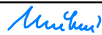
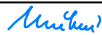








Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
P1	24.6.2017	Dokumentace k připomínkám	Ing. Mužíková	
01	27.11.2017	Odevzdání čistopisu přípravné dokumentace	Ing. Mužíková	

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00	
--	---

PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
--	---

Vypracoval:  Ing. Barbora Mužíková	Kontroloval:  Ing. Martin Verner	Odpovědný projektant:  Ing. Martin Verner	Hlavní inženýr projektu:  Ing. Martin Koudełka
---	---	---	---

KRAJ: ÚSTECKÝ	OKRES: CHOMUTOV	OÚ: CHOMUTOV
---------------	-----------------	--------------

REKONSTRUKCE TRATI V ÚSEKU KYJICE - CHOMUTOV	
---	--

E. STAVEBNÍ ČÁST E.1 Inženýrské objekty E.1.4 Mosty, propustky, zdi SO 14 01 Železniční most v km 57,255	Číslo zakázky: ZAK-2016-20	
	Stupeň:	PD
	Datum:	11/2017
	Měřítko:	-
	Formát:	12 x A4
TECHNICKÁ ZPRÁVA	Verze:	Část:
	01	E.1.4.1
		Č. přílohy:
		01

Obsah:

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU	4
1.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
1.2	ÚČEL OBJEKTU	4
1.3	PODKLADY	4
1.4	SOUVISEJÍCÍ STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY	4
1.5	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	4
1.6	SITUOVÁNÍ MOSTNÍHO OBJEKTU V TERÉNU	5
1.7	INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	5
1.8	ÚDAJE O KOLEJI NA MOSTNÍM OBJEKTU, JEJÍ SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ	5
1.8.1	Stávající stav	5
1.8.2	Navrhovaný stav	5
2	TECHNICKÝ POPIS SOUČASNÉHO STAVU	5
2.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O OBJEKTU (STÁVAJÍCÍ STAV)	5
2.2	VLIV PRŮZKUMŮ NA DOKUMENTACI	6
2.3	ZÁKLADNÍ POPIS KONSTRUKCE	6
2.4	ZHODNOCENÍ STAVU	6
3	NÁVRH A POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	6
3.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE, CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ ÚPRAV	6
3.2	ZÁSYPY	7
3.3	OCHRANA PROTI ZEMNÍ VLNKOSTI	7
3.4	ZÁSADY OCHRANY PROTI BLUDNÝM PROUDŮM	7
3.5	ZÁBORY	8
4	POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY	8
4.1	CELKOVÁ KONCEPCE VÝSTAVBY	8
4.2	DOPADY POSTUPU VÝSTAVBY NA PROVOZ POD A NA MOSTNÍM OBJEKTU PO DOBU VÝSTAVBY	8
4.3	OCHRANA VODNÍ PLOCHY	8
4.4	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	8
4.5	NUTNÉ PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ	8
4.6	ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	8
4.7	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	8
5	BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI BĚHEM REALIZACE	8
6	SPECIFIKACE MATERIÁLŮ, POVRCHŮ A DALŠÍCH POŽADAVKŮ	10
6.1	MATERIÁLY	10
6.1.1	Specifikace betonu podle konstrukčních částí podle ČSN EN 206	Chyba! Záložka není definována.
6.1.2	Povrchová úprava betonu	10
6.1.3	Sanační omítka	10

6.1.4	Specifikace betonářské výztuže	10
6.1.5	Ocelové konstrukce	10
6.1.6	Ložiska	10
7	PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY, VYUŽÍVANÝCH NOREM A VZOROVÝCH LISTŮ	11

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce trati v úseku Kyjice - Chomutov
Název objektu:	SO 14-01 železniční most v km 57,255
Reálné staničení:	km 57,250 000
Obec:	Jirkov
Kraj:	Ústecký
Katastrální území:	Jirkov [660761]
Druhy stavby:	Rekonstrukce stávajícího mostu
Vlastník:	Česká republika
Správce objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Správa mostů a tunelů Ústí nad Labem
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděna 1003/7, Praha 1 – Nové Město 110 00
Zpracovatel PD:	PROJEKT servis spol. s r.o. Praha 9 - Hloubětín, U Elektry 830/2b, Praha 9 190 00
Projektant:	Ing. Barbora Mužiková
Odpovědný projektant:	Ing. Bc. Martin Verner
Traťový úsek:	0602 žst. Most – žst. Chomutov – záp. Zhlaví
Definiční úsek:	06 Kyjice – ústřední stavědlo – Dolní Rybník
Stupeň:	Přípravná dokumentace

1.2 Účel objektu

Účelem objektu převedení železniční trati nad vodní nádrží Újezd (Vrskmaň).

