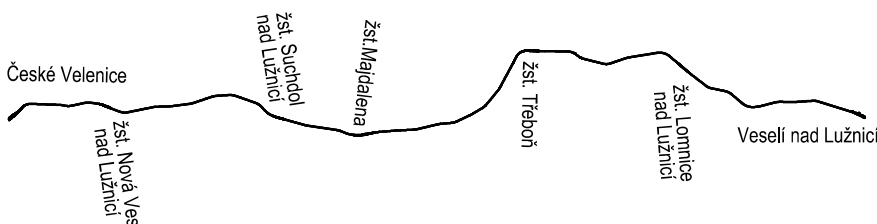


Paré:

Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:



Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	27.10.2025	definitivní odevzdání dokumentace	####

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8	

Zhotovitel díla:	SP + SEU_Velenice – Veselí_DSP	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	
Kontakt:	T: +420 605 229 020 E: praha@sudop.cz	
Zhotovitel části / objektu:	SWECO a.s.	
Adresa:	Táborská 31, 140 16, Praha 4	
Kontakt:	T: +420 724 117 625, +420 261 102 242 E: praha@sweco.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Michal Mečl	Specialista: ####

Název stavby / akce:	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)		Označení (S-kód):	S631500664
			Zakázka:	24-026.201
Název části:	Železniční mosty		Označení části:	D.2.1.4.2
Název objektu:	Železniční propustek v ev. km 3,112		Číslo objektu / komplexu:	SO 02-21-02
Název přílohy:	Nový stav		Číslo přílohy:	1. 001
Název dílčí části přílohy:	Technická zpráva		Stupeň dokumentace:	PDPS
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Smluvní datum zpracování:	
Ing. Ruslan Luarsabov	Ing. Ruslan Luarsabov	Formáty: 13xA4		
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Revize:	
Jihočeský	viz textová část	1701		
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoba:
S 6 3 1 5 0 0 6 6 4	P D P S	D 2 1 4 2	S O 0 2 2 1 0 2	X X

Technická zpráva

Obsah:

Technická zpráva	3
1 Základní údaje o propustku	3
2 Zdůvodnění navrženého technického řešení	3
3 Technický popis současného stavu objektu	4
3.1 Popis jednotlivých částí objektu	4
4 Podklady, provedené průzkumy, závěry z průzkumů	5
5 Návrh a popis navrženého technického řešení	5
5.1 Charakteristika propustku (nový stav)	6
5.2 Návrhové zatížení	6
5.3 Prostorové uspořádání na propustku	6
5.4 Prostorové uspořádání pod propustkem	7
5.5 Bourací práce	7
5.6 Popis nových částí	7
5.6.1 Výkopy	7
5.6.2 Založení	7
5.6.3 Úpravy v propustku a okolí	7
5.6.4 SVI	7
5.6.5 Ochrana proti bludným proudům	7
5.6.6 Popis ostatních technických souvislostí	7
5.6.6.1 Kabelové trasy	7
5.6.6.2 Římsy a zábradlí	7
5.6.6.3 Dilatační a pracovní spáry	8
5.6.6.4 Vodotěsné izolace	8
5.6.6.5 Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí	8
5.6.6.6 Přejížděvací oblasti, zásypy, terenní úpravy, odvodnění	8
5.6.7 Přehled použitých materiálů	8
5.6.7.1 Beton	8
5.6.7.2 Ocel – betonářská výztuž	9
5.6.8 Ocel – konstrukční ocel	9
5.6.8.1 Desky ztraceného bednění	9
6 Postup výstavby	10
6.1 Postup prací, technologické zásady výstavby	10
6.2 Požadavky na výluky, omezení rychlosti a další provozní omezení	11
6.3 Dopady postupu výstavby na provoz na propustku a pod ním	11
6.4 Přístupy na staveniště, napojení na inženýrské sítě	11
7 Hlavní související	11
8 Normy a předpisy	11
9 Výjimečná a úlevová řešení uplatněná na objektu	12
10 Závěr	12
PŘÍLOHY	13

