

Oprava mostních objektů na trati Velké Opatovice - Skalice

SO 04 MOST V KM 31,576

SO 04.2
D.2.1.4 TECHNICKÁ ZPRÁVA

DOKUMENTACE PRO REALIZACI STAVBY (PDPS)

06/2023

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU	3
3	PODKLADY.....	4
4	TECHNICKÝ POPIS OBJEKTU	4
5	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	8
6	PROTIKOROZNÍ OCHRANA.....	9
7	TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU OBJEKTU	10
8	ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ OPRAVY.....	11
9	POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY.....	11

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	„Oprava mostních objektů na trati Velké Opatovice - Skalice“
Objekt:	SO 04.2 Oprava mostu
Stavebník:	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, OŘ Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno
Zástupce stavebníka:	Ing. Vlasák Václav, Ing. Fiala Roman
Zodpovědný projektant zakázky:	Ing. Libor Kožík, autorizovaný inženýr v oboru Mosty a inženýrské konstrukce ČKAIT č. 1006475, email: kozik@fprojekt.cz , tel.: +420 725 881 723 F-PROJEKT-DOPRAVNÍ STAVBY s.r.o. Janáčkova 4642/5d 79601 Prostějov
Zodpovědný projektant objektu:	Ing. Libor Kožík
Kraj:	Jihomoravský
Obec:	Lhota Rapotina [581925]
Katastrální území:	Lhota Rapotina [681148]
Trat'ový úsek:	TÚ 2021 Chorníce (mimo) - Skalice nad Svitavou (mimo)
Definiční úsek:	DÚ 12 Boskovice - Skalice n. Svit.
Staničení:	evd. km 31,576
Poloha mostu:	širá trať
Překonávané překážky:	1. otvor inundace - trvalý vodní tok; 2. otvor inundace (MES)

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU

Charakteristika objektu:	Jedná se o jednokolejný železniční most o 2 otvorech. Ocelová trámová příhradová, prostá, spoje nýtované nebo šroubované, mostovka dolní, ukončení šikmé s kolmým závěrem.
Statické působení:	prostý nosník
Úhel křížení:	49°
Šikmost mostu:	49° (MES)
Počet nosných konstrukcí:	2
Počet otvorů:	2
Délka mostu:	84,20 m (MES)
Délka přemostění:	81,30 m (MES)
Šířka mostu:	6,30 m
Výška mostu:	4,50 m (MES)
Rozpětí nosné konstrukce:	K01: 42,1; K02: 34,6 m

Délka nosné konstrukce:	84,20
Volná výška pod mostem:	1. otvor 1,75 m nad polní cestou, 2. otvor 3,90 m nad hladinou.
Mostní průjezdní průřez:	VMP 2,2
Trat'ová třída zatížení:	C2 - 50
Počet kolejí na mostě:	1
Trat'ová rychlost	40/50 km/hod
Svršek:	kolejnice S49 s rozponovými podkladnicemi na dubových pozednicích a mostnicích (styková kolej)
Směrové poměry:	most je v pravém oblouku
Sklonové poměry:	stávající - klesá; nový návrh - klesá -0,32 ‰
Trakce:	trať není elektrifikovaná
Orientace:	vpravo/vlevo je ve smyslu staničení trati
Stavební stav objektu:	dle prohlídky z roku 2023 – návrh hodnocení: K3/O2

3 PODKLADY

- Zadávací dokumentace pro zpracování projektu „Oprava mostních objektů na trati Velké Opatovice – Skalice, Most v km 31,576, vypracování projekt“, OŘ. Brno, SMT 2023.
- protokol o podrobné prohlídce z roku 2023
- vlastní měření a fotodokumentace zpracovatele projektu, 06/09/2023
- geodetické zaměření, HiGeo s.r.o., 06/2023
- Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 (č. j. 13511/06 OP ze dne 30. 6. 2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, Příloha č.2 – Změna č.1)
- SŽDC PO-07/2019-GR - Aplikace novel vyhlášek o dokumentacích staveb

4 TECHNICKÝ POPIS OBJEKTU

Železniční inundační most je ocelový most o dvou polích z roku 1907, který převádí jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať Boskovice - Skalice n. Svit. (DÚ 12).

