





Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Novák		 <b>PROGI</b> SPOL. S R. O. ....
Vypracoval:	Ing. František Kortus		
Kontroloval:	Ing. Petr Novák		
Objednatel: <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> Oblastní ředitelství Ústí n.L., Železničářská 1386/31, Ústí n.L.			Žukovova 79/60, 400 03 Ústí nad Labem projekce@progi.cz Tel: 411 198 004
Stavba:  <b>PD oprava mostních objektů v úseku          Dolní Žleb - státní hranice          SO 01 - Most v ev. km 11,785</b>			Číslo projektu: 41/2018 Datum: 03/2019 Stupeň: DSP Měřítko:
<b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			Část: <b>E.1.4.1</b> Číslo výkresu: <b>1</b>

<b>1</b>	<b>Identifikační údaje .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Základní údaje o mostě.....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Technický popis dosavadního stavu objektu .....</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>Zdůvodnění stavby.....</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>Technický popis nového stavu objektu.....</b>	<b>3</b>
5.1	Izolace a odvodnění nosné konstrukce.....	3
5.2	Sanace stávajících nosné konstrukce a spodní stavby .....	4
5.2.1	Odstranění betonového torkretu .....	4
5.2.2	Spárování zdiva .....	4
5.2.3	Výplňová injektáž klenby a opěr.....	5
5.2.4	Přezdění a výměna rozrušených kamenů ve zdivu.....	6
5.2.5	Odvodňovací vrty v opěrách .....	6
5.2.6	Sanace železobetonových říms .....	6
5.2.7	Oprava kamenné dlažby.....	7
5.2.8	Obnova PKO.....	7
5.3	Přechody do tratě .....	7
5.4	Kolej na mostě .....	7
5.5	Zábradlí .....	7
5.6	Způsob provádění stavby, postup výstavby.....	8
5.7	Inženýrské sítě.....	9
<b>6</b>	<b>Tabulka zatížitelnosti .....</b>	<b>10</b>

## 1 Identifikační údaje

Název stavby: PD oprava mostních objektů v úseku Dolní Žleb - státní hranice  
Objekt: SO 01 - Most v ev. km 11,785  
Místo stavby: Železniční trať Děčín hl. n. (mimo)- Bad Schandau (DBAG)  
Investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o. – Oblastní ředitelství Ústí nad Labem  
Správa mostů a tunelů, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem  
Projektant: PROGI spol. s r.o.  
IČ: 032 42 137, tel. 411 198 004, e-mail: projekce@progi.cz  
Druh stavby: Oprava objektu

## 2 Základní údaje o mostě

Název mostu	Most v ev. km 11,785
Stávající a nový vlastník objektu	Česká republika, SŽDC, s. o.
Správce objektu	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí nad Labem
Staničení objektu	km 11,785
Traťový úsek, definiční úsek	TÚ 0802 Děčín hl. n. (mimo)- Bad Schandau (DBAG) DÚ 06 Dolní Žleb – Dolní Žleb st. hr.
Katastrální území	Dolní Žleb [630471]
Obec	Děčín [562335]
Účel objektu	Trvalý most převádějící železniční trať přes pěší cestu
Údaje o koleji na mostě	kolejnice tvaru S49, betonové pražce v přímé, klesá 1,0 ‰ (K1), 0,7 ‰ (K2)

## 3 Technický popis dosavadního stavu objektu

Druh nosné konstrukce:	Kamenná polokruhová klenba
Popis spodní stavby včetně křídel:	Masivní kamenné opěry, rovnoběžná křídla z kamenného zdiva
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	2,76 m
Délka mostu:	15 m
Rozpětí nosné konstrukce:	2,95 m
Stavební výška:	1,35 m
Způsob uložení koleje:	šterkové lože
Volná výška pod mostem:	3,6 – 5,4 m
Světlost kolmá:	2,95
Úhel křížení s přemost. překážkou:	90°
Šířka mostu:	9,92 m
Rok výstavby nosné konstrukce:	1849
Stavební stav	Nosná konstrukce: 2 Spodní stavba: 2

#### 4 Zdůvodnění stavby

Jedná se o jednopolový kamenný klenbový most, který převádí dvojkolejnou trať přes cestu pro pěší.

Světlost konstrukce je 2,95 m, na most navazují kamenné opěrné zdi z řádkového zdiva.

Ve stávajícím stavu je na mostě nefunkční odvodnění, nevyhovující zábradlí, u kamenného zdiva dochází k zarůstání vegetací a degradaci spárování.

Bude provedena rekonstrukce mostního objektu spočívající v odstranění betonového torkretu z líce klenbového zdiva, sanace kamenného zdiva (očistění, hloubkové přespárování, injektáž), sanace stávajících železobetonových říms, odvodnění pomocí železobetonové plovoucí desky.

Na mostě bude zachováno stávající prostorové uspořádání.



Obrázek 1: pohled zprava

#### 5 Technický popis nového stavu objektu

Na mostě bude dle dohody zachováno stávající prostorové uspořádání a profil kolejového lože. Ze stávající klenby bude odstraněn betonový torkret. Veškeré kamenné zdivo klenby a spodní stavby bude očištěno od vegetace, omyto tlakovou vodou, a bude provedena jeho sanace (hloubkové přespárování a výplňová injektáž). Po snesení kolejového svršku a bude odtěženo kolejové lože a bude proveden výkop pro zhotovení nového odvodnění pomocí železobetonových desek. Na plovoucích deskách bude zhotoven systém vodotěsné izolace. Na konci plovoucích desek bude provedeno úžlabí pro drenáž, která bude v jednostranném spádu vyvedena přes stávající kamennou zeď vpravo. Kolej na mostě bude vrácena do původní polohy.

##### 5.1 Izolace a odvodnění nosné konstrukce

Odvodnění bude provedeno pomocí betonové plovoucí desky s podélným střechovitým spádem 5 % s úžlabím pro drenáž s jednostranným spádem 3% ve směru k opěrné zdi vpravo (k řece). Drenáž bude vyvedena jádrovými vrty skrz stávající kamennou opěrnou zeď.

Plovoucí deska bude provedena z betonu C 30/37 XC4, XF3, vyztuženého kari sítí 100/100/8 při obou površích. Tloušťka desky bude 150 mm.

Izolace proti vodě bude provedena z volně položené asfaltové pásové izolace s integrovanou ochranou. Svislé části izolace (napojení na stávající zdi a římsy) budou plnoplošně nataveny k podkladu opatřenému penetračně adhezním nátěrem v množství min. 0,3 kg/m<sup>2</sup>.

V podélném směru jsou desky ukončeny úžlabím pro drenáž v jednostranném příčném spádu 3% ve směru k řece. Rubová drenáž je zajištěna HDPE děrovanou trubkou, která je v celé délce položena na SVI a ochráněna obsypem ze šterku frakce 16/32. Trubka bude vyústěna skrz opěrné kamenné zdi a bude opatřena HDPE vyústkou respektive zátkou.

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

## 5.2 Sanace stávajících nosné konstrukce a spodní stavby

### 5.2.1 Odstranění betonového torkretu

Před zahájením sanace kamenného zdiva bude odbourán betonový torkret provedený v líci klenby a opěr v tloušťce cca 100 mm. Torkret bude odstraněn včetně ocelové výztuže takovými prostředky, aby nedošlo k poškození líce kamenného zdiva.

### 5.2.2 Spárování zdiva

Stávající kamenné opěry, klenba, čela a křídla budou otryskány křemičitým pískem, očištěny tlakovou vodou a poté budou v jejich viditelných částech celoplošně hloubkově přespárovány do hloubky min. 80 mm.

Před vyplňováním spár novou maltou a před utěsněním trhlin ve zdivu je nutno řádně vyčistit trhliny a spáry.

#### Postup při čištění zdiva:

- nejprve se spáry vyčistí tlakovou vodou, která odstraní zvětralé části malty, zbylou starou pevnější maltu, kterou vodní tryskání neodstraní aspoň provlhčí, čímž se sníží její pevnost
- zbylá stará malta se vyseká ze spár, čímž se spáry otevrou až na zvětralou a vyluhovanou maltu
- po vysekání staré malty a po případném ručním vyškrábání se spáry opět vystříkají tlakovou vodou
- vyčištěné spáry se vyfoukají stlačeným vzduchem a tak se odstraní rozbředlé zbytky, popřípadě prach z maltového pojiva

Čištění spár bude probíhat po částech. Při rozsáhlejších poškozeních bude postupováno stejně ob jednu nebo dvě styčné spáry, popřípadě se budou kameny klínovat. Obdobným způsobem jako se čistí spáry, čistí se i trhliny ve zdivu. Rozdíl je pouze v tom, že při výskytu nebezpečných trhlin se nejdříve vyčistí trhliny a po jejich sanování se teprve přikročí k čištění spár. Trhliny budou čistěny do největší dosažitelné hloubky. Vyčištění spár bude provedeno s dostatečným předstihem a náležitě koordinováno s vlastním spárováním. Pro vyčištění spár je zpravidla nutný jedno až dvoudenní časový předstih před jejich vyplňováním. Delší interval s ohledem na stabilitu objektu a bezpečnost provozu není vhodný.

Sanační práce budou odpovídat TKP SSD kap. 23 – sanace inženýrských objektů. Práce budou provedeny na základě skutečného stavu zdiva. Spáry připravené pro spárování, vyfoukané a navlhčené převezme 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. Tato vlastnost bude ověřena na zkoušce in-situ dle přílohy 3 TKP SSD kap. 23.

### 5.2.3 Výplňová injektáž klenby a opěr

Při injektáži je třeba dodržet požadavky TKP SSD, kap.23 „Sanace inženýrských konstrukcí“.

Ošetření zdiva před injektáží (viz. [Spárování zdiva](#))

- odstranění vegetace
- otryskání křemičitým pískem
- očištění tlakovou vodou
- vyčištění spár a jejich přespárování aktivovanou maltou na hloubku min. 80 mm.

O injektování zdiva je nutno vést podrobný záznam, který musí obsahovat tyto údaje:

- schéma rozmístění injektážních vrtů a jejich označení,
- označení, průměr a hloubka vrtů, čas vrtání,
- popis horniny, hladina podzemní vody,
- začátek a konec injektáže - čas injektáže,
- spotřeba injekční směsi,
- druh injekční směsi,
- použitý injektážní tlak,
- jiné okolnosti ovlivňující jakost injektáže,
- zvláštní jevy při injektáži, deformace.

Před zahájením vlastní injektáže bude provedena vodní tlaková zkouška pro zjištění mezerovitosti zdiva. Na základě výsledků bude možno upravit recepturu injekční směsi, případně rozsah injektáže. Vrtý pro zkoušky budou provedeny v místech předpokládaných vrtů pro injektáž, které tak bude možno využít. Dále budou před zahájením injektáže provedeny vrtý pro zjištění skutečné tloušťky zdiva, na základě kterých bude upravena délka vrtů. Vrtý pro injektáž by měli dosahovat cca do 2/3 tloušťky zdiva.

Injektáž bude provedena jako výplňová, cementovou směsí, nízkotlaká. Vrtý budou prováděny přenosným vrtacím kládívem ve vystřídaném rastru. Vrtý budou mít předepsaný průměr do 56 mm bez dalšího upřesnění konkrétního průměru a technologie. Rastr vrtů bude proveden dle samostatné přílohy a bude případně upraven s ohledem na zjištěnou mezerovitost zdiva a dispozici objektu. Dle potřeby bude navržena výplňová injektáž ve dvou etapách.

Při zahájení injektování vrtů se nejprve použije čisté provzdušněné cementové suspenze bez písku, aby se vyplnily jemnější trhliny a mezery. Poté se hustota směsi bude zvyšovat přidáním písku až do poměru 1:2. Injektáž vrtu se nepřerušuje, dokud vrt přijímá injekční směs. Injektáž vrtu je skončena, když vrt již další směs nepřijímá, anebo když se dosáhne stanoveného injekčního tlaku - max. 0,6 MPa.

Na injektážní práce musí být zhotovitelem prací zpracován technologický předpis injektážních prací s podrobným popisem složení injektážní směsi a podrobným popisem postupu prací s uvedením rozmezí tlaků. Tento předpis musí být před zahájením prací odsouhlasen stavebním dozorem investora. V průběhu celé injektáže je nutné pečlivě sledovat injektovanou konstrukci, konstrukce přilehlé a okolí objektu. Dostane-li se postup injektáže do rozporu s technologickým postupem, musí být injektáž zastavena.

Kvalita provedení se ověřuje v kontrolních vrtech vodní tlakovou zkouškou (min. po 28 dnech). Počet a rozmístění kontrolních vrtů určí stavební dozor investora.



Složení směsi navrhne zhotovitel. Orientačně se uvažuje dále uvedené složení injekční směsi, množství materiálů je uvedeno na 1 m<sup>3</sup> směsi:

- cement SPC 325 – 0,617 t
- písek přírodní (kulatá zrna) 0/2 mm s plynulou křivkou zrnitosti a s převahou frakce 0,1 – 0,5mm bez organických příměsí – 1,227 t
- záměsová voda – 278,0 l
- plastifikátor – 3,1 kg
- bentonit – 17 kg (přidává se pro zlepšení tekutosti a vodotěsnosti směsi)

Množství injekční směsi se ve výkazu výměr vykáže jako součin kubatury injektovaného zdiva a jeho předpokládané mezerovitosti. Započítá se přírůstek 5 % směsi na eventuální těsnící injektáž.

#### 5.2.4 Přezdění a výměna rozrušených kamenů ve zdivu

Vzhledem ke stávajícímu stavu konstrukce se nepředpokládá přezdívání kamenného zdiva. Nicméně v případě narušení skupiny kamenů ve zdivu při provádění rekonstrukce se bude postupovat následovně:

Při výměně skupiny porušených a uvolněných kamenů se bude postupovat tak, že se po uklínování postupně vymění jednotlivé kameny, nebo se vybourají najednou 2-3 vrstvy vadných kamenů tak, aby nebyla ohrožena stabilita ostatního zdiva. Volný prostor se rozepře ve vodorovném i svislém směru. Kameny nad vyměňovanou vrstvou se podepřou ližinami nebo sloupky, které se postupně se zděním odstraní nebo vymění za kratší. Po očištění úložných ploch se běžným způsobem volný prostor ve zdivu vyzdí z nových kamenů. Nové zdivo musí být dobře zavázáno do starého zdiva.

Zvětralé nebo prasklé kameny se nejprve uvolní vysekáním zvětralé malty ve spárách. Uvolněný kámen se pak vyjme a prostor po něm se důkladně očistí. Nový kámen se osadí do volného prostoru na řádně rozprostřenou maltu tak, aby se neporušila původní vazba zdiva. Maltou se předem opatří i zadní plocha uzavírající prostor. Kámen se osadí na klínky nebo laťky a spáry se opět vyplní maltou. Po zatvrdnutí malty ve spárách se klínky nebo laťky odstraní, spáry se proškrobou a povrch spár se upraví na hladko obdobně jako při opravě spárování.

#### 5.2.5 Odvodňovací vrty v opěrách

Pro odvodnění opěr budou v kamenném zdivu provedeny jádrové vrty o průměru 120 mm. Vrty budou prováděny po provedené sanaci zdiva přes celou tloušťku opěry. Do otvoru bude pomocí spárovací malty osazena HDPE trubka DN 100. Budou provedeny 4 vrty v každé opěře (celkem 8) ve vzdálenosti cca 1,8 m od sebe a ve výšce 0,5-0,6 m nad terénem. Spád vrtů bude min 5 % směrem do mostního otvoru.

#### 5.2.6 Sanace železobetonových říms

Stávající železobetonové římsy budou sanovány. Před zahájením sanace bude z říms demontováno stávající ocelové zábradlí. Povrch bude otryskán křemičitým pískem, následně se konstrukce očistí vysokotlakým vodním paprskem, aby byla zbavena prachu po pískování. Velikost tlaku bude upravena na stavbě dle aktuálních podmínek. Případné odhalené části ocelové výztuže budou očištěny na stupeň min. Sa 2½ a opatřeny pasivačním nátěrem.

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 50 mm. Pokud použitý materiál nebude mít dostatečnou přídržnost k

podkladu, bude vytvořen adhezní 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 vztahený 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.

#### 5.2.7 Oprava kamenné dlažby

V rámci rekonstrukce bude provedena oprava dlažby pod mostem. Dlažba bude přeskládána v celém rozsahu. Při předláždění budou použity stávající kameny, které budou uloženy do betonového lože tl. 100 mm z betonu C20/25n – XF3, spárování bude provedeno spárovací maltou MC25- XF4.

#### 5.2.8 Obnova PKO

Stávající nosná konstrukce je příčně sepnuta ocelovými táhli. U přístupných částí ocelových kotev bude provedena obnova PKO. Kotvení bude v souladu se SŽDC S5/4 opatřeno nátěrovým systémem ONS 23.

Skladba protikoroze ochrany:

- Očištění na stupeň Sa 2 1/2
  - Základní nátěr epoxidový s obsahem protikoroze pigmentů (Zn) min 80%, tl. min. 80 µm
  - Podkladní nátěr epoxidový tl. min. 2x80 µm
  - Vrchní nátěr polyuretanový tl. min. 80 µm
- Odstín vrchního nátěru bude DB 610.

#### 5.3 Přechody do tratě

Prostorové uspořádání na mostě zůstane zachováno stávající. Na mostě je uzavřené štěrkové lože a na most navazují na obou stranách kamenné opěrné zdi, přechody do tratě proto nejsou dále řešeny.

#### 5.4 Kolej na mostě

Kolej na mostě se nachází v přímé, klesá 1,0 ‰ v koleji č. 1, a 0,7 ‰ v koleji č. 2.

Součástí projektu není úprava směrového nebo výškového vedení koleje.

Před zahájením prací bude geodeticky zajištěna stávající poloha koleje a po dokončení bude kolej vložena do své původní polohy.

#### 5.5 Zábradlí

Stávající zábradlí bude kompletně demontováno a zhotoveno nové třímadvé zábradlí z ocelových úhelníků v 1,1m. Zábradlí bude kotveno to stávajících zasanovaných železobetonových říms.

Zábradlí bude zhotoveno z ocelových úhelníků 80x80x10 (sloupky) a 70x70x6 (madla). Jednotlivé díly budou vzájemně propojeny pomocí šroubového spoje umožňujícího dilataci.



Zábradlí bude do říms kotveno pomocí patních plechů 200x240x16 mm do dodatečně vyvrtaných otvorů chemickými kotvami. Zábradlí bude zajištěno proti zcizení (např. zásekem do šroubu, poškozená PKO se opraví nátěrem)

Díly zábradlí budou v souladu se SŽDC S 5/4 opářeny kombinovaným povlakem ŽSP+ONS1.

Skladba protikorozi ochrany

- OTRYSKÁNÍ POVRCHU NA STUPEŇ Sa 2 1/2
- ŽÁROVĚ STŘÍKANÝ POVLAK SLITINY ZnAl15 TL. 100 µm
- ZÁKLADNÍ NÁTĚR EPOXIDOVÝ TL. min 80 µm
- VRCHNÍ NÁTĚR POLYURETANOVÝ TL. min. 80 µm

Odstín vrchního nátěru bude DB 610.

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

## 5.6 Způsob provádění stavby, postup výstavby

Během stavby je nutné zachování železničního provozu. Stavba bude proto probíhat ve dvou etapách vždy za výluky jedné traťové koleje.

Mostní objekt je přístupný po železniční trati.

### 1. Fáze výstavby

- 2x12 h – krátkodobá výluka 2. koleje
  - Zřízení pažení 2. koleje
- 12 dní – výluka 1. koleje
  - Snesení kolejového roštu 1. koleje
  - Odtěžení štěrkového lože, výkopy
  - Betonáž plovoucí desky pod vyloučenou kolejí
- 15 dní – výluka první koleje v km 9,750
  - „TSO výhybek v žst. Dolní Žleb“ – související stavba
  - Provedení izolace proti vodě
  - Odstranění stávajícího zábradlí
  - Sanace železobetonových říms
  - Osazení nového zábradlí
- 8 dní – výluka první koleje
  - Zásypy, štěrkové lože
  - Zpětné vložení kolejového roštu do původní polohy
  - Sanace kamenného zdiva, odvodňovací vrty

Ve druhé fázi výstavby budou probíhat práce ve stejném pořadí. Sanaci kamenného zdiva nosné konstrukce a spodní stavby je možné provádět nezávisle na fázích výstavby a výluce provozu, pokud tím nebude dotčen provoz na nevyloučené kolejí.

Práce je nutné koordinovat se související stavbou „TSO výhybek v žst. Dolní Žleb“

Zhotovitel přeloží před zahájením stavby POV a podrobný harmonogram zkoordinovaný se souvisejícími stavbami.

## 5.7 Inženýrské sítě

Dotazem u jednotlivých správců byla ověřena přítomnost inženýrských sítí v oblasti stavby. Přes most jsou vedeny následující sítě:

- ČD Telematika
- SŽDC SEE- NN
- SŽDC SSZT- NN
- SŽDC SSZT- Optická trasa

Sítě jsou vedeny v pravé římse a v chráničkách ve štěrkovém loži.

Při provádění výkopových prací je nutné dbát zvýšené opatrnosti, aby se zamezilo poškození vedení. V blízkosti předpokládané polohy kabelových tras je nutné provádět výkopy ručně. Během rekonstrukce budou sítě vyvěšeny a chráněny proti poškození.

Po dokončení rekonstrukce budou kabelová vedení uložena do původního umístění.

V Ústí nad Labem, březen 2019

Ing. František Kortus  
DIPONT s.r.o., Ústí nad Labem

## 6 Tabulka zatížitelnosti

### A. Identifikace mostu

TÚ (číslo, název): TÚ 0802 Děčín hl. n. (mimo)- Bad Schandau (DBAG)

DÚ: 06 km: 11,785

### B. Identifikace části mostu

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

### C. Doplňující data pro část mostu

Kategorie zatížitelnosti: C Výpočetní model: Dvojitý stěnový model

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

	na začátku	uprostřed	na konci
poloměr oblouku	0 [m]	0 [m]	0 [m]
převýšení koleje	0 [mm]	0 [mm]	0 [mm]
excentricita vůči ose mostu	0,000 [m]	0,000 [m]	0,000 [m]

Popis závad uvažovaných v přepočtu: ... ----- ...

Datum zjištění zpracovaného stavu mostu - orgány SŽDC: ...-...-.../.../... - zpracovatelem přepočtu: ...-...-.../.../...

Poznámka k části mostu: Zdivo je bez zjevných poruch, zatížitelnost proto nezohledňuje žádné závady.

Poř. č.	Prvek (vč. umístění)	DETAIL	NAMÁHÁNÍ	$k_i$	typ	$L_p$	$\delta$	$L_D$	viz. str.	Poznámky	$Z_{UIC}$
1	2	3	4		6	7	8	9	10	11	12
1	Nosná konstrukce	Klenba	Excentrický tlak	1,0	S	-	1,69	6			1,78
2	Nosná konstrukce	Klenba	Svislá deformace	1,0	S	-	1,69	6			>2
3	Základová spára		Kontaktní napětí					6	9		1,0

Dne: 26/03/19

zatížitelnost určil: Ing. František Kortus  
 do databáze zadal: ...