit, zda pro konkrétní pracoviště nejsou nutná zvláštní bezpečnostní opatření, školení, případně zda není třeba zajistit další specifické podmínky (např. při práci v ochranném pásmu třetí strany). O všech agendách a sjednaných podmínkách týkajících se BOZP a PO musí být vedena příslušná dokumentace.

Vybrané právní a ostatní předpisy:

- **SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**
- **SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací**
- **SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace**
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,

- Zákon č. 309/2006 Sb., zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- Zákon č. 133/1985 Sb., zákon o požární ochraně,
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů.

Dále platí vyhlášky a nařízení související. Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků. Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a před zahájením stavby musí být provedeno vytýčení inženýrských sítí. Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

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

- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech sítí,
- manipulaci s břemeny.

V Mostě, březen 2022

Ing. Michal Bernát

## 10 Přílohy

### 10.1 Hydrotechnické posouzení

Projektant pro návrh nového průtočného profilu na občasné vodoteči použil  $Q_{100} = 0,858 \text{ m}^3/\text{s}$ .

Vodní tok	železniční propustek
Číslo hydrologického pořadí	1-12-03-0510-0-00
Profil	TÚ 1131 Lovosice–Česká Lípa město v km 59,682
Souřadnice v S JTSK	x = -743217 m                      y = -987840 m
Plocha povodí $A^a$	0,14 km <sup>2</sup>

$N$ -leté průtoky $Q_N$		$\text{m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$				Třída IV	
$N$	1	2	5	10	20	50	100
$Q$	0,076	0,120	0,196	0,286	0,391	0,602	0,858

#### KAPACITA RÁMOVÉHO PROFILU PŘI PODÉLNÉM SKLONU

10,0 ‰

##### KRUHOVÝ PROFIL

h	- výška rámu	505 mm
š	- šířka rámu	2000 mm
n	- drsnostný součinitel	0,0320
i	- podélný sklon	0,010

#### VÝPOČET PODLE CHÉZYHO ROVNICE:

$$Q_{KAP} = C \cdot S \cdot \sqrt{R \cdot i}$$

$$V_{KAP} = \frac{Q_{KAP}}{S}$$

S	- průtočná plocha	1,010 m <sup>2</sup>
O	- omočený obvod	3,01 m
R	- hydraulický poloměr	0,34 m
C	- rychlostní součinitel	26 m <sup>0,5</sup> ·s <sup>-1</sup>

$Q_{KAP}$  - kapacitní průtok rámového profilu

$V_{KAP}$  - kapacitní rychlost rámového profilu

1,52 m <sup>3</sup> ·s <sup>-1</sup>	1524,08 $\frac{\text{l}}{\text{s}}$
1,51 m·s <sup>-1</sup>	

Kapacita propustku vyhovuje na návrhový průtok NP :  $1,52 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1} > 0,858 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$

## Statický výpočet koncových čel

Posouzení provedeno v programu GEO 5 Tížná zeď.

### 10.2 Tabulka zatížitelnosti

#### A. Identifikace mostního objektu (propustku)

TÚ (číslo, název): **1131**

DÚ: **10**

km: **59,682**

#### B. Identifikace části mostního objektu (propustku)

část propustku: **nosná konstrukce / opěra** / poř. číslo (ve směru staničení): ... , pod kolejí č. **1**

#### C. Doplnující data pro část mostního objektu (propustku)

Kategorie zatížitelnosti: **C** Výpočetní model:

Geometrie koleje, uvažovaná v přepočtu pro část mostu v jejím profilu (ve směru staničení)

	na začátku	uprostřed	na konci
poloměr oblouku	<b>352,1</b> [m]	<b>352,1</b> [m]	<b>352,1</b> [m]
převýšení koleje	<b>60</b> [mm]	<b>60</b> [mm]	<b>60</b> [mm]
excentricita vůči ose mostu	<b>0,000</b> [m]	<b>0,000</b> [m]	<b>0,000</b> [m]

Popis závad uvažovaných v přepočtu: **Zatížitelnost nezohledňuje žádné závady**

Datum zjištění zpracovaného stavu mostu – orgány SŽ: ...--.../.../...

- zpracovatelem přepočtu: ...--.../.../...

Poznámka k části propustku: **Skutečná zatížitelnost musí být doplněna dle konkrétního dodaného systému nosné konstrukce.**

Poř. č.	Prvek (vč. umístění)	DETAIL	NAMÁHÁNÍ	$k_i$	typ	$L_p$	$\delta$	$L_D$	viz. str.	Poznámky	$Z_{UIC}$
1	2	3	4		6	7	8	9	10	11	12
1	Nosná konstrukce	Pod kolejí		1,0	S	-	2,0	1,0	-		<b>Min. 1,10</b>

Dne: **13/3/22**

zatížitelnost určil: **Ing. Michal Bernát**