Jedná se o jednokolejný most se dvěma otvory přemostňující řeku Svitavu a polní cestu v extravilánu obce Lhota Rapotina.

Most byl postaven v roce 1907, tvoří ho 2 ocelové trámové příhradové konstrukce (délky 42,1 a 34,6 m) s dolní prvkovou mostovkou. Konstrukce nejsou uloženy v přímé linii za sebou, jsou vůči sobě mírně pootočený (kolej v oblouku). Pevná ložiska (vahadlová stolicová) obou konstrukcí jsou umístěna na středním pilíři, na opěrách se nachází ložiska pohyblivá (vahadlové čtyřválcové na opěře chornické, vahadlové tříválcové na opěře skalické).

Opěry a pilíře jsou z kamenného a betonového zdiva, při opěrách se nachází rovnoběžná křídla z kamenného zdiva.

Kolej je na mostě uložena na mostnicích a pozednicích. Na první konstrukci je 75 ks mostnic, na druhé je 63 ks mostnic. Pod mostnicemi jsou klínové podložky. Na začátku a na konci mostu jsou pozednice.

Kolej na mostě je v pravostranném oblouku. Před i za mostem jsou malá dilatační zařízení, na mostě i ve výběžích jsou pojistné úhelníky.

Na mostě jsou plechové podlahy (středové, na hlavách pražců i na chodnících). Po obou stranách mostu je ocelové zábradlí tvořené L profily (většina mezi prvky příhradových konstrukcí). Vpravo je na konzolách plechový kabelový žlab.

4.1 Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je ocelová trémová příhradová, prostá, spoje nýtované nebo šroubované, mostovka dolní, ukončení šikmé s kolmým závěrem.

a) K01:

- Rozměry NK: šířka – 5,20 m, rozpětí – 41,53 m (MES), délka – 42,10 m (MES).
- Hlavní nosníky: příhradové, osová vzdálenost – 4,75 m, výška – v uložení 4,33 m, uprostřed 4,45 m, šířka pásů – dolní i horní 420 mm.
- Příčníky: 10x plnostěnný kolmý, 2x příhradový šikmý a 1x příhradový zkrácený na začátku, osová vzdálenost – 4,15 m, výška (plnostěnné) – 0,72 m, šířka pásnic – dolní i horní 275 mm, výška (koncové) – 0,59 m, „L“ profil a pásovina.
- Podélníky: plnostěnné, prosté, osová vzdálenost – 1,80 m, výška – 0,60 m, šířka pásnic – dolní i horní 210 mm, rozpětí – 4,15 m.
- Příčné ztužení podélníků: 9x příhradové, profily 2x „L“ + pásovina, po cca 4,15 m.
- Podélné ztužení hlavních nosníků: při dolních pasech hlavních nosníků, 2x profily „L“.
- Podélné ztužení podélníků: při horních pasech podélníků, profily „L“.
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové pohyblivé na O 01 (ocelové vahadlové čtyřválcové), ložiskové pevné na P 01 (ocelové vahadlové stolicové). Podružná ložiska na O 01: 1x vlevo i vpravo tangenciální.
- Rok výroby (výstavby): 1907 (MES), na konstrukci neuvedeno.
- Rok zesílení (sanace): 1969 (MES), na konstrukci neuvedeno.
- Rok provedení PKO: 2009 (MES), na dolním pase hlavního nosníku vlevo u O 01 Farnet 9.2009.

b) K02:

- Rozměry NK: šířka – 6,30 m, rozpětí – 33,20 m (MES), délka – 34,58 m (MES).
- Hlavní nosníky: příhradové, osová vzdálenost – 5,90 m, výška – v uložení 3,55 m, uprostřed 3,67 m, šířka pásů – dolní 420 mm, horní 420 mm.
- Příčníky: 9x plnostěnný kolmý, 2x příhradový šikmý, 2x příhradový zkrácený a 2x příhradový koncový zkrácený, osová vzdálenost – 3,40 m, výška – 0,79 m, šířka pásnic – dolní i horní 315 mm, výška (příhradové) – 0,59 m, „L“ profil a pásovina.
- Podélníky: plnostěnné, prosté, osová vzdálenost – 1,80 m, výška – 0,59 m, šířka pásnic – dolní i horní 260 mm, rozpětí – 3,40 m.
- Příčné ztužení podélníků: 8x příhradové, profily „L“ + pásovina, po cca 3,40 m.
- Podélné ztužení hlavních nosníků: při dolních pasech hlavních nosníků, 2x profily „L“.
- Podélné ztužení podélníků: při horních pasech podélníků, profily „L“.
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové pevné na P 01 (ocelové vahadlové stolicové), ložiskové pohyblivé na O 02 (ocelové vahadlové třívalcové) (MES). Podružná ložiska na O 02: 1x vlevo i vpravo tangenciální.
- Rok výroby (výstavby): 1907 (MES), na konstrukci neuvedeno.
- Rok zesílení (sanace): 1969 (MES), na konstrukci neuvedeno.
- Rok provedení PKO: 2009 (MES), na dolním pase hlavního nosníku vpravo u O 02 Farnet 9.2009.

