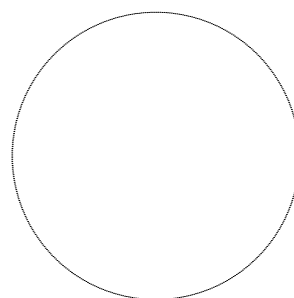


Razítko oprávněné osoby:



Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město, 110 00 IČO: 709 94 234	
Zástupce investora:	OŘ HK, U Fotochemy 259, Hradec Králové 501 01	

Generální projektant:	PRODIN a.s. K Vápence 2745, 530 02 Pardubice T: +420 466 055 130 IČO: 252 92 161 E: info@prodin.cz	
Zhotovitel profese:	MOSTAŘSKÁ S.R.O. NÁM. REPUBLIKY 1400, 53002 PARDUBICE DOBROVOLNY@MOSTARSKA.CZ, TEL. 777 622 521	
Hlavní projektant (HIP):	Martin Lipenský, DiS.	Souřadný systém: S-JTSK, B.p.v.

Název stavby/akce:	"Prostá rekonstrukce trati v úseku Chrastava - Hrádek nad Nisou"	Zakázka: 31/23/1037.208	
Místo stavby		Datum: 06/2024	
		Stupeň dokumentace: DSP+PDPS	
Název části:	Mosty, propustky, zdi	Označení části: D.2.1.4.1	
Odpovědný projektant:	ING. JAN DOBROVOLNÝ		
Zpracovatel:	ING. JAN DOBROVOLNÝ		
Obsah desek:	SO 01-20-01 Železniční most v evid. km 11,905 TECHNICKÁ ZPRÁVA	Označení: 1	Č.paré:

Stavba: **Prostá rekonstrukce trati v úseku Chrastava – Hrádek nad Nisou**

D.2.1.4.1.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

Objekt: **SO 01-20-01 Železniční most v evid. km 11,905**

OBSAH:

1	Identifikační údaje stavby	4
	Generální projektant	4
	Projektant objektu:	5
2	Základní údaje o stavbě	5
2.1	Údaje o umístění stavby	5
2.2	Účel objektu, přemostovaná překážka	5
2.3	Počet kolejí na mostě	5
2.4	Počet kolejí na mostě, směrové a výškové uspořádání	5
2.4.1	Stávající stav	5
2.4.2	Nový stav	5
2.5	Údaje o rychlosti a přechodnosti	6
2.6	Údaje o prostorovém uspořádání	6
3	Prostor výstavby	6
3.1	Územní podmínky	6
3.2	Seznam souvisejících objektů	6
3.3	Geologické a geotechnické podmínky	6
4	Technický popis stávajícího stavu objektu	6
4.1	Základní parametry stávajícího stavu objektu	6
4.2	Popis jednotlivých částí objektu včetně jejich stavu a poruch	7
4.2.1	Nosná konstrukce – současný stav	7
4.2.2	Spodní stavba	7
4.2.3	Železniční svršek na mostě	7
4.2.4	Inženýrské sítě	7
4.3	Provedení a výsledky průzkumů	7
5	Zdůvodnění stavby	8
5.1	Vazba na výhledové záměry	8
5.2	Potřeba vybudování provizorního mostu	8
6	Nový stav objektu	8
6.1	Celková koncepce řešení	8
6.2	Popis technického řešení	8
6.3	Návrhové zatížení	8
6.4	Kapacitní a hydrotechnické výpočty	8
6.5	Prostorové uspořádání na mostě	8
6.6	Odsuny jednotlivých kolejí na mostě	8
6.7	Základní parametry nového stavu objektu	9
6.8	Nosná konstrukce	9
6.9	Spodní stavba a založení	9
6.9.1	Výkopy a bourací práce	9
6.9.2	Základy	10
6.10	Opěry	10
6.11	Křídla mostu	10
6.12	Římsy a čelní zdi	10
6.13	Zásypy	10
6.14	Řešení hydroizolace objektu	10
6.15	Odvodnění přechodové oblasti	11
6.16	Zábradlí	11
6.17	Použité materiály a postupy sanace	11
6.18	Železniční svršek na objektu	12
6.19	Přechody do trati, terénní úpravy	12
6.20	Trakční vedení a ukolejnění	12
6.21	Řešení ochrany proti účinkům bludných proudů	12
6.22	Ostatní technické souvislosti	13
6.22.1	Kabelové trasy	13

