

				číslo soupravy
-	-	-	-	
č. změny	datum	popis a zdůvodnění	podpis	

		STRABAG Rail a.s. Železničářská 1385/29 400 03 Ústí nad Labem - Střekov tel.: +420 475 300 111 e-mail: projekt.ul@strabag.com		Investor:  Správa železniční dopravní cesty	
Odpov. projektant stavby Ing. David Růža 	Odpov. projektant PS, SO, části Ing. Martin Klomínský 	Kontroloval Ing. David Růža 	Vypracoval Ing. Martin Klomínský 		
Stavba Příprava a zpracování projektů staveb pro SMT na rok 2017				Místo stavby: traťový úsek č. 0221	
Objekt Objekt 8 - Most v km 13,096 TÚ č. 0221 Fr. Lázně - Selb-Plößberg (DBAG)				Stupeň	P
				Datum	04/2017
				Formát	-
Příloha Technická zpráva				Měřítka	-
				Část	Příloha 1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Příprava a zpracování projektů staveb pro SMT na rok 2017

Objekt 8 – Most v km 13,096 TÚ č. 0221
Františkovy Lázně - Selb-Plößberg (DBAG)

Projekt

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.1.	Údaje o stavbě	3
2.	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	4
2.1.	Výchozí podklady	4
2.2.	Odchyly od platných norem a předpisů	4
3.	POPIS A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STÁVAJÍCÍM MOSTNÍM OBJEKTU	4
3.1.	Účel a poloha mostního objektu	4
3.2.	Stručný popis současného technického stavu	4
3.3.	Údaje o počtu kolejí na mostním objektu, jejich směrové a výškové uspořádání	5
3.4.	Inženýrské sítě	6
3.5.	Shrnutí a vyhodnocení výsledků průzkumných prací	6
3.6.	Geodetické zaměření	6
4.	POPIS A ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	6
4.1.	Celková koncepce technického řešení	6
4.2.	Bourání a demontáže	7
4.3.	Sanace nosné konstrukce	7
4.4.	Izolace a odvodnění nosné konstrukce	7
4.5.	Sanace spodní stavby	8
4.6.	Vykonzolované železobetonové římsy	8
4.7.	Zábradlí	8
4.8.	Přechody do tratě	9
4.9.	Dlažby a obklady	9
4.10.	Prostorová průchodnost	9
5.	Způsob provádění, postup výstavby	10
5.1.	Hlavní zásady postupu provádění jednotlivých prací	10
5.2.	Požadavky na omezení (případně výluky) železničního provozu	10
6.	Ostatní souvislosti	10
6.1.	Zábory	10
6.2.	Řešení mostního objektu z hlediska péče o životní prostředí	10
6.3.	Řešení mostního objektu z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci	11
7.	Související normy a předpisy	11
8.	SEZNAM PŘÍLOH	12

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	Příprava a zpracování projektů staveb pro SMT na rok 2017
Stavební objekt:	Objekt 8 – Most v km 13,096 TÚ č. 0221 Františkovy Lázně - Selb-Plößberg (DBAG)
Stupeň dokumentace:	Projekt (P)
Charakter stavby:	Oprava
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Traťový úsek 0221
Obec:	Vojtanov
Katastrální území:	Mýtinka u Poustky
Kraj:	Karlovarský
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234 DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 400 03 Ústí nad Labem
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	STRABAG Rail a.s. Železničářská 1385 400 03 Ústí nad Labem IČ:25429949

2. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

2.1. Výchozí podklady

Pro zpracování projektu stavby byly použity následující podklady:

- Geodetické zaměření stavby, duben 2017
- Prohlídka objektu projektantem, duben 2017
- Katastrální snímek a výpis z LV
- Vybrané údaje o mostu z evidence správce objektu
- Vyjádření k existenci sítí jednotlivých správců SŽDC
- Pasport koleje od Správy tratí z 16.01.2017