1 Základní údaje o propustku

Název stavby	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)
Stupeň dokumentace	Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Kraj	Jihočeský kraj
Katastrální území	Nová Ves na Lužnici [574336] č. poz. 1270/17
Místo stavby	ev. km. 3,112
Objednatel (investor)	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00
- zastoupený	Správa železnic, s.o. Stavební správa západ Ke Štvanici 656/8, 186 00 Praha 8
Stávající a nový vlastník objektu	Správa železnic, s.o.
Správce objektu tunelů	Správa železnic, s.o., OŘ Plzeň, Správa mostů a
Odpovědný projektant stavby	Ing. Michal Mečl, SUDOP PRAHA a.s.
Odpovědný projektant objektu	Ing. Ondřej Kyp, Sweco a.s.
Název objektu, číslo objektu 3,112 Staničení objektu	SO 02-21-02 Železniční propustek v ev. km ev. km 3,112 nový km 3,084 21
Traťový úsek, definiční úsek	Chlum u Třeboně – Třeboň 04 - Nová Ves n/Lužnicí – Suchdol n/Lužnicí
Situování objektu v terénu	šírá trať
Účel objektu	propustek – komplexní přestavba
Koleje na propustku (směrové a výškové uspořádání, rychlost v dosavadním i novém stavu, přechodnost, průchodnost)	
<u>dosavadní stav:</u> počet kolejí na propustku: 1, jedna kolej v přímé, vodorovná, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100 jedna kolej v přímé, klesá 1,5 ‰, traťová rychlost 100 km/h, přechodnost D3-100.	
<u>nový stav:</u> Jedna kolej, v přímé, klesá 1,0 ‰, traťová rychlost 120 km/h, přechodnost D4-120.	

2 Zdůvodnění navrženého technického řešení

V místě objektu dochází v rámci řešené stavby k úpravě GPK. Velikost otvoru bude ponechána. Hlavní nosné části nelze rekonstruovat. Z důvodu jejich nevyhovujícího stavu a prostorového uspořádání. Zejména je nevyhovující stavební výška stávající konstrukce, která neumožňuje návrh normového kolejového lože nad propustkem.

Nově navržená konstrukce bude splňovat požadavky na průchodnost i zatížitelnost v souladu s parametry navrhované optimalizace.

2.1 Změny proti DSP

Oproti předchozímu stupni nedošlo k žádným změnám.

3 Technický popis současného stavu objektu

Kamenné desky nosné konstrukce jsou navětralé, ale nepopraskané. Granodioritové zdivo opěr je zvětralé pouze lokálně. Obnovené spárování zdiva je místy vypadáno. Zábradlí na objektu není. Přesypávka přesahuje úroveň okraje desky a je zcela zarostlá vegetací. Svahy náspu, zarostlé vegetací, výrazně přesahují úroveň křídel. Koryto vodoteče je zanesené tak, že v otvoru propustku stojí cca 0,50 m vody.

Typ konstrukce:	kamenná desková, kamenné tížné opěry
Konstrukce vyústění:	kolmá svahová křídla
Počet otvorů:	1
Světlost otvorů:	0,65 m
Výška otvoru:	1,83 m
Délka propustku:	7,35 m
Nadnásyp:	1,95 m
Šikmost propustku:	90
Úhel křížení:	90
Podélný sklon:	0,5%
Rok výstavby:	1885
Poslední rekonstrukce:	-
Dosavadní zatížitelnost:	Nestanovena.
Stavební stav objektu:	1

3.1 Popis jednotlivých částí objektu

Po levé straně trati pod patou náspu jsou vedeny dálkové sdělovací a zabezpečovací kabely ČD. Po pravé straně trati podél silnice je veden sdělovací kabel Telecom a nadzemní vedení.



4 Podklady, provedené průzkumy, závěry z průzkumů

4.1 Vstupní podkladní dokumentace

- Dokumentace územního rozhodnutí – SUDOP PRAHA a.s.
- Digitální model terénu – SUDOP PRAHA a.s.
- Hydrotechnický výpočet
- Výpočet zatížitelnosti
- Geodetické zaměření

4.2 Záznamy z rozhodujících porad rozpracování Dokumentace územního rozhodnutí

- Záznamy z rozhodujících porad

5 Návrh a popis navrženého technického řešení

Nový propustek je navržen v souvislosti s požadavkem SŽ na Optimalizace a elektrizace trati Č. Velenice - Veselí nad Lužnicí tak, aby svými šířkovými a výškovými parametry vyhověl provozu. Stávající deskový propustek nevyhovuje kapacitě průtoku vycházející z

hydrotechnického výpočtu. Propustek bude nahrazen novým rámovým o velikosti otvoru 1,9x1,2 (světlost 1,5 x 1,2) dle hydrotechnického výpočtu se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem.

Propustek bude nahrazen novým rámovým o velikosti otvoru 1,2 x 1,6 (světlost 1,2 x 1,25) dle hydrotechnického výpočtu se šikmými čely zpevněnými kamennou dlažbou a zpevněným dnem. Propustek bude posunut o 3 m ve směru staničení a bude vybourána pouze přilehlá opěra s nosnou konstrukcí. Druhá opěra bude využita k zapažení stavební jámy.

5.1 Charakteristika propustku (nový stav)

Druh nosné konstrukce	rámový propustek
Popis spodní stavby včetně křídel	železobetonové, rovnoběžná křídla
Počet mostních otvorů	1
Počet kolejí	1
Délka propustku	17,129 m
Šikmost propustku	90°
Úhel křížení	90°
Podélný sklon propustku	0,50%
Světl. otvoru (š. × v.)	1,2 × 1,5 m
Šířka základu	2,30 m

5.2 Návrhové zatížení

Daný traťový úsek patří do kategorie tratí 2. třídy podle národní přílohy NA k ČSN EN 1991-2 ed- 2 „Kategorie železničních tratí z hlediska mostů“. Pro návrh nového propustku bude na tomto základě uvažován model zatížení LM 71 s klasifikačním součinitelem $\alpha = 1,21$ podle ČSN EN 1991-2.

Úpravy u stávajících železničních mostů a propustků zajistí přechodnost železničních vozidel alespoň o účinnosti traťové třídy D4/120, prostorová průchodnost pro vztažný obrys, společný pro UIC GC a širší vozidla dle ČSN 736320 a vyhovují dle Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 (TSI 1299/2014/EU) pro kategorii tratí P5 a F3. Min. zatížitelnost prefabrikovaných rámových dílců bude 1,21.

5.3 Prostorové uspořádání na propustku

Kolejové lože na propustku je navrženo jako uzavřené. Uspořádání kolejového lože respektuje požadavky ČSN 73 6201, čl. 14.2. Výška nutného obrysu kolejového lože činí 510 mm min. s rezervou 40 mm a splňuje čl. 14.2.5. Tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce je 350 mm min. s rezervou 64 mm a splňuje čl. 14.2.3.

Na propustku se uplatní VMP 2,5 + rezerva min. 125 mm). Osová vzdálenost od koleje k novému zábradlí činí min. 2625 mm a vyhovuje požadavkům ČSN 73 6201, čl. 5.2.

Na propustku nejsou převáděny inženýrské sítě. Sítě jsou převáděny podél paty násypu na levé straně. Na propustku nejsou žádná cizí zařízení.

5.4 Prostorové uspořádání pod propustkem

Délka přemostění je 1,86 m. Minimální světlá výška je 1,60 m. Terén pod propustkem zůstane bez zásahu a po dokončení stavby bude upraven do původního stavu.

km 3,084, Y= 1190975.532, X= 725055.087.

Propustek převede Q100 s rezervou cca 3 m.

Koryto toku zůstane původní a nevznikají tak nové překážky pro migraci.

5.5 Bourací práce

Stávající propustek bude vybourán na požadovanou úroveň umožňující zhotovení podkladního betonu a bezproblémové osazení rámových prefabrikátů. Zbývající část kamenných stávajících opěr zůstane ponechána.

5.6 Popis nových částí

Železobetonové rámové prefabrikáty s prefabrikovanými šikmými čely.

5.6.1 Výkopy

Stavební jámy jsou uvažovány jako otevřené.

5.6.2 Založení

Prefabrikáty budou osazeny na žb. základovou desku vyztuženou svařovanou sítí zakončenou prahy s podkladním betonem.

5.6.3 Úpravy v propustku a okolí

Šikmé čelo ve sklonu bude na vtoku a výtoku zpevněno dlažbou z lomového kamene do betonového lože v rozsahu 1,0m. Na dlažbu bude navazovat odláždění vtoku v délce 1,5m. Zpevnění bude provedeno dlažbou do betonu tl. 100 mm (vyztuženého karisítí) z lomového kamene tl. 200 mm (min. rozměr kamene 150 mm).