4.2 Ložiska

Uložení nosné konstrukce:

a) K01: ložiskové pohyblivé na O 01 (ocelové vahadlové čtyřválcové), ložiskové pevné na P 01 (ocelové vahadlové stolicové). Podružná ložiska na O 01: 1x vlevo i vpravo tangenciální.

b) K02: ložiskové pevné na P 01 (ocelové vahadlové stolicové), ložiskové pohyblivé na O 02 (ocelové vahadlové třívalcové) (MES). Podružná ložiska na O 02: 1x vlevo i vpravo tangenciální.

4.3 Spodní stavba

a) Spodní stavba je tvořena dvěma opěrami s rovnoběžnými křídly (**O01/ O02**). Šířka opěr je 8,9/10,15 m a výška cca 1,5/1, m (viditelná část). Výška úložného prahu cca 0,5 m. Závěrná zeď je z betonového zdiva s kamennými kvádry pod ložisky. Materiálem opěr a křídel je betonové/ kamenné zdivo. Křídla kamenná, s betonovou římsou. Přilehlé svahové kužely jsou sypané. Celá spodní stavba plošně založena. Rok výstavby: 1907 (MES). Rok opravy: 1969 (MES) - O1.

b) Vprostřed rozpětí se nachází pilíř (**P01**):

Materiál: kamenné zdivo a betonové zdivo s omítkou na výšku 0,35 m pod úložnými bloky.

- Rozměry:

- výška viditelné části pod NK: vlevo i vpravo 1,3 m z otvoru 1, vlevo 1,7 m, vpravo 1,6 m z otvoru 2

- šířka: 11,30 m

- délka: 1,8 m

- Úložný práh: kamenné kvádry pod ložisky, výška 0,52 m

- Rok výstavby: 1907 (MES).

4.4 Pojistné úhelníky

Pojistné úhelníky profilu L160x100x14 šroubově spojené.

4.5 Podlahy

V koleji rýhované plechy, upevněné vrtulemi, podložky profil „L“ a „Ω“. Na hlavách mostnic rýhované plechy, upevněné vruty, podložky profil „U“ a plechy. Na chodnicích rýhované plechy, upevněné šrouby do chodníkových nosníků, bez podložek.

4.6 Zábradlí

- Ocelové, vlevo 3 ks sloupků (SS), na svislicích (NK), 5 ks sloupků.

(SS), „L“ profil, nýtované, vpravo 3 ks sloupků (SS), na svislicích (NK), 3 ks sloupků.

(SS), „L“ profil, nýtované.

- Počet madel/příčlů: 1 / 1, „L“ profily.

- Výška zábradlí nad pochozí plochou: K 01 vlevo 0,98 m, vpravo 0,98 m, K 02 vlevo 0,95 m, vpravo 0,95 m.

- Délka zábradlí: vlevo 3,30 m + 42,00 m + 34,00 m + 7,18 m, vpravo 5,33 m + 42,00 m + 34,00 m + 4,20 m.

- Dilatace zábradlí: dělené.

- Upevnění sloupků: zalité v mostních římsách na SS.

- Půdorysný tvar: lomené.

- Ukolejnění / vodivé propojení: ne / ne.

4.7 Odvodnění

Není provedeno.

4.8 Jiná a cizí zařízení v okolí objektu

Vpravo na začátku na konzolách za zábradlím a za NK plechový kabelový žlab o šířce 170 x 150 mm + 2x trubka o Ø 30 mm a o Ø 65 mm, ocel, na konci objektu na SS před zábradlím plechový kabelový žlab 210 x 230 mm včetně trubek.