2.2. Odchyłky od platných norem a předpisů

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

3. POPIS A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STÁVAJÍCÍM MOSTNÍM OBJEKTU

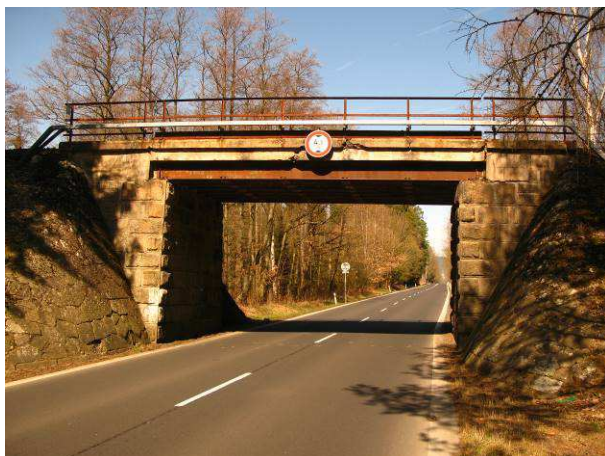
3.1. Účel a poloha mostního objektu

Stávající most se nachází na jednokolejně neelektrifikované železniční trati. Most je situován v širé trati v prostoru k. ú. Mýtinka u Poustky, parc. č. 577/1 (vlastník Česká republika, právo hospodaření s majetkem státu: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – způsob využití: dráha, druh pozemku: ostatní plocha). Pod mostem je vedena silnice I/21. Vpravo jsou sousedním pozemkem parcely č. 253 (Lesy ČR), 564/2 (ŘSD ČR), 277/3 (Lesy ČR). Vlevo jsou sousedním pozemkem parcely č. 278 (Lesy ČR), 564/1 (ŘSD ČR) a 290 (Lesy ČR).

3.2. Stručný popis současného technického stavu

Původní most byl vybudován v roce 1865. V roce 1925 proběhla přestavba opěr a byla zhotovena nová nosná konstrukce. Ta je tvořena sedmi ocelovými zabetonovanými nosníky I500. Šikmost mostu odpovídá úhlu křížení s komunikací, což činí 84°. Kamenné opěry jsou v dobrém stavu. Ve zdivu opěr je vypadané spárování a zdivo obložení svahových kuželů zarůstá vegetací. Viditelné části zabetonovaných nosníků jsou orezlé. Beton podhledu je degradovaný a na většině plochy jsou výrazné výluhy. Prostorové uspořádání na mostě je nevyhovující. Na zábradlí vlevo je připevněna kabelová chránička s kabelem ČD Telematika

Délka přemostění je 7,72 m, světlá výška 4,21 m. Šířka objektu je 4,82 m, šikmost objektu levá.



3.3. Údaje o počtu kolejí na mostním objektu, jejich směrové a výškové uspořádání

Stávající stav:

Jedná se stykovanou kolej tvořenou kolejnicemi tvaru S49 na betonových pražcích SB5. Kolej je vedena ve směrovém oblouku $R = 294,5 \text{ m}$ s převýšením $D = 130 \text{ mm}$. Niveleta na mostě stoupá (z Františkových Lázní do Selb-Plössberg) ve sklonu $9,426 \text{ ‰}$. Traťová rychlost je $V = 70 \text{ km/h}$.

Nový navrhovaný stav:

V km 13,077 – 13,117 dojde z důvodu možnosti provedení navržených opravných prací mostu k vytržení stávajícího kolejového pole. V tomto úseku tratě dojde poté k odtěžení stávajícího kolejového lože a jeho odvezení na příslušnou skládku. Po dokončení prací spojených s opravou mostního objektu dojde ve výše zmiňovaném úseku ke zřízení nového kolejového lože z drceného kameniva frakce 31,5/63. Kolejové lože bude v místě římsy mostu zřízeno po pravé straně koleje jako zapuštěné a vlevo od koleje jako polozapuštěné. Přechody mezi zapuštěným, polozapuštěným a nezapuštěným kolejovým ložem ležícím ve stávajícím stavu bude provedeno rampou o sklonu 1:12 (8,3%). Minimální tloušťka pod ložnou plochou pražce bude 260 mm. Profil kolejového lože bude v celém rekonstruovaném úseku upraven dle drážního předpisu SŽDC S 3.

Vytržený kolejový rošt bude vložen zpět. Kolejnice budou na obou koncích zpětně sestýkovány. Z důvodu směrového vyrovnaní oblouku ležícího v místě opravovaného mostu dojde v km 12,999 280 - 13,215 038 ke směrové a výškové úpravě GPK. Návrh výškového řešení koleje byl proveden s ohledem na dodržení minimální tloušťky kolejového lože v místě řešeného mostního objektu. Navržený zdvih nivelety koleje v místě mostu se pohybuje v rozsahu od 61 do 63 mm (viz. výkres podélného profilu koleje). Z důvodu plynulého napojení do stávajícího stavu bude na obou koncích výškové a směrové úpravy GPK provedena úprava převýšení v délce 20 m.