1.3 Podklady

Fotodokumentace trati z prohlídky
Výběr údajů o mostním objektu poskytnutý objednatelem
Pracovní porada se zástupci objednatele
Geodetické zaměření
Mimořádná revizní prohlídka mostních ložisek

1.4 Související stavební objekty a provozní soubory

Provozní soubory:

PS 12-01 Kyjice - odb. Dolní Rybník, TZZ

Stavební objekty:

SO 11-01 Železniční svršek, Kyjice - Chomutov
SO 11-02 Železniční spodek, Kyjice – Chomutov

1.5 Přístup na staveniště

Po vyloučené trati od ŽST Kyjice

1.6 Situování mostního objektu v terénu

Mostní objekt se nachází v extravilánu mezi ŽST Kyjice a zastávkou Jirkov zastávka. Železniční trať přechází z náspu na mostní objekt a převádí trať přes vodní nádrž Újezd opět na železniční násep.

Mostní objekt se nachází pod náspem, částečně je zaplavený vodou z přilehlé vodní nádrže.

1.7 Inženýrské sítě

Na mostním objektu se nacházejí sítě:

ČD Telematika – je vedena na mostě koleje č. 1, vpravo.

SEE – vedena na mostě

Mimodrážní sítě se zde nenachází.

Pod mostním objektem se nachází sítě:

ČD Telematika – je vedena vpravo podél mostu

Mimodrážní sítě se zde nenachází.

Na pilíři č. 3 u koleje č. 2 se nachází návěstidlo.

1.8 Údaje o koleji na mostním objektu, její směrové a výškové uspořádání

1.8.1 Stávající stav

Kolej ve sledovaném úseku trati se sestává z kolejnic tvaru S49 z roku 1984, na betonových pražcích SB6 z roku 1984 s tuhým upevněním. Kolej je bezстыková.

Řešený úsek se nachází v přímé, návrhová rychlost je 110 km/h. V tomto úseku trať stoupá pod sklonem 10‰ ve směru staničení.

1.8.2 Navrhovaný stav

Kolej ve sledovaném úseku trati sestává z kolejnic tvaru kolejnic 60 E2 na betonových pražcích délky 2,6 m s pružným upevněním a rozdělením pražců „u“. Kolej je navrhovaná jako bezстыková.

Řešený úsek se nachází v přímé, maximální návrhová rychlost je 140 km/h. V tomto úseku trať stoupá pod sklonem 9,83 ‰ ve směru staničení.

Šířkové uspořádání je VMP 2,5, řešený úsek je v širé trati.

2 TECHNICKÝ POPIS SOUČASNÉHO STAVU

2.1 Základní údaje o objektu (stávající stav)

- údaje převzaty od správce mostního objektu

Konstrukce	Trámová plnostěnná
Počet kolejí na mostním objektu	2 (samostatná konstrukce pro každou kolej)
Počet polí:	13
Šířka mostu:	12,30 m
Světlost polí:	27,50 m
Rozpětí polí:	27,00 m
Rozpětí:	390,00 m
Délka mostu:	418,00 m
Výška mostu:	21,17 m

Rok výstavby

1983

2.2 Vliv průzkumů na dokumentaci

Stavebně-technický průzkum spodní stavby

- Pevnost betonu u pilířů a základových patek byla určena 29 MPa, což odpovídá C20/25 až C25/30. Celkově působí dobrým dojmem a jeho pevnost je dostatečná.
- Hloubka karbonatace je v rozmezí 8 až 23 mm, která nepředstavuje významné poškození povrchu betonové konstrukce s malým rizikem koroze nejsvrchnější vrstvy výztuže.
- Výsledkem ST je, že spodní část mostu je v poměrně dobrém technickém stavu, doporučena je pouze lokální sanace chybějící krycí vrstvy betonu na pilířích.

Hydrotechnický průzkum nebyl proveden.

Geotechnický průzkum nebyl proveden, v původní dokumentaci nebyl IGP nalezen.

Požadavky na provedení dalších průzkumů v projektu stavby:

- požadavek na IGP a doplnění diagnostického průzkumu.