6.22.2	Tabulky, letopočty.....	13
6.22.3	Zajišťovací a geodetické značky	13
6.22.4	Bezpečnostní značení	13
6.23	Požadavky na měření posunů a přetvoření stavebních objektů	13
6.24	Nutné zásahy do stávající zeleně	13
6.25	Nakládání s odpady	13
7	Způsob provádění stavby, postup výstavby.....	13
7.1	Koncepce řešení	13
7.2	Požadavky na výluky a ostatní omezení	13
7.2.1	Výluky železničního provozu	13
7.3	Postup výstavby	13
7.4	Požadavky na výluky a ostatní omezení	14
7.4.1	Výluky železničního provozu	14
7.5	Členění na etapy z hlediska technologie výstavby.....	14
7.6	Dopady postupu výstavby na provoz na mostě a pod mostem.....	14
7.7	Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů	14
7.8	Zvláštní požadavky na stavební postupy	14
7.9	Přeložky inženýrských sítí.....	15
8	Bezpečnost práce	15
9	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů.....	15
9.1	Vzorové listy a předpisy	15
9.2	Použité české normy	16
9.3	Seznam výjimek a odchylek od VL a typových podkladů a norem	16
10	Přehled zatížitelnosti.....	16

1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Prostá rekonstrukce trati v úseku Chrastava – Hrádek nad Nisou
Název objektu:	SO 01-20-01 Železniční most v evid. km 11,905
Místo stavby:	Bílý Kostel nad Nisou
Ev. staničení	km 11,905
Charakter stavby:	prostá rekonstrukce
Přemost'ovaná překážka:	komunikace
Katastrální území:	Bílý Kostel nad Nisou [604623]
Obec:	Bílý Kostel nad Nisou
Stavební úřad:	Drážní úřad, sekce stavební

Investor:

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ70994234

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném MS v Praze, oddíl A, vložka 48384

zastoupená:

OŘ Hradec Králové, U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové

Dodavatel dokumentace:

Generální projektant

PRODIN a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice

Projektant objektu:

Mostařská s.r.o.

nám. Republiky 1400

530 02 Pardubice

IČO: 068 20 751

DIČ: CZ 274 87 938

tel.: +420 777 622 521

email.: dobrovolny@mostarska.cz

(osoba s autorizací – Ing. Jan Dobrovolný č.a. 0701525 – obor IM00-Mosty a inženýrské konstrukce)

2 Základní údaje o stavbě**2.1 Údaje o umístění stavby**

Akce bude provedena na místě mostu v evidenčním km 11,905 trati Liberec - Hrádek nad Nisou st.hr. , v úseku 06 Chrastava – Hrádek nad Nisou. Most převádí železniční trať přes silniční komunikaci. V místě stavby je trať vedena po náspu.

Pro účely stavby je příjezd k mostu možný po drážním tělese a po převáděné komunikaci.

2.2 Účel objektu, přemost'ovaná překážka

Most převádí železniční trať přes silniční komunikaci.

2.3 Počet kolejí na mostě

Na mostě je vedena 1 kolej.

2.4 Počet kolejí na mostě, směrové a výškové uspořádání**2.4.1 Stávající stav**

Na objektu se nachází 1 kolej, trati Liberec - Hrádek nad Nisou st.hr. , v úseku 06 Chrastava – Hrádek nad Nisou. Směrem po staničení kolej stoupá v podélném sklonu (podle zaměření).

Směrově je kolej vedena v přímé.

2.4.2 Nový stav

Železniční spodek a svršek v rámci objektu nejsou řešeny. Železniční spodek a celý železniční svršek jsou řešeny v rámci samostatných objektů akce.

V rámci akce bude tvar kolejového svršku a niveleta koleje upravena dle nových technických požadavků. Zemní těleso a svahy budou upraveny vč. napojení na stávající stav u úsecích před a za mostem.

2.5 Údaje o rychlosti a přechodnosti

Stávající stav:

Stávající rychlost není známa.

Stávající hodnota přechodnosti není známa.

Nový stav:

Nový objekt bude přechodný pro všechny traťové třídy.

2.6 Údaje o prostorovém uspořádání

Jedná se o objekt s uzavřeným kolejovým ložem. VMP 2,5 bude splněno (vč. rezervy 125mm).