Navržené směrové parametry oblouku jsou patrné z výkresu situace – příloha č.2. Navržené sklony koleje jsou patrné z výkresu podélný profil koleje – příloha č.3.

V celém úseku směrové a výškové úpravy GPK (včetně navazujících úprav převýšení) dojde k doplnění kolejového lože do předepsaného profilu. Doplnění kolejového lože bude provedeno drceným kamenivem frakce 31,5/63.

3.4. Inženýrské sítě

Vyjádření jednotlivých správců jsou přílohami dokladové části. Na levé straně mostu je k zábradlí připevněna kabelová chránička s Tk a Dok ve správě ČD Telematika. Za mostem kabel překopem přechází na pravou stranu trati.

Tato funkční kabelová vedení nesmí být pracemi poškozena. Před realizací výkopových prací je nutné tato vedení před a za mostem vytýčit.

3.5. Shrnutí a vyhodnocení výsledků průzkumných prací

Byla provedena vizuální prohlídka viditelných konstrukcí mostu. Nebyl zajištěn podrobný stavebně technický a geotechnický průzkum. Nepřístupné obrysy konstrukcí jsou převzaty z archivní dokumentace.

3.6. Geodetické zaměření

Je součástí části „Geodetická dokumentace“ (situace stávajícího stavu s vyznačením měřených bodů a souřadnice těchto bodů).

4. POPIS A ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

4.1. Celková koncepce technického řešení

Stávající most zůstane zachován. V předepsaném rozsahu bude snesena kolej a odtěženo stávající šterkové lože. Další stavební práce je třeba provádět s ohledem na provoz pod mostem. Za tímto účelem bude osazeno provizorní dopravní značení a doprava bude svedena do jednoho jízdního pruhu. Jelikož není možné svést nákladní automobily na objízdnu trasu, je nutná betonáž vykonzolovaných říms po polovinách. Provizorní dopravní značení je podrobně řešeno v příloze „Dopravně inženýrský opatření“.

Z mostu bude sneseno stávající zábradlí a dojde k ubourání říms a parapetních zídek až po úroveň úložné plochy ocelových nosníků. Spodní příruby všech ocelových nosníků a boky krajních nosníků budou očištěny na stupeň Sa 2½. Do stávající konstrukce budou vlepeny spřahující trny a následně dojde k betonáži nových říms nad první polovinou mostu. Rovněž dojde k sanaci přilehlé opěry a kamenného obložení svahových kuželů. Po rozebrání lešení bude upraveno dopravní značení a doprava bude svedena do druhého jízdního pruhu. Následně budou provedeny obdobné stavební práce na druhé polovině mostu. Nezávisle na popsanych pracích bude na mostě proveden výkop a budou osazeny prefabrikované přechodové zídky a zhotovena monolitická betonová deska, která bude sloužit jako podklad pro izolaci.

Na závěr proběhne čištění komunikace pod mostem zametacím samosběrným vozidlem.

4.2. Bourání a demontáže

Z obou říms bude sneseno stávající zábradlí. Následně budou zdemolovány římsy nad jízdním pruhem ve směru Františkovy Lázně. V této části budou ubourány i parapetní zídky až po úroveň úložné plochy ocelových nosníků. Do stejné úrovně bude nutné rozebrat i kamenné obložení svahových kuželů, aby bylo možno zhotovit vykonzolované římsy. Po zhotovení nových konstrukcí v první polovině mostu dojde k demolicím v obdobném rozsahu nad druhou polovinou mostu.

4.3. Sanace nosné konstrukce

Horní povrch desky bude otryskán a vyspraven sanační maltou. Pokud nebude na horním povrchu nosné konstrukce dostatečný podélný sklon (min 1,0%) bude vytvořen nově položenou spádovou vrstvou z epoxidové stěrky. Podhled nosné konstrukce bude otryskán křemičitým pískem. Viditelné části stávajících ocelových nosníků v desce a viditelné části ložisek budou očištěny na stupeň min. Sa 2½. Následně se konstrukce očistí vysokotlakým vodním paprskem, aby byla zbavena prachu po pískování. Velikost tlaku bude upravena na stavbě dle aktuálních podmínek. Poté budou očištěné plochy nosníků opatřeny novým systémem schválených protikorozních nátěrů SŽDC (ONS).

Sanace betonových povrchů je navržena dle ČSN EN 1504, zásada oprav 3 „obnova betonu“, metody oprav 3.1 „ruční nanášení malty“ a 3.2 „znovu ukládání betonu nebo malty“. Reprofilační malta bude nanášena v tloušťce do 20 mm. Pokud použitý materiál nebude mít dostatečnou přídržnost k podkladu, bude vytvořen adhezni můstek z polymercementové suspenze. Minimální přídržnost k podkladu je 1,5 MPa po 28 dnech.

Celoplošně se beton ošetří sjednocující stěrkou z jemné malty tl. cca 2 mm a sjednocujícím nátěrem s impregnační funkcí, který zabrání vnikání vlhkosti do krycích vrstev betonu dle ČSN EN 1504, zásada oprav 1 „ochrana proti průsaku“, metoda oprav 1.3 „nátěry“. Povrch bude sjednocený v barvě světle šedé.

Před zahájením prací bude vypracována výrobní dokumentace, která bude obsahovat podrobný technologický postup prací vztažený ke konkrétním částem objektu a specifikaci použitých materiálů včetně „Rozhodnutí o schválení“ nebo „Certifikát výrobku“ od tuzemské akreditované zkušebny. TDI bude rozhodujícím činitelem, který specifikuje konkrétní rozsah sanovaných ploch u jednotlivých částí mostu a závěry těchto místních šetření zapíše do stavebního deníku.

4.4. Izolace a odvodnění nosné konstrukce

Izolace sanované nosné konstrukce bude provedena z volně pokládaných pásů s integrovanou ochranou. Na svislých částech říms bude izolace natavena. Přípravná vrstva pod natavovaným pásem bude tvořena penetračním asfaltovým nátěrem (ALP – min. 0,3 kg/m²). Ukončení izolace pod římsou bude provedeno přikotvením.

Na nosnou konstrukci v podélném směru navazují plovoucí desky s úžlabím pro drenáž. V této části budou izolační pásy rovněž volně položeny. Přes dilatační spáru mezi stávající konstrukcí a

plovoucí deskou bude na penetračně adhezni nátěr položen asfaltový modifikovaný pás s vysokou průtažností šířky 440 mm, který bude po krajích nataven. Přes tento pás bude převedena standardní izolace.

Rubová drenáž bude zajištěna PVC trubkou poloděrovanou DN 150 mm v jednostranném spádu 5%. Trubka bude po celé své délce položena na SVI a obsypána šterkem frakce 16-32. Trubka bude vyústěna ve svahu a obetonována.

Konkrétní hydroizolační systém musí být „Schváleným systémem vodotěsných izolací železničních mostních objektů“. Zhotovitel vypracuje a předloží ke schválení Technologický postup provádění vodotěsných izolací.

4.5. Sanace spodní stavby

Na opěrách a kamenném opevnění svahových kuželů bude provedeno hloubkové přespárování zdiva do hloubky min. 80 mm. Práce se provedou na základě skutečného stavu zdiva. Předpokládaný rozsah spárování činí 100 % celkové plochy. Před spárováním se provede kompletní očištění zdiva nesuseným pískem. Vysekání spár do hloubky 80 mm, vyčištění spár stlačeným vzduchem a vodou. Spáry připravené pro spárování, vyfoukané a navlhčené přebere TDI. Spáry se vyplní aktivovanou objemově kompenzovanou cementopolymerní maltou za použití plastifikátorů. Do spár se vhání malta spárovací pistolí pod tlakem 0,2 - 0,4 MPa (tlak závisí na hloubce spáry).

Malta pro spárování musí splňovat požadavky ČSN EN 998-2 Specifikace malt pro zdivo – malty pro zdění, pevnostní třída M15. Požaduje se max. smrštění malty 0,4 mm/m a mrazuvzdornost.

4.6. Vykonzolované železobetonové římsy

Železobetonové římsy budou zhotoveny ve dvou etapách tak, aby byl zachován provoz v jednom jízdním pruhu pod mostem. Před betonáží nových říms je třeba očistit boky krajních ocelových nosníků.

Ke spřažení se stávající nosnou deskou budou použity ocelové trny z profilované betonářské výztuže. Nosná deska bude spřažena s novou římsou ocelovými trny $\varnothing 12$ mm. Pomocí chemické malty se vlepí do vrtů $\varnothing 20$ mm. Z důvodů co nejmenšího narušení budou vrty $\varnothing 20$ mm 160 mm od spodní hrany ocelového nosníku. Nové římsy na rovnoběžných křídlech budou do stávajících křídel kotveny kotvicími prvky z profilované betonářské výztuže $\varnothing 20$ mm do vrtů $\varnothing 25$ mm.

