

| Poloha | | | | | Popis objektu | | | | | | Stav | | Prostorové uspořádání na objektu | | | | | | | | Prostorové uspořádání pod objektem | | | | | | | | Návrh úprav | | Podklady pro ZP | | | | | | | |
|--------|----|--------|----------|--------------|---------------|--------|-----------|---------------|------------------|-----------------|----------|---------------|----------------------------------|---------------|--------------|------|----------|-----|-------------------|-------|------------------------------------|-------|----------|-----------------|------------------|---------|------------|--------------|------------------|-------|---|-------|--------|---------|------------|-----------|-----------|-------|
| TÚ | DÚ | Objekt | Číslo SO | ev. km km | Obrázek | Poloha | Výstavba | Spodní stavba | Nosná konstrukce | Popis NK | Šikmost | Zatížitelnost | Přechodnost | Stavební stav | Počet kolejí | Směr | Rychlost | VMP | Nutný obrys k. l. | Šířka | Posun | Zdvih | Překážka | Délka mostu | Délka přemostění | Rozpětí | Počet polí | Světla výška | Konstruční výška | Popis | Délka | Šířka | Plocha | Položka | Koeficient | Sazba | Náklady | |
| | | | | | | | [rok] | | | | [°] | [-] | | [K/S] | | | [km/h] | | | [m] | [m] | [mm] | | [m] | [m] | [m] | [m] | [m] | [m] | | [m] | [m] | [m²] | | [-] | [tis./m²] | [mil. Kč] | |
| 1921 | 02 | P | | 0,750 | | | širá trať | 1954 | - | žb. trouba | trubní | 72,0 | - | C3-50 | 1 | 1 | 500 | 50 | 2,5 | NE | 10,0 | 0,006 | | občasná vodoteč | 3,0 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | Demolice stávajícího proustku a náhrada za nový trubní z důvodu nevyhovující zatížitelnosti. | 3 | 9 | 27 | H10 | 1,00 | 7,6 | 0,21 |
| | | | | 0,756 | | | širá trať | | - | žb. trouba | trubní | 72,0 | 1,21 | D4/120 D2/160 | | 1 | 525 | 60 | 2,5 | NE | 11,0 | | | | 3,0 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | | 3 | 11 | 33 | H08 | 1,00 | 86,4 | 2,85 |
| | | P | | 1,542 | | | širá trať | 1956 | - | beton | klenbová | 90,0 | - | C3-50 | 2 | 1 | 300 | 50 | 2,5 | ANO | 4,8 | 0,065 | | občasná vodoteč | 6,0 | 2,0 | 3,1 | 1,0 | 1,8 | 1,2 | Částečné ubourání a zasypaní stávajícího propustku do kterého se vloží nový trubní s šikmými čely | 3 | 5 | 15 | H10 | 1,00 | 7,6 | 0,11 |
| | | | | 1,547 | | | širá trať | | - | žb. trouba | trubní | 90,0 | 1,21 | D4/120 D2/160 | | 1 | 299 | 60 | 2,5 | NE | 12 | | | | 3,0 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | | 3 | 12 | 36 | H08 | 1,00 | 86,4 | 3,11 |
| | | M | | 1,664 | | | širá trať | 1886 | betonová | žb. deska | desková | 81°30´ | - | C3-50 | 2/2 | 1 | 303 | 50 | 2,5 | ANO | 5,2 | 0,015 | | trvalá vodoteč | 10,3 | 4,8 | 5,5 | 1,0 | 4,0 | 1,0 | Kompletní přestavba mostu z důvodu nevyhovujícího stavu. | 11 | 5 | 55 | H06 | 1,00 | 29,5 | 1,62 |
| | | | | 1,668 | | | širá trať | | železobetonová | žb. rám | rámová | 81,0 | 1,21 | D4/120 D2/160 | | 1 | 303 | 60 | 2,5 | ANO | 6,0 | | | | 15,0 | 5,0 | 7,0 | 1,0 | 4,0 | 1,0 | | 15 | 6 | 90 | H01 | 1,00 | 87,8 | 7,90 |
| | | P | | 2,219 | | | širá trať | 1915 | - | kámen | desková | 90,0 | - | C3-50 | 2 | 1 | 390 | 50 | 2,5 | NE | 9,4 | 0,102 | | občasná vodoteč | 3,0 | 0,8 | 1,8 | 1,0 | 1,2 | 0,4 | Demolice stávajícího proustku a náhrada za nový trubní z důvodu nevyhovujícího stavu | 3 | 9 | 27 | H10 | 1,00 | 7,6 | 0,21 |
| | | | | 2,222 | | | širá trať | | - | žb. trouba | trubní | 90,0 | 1,21 | D4/120 D2/160 | | 1 | 390 | 60 | 2,5 | NE | 11,0 | | | | 3,0 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | | 3 | 11 | 33 | H08 | 1,00 | 86,4 | 2,85 |
| | | P | | 2,481 | | | širá trať | 1962 | - | žb. trouba | trubní | 90,0 | - | C3-50 | 1 | 1 | přímá | 50 | 2,5 | NE | 6,4 | 0,020 | | vodoteč | 2,6 | 0,6 | 1,3 | 1,0 | 0,6 | 1,0 | Demolice stávajícího proustku a náhrada za nový trubní z důvodu nevyhovujícího stavu | 2,6 | 7 | 18,2 | H10 | 1,00 | 7,6 | 0,14 |
| | | | | 2,485 | | | širá trať | | - | žb. trouba | trubní | 90,0 | 1,00 | D4/120 D2/160 | | 1 | přímá | 60 | 2,5 | NE | 9,0 | | | | 3,0 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | | 3 | 9 | 27 | H08 | 1,00 | 86,4 | 2,33 |
| | | P | | 2,966 | | | širá trať | 1866 | - | cihlová klenba | klenbová | 60,0 | - | C3-50 | 1 | 1 | 305 | 50 | 2,5 | NE | 13,0 | 0,089 | | vodoteč | 4,0 | 1,5 | 2,8 | 1,0 | 2,0 | 0,7 | Rekonstrukce objektu s doplněním roznášecí desky. | 4 | 18 | 72 | H09 | 1,00 | 60 | 4,32 |
| | | | | 2,968 | | | širá trať | | - | cihla žb. deska | | | 1 | D2/80 | | 1 | 300 | 60 | 2,5 | ANO | 18,0 | | | | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 1,0 | - | 0,5 | | 20 | 18 | 360 | H29 | 1,00 | 87,8 | 31,61 |
| | | P | | 3,109 | | | širá trať | 1956 | - | bet.roura | trubní | 90,0 | - | C3-50 | 2 | 1 | 305 | 50 | 2,5 | NE | 9,6 | 0,023 | | občasná vodoteč | 2,5 | 0,4 | 0,6 | 1,0 | 0,6 | 0,6 | Demolice stávajícího proustku a náhrada za nový trubní z důvodu nevyhovujícího stavu | 2,5 | 11 | 27,5 | H10 | 1,00 | 7,6 | 0,21 |
| | | | | 3,112 | | | širá trať | | - | žb. trouba | trubní | 90,0 | 1,21 | D4/120 D2/160 | | 1 | 300 | 60 | 2,5 | NE | 12,0 | | | | 3,0 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | | 3 | 12 | 36 | H08 | 1,00 | 86,4 | 3,11 |
| | | P | | 3,440 | | | širá trať | | - | kámen, žb.beton | desková | 51,0 | - | C3-50 | 3 | 1 | přímá | 50 | 2,5 | ANO | 6,0 | 0,028 | | vodoteč | 8,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 1,3 | 0,4 | Demolice stávajícího proustku a náhrada za nový trubní z důvodu nevyhovujícího stavu | 6 | 12 | 72 | H10 | 1,00 | 7,6 | 0,55 |
| | | | | 3,444 | | | širá trať | | - | žb. trouba | trubní | 51,0 | 1,21 | D4/120 D2/160 | | 1 | přímá | 60 | 2,5 | ANO | 14,0 | | | | 3,0 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | | 3 | 14 | 42 | H08 | 1,00 | 86,4 | 3,63 |
| | | P | | 3,859 | | | širá trať | 1886 | - | cihla, kámen | klenbová | 90 | - | C3-50 | 2 | 1 | přímá | 50 | 2,5 | ANO | 6,4 | 0,009 | | vodoteč | 8 | 1,1 | 2,0 | 1,0 | 1,6 | 0,6 | Demolice stávajícího proustku a náhrada za nový trubní z důvodu nevyhovujícího stavu | 8 | 7 | 56 | H10 | 1,00 | 7,6 | 0,43 |
| | | | | 3,861 | | | širá trať | | - | žb. trouba | trubní | 90 | 1,21 | D4/120 D2/160 | | 1 | přímá | 60 | 2,5 | ANO | 9,0 | | | | 3,0 | 1,5 | 1,5 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | | 3 | 9 | 27 | H08 | 1,00 | 86,4 | 2,33 |