2.3 Základní popis konstrukce

Mostní objekt pochází z roku 1983, jedná se o železobetonovou předem předpjatou komorovou konstrukci PSKT-30 s monolitickou dobetonávkou horní desky. Konstrukci tvoří dva mosty, každý pro jednu kolej. Celkem je mostní objekt rozdělen na 13 polí o délkách 30,00 m, které jsou uloženy na hrncových ložiscích na pilířích spodní stavby. Most má společné založení a základový blok. Jako dva samostatné mosty jsou vybetonovány vlastní pilíře. Počet nosníků mosty je 52 kusů na 208 kusech ložisek. Jednotlivá pole nosné konstrukce jsou řešeny jako prosté nosníky.

Most byl navržen na zatěžovací vlak třídy „A“ dle ČSN 73 6203 a na mimořádné zatížení jeřábem GEPK – 130. Na mostě byla provedena mimořádná zatěžovací zkouška v roce 1984, při které mostní objekt vyhověl

Nosná konstrukce – Nosnou konstrukci tvoří prefabrikované železobetonové dílce PSKT-30, na stavbě byla dobetonovaná horní železobetonová deska.

Spodní stavba – Každý most je položen na vlastních pilířích, které mají společný základový blok. Na přechodu mezi nosnou konstrukcí a spodní stavbou jsou osazena hrncová ložiska.

2.4 Zhodnocení stavu

Hodnocený stav dle Oblastního ředitelství Ústí nad Labem:

2/1

Dle místního šetření projektanta je nosná konstrukce bez zjevných závad. Spodní stavba vykazuje místy oprýskání krycí vrstvy výztuže. Dle revizní zprávy investora je stav mostních ložisek nevyhovující pro zvyšování rychlosti na mostním objektu. Bez výměny stávajících ložisek nelze zvýšit rychlost na mostním objektu.

3 NÁVRH A POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

3.1 Základní údaje, celková koncepce řešení úprav

Nosná konstrukce

Vzhledem k údajům uvedených v kapitole 2.3 je navrhována dále zmíněná rekonstrukce mostního objektu. Na nosné konstrukci dojde k lokálnímu doplnění zákrytových desek u opěr mostu. Rozsah doplnění zákrytových desek je od začátku mostu k opěrám, doplnění bude provedeno na obou stranách mostu, jedná se přibližně o vzdálenost 17,50 m.

Zábradlí půdorysně nekopíruje směrové vedení koleje, může dojít k lokálnímu nedodržení VMP 2,5. V těchto místech bude zábradlí upraveno tak, aby byl VMP 2,5 dodržen.

Na mostním objektu dojde k výměně všech stávajících ložisek za nová. K mostnímu objektu bude přistavěno lešení, v některých místech objektu se lešení bude zakládat pod hladinou vody. Z lešení budou instalovány zvedací lisy a dojde ke zdvihu **mostních polí maximálně o 10 mm** do výšky. Stávající ložiska budou vysekána z betonové zálivky a vyměněna za nová kalotová ložiska. Dojde k výměně všech 208 kusů ložisek. Úložný povrch na pilíři spodní stavby bude potřeba vyrovnat speciální zálivkou (popř. polymermaltou).

Pohyblivost ložisek (pevné, jednosměrné, všesměrné ložisko) bude zachována dle stávajícího stavu.

Spodní stavba

Dojde k lokální sanaci spodní stavby mostního objektu, budou vymezeny a ohraničeny plochy pro sanační práce, poté dojde k odstranění narušeného betonu pomocí otryskání tlakovou vodou.

V rámci sanace bude provedena obnova ochranné vrstvy betonářské výztuže proti korozi. Beton okolo postižené oblasti bude obnažen, výztuž bude očištěna vysokotlakou vodou a opatřena protikorozi ochranou. Poté bude provedena příprava povrchu betonu otryskáním vodním paprskem a povrch bude navlhčen. Na navlhčený povrch bude proveden spojovací můstek na polymercementové bázi.

Poté dojde k úpravě povrchu konstrukce reprofilační hmotou (polymercementová malta), popsaná sanace musí splňovat požadavky ČSN EN 1504-2. Sanace bude provedena na přibližně 50 % plochy spodní stavby objektu. Povrch spodní stavby bude na závěr upraven ochranným silikonovým nátěrem šedé barvy (100 % celého plochy spodní stavby) pro sjednocení vzhledu objektu.