Nové římsy budou zhotoveny z betonu C30/37 – XC4, XF4, výztuž z oceli B500B.

4.7. Zábradlí

Na nových římsách a přechodových zídkách bude osazeno nové úhelníkové zábradlí profilů 70x70x8 (sloupky) a 70x70x6 (madla). Na každé straně bude zábradlí tvořeno ze šesti dílů, mezi kterými bude vzdušná dilatace 30 mm. Zábradlí je do říms kotveno na patní plechy do

dodatečně vyvrtaných otvorů chemickými kotvami. Zábradlí bude zajištěno proti zcizení (např. zásekem do šroubu, poškozená PKO se opraví nátěrem).

Dolní pole zábradlí budou v prostoru nad komunikací opatřena výplní z tahokovu. Pole výplní jsou tvořena lemovacím profilem L25x20x1,5 a výplní z tahokovu SQ16 16x12, lemovací profily budou přivařeny ke sloupkům a vhodným způsobem připevněny k madlu, aby byla pole stabilně ukotvena na zábradlí. Postup prací a přivaření polí tahokovu k zábradlí bude provedeno tak, aby nedošlo k žádnému poškození PKO jednotlivých prvků zábradlí.

Díly zábradlí budou v souladu s S 5/4 zinkovány ponorem ŽSP a opatřeny skladbou nátěrů ONS 02. Zinkování ponorem bude provedeno v tloušťce 100 µm. Následně bude proveden základní nátěr epoxidový v tloušťce 80 µm a podkladní nátěr epoxidový rovněž v tloušťce 60 µm. Nakonec se nanese vrchní nátěr polyuretanový v tloušťce min. 60 µm (odstín vrchního nátěru určí investor). Celková tloušťka nátěrového systému PKO tedy bude činit min. 200 µm.

Konkrétní nátěrový systém musí být opatřen certifikátem tuzemské akreditované zkušebny, včetně technologického postupu a posouzení přilnavosti na kovových povlacích. Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu, odpovídat konkrétním podmínkám objektu a být schválen stavebním dozorem investora.

4.8. Přechody do tratě

Na mostě je navrženo částečně uzavřené kolejové lože. Z tohoto důvodu je třeba řešit přechod do širé trati. Na obou stranách mostu budou osazeny prefabrikované přechodové římsové zídky na vrstvu podkladního betonu C12/15 – X0 tl. 300 mm. Horní hrana dříku prefabrikátu klesá ve sklonu 12% a zajistí tedy normový přechod do tratě. Prefabrikovaná zídka bude doplněna monolitickou římsou šířky 0,44m, výšky 0,3 m s horní hranou ve sklonu 4% z betonu C30/37 – XC4, XF3. Pro přikotvení monolitické římsy budou vybourány v prefabrikátu kapsy 0,15x 0,15 m a 0,8 m a bude obnažena výztuž prefabrikátu – viz výkresová část dokumentace.

4.9. Dlažby a obklady

Na odláždění svahu pod vyústěním rubové drenáže se použije lomový kámen tl. 150 mm do lože z betonu třídy C 25/30 – XF3 (CZ, F.2) – Cl0,2 – Dmax22 – S4 min. 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.

4.10. Prostorová průchodnost

Řešení opravy mostu splní VMP 2,5 podle ČSN 73 6201 – čl. 4.2.11 (poloha v širé trati při rychlosti do 120 km/h). Sloupek zábradlí na římse vpravo bude osazen minimálně ve vzdálenosti 2 885 mm od osy koleje, aby byl splněn článek 5.2.1 normy ČSN 73 6201.

Prostorové uspořádání splní podmínky pro volný schůdný a manipulační prostor.

5. Způsob provádění, postup výstavby

5.1. Hlavní zásady postupu provádění jednotlivých prací

Přístup na staveniště je možný po kolejích (zemním tělese trati) a po silnici I/21. Z důvodu zachování provozu pod mostem v jednom jízdním pruhu i pro nákladní automobily bude stavba rozdělena na dvě etapy:

1. etapa:

Stavební práce budou zahájeny stavbou lešení v pruhu ve směru Františkovy lázně. Lešení bude smontováno před a za mostem, kde bude sloužit jako podpora bednění pro betonáž vykonzolovaných říms. Pod mostem pak bude lešení sloužit jako plošina pro pracovníky během sanace podhledu nosné konstrukce.

V této fázi výstavby budou rovněž očištěny nesusušeným pískem a přespárovány svahové kužely a opěra přiléhající k jízdnímu pruhu ve směru Františkovy Lázně. Jízdní pruh ve směru Vojtanov zůstane průjezdný.

2. etapa:

V této fázi budou provedeny stejné stavební práce jako v 1. etapě, ovšem v místě druhého jízdního pruhu.

5.2. Požadavky na omezení (případně výluky) železničního provozu

Pro realizaci opravy objektu se musí vyloučit kolej na mostě. Výluka v délce 6 týdnů umožní provedení stavby ve dvou etapách.

6. Ostatní souvislosti

6.1. Zábory

U tohoto objektu nedojde k trvalému ani dočasnému záboru. Stavba bude realizována pouze na pozemku dráhy (SŽDC).

6.2. Řešení mostního objektu z hlediska péče o životní prostředí

V prostoru mostu nebude potřeba kácet vzrostlé stromy. Pouze se odstraní náletové křoviny a traviny.

Během realizace se nesmí znečistit povrchová a podzemní voda ani půda. Při použití techniky s výskytem ropných látek se budou používat ekologické rohože se sorbentem ropných látek. Odpady z bouracích prací vzniknou ze zdemolovaných kamenných říms a křídel a dále z železobetonových částí křídel. Betonový odpad, kamenný odpad a vytěžená zemina budou odvezeny na skládku.

6.3. Řešení mostního objektu z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Při rekonstrukci propustku je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem. Pro zajištění bezpečnosti práce je během realizace nutno respektovat zejména následující předpisy:

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce (v platném znění)

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně právní vztahy (v platném znění)

NV č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

NV č. 21/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na osobní ochranné prostředky

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Další požadavky související se stavební činností na železniční dopravní cestě:

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

(předpis stanovuje základní podmínky a předpoklady k zajištění BOZP. Platí pro všechny zaměstnance SŽDC/ČD a pro ostatní právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s SŽDC/ČD vykonávají pro SŽDC/ČD práce nebo jinou činnost a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány)

Směrnice SŽDC č. 50 – Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na drahách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty.

Zhotovitel stavby při realizaci dodrží předpisy pro práci v průjezdním průřezu provozované trati, v ochranných pásmech podzemních sítí, pro manipulaci s břemeny a pro bourací práce. Pro práce prováděné strojními mechanismy budou dodrženy předpisy pro práci s těmito mechanismy.

7. Související normy a předpisy

ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin

ČSN 73 0037 Zemní tlak na stavební konstrukce

ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení

ČSN 73 6200 Mosty – Terminologie a třídění

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů

ČSN EN 10027-2 Systémy označování ocelí - Část 2: Systém číselného označování

ČSN EN 10080 Ocel pro výztuž do betonu – Svařitelná betonářská ocel – Všeobecně

ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí

ČSN ISO 13822 Zásady navrhování konstrukcí – Hodnocení existujících konstrukcí

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

ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí

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

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

ČSN EN 1992-1-1 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí - Část 1-1: Obecná pravidla a pravidla pro pozemní stavby

ČSN EN 1997-1 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí - Část 1: Obecná pravidla

SŽDC S 3 Železniční svršek

SŽDC S 3/2 Bezstyková kolej

SŽDC S 4 Železniční spodek

SŽDC S 5 Správa mostních objektů

SŽDC SR 5/7 (S) Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů

Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah (aktuální znění)

Vzorové listy železničního spodku Ž1 – Ž10

Vyhláška č. 177/1995 Sb. – Stavební a technický řád drah

8. SEZNAM PŘÍLOH

1. Technická zpráva
2. Situace
3. Podélný profil koleje
4. Stávající stav
- 5.1 Nový stav – přehledný výkres
- 5.2 Nový stav – řezy
- 5.3 Nový stav - pohledy
6. Tvar nabetonovaných říms
7. Výztuž nabetonovaných říms
8. Tvar pref. Přechodových zídek
9. Tvar a výztuž nasazených říms
10. Tvar plovoucích desek
11. Výkres zábradlí
12. Dopravně inženýrská opatření
13. Vytyčovací výkres
14. Doklady
15. Výkaz výměr
16. Geodetická dokumentace

Vypracoval: Ing. Martin Klomínský

V Ústí nad Labem: duben 2017