Celkové náklady [mil. Kč]

67,5

Poznámky pro vyplnění:

Každý objekt (most, propustek, nadjezd, lávka, krakorec) se zapisíe do tabulky a vyplní se o něm patřičné údaje. V případě, že nelze některou část vyplnit, proškrtne se.

Do sloupce objekt se vyplní "M" - pro most, "P" - pro propustek, "N" - pro nadjezd, "L" - pro lávku a "K" - pro krakorec.

V Záměru projektu není nutné určovat objektovou skladbu, buňku "číslo SO" je možné proškrtnout.

První řádek u každého objektu uvádí stávající stav.

Druhý řádek u každého objektu uvádí nový stav. Vyplní se buňky, které se liší oproti stávajícímu stavu. Text se odliší **tučně oranžovou barvou**.

Pro poznámky se použije buňka "popis".

Zdvih kladný je nahoru, záporný je dolů.

V případě mostu o více polích se popíšu parametry hlavního pole, případně se jednotlivé konstrukce K01, K02, K03 popíší do jediné buňky pod sebe (použije se Alt+Enter, pro nový řádek v jedné buňce).

Pokud dochází k úplné přestavbě mostu, je potřeba použít položku H06 jako demolice stávajícího mostu poníženou koeficientem (výkopy po demolici není nutné zasypávat) společně s položkou H01 respektive H02.

Pokud dochází k náhradě propustku, je potřeba použít položku H10 jako demolice stávajícího propustku poníženou koeficientem (výkopy po demolici není nutné zasypávat) společně s položkou H08.

Upozorňujeme, že položka H12 je oceňena 3 tis. za Kč/m2, což odpovídá chodníku na terénu. Přístupové chodníky z podchodu (na nástupiště nebo na terén přibližně v úrovni kolejí) doporučujeme oceňovat individuální kalkulací.

Nutný obrys kolejového lože - předpokládá se dodržení rozměru min. 2200x300 mm.

Tabulka je připravena pro formát A3 na šířku.