5.6.4 SVI

Izolace nosné konstrukce proti zemní vlhkosti je zajištěna provedením prefabrikátu z provzdušněného vodostavebního betonu, a navíc vnější povrch trub bude opatřen izolačními nátěry Np a 2x Na. V místě spoje prefabrikátů budou osazena gumová těsnění.

5.6.5 Ochrana proti bludným proudům

S ohledem na specifické charakteristiky propustků z prefabrikovaných dílců (nosná konstrukce se skládá ze samostatně působících prostorových dílů relativně malých rozměrů s uzavřenou konstrukcí, výztuž trub tvoří po obvodě uzavřenou klec, jednotlivé trouby jsou navzájem odděleny styky s možností jejich elektrické izolace – pryžové těsnění spojů) se sekundární opatření proti bludným proudům u těchto objektů neprovádí.

5.6.6 Popis ostatních technických souvislostí

5.6.6.1 Kabelové trasy

Vymezen prostor pro kabelový žlab š. 320 mm vlevo za zpevněním dna výtokové části.

5.6.6.2 Římsy a zábradlí

Propustek má šikmá čela, kde jsou navrženy betonové římsy z vrchu výpustních otvorů. S ohledem na výšku betonové římsy nad terénem, která se rovná 1,90 m < 2,00 m se do římsy zábradlí dle ČSN 73 6201 nepřidává.

5.6.6.3 Dilatační a pracovní spáry

Spáry mezi sekce propustku byly navrženy v šířce 2 cm.

5.6.6.4 Vodotěsné izolace

Kolem rámu propustku bude zhotovena hydroizolace nátěrem. Z obou stran propustku bude provedena drenáž.

5.6.6.5 Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí

Protikorozní ochrana ocelových konstrukcí se bude týkat ocelového zábradlí na římsách.

S ohledem na specifické charakteristiky propustků z prefabrikovaných dílů (nosná konstrukce se skládá ze samostatně působících prostorových dílů relativně malých rozměrů s uzavřenou, výztuž trub tvoří po obvodě uzavřenou klec, jednotlivé trouby jsou navzájem oddělené styky s možností jejich elektrické izolace – pryžové konstrukce těsnění spojů) se sekundární opatření proti bludným proudům u těchto objektů neprovádí.

5.6.6.6 Přejížděcí oblasti, zásypy, terénní úpravy, odvodnění

Na objektu přechodnou oblastí jsou křídla navržené desky, která mají sklon 1:12 a zasahují do násypu železniční tratě. Paralelně s prohlubováním křídel do země vzniká svah v násypu.

5.6.7 Přehled použitých materiálů

5.6.7.1 Beton

Jednotlivé betonové části konstrukce budou tvořeny typovým betonem dle ČSN EN 206 a ČSN P 73 2404:

Část konstrukce	třída dle ČSN P 73 2404
beton	C 12/15-X0 CI 1,0 – D _{max} 22 Max. průsak 20 mm podle ČSN EN 12 390-8
Podkladní beton pod izolaci	C 25/30-X0 CI 1,0 – D _{max} 22 Max. průsak 20 mm podle ČSN EN 12 390-8
Podkladní beton odláždění	C 20/25n-(T50) CI 1,0 – D _{max} 22 (spárování MC 25 na odolnost XF4)
Základy/úložné prahy	C 30/37-XC4, XF3 CI 0,2 – D _{max} 22 Max. průsak 20 mm podle ČSN EN 12 390-8
NK	C 30/37-XC4, XD1, XF2 CI 0,2 – D _{max} 22 Max. průsak 20 mm podle ČSN EN 12 390-8
Římsy	C 30/37-XC4, XD1, XF2 CI 0,2 – D _{max} 22 Max. průsak 20 mm podle ČSN EN 12 390-8

Pozn.: Stupeň konzistence betonu bude určen zhotovitelem. Požadavky na pohledové betony budou uvedeny v PDPS na příslušných výkresech tvarů jednotlivých částí konstrukce.

Pro stupeň vlivu prostředí XF3 a XF4 je minimální obsah vzduchu 4,0 %, minimální obsah cementu je 320 kg/m³, kamenivo podle ČSN EN 12620 (v platném znění) s dostatečnou mrazuvzdorností.

Všechny betony jsou s předpokládanou životností 100 let dle ČSN P 73 2404.

Pro betonování a následné ošetřování betonu je nutné dodržet zejména podmínky uvedené v ČSN EN 13670. Trvání použitého ošetřování musí být funkcí vývoje vlastností betonu v povrchové vrstvě. Třidu ošetřování určí dodavatel. Je nutné beton v průběhu betonáže i v raném stáří chránit před deštěm a případnou tekoucí vodou.

Před realizací stavby budou TDS doloženy průkazní zkoušky betonů, kterými se doloží splnění požadovaných parametrů betonů (v tomto případě pevnost v tlaku) v čase kratším, než 28 dní.

5.6.7.2 Ocel – betonářská výztuž

Pro vyztužení všech železobetonových částí konstrukce mostu bude použita výztuž z oceli **B500 B**. Svařitelnost je podle ČSN EN 1992-1-1 předpokládána, přičemž povolené postupy svařování jsou uvedeny v této normě s odvoláním na ČSN EN ISO 17660-1,2.

5.6.8 Ocel – konstrukční ocel

Pro nosníky bude použita ocel **S355 J2+N** dle ČSN EN 10025-2, v platném znění.

Části povrchu nosníků, které budou opatřeny systémem protikorozní ochrany, musí zároveň vyhovovat podmínkám pro její provádění.

Plechý dodané z výroby musí být příslušně označeny, toto označení musí odolat podmínkám transportu a dílenských úprav nosníků a vyloučit záměnu polotovarů.

Požadavky na materiál, požadované dokumenty kontroly, mechanické zkoušky základního materiálu a další kontroly a zkoušky základního materiálu viz kapitola 7.7.2 a příloha D.1.2.016 Ocelové nosníky. PKO viz příloha D.1.2.023 Projekt PKO.

5.6.8.1 Desky ztraceného bednění

Desky musí splňovat závazné požadavky dle MVL 511, zejména:

- pevnost v tahu,
 - modul pružnosti,
 - hygienická nezávadnost,
 - odolnost proti korozi či degeneraci vlivem povětrnosti a UV záření,
 - minimální nasákavost a zachování materiálových vlastností po zvlhnutí,
 - objemová stálost,
 - mrazuvzdornost,
 - ohnivzdornost a nehořlavost,
- tepelná roztažnost blízká tepelné roztažnosti oceli a betonu

6 Postup výstavby, způsob provádění stavby

6.1 Postup prací, technologické zásady výstavby

Postup výstavby bude řešen v rámci POV celé stavby. Výstavba objektu proběhne ve 1 etapě. Výstavba proběhne v otevřené svahované stavební jámě.

Etapu 0 (bez výluky koleje):

- přípravné práce
- zařízení staveniště

Etapu 1:

- výluka koleje
- snesení žel. svršku
- zemní práce
- vybourání stávajícího propustku na požadovanou úroveň
- zřízení dočasného obtoku PVC DN 300

Etapu 2:

- příprava základové spáry pro žb. desku
- zřízení podkladního betonu
- betonáž žb. desky a koncových prahů
- osazení prefabrikátů
- provedení hydroizolačních nátěrů

Etapu 3:

- zpětný zásyp - dosypání násypového tělesa
- realizace zádlah a sluz
- zřízení železničního svršku
- konec výluky koleje

Etapu 4:

- ohumusování a zatravnění svahů
- likvidace zařízení staveniště
- dokončovací práce

6.2 Požadavky na výluky, omezení rychlosti a další provozní omezení

Nejsou další požadavky nad rámec výluk pro účely celé stavby.

6.3 Dopady postupu výstavby na provoz na propustku a pod ním

Provoz na propustku bude během stavby vyloučen. Potok pod propustkem bude dle potřeby zatrubněn.

6.4 Přístupy na staveniště, napojení na inženýrské sítě

Přístup na staveniště je možný po tělese dráhy a v prostoru u paty drážního násypu. Poloha staveniště a zásady napojení stavby na inženýrské sítě řeší podrobně ZOV stavby.