Za objektem vlevo trpasličí návěstidlo, vpravo sklonovník.

Na K 02 vpravo hektometrovník, opatřený nátěrem, nesouhlasí kilometráž (20,7).

V prvním otvoru koryto řeky nezpevněné.

Ve druhém otvoru nezpevněná komunikace. Na čelních stranách zábradlí (pravá/levá str.) umístěna výstražná tabulka s nápisem:

POZOR ÚZKÝ PRŮŘEZ (viz foto níže).

4.9 Přechody do trati

Ve stávajícím stavu neřešené, neupravené. Nebyly v projektu opravy řešeny.

4.10 Materiál

Označení materiálu je dle norem v době výstavby mostu a původní dokumentace. Nosná konstrukce je z plávkové oceli. Ložiska jsou z kované nebo lité oceli. Opěry a křídla jsou z kamenného zdiva.

4.11 Dosavadní inženýrské sítě na mostě a v jeho okolí

Neřeší se.

Vpravo na začátku na konzolách za zábradlím a za NK plechový kabelový žlab o šířce 170 x 150 mm + 2x trubka o Ø 30 mm a o Ø 65 mm, ocel, na konci objektu na SS před zábradlím plechový kabelový žlab 210 x 230 mm včetně trubek.

4.12 Výsledky průzkumných prací

Průzkumné práce nebyly pro tento mostní objekt prováděny.

4.13 Železniční svršek

Návrh úpravy žel. svršku je součástí VČ - Podélný profil této PD (SO 04.1, D.2.1.1).

Na mostě je Kolejnice S49, žebrové podkladnice S4 (komplety ŽS4), na dřevěných pozednicích a mostnicích. Na mostě stáv. vrtule R2 (pojist. úhelníky = R3). Před a za mostem použity dř. pražce (vrtule R3).

Mostnice MA91 (včetně) - MA110 (včetně) - atypické upevnění: ocel. plech pod podkladnicí (v některých případech přivařena ještě 1 ocel. plech navíc). (pozn.: MA = mostnice atypická).

Pozednice uloženy na závěrné zídce na betonových výstupcích.

Před i za mostem jsou malá dilatační zařízení, na mostě i ve výběžích jsou pojistné úhelníky.

Pojistné úhelníky 160x100x14 mm. Spoje šroubované, ukončení - na začátku a na konci - bez výběhu. Vzdál. od pojížděné hrany kolejnice vlevo i vpravo je 180 mm.

5 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Rozsah navržených oprav vzešel z požadavku investora ze zadávací dokumentace pro zpracování projektu „Oprava mostních objektů na trati Velké Opatovice – Skalice, Most v km 31,576, vypracování projekt, OŘ. Brno, SMT 2023“ a ze vstupního jednání ohledně upřesnění zadání. Hodnocení výsledného stavu objektu dle protokolu z roku 2023 byl K3/O2.

Rozsah oprav:

A) Nosná ocelová konstrukce:

- Ocel. k-ce (dále jen OK) bude celoplošně očištěna tlakovou vodou (od mechu a nečistot), max. do 20 % plochy OK.
- Horní pásnice podélníků + ztužení budou očištěny pískem + 1 vrstvý (epoxidový) nátěr (100 - 120 μ m)
- Lokální opravy budou řešeny obdobným způsobem, tedy očištěny pískem + 1 vrstvý (epoxidový) nátěr (100 - 120 μ m) - jedná se zjm. o tyto místa nosné k-ce (podrobně bude určeno na místě stavby, před započítím opravných / sanačních prací). Lokální opravy budou řešeny v rozsahu do 20,0 m²:

Hlavní nosníky:

Krční úhelníky hlavních nosníků na horních plochách dolních pásnic a svislic nad ložisky jsou místy korozně oslabené.

Koutové výztuhy svislic v místě napojení na horní pásnici příčnicku jsou korozně oslabeny důlkovou korozí.

Příčnický:

Dolní pásnice zkráceného příčnicku nad podružnými ložisky nad O 01 vlevo.

Dolní pásnice v místě napojení podélníků jsou korozně oslabeny.

Podélníky:

Krční úhelníky svisle výztuhy podélníků nad podružnými ložisky a vnitřní styčnickové plechy jsou korozně oslabené.

Dolní pásnice jsou v místě napojení na příčnicku korozně oslabené.

- Při realizaci výše zmíněných oprav (otrysk., nátěry) bude v místě nad stáv. řekou (Svitava) proti možnému znečištění řeky použito lešení (zavěšené) s plachtou.

B) Spodní stavba:

- Opěry, pilíř, křídla - budou otryskány (písek). Kamenné zdivo bude přespárováno, beton. zdivo bude lokálně sanováno a opatřeno sjednoc. nátěrem.
 - V místě stávajících průsaků vody budou do k-ce navrtány otvory pro umístění nerezových trubiček (\varnothing cca 25 mm), které budou sloužit pro odvod vody z pilíře (P01).
 - V místě stáv. pilíře (P01, levá strana, horní plocha) jsou ze stáv. pilíře vytaženy ocel. trny, které budou obetonovány.
- Min. tl. obetonávky 100 mm + 6x výztuž \varnothing 12,0 mm (vlepená na chem. kotvu) + 2 x třmínek \varnothing 8,0 mm (podrobnosti - viz VČ, SO 04.2, výkr.č. 5 - Opracování mostnic).
- Stáv. ložiska na opěrách - osekát stáv. beton v uložení a provést nový. Stáv. tangenciální ložiska budou opatřena grafitovou vazelinou.



Obr.č.1: Stávající pilíř P01 - ocelové trny.

C) Železniční svršek:

- Podrobný popis prací v rámci žel. svršku - viz odd. SO 04.1 - Kolejový svršek.
- Bude provedena souvislá výměna mostnic a pozednic. Nové mostnicové šrouby budou opatřeny gumovým návlekem a asfaltovou zálivkou a máčeny v epoxidové pryskyřici.
- Před objektem mostu se nachází malé dilat. zařízení. Bude provedeno vyříznutí stáv. kolej. vložky. Bude proveden řez před svarem, který se nachází před malým dilat. zaříz. Další řez bude proveden za svarem, který je umístěn za malým dilat. zařízením. Po provedení plánovaných prací bude v tomto místě uložena nová kolej. vložka (délka cca 9,0 m).
- Za mostem, před stáv. velkým dilat. zařízením se nachází stáv. svar. V místě tohoto stáv. svaru budou na každé kolejnici provedeny celkem 2 řezy. Stáv. kolej. bude (v 1 kuse = cca 75,0 m) demontována a následně zavařena zpět.
- Celkem bude tedy provedeno 8 řezů a 6 aluminotermických svarů.
- Stáv. komplety budou ponechány (mimo MA91 - MA110), výměna pouze vrtule (R2). Vyměněny budou podložky pod podkladnice a pod kolejnice.
- V místě mostnic MA91 (včetně) - MA110 (včetně) budou použity nové žebrové podkladnice S4M, vč. nových kompletů.
- Pojist. úhel. budou demont. během prací a osazeny zpět. Stáv. vrtule R3 = výměna za nové vrtule R3.
- Stáv. podlahy sneseny během stav. prací a osazeny zpět na nové kotevní prvky + nový spojovací materiál.

6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Viz b.č. 5 - Rozsah oprav, odd. B) Nosná k-ce.

7 TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU OBJEKTU

7.1 Nosná konstrukce

Ocel. k-ce bude celoplošně očištěna tlakovou vodou (od mechu a nečistot).

Horní pásnice podélníků + ztužení budou očištěny pískem + 1 vrstvý (epoxidový) nátěr (100 - 120 μm).

Lokální opravy budou řešeny obdobným způsobem, tedy očištěny pískem + 1 vrstvý (epoxidový) nátěr (100 - 120 μm) - jedná se zjm. o tyto místa nosné k-ce (podrobně bude určeno na místě stavby, před započítím opravných / sanačních prací).

7.2 Kolejový svršek

Bude provedena souvislá výměna mostnic a pozednic. Nové mostnicové šrouby budou opatřeny gumovým návlekm a asfaltovou zálivkou a máčeny v epoxidové pryskyřici.

Před objektem mostu se nachází malé dilat. zařízení. Bude provedeno vyříznutí stáv. kolej. vložky.

Bude proveden řez před svarem, který se nachází před malým dilat. zaříz. Další řez bude proveden za svarem, který je umístěn za malým dilat. zařízením. Po provedení plánovaných prací bude v tomto místě uložena nová kolej. vložka (délka cca 9,0 m).

Za mostem, před stáv. velkým dilat. zařízením se nachází stáv. svar. V místě tohoto stáv. svaru budou na každé kolejnici provedeny celkem 2 řezy. Stáv. kolej. vložka (v 1 kuse = cca 75,0 m) demontována a následně zavařena zpět.

Celkem bude tedy provedeno 8 řezů a 6 aluminotermických svarů.

Stáv. komplety budou ponechány (mimo MA91 - MA110), výměna pouze vrtule (R2). Vyměněny budou podložky pod podkladnice a pod kolejnice.

Pojist. úhel. budou demont. během prací a osazeny zpět. Stáv. vrtule R3 = výměna za nové vrtule R3.

Stáv. podlahy sneseny během stav. prací a osazeny zpět na nové kotevní prvky.

7.3 Ložiska

Stáv. ložiska na opěrách - osekát stáv. beton v uložení a provést nový. Stáv. tangenciální ložiska budou opatřena grafitovou vazelinou.

7.4 Zábradlí

Neřeší se.

7.5 Podlahy

Stáv. podlahy budou sneseny během stav. prací a osazeny zpět na nové kotevní prvky.

7.6 Pojistné úhelníky

Pojistné úhelníky se zdemontují a opětovně namontují bez úpravy (dle stávajícího stavu). Na koncích výběhu bude pojistný úhelník opatřen dřevěným klínem z tvrdého dřeva.

7.7 Dilatace

Neřeší se.

7.8 Odvodnění

Neřeší se.

7.9 Jiná a cizí zařízení v okolí objektu

Neřeší se.

7.10 Inženýrské sítě

Navrhovaná stavba včetně příjezdových cest na staveniště a skládek materiálu musí respektovat kabelové trasy ve správě SSZT Brno vč. plechových žlabů na mostě.

Během stavebních prací nesmí dojít poškození plechových žlabů s kabelizací včetně náběhu a výběhu z mostu. Veškeré náklady spojené s poškozením kabelizace bude řešit zhotovitel stavby.

Požadujeme účast zodpovědného pracovníka SSZT Brno na předání staveniště.

Kontakt: p. Zdeněk Zemánek, VPS SZO Brno-Maloměřice, mobil 602 520 293, e-mail Zemanek@spravazeleznice.cz.

7.11 Tabulky

Vzhledem k charakteru opravy nebude tabulka s letopočtem osazena.

7.12 Lešení

Při realizaci výše zmíněných oprav (otrysk., nátěry) bude v místě nad stáv. řekou (Svitava) proti možnému znečištění řeky použito lešení (zavěšené) s plachtou.

8 ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ OPRAVY

8.1 Postup opravy

Před započítím prací na tomto objektu proběhne vytyčení a případná ochrana inženýrských sítí. Prostor kolem mostu bude vyčištěn od nežádoucích předmětů (náletové dřeviny, atd.). Dovoz potřebného materiálu na místo stavby se provede po polní cestě.

Budou demontovány pojistné úhelníky. Budou demontovány koleje (bude provedeno 8ks řezů (4ks před mostem a 4 kusy za mostem)).

Bude provedena demontáž podlah.

Budou uloženy nové pozednice a nové mostnice a následně vloženy nové kolejnice.

Následovat bude zpětné osazení původních podlahových plechů.

Poté budou zpětně namontovány původní pojistné úhelníky - bez úpravy (dle stávajícího stavu).

8.2 Dopady na provoz na mostě

Práce na mostě budou probíhat za úplné výluky koleje. Po provedení všech výše zmíněných prací bude provoz na koleji obnoven.

9 POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY

- TKP Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění
- Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních, Příloha č.2, změna 1.
- SŽDC S 5/4 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí
- ČSN 73 6200 Mosty - Terminologie a třídění
- ČSN EN 1090-1+A1 Provádění ocelových konstrukcí a hliníkových konstrukcí

V Prostějově říjen 2023

Prázdný Zdeněk