3 Prostor výstavby

3.1 Územní podmínky

Most v km 11,905 trati Liberec - Hrádek nad Nisou st.hr. v úseku 06 Chrastava – Hrádek nad Nisou se nachází v extravilánu obce Bílý Kostel nad Nisou. Přejezd k mostu je možný po drážních pozemcích a po překonávané komunikaci.

3.2 Seznam souvisejících objektů

S akcí souvisí prostá rekonstrukce objektů po celé délce předmětného úseku trati Liberec - Hrádek nad Nisou st.hr. v úseku 06 Chrastava – Hrádek nad Nisou.

3.3 Geologické a geotechnické podmínky

Vzhledem k charakteru objektu nebyl proveden geologický a geotechnický průzkum.

4 Technický popis stávajícího stavu objektu

4.1 Základní parametry stávajícího stavu objektu

Typ:	kamenná spodní stavba, nosná konstrukce je ocelová
Počet kolejí:	1
Úhel křížení:	90°
Šikmost:	kolmý
Rozpětí:	4,575 m
Kolmá světlost:	4,0 m
Šířka:	8,950 m
Celková výška:	cca 5,9 m
Zábradlí:	ocelové zábradlí s podélnou výplní

Další podrobnosti nezjištěny.

4.2 Popis jednotlivých částí objektu včetně jejich stavu a poruch

4.2.1 Nosná konstrukce – současný stav

Jedná se kamennou klenbovou nosnou konstrukci

Závady nosné konstrukce:

- kamenné zdivo NK má porušené výplně spár
- do nosné konstrukce dlouhodobě zatéká
- lokální degradace kamenného zdiva
- lokálně rozvolněné zdivo
- zábradlí má dožilou PKO, koroze
- není splněno VMP 2,5, objekt nevyhovuje nově požadovaným šířkovým poměrům na trati

4.2.2 Spodní stavba

Spodní stavba mostu je z kamene (zděné opěry a křídla)

Závady spodní stavby:

- kamenné zdivo SS má porušené výplně spár
- do zdiva spodní stavby dlouhodobě zatéká
- lokální degradace kamenného zdiva
- lokálně rozvolněné zdivo

4.2.3 Železniční svršek na mostě

Kolejnice S49, podkladnice rozponové. Kolejnice na mostě uložena na betonových pražcích.

4.2.4 Inženýrské sítě

V PD nemusí být zakresleny všechny inženýrské sítě. Je zde pouze zakreslen výskyt podzemního sdělovacího kabelů ČD telematika. Sítě budou v době výstavby zajištěny proti poškození a poté navráceny do zásypu NK.

Výskyt dalších sítí je nutno ověřit s dokladovou částí a následně před realizací na stavbě vytyčit!

4.3 Provedení a výsledky průzkumů

V rámci provádění pravidelných mostních prohlídek a předprojektového průzkumu byl shledán nevyhovující stavebně-technický stav objektu, a to jak spodní stavby, tak i nosné konstrukce.

Další zvláštní průzkumy nebyly provedeny.

5 Zdůvodnění stavby

Zdivo spodní stavby i nosné konstrukce podléhá postupné degradaci zejména tím, že do konstrukce trvale zatéká. Most nesplňuje podmínky šířkového uspořádání VMP 2,5.

5.1 Vazba na výhledové záměry

Technické řešení nového stavu je navrženo tak, aby bylo v souladu s požadavky TKP a norem pro nové objekty.

5.2 Potřeba vybudování provizorního mostu

Nebude použito provizorního mostu.

6 Nový stav objektu

6.1 Celková koncepce řešení

Základní koncepce prosté rekonstrukce objektu je stanovena touto dokumentací. Jedná se o sanaci spodní stavby a nosné konstrukce v rozsahu dle výkresové části, zhotovení nových říms a hydroizolace a osazení nového zádržného systému (zábradlí).

6.2 Popis technického řešení

Viz níže jednotlivé kapitoly popisu nového stavu.

6.3 Návrhové zatížení

Předmětem PD není stanovení zatížitelnosti stávajícího mostu.

Předpokladem je:

Třída trati dle předpisu 18/1986 – PMR Kategorie železničních tratí z hlediska mostů:

3

Návrhové zatěžovací schéma:	LM-71	prostá
Klasifikační součinitel:	a = 1,10	dle NAS 2.53 EN 1991-2

6.4 Kapacitní a hydrotechnické výpočty

Hydrotechnické výpočty nebyly provedeny (most nepřekonává vodní tok)

6.5 Prostorové uspořádání na mostě

Jedná se o objekt se zábradlím. VMP je 2,5 (včetně rezervy 125mm).

6.6 Odsuny jednotlivých kolejí na mostě

V novém stavu je nová kolej odsunuta **vpravo o 192mm**.

6.7 Základní parametry nového stavu objektu

Počet mostních otvorů	1
Délka přemostění	4,0 m
Délka mostu	11,00 m
Rozpětí nosné konstrukce	4,575 m
Stavební výška	1,820 m
Způsob uložení koleje	průběžné kolejové lože a betonové pražce
Obrys kolejového lože	uzavřené KL
Volná výška pod mostem	3,960m
Světlost kolmá	4,0 m
Šikmost mostu	-
Velikost úhlu šikmosti	90°
Světlost šikmá	----
Úhel křížení s přemostňovanou překážkou	90°
Šířka mostu	8,885 m
Volná šířka mostu	8,350 m

6.8 Nosná konstrukce

Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Stávající nosná konstrukce bude ponechána a bude provedena její sanace v rozsahu kap. 6.17. Provede se odstranění stávající přibetonávky tl. 50mm.

6.9 Spodní stavba a založení

6.9.1 Výkopy a bourací práce

Výkopy budou provedeny v rozsahu dle výkresové části.

6.9.2 Základy

Základy stávajícího objektu budou ponechány.

6.10 Opěry

Opěry stávajícího objektu budou ponechány a provede se jich sanace v rozsahu viz níže. Provede se odstranění stávající přibetonávky tl. 50mm. Rozsah sanací je popsán v kapitole 6.17.

6.11 Křídla mostu

Křídla stávajícího objektu budou ponechány a provede se jich sanace v rozsahu viz níže. Provede se odstranění stávající přibetonávky tl. 50mm. Římsy na křídlech budou sanovány. Rozsah sanací je popsán v kapitole 6.17.

6.12 Římsy a čelní zdi

Stávající čelní zdi a římsy budou částečně ubourány (**včetně stávající vykonzolované ŽB římsy vlevo**). Budou vybudovány nové železobetonové římsy **včetně nové příčné železobetonové desky**.

6.13 Zásypy

Zhutnění zásypu budou provedeny na hodnotu 98 % PS po vrstvách tl. do 200 mm. Materiál zásypu je štěrkodrt' (štěrkopísek) frakce 0-32mm.

6.14 Řešení hydroizolace objektu

Navrženo dle „Schváleného systému vodotěsných izolací železničních mostních objektů“ a dále dle TNŽ 73 6280.

Systém SVI:

SYSTÉM SVI - PLNOPLOŠNĚ SPOJENÝ S BETONOVOU PODKLADNÍ KONSTRUKCÍ, TVRDÁ OCHRANA – BETON

- tvrdá ochranná vrstva - beton vyztužený ocelovou sítí, separační PE folie, geotextilie

- hydroizolace, asfaltová, pásová, natavovací pásy NAIP

- penetračně adhezní nátěr

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

6.15 Odvodnění přechodové oblasti

Přechodová oblast je odvodněná systémem příčné drenáže na koncích spádové desky. Drenáž DN 150 je uložena v příčném spádu min 3%. Vyústění je realizováno jednostranným spádem do zemního tělesa svahů. Odvodnění ve svahu je opevněno kamennou dlažbou do betonu uložené do betonového lože tl. 150mm.

6.16 Zábradlí

Na mostě bude osazeno nové zábradlí v délkách a tvaru dle výkresové části.

Systém ochrany nového zábradlí je dle předpisu SŽ S5/4 Tab. 4/1 navržen pro stupeň korozní agresivity C4 jako – Zn ponorem + ONS 01 se složením dle Tab. 5/2.

Protikorozní ochrana se provede ve skladbě:

- příprava povrchu otryskáním na stupeň Sa 3 (dle ČSN EN ISO 8501-1)
- metalizace nástřikem Zn + 15 % Al 100 µm
- 1x základní nátěr na bázi EP 80 µm
- 1x podkladový nátěr na bázi EP 40 µm
- 1x vrchní nátěr na bázi PUR 40 µm
- celkem 100+160 µm

Životnost ochranného nátěrového systému (ONS) se požaduje: velmi vysoká VV, min. 20 roků.

Záruční lhůta je požadována na 10 let. Jednotlivé vrstvy budou barevně odlišeny. Barva vrchního nátěru všech ocelových částí vč. zábradlí – předpoklad - DB 703, bude odsouhlaseno investorem.

PKO spojovacího materiálu

Nenosné části - (zábradlí) - metalizace tl. 80 µm, nebo metalizace tl. 35 µm a po osazení systém ONS 01. Chemické kotvy pro kotvení zábradlí – nerez A4-70.

Konkrétní nátěrový systém musí být odsouhlasen zástupci investora.

6.17 Použité materiály a postupy sanace

KONSTRUKČNÍ BETONY:

Podkladní beton

C 16/20 XA1, XA2, XA3

Římsy, spádová deska

C 30/37 XF2, XD1

VÝZTUŽ:

Římsy, spádová deska

OCEL B 500 B (10505 R)

Kotvení do stávající spodní stavby

OCEL B 500 B (10505 R)

Rozsah sanací nosné konstrukce a spodní stavby:

Před sanací zdiva je nutno provést kompletní odstranění přibetonávek !

Sanace zdiva:

Sanace se týká určených pohledových částí kamenných konstrukcí (opěry, NK, čelní zdi, křídla)

Popis:

sanace se skládá z těchto operací:

- odstranění nečistot a vegetace otryskáním vhodným abrazivním materiálem
- očištění povrchu tlakovou vodou
- vysekání malty ze spar na hloubku 70-100 mm (na neporušenou maltu)
- vyfoukání spar stlačeným vzduchem, provlhčení
- přespárování kamenného zdiva cementovou maltou mc50 (hloubkové do hl. 100mm)
- případná lokální stabilizace rozvolněných kamenných bloků

Rozsah sanací:

- odstranění přibetonávky tl 50mm - líc opěr, podhled nk, křídla, čelní zdi 100%
- otryskání / očištění zdiva 100%
- přespárování zdiva 100% (hl. spárování do hl. 100mm)
- doplnění zdiva 10%
- lokální sanace říms na křídlech 10%
- stabilizace a urovnání kamenných bloků říms na křídlech 20%

6.18 Železniční svršek na objektu

Železniční svršek v rámci objektu není řešen. Železniční svršek je řešen v rámci samostatného objektu akce.

6.19 Přechody do trati, terénní úpravy

Stávající příkopy budou pročištěny. Nezpevněné plochy budou ohumusovány a osety travním semenem.

6.20 Trakční vedení a ukolejnění

Nejedná se o elektrifikovanou trať - nebude provedeno.

6.21 Řešení ochrany proti účinkům bludných proudů

Vzhledem k tomu, že objekt není na elektrifikované trati, ani v okruhu 5km elektrifikovaná trať není a do vzdálenosti 500m nejsou stávající ani plánovaná zařízení, která mohou být zdrojem bludných proudů, nebyl proveden korozivní průzkum. Objekt byl zařazen do 3.stupně korozní agresivity.

6.22 Ostatní technické souvislosti

6.22.1 Kabelové trasy

V PD nemusí být zakresleny všechny inženýrské sítě. Je zde pouze zakreslen výskyt podzemního sdělovacího kabelů ČD telematika. Sítě budou v době výstavby zajištěny proti poškození a poté navraceny do zásypu NK.

Výskyt dalších sítí je nutno ověřit s dokladovou částí a následně před realizací na stavbě vytyčit!

6.22.2 Tabulky, letopočty

Není předmětem objektu.

6.22.3 Zajišťovací a geodetické značky

Není předmětem objektu.

6.22.4 Bezpečnostní značení

Není požadováno.

6.23 Požadavky na měření posunů a přetvoření stavebních objektů

Vzhledem k typu a charakteru objektu nejsou požadovány.

6.24 Nutné zásahy do stávající zeleně

V místě stavby dojde k odstranění náletové zeleně z okolí celého objektu v rozsahu dle rozpočtové části.

6.25 Nakládání s odpady

S odpady bude nakládáno dle současně platných právních předpisů.

7 Způsob provádění stavby, postup výstavby

7.1 Koncepce řešení

Základní koncepce opravy objektu byla stanovena na jednání se zástupci SŽ s.o., kde bylo rozhodnuto o prosté rekonstrukci stávajícího objektu.