7 Hlavní související objekty

V širším kontextu s předmětným stavebním objektem souvisí všechny PS a SO stavby, zejména však objekty:

- PS 00-01-71 České Velenice - Veselí nad Lužnicí, ETCS
- SO 02-10-01 České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí, kolejový svršek
- SO 02-11-01 České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí, kolejový spodek
- SO 02-81-01 České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí, trakční vedení
- SO 02-87-01 České Velenice – Nová Ves nad Lužnicí, ukolejnění kovových konstrukcí
- PS 01-02-51 České Velenice - Majdalena, DOK a TK
- PS 02-01-21 České Velenice - Nová Ves nad Lužnicí, TZZ

8 Normy a předpisy

V platném znění včetně změn a oprav.

- | | | |
|------|------------------|--|
| [N1] | č. 266/1994 Sb. | Zákon Parlamentu ČR o drahách |
| [N2] | č. 177/1995 Sb. | Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění |
| [N3] | č. 22/1997 Sb. | Zákon Parlamentu ČR o technických požadavcích na výrobky, v platném znění |
| [N4] | č. 137/1998 Sb. | Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích na výstavbu, v platném znění |
| [N5] | č. 163/2002 Sb. | Nařízení Vlády ČR, kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, v platném znění |
| [N6] | č. 398/2009 Sb. | Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, v platném znění |
| [N7] | TSI 1299/2014/EU | Nařízení komise (EU) o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii |

[N8] TKP	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění
[N9] SŽ SM011 04/2022	Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace
[N10] GŘ SŽDC s. o. 16/2005	Směrnice GŘ SŽDC s. o., Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR
[N11] SŽDC S3	Železniční svršek, SŽDC
[N12] SŽDC (ČD) S3/2	Bezстыková kolej, České dráhy
[N13] SŽDC S4	Železniční spodek, SŽDC
[N14] SŽDC S5	Správa mostních objektů, SŽDC
[N15] SŽDC MP	Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů, SŽDC
[N16] ČSN 73 6200	Mosty – Terminologie a třídění
[N17] ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů
[N18] ČSN 74 3305	Ochranná zábradlí
[N19] MVL 679	Železobetonové trubní propustky

9 Výjimková a úlevová řešení uplatněná na objektu

V návrhovém řešení se neuplatní výjimková a úlevová řešení z platných předpisů a norem.

10 Závěr

V Praze, říjen 2025

Ing. Ruslan Luarsabov

PŘÍLOHA A - Zatížitelnost

Přehled zatížitelnosti částí mostu (dle S5/1)

A. Identifikace mostu

TÚ (číslo, název): 1701 České Velenice (mimo) – Benešov u Prahy (mimo) DÚ: 02 km:

	3	.	1	1	2

B. Identifikace části mostu

Část mostu: nosná konstrukce / opěra / pilíř, poř. číslo , pod kolejí č. 1
(ve směru staničení)

C. Doplnující údaje části mostu

Kategorie zatížitelnosti: - Výpočtový model: -

Geometrie koleje, uvažovaná v přepočtu části mostu (ve směru staničení):

	na začátku	uprostřed	na konci
poloměr oblouku	přímá [m]	přímá [m]	přímá [m]
převýšení koleje	0 [mm]	0 [mm]	0 [mm]
excentricita osy koleje	0 [m]	0 [m]	0 [m]

Směrná úroveň spolehlivosti $\beta = \dots\dots\dots^5)$, zbytková životnost: let

Popis použitých úlev ⁶⁾:

Popis závad uvažovaných v přepočtu části mostu:

.....
.....

Datum zjištění technického stavu mostu zpracovatelem přepočtu / /

Poznámka k části mostu či k rozhodující poloze zatížení:

.....

Poř. číslo	Prvek ⁴⁾	Detail	Namáhání	k_i	typ	L_p	ϕ_i	L_ϕ	$\gamma_{Q,LM71}$	$\gamma_{Q,LM71,E}^{1)}$	Viz číslo strany přepočtu	Z_{LM71}	$Z_{LM71,E}^{2)}$	Poznámky ³⁾
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Nosná konstrukce												>1,21	

Dne: 31 / 03 / 2023 , zatížitelnost určil: Jiří Pěnička