3.2 Návrhové zatížení železniční dopravou

Návrhové zatížení je zde pro 1. třídu podle kategorizace trati dle ZTP. Model zatížení LM71 (ČSN EN 1991-2), charakteristická hodnota svislé síly - nápravové zatížení $Q_{vk} = 250$ kN, klasifikační součinitel zatížení: $a = 1,21$ (trať 1. třídy).

3.3 Prostorové uspořádání konstrukce

Na mostě bude zajištěna průchodnost VMP 2,5 (kolej s průběžným šterkovým ložem: 2500 mm + 125 mm = 2,625 mm) mezi zábradlím a osou koleje. V místech, kde tento požadavek nebude vyhovovat, dojde k lokální úpravě zábradlí.

3.4 Zásypy

Nebude potřeba provádět zásypy.

3.5 Ochrana proti zemní vlhkosti

Nebude prováděna nová ochrana proti zemní vlhkosti. Nové SVI bylo provedeno v roce 2015.

3.6 Kabelové trasy

Přes mostní konstrukci vedou kabelové trasy. Kabelové trasy budou umístěny v kabelových žlabech, které budou následně obetonovány. Žlaby budou umístěny ve šterkovém loži.

3.7 Zásady ochrany proti bludným proudům

Trať je elektrifikovaná, je nutno ochránit mostní objekty dle SR 5/7 (S) na stupeň ochranných opatření č. IV. Základní ochranná opatření pro daný stupeň vyplývají z tabulky č. 1 uvedené služební rukověti. tj.:

1. Primární ochrana
 - a. třída betonu a krytí výztuže dle ČSN EN 1992-2 resp. ČSN EN 1992-1-1 na základě agresivity prostředí.
 - b. skladba betonové směsi dle ČSN EN 206-1.
2. Sekundární ochrana: Mimo ochranu konstrukce před srážkovou vodou není další ochrana navržena.
3. Konstrukční opatření (obecně): Oddělení zábradlí na křídlech a nosné konstrukci vzduchovou mezerou, celoplošná izolace nosné konstrukce. Výztuž jednotlivých prvků nosné konstrukce

a se vodičové propojí a dráty se vyvedou na povrch konstrukce na kovovou desku v pozinkové úpravě – kontrolní měřicí bod. Dojde k vzájemnému propojení ocelových prvků konstrukce (nesmí se však propojit s výztuží) a jejich uzemnění.

3.8 Zábory

U tohoto objektu nedojde k trvalému ani dočasnému záboru mimodrážních pozemkům.

4 POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY

4.1 Celková koncepce výstavby

Celkové stavební postupy s časovými vazbami jsou detailně zpracovány v části projektové dokumentace B. Tato část obsahuje komplexní pohled na prováděné práce, včetně výluk koleje, omezování rychlosti a předpokládané časové vazby.

Stavební postupy v rámci tohoto stavebního objektu se předpokládají v následujícím pořadí:

- stavba lešení
- výměna ložisek
- sanace betonového povrchu spodní stavby
- zakrytí mostních zrcadel, lokální úprava zábradlí

4.2 Dopady postupu výstavby na provoz pod a na mostním objektu po dobu výstavby

Pro výměnu mostních ložisek je potřeba výluky na kolejích, pro práce na sanaci spodní stavby není výluka potřebná.

4.3 Ochrana vodní plochy

Během rekonstrukce mostního objektu je zapotřebí provést ochranu vodní nádrže pod objektem. Nesmí dojít ke kontaminaci vody ropnými látkami z pracovních strojů a zanešení stavební sutí.

4.4 Nakládání s odpady

Nakládání s odpady je řešeno v části projektové dokumentace B. 3.2 – Odpadové hospodářství.

4.5 Nutné přístupy na staveniště

Přístup na staveniště je umožněn po koleji.

4.6 Zařízení staveniště

Staveniště bude zřízeno na pozemku u výpravní budovy zastávky Jirkov číslo pozemku 806/8. V místě objektu není vhodný zdroj elektřiny ani užitkové vody.

4.7 Nakládání s odpady

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

5 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI BĚHEM REALIZACE

Při realizaci stavby je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN, včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících platných v době provádění stavby. Pro bezpečnost práce a provoz technických zařízení při stavebních pracích platí zejména zákon č. 262/2006Sb, 601/2006Sb, nařízení vlády č. 178/2001Sb, 148/2006Sb, vyhláška 415/2003Sb, 601/2006Sb. Základní zásady a požadavky pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci jsou dány zákonem č. 309/2006Sb a platnými právními předpisy uvedenými v §23 tohoto zákona, (nařízení vlády č. 362/2005Sb, č. 101/2005Sb, č. 378/2001Sb, č. 168/2002Sb, č. 11/2002Sb, č.178/2001Sb, č.