7.2 Požadavky na výluky a ostatní omezení

7.2.1 Výluky železničního provozu

Stavba bude provedena během nepřetržité výluky.

7.3 Postup výstavby

- Vybudování zařízení staveniště

- Odstranění křovin a příprava staveniště
- Demontáž kolejnic a pražců dle potřeby včetně odstranění kolejového lože
- Odtěžení kameniva žel.svršku
- Provedení výkopu pro spádovou desku a drenáže
- **Odstranění stávající přibetonávky spodní stavby a nosné konstrukce**
- Demolice říms a částí stávající čelních zdí
- Vybudování nových ŽB říms včetně příčné spádové desky
- Sanace spodní stavby
- Realizace nové hydroizolace a odvodnění
- Provedení zhutněného zásypu
- Zásyp štěrkového lože vč. hutnění
- Samostatná úprava vrstvy kolejového lože pod ložnou plochou pražců
- Montáž pražců
- Souvislé doplnění kolejového lože kamenivem
- Ohumusování a osetí svahů travním semenem
- Osazení zábradlí
- Terénní úpravy okolí, napojení na stávající terén a příkopy
- Odstranění zařízení staveniště

7.4 Požadavky na výluky a ostatní omezení

7.4.1 Výluky železničního provozu

Vzhledem k charakteru prací je nutné zajistit nepřetržitou výluku na objektu, která bude ovšem spojena s výlukou celého úseku vyloučené koleje. Práce na tomto konkrétním objektu bude (zejména časový úsek prací) nutné koordinovat s prováděním ostatních objektů na předmětném úseku trati.

7.5 Členění na etapy z hlediska technologie výstavby

Z hlediska technologie bude nutné dodržovat běžné postupy provádění opravných prací.

7.6 Dopady postupu výstavby na provoz na mostě a pod mostem

Během stavby v nepřetržité výluce bude provoz na objektu vyloučen.

7.7 Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů

Výstavba objektu bude koordinována se stavbou ostatních objektů stavby.

7.8 Zvláštní požadavky na stavební postupy

Jedná se o stavební postupy a konstrukce v našich podmínkách obvyklé, které nečiní zvláštní požadavky na stavební postupy a nemají mimořádné požadavky na jednotlivé části dokumentace dodavatele.

7.9 Přeložky inženýrských sítí

Nejsou předpokládány, pouze provizorní zajištění stávajících sítí.

Před zahájením zemních prací je nutné nejprve vytyčit veškeré případné inženýrské sítě a bezpodmínečně dodržovat podmínky správců sítí.

8 Bezpečnost práce

Pro zajištění bezpečnosti práce bude nutno v plném rozsahu respektovat aktuálně platné předpisy o bezpečnosti práce a ochraně zdraví.

Při práci v kolejišti bude nutné zejména respektovat předpisy:

- 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 Bp2-Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp3-Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace SŽ Zam 1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích č.601/2006 Sb.
- TKP staveb státních drah, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly

Při provádění bude postupováno dle platných předpisů a norem a dle zásad bezpečnosti práce a ochrany zdraví pracujících (vyhláška ČÚBP 601/2006 Sb. "O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích").

9 Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů

9.1 Vzorové listy a předpisy

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah

Směrnice č.11/2006 včetně změny č.1 generálního ředitele pro dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních

Služební předpis SŽ S5 - Správa mostních objektů

Služební rukověť SŽ SR 5/7 (S) - Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů

SR 5 (S) Určování zatížitelnosti železničních mostů

S 5/4 Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí

9.2 Použité české normy

ČSN EN 1990 – Zásady navrhování konstrukcí

ČSN EN 1991-1-1 Zatížení konstrukcí – Část 1-1: Obecná zatížení –
Obecná zatížení – Objemové tíhy, vlastní tíha a užitná
zatížení pozemních staveb

ČSN EN 1991-2 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 2: Zatížení mostů

ČSN 73 6200 Mostní názvosloví

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů

ČSN EN 206 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda


9.3 Seznam výjimek a odchylek od VL a typových podkladů a norem
Nejsou.

10 Přehled zatížitelnosti

Statický výpočet zatížitelnosti není předmětem této projektové dokumentace.

Technickou zprávu zpracoval:

V Pardubicích 09 / 2024


Ing. Jan Dobrovolný