406/2004Sb). 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 technický dozor investora musí zajistit před zahájením stavby 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.

Dále je třeba dodržet všechny platné železniční bezpečnostní předpisy v platném znění vydané SŽDC:

- TKP staveb státních drah, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- **SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci**
- **SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy**
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

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

- práci ve výškách
- práci v ochranných pásmech podzemních sítí
- manipulaci s břemeny

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

6 SPECIFIKACE MATERIÁLŮ, POVRCHŮ A DALŠÍCH POŽADAVKŮ

6.1 Materiály

6.1.1 Povrchová úprava betonu

Pohledové betony budou provedeny podle ČBS 03 – PB2. Nově prováděné betonové části mostního objektu budou opatřeny nátěry.

6.1.2 Sanační hmota

Opravná reprofilační malta a spojovací můstek musí splňovat požadavky ČSN EN 1504-2: Výrobky a systémy pro ochranu a opravy betonových konstrukcí – Definice, požadavky, kontrola kvality a zhodnocení shody – Část 2: Systémy ochrany povrchu beton.

6.1.3 Specifikace betonářské výztuže

Betonářská výztuž bude dodána podle ČSN EN 10080, ČSN 42 0139.

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
Železobetonové zákrytové dílce	B500 B

6.1.4 Ocelové konstrukce

Konstrukce nebo její část	Třída výztuže
Ocelové zábradlí	S235 JR

6.1.5 Ložiska

Konstrukce nebo její část	Materiál
Kalotová ložiska	Minimální hodnoty vlastností ložisek: Maximální vertikální síla – 5 MN Celková příčná síla – 0,5 MN Celkový posun při užitém zatížení – 50 mm

7 PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY, VYUŽÍVANÝCH NOREM A VZOROVÝCH LISTŮ

ČSN 73 0037 Zemní tlaky na stavební konstrukce

ČSN 73 1001 Základní půda pod plošnými základy

ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady pro navrhování

ČSN EN 1991 -1-2 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 1992 -2 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí – Část 2: Betonové mosty navrhování a konstrukční zásady

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

ČSN EN 206-1 Beton – Část 1 – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda

Mostní vzorový list MVL 649 Železobetonové trubní propustky

Směrnice SŽDC č. 30

Předpisu 18/1986 – PMR - Kategorie železničních tratí z hlediska mostů

V Praze 11/2017

Vypracoval: Ing. Barbora Mužíková

12. Tabulka zatížitelnosti**A. Identifikace mostu****Železniční most v km 57,255**

TÚ (číslo, název) :

0602 žst. Most - žst. Chomutov - záp. zhlaví

DÚ:

km km 57,255

B. Identifikace části mostu

část mostu:

Nosná konstrukce, spodní stavba

poř. číslo (ve směru staničení):

pod kolejí č.

1

C. Doplňující data pro část mostu

Kategorie zatížitelnosti:

D4

Výpočetní model:

-

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

na začátku

uprostřed

na konci

poloměr oblouku

přímá

[m]

převýšení koleje

0

[mm]

excentricita vůči ose mostu

0

[mm]

Popis závad uvažovaných v přepočtu:

-

Datum zjištění zpracovaného stavu mostu - orgány SŽDC:

zpracovatelem přepočtu:

Poznámka k části mostu:

Poř. č.	Prvek (vč. umístění)	Detail	Namáhání	k_t	typ	L_p	δ	L_ϕ	$V_{Q,UM71}$	$V_{Q,UM71,E}$	viz. str.	Z_{UC}	$Z_{UC,E}$	Poznámky
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	nosná konstrukce mostu - komora	napětí dolních vláken v poli	σ	-	M	30.00	1.14	-	-	-	-	1.36	-	-
2	nosná konstrukce mostu - komora	průhyb v polovině rozpětí	δ	-	M	30.00	1.14	-	-	-	-	1.39	-	-
3	nosná konstrukce mostu - komora	smykové napětí nad podporou	τ	-	Q	30.00	1.14	-	-	-	-	11.29	-	-
4	betonový pilíř	smykové napětí v místě vetknutí	τ	-	Q	30.00	1.14	-	-	-	-	23.27	-	-

Dne: 25.11.2017

Zatížitelnost určil: Ing. Barbora Mužíková

Dne:

Do databáze zadal: