

Protokol o podrobné prohlídce

mostního objektu provedené dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. a předpisu Správy železnic SŽDC S5 Správa mostních objektů

TÚ 0594 Ústí nad Labem Jih (mimo) – Ústí nad Labem Západ (mimo)		DÚ 02 Ústí nad Labem jih - - Ústí nad Labem západ vých. zhl		Evd. km 000,700
Objekt most	Úsek trati šířá trať	Vžitý název Ústí n. L. – Střelecká ul. (ř. Bílina)		
Délka mostu 46,40 m		Počet otvorů 2	Počet kolejí 2	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ústí nad Labem,		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 40/40		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D4 - 40
Návrh hodnocení staveb. stavu 2/2		Odpovědný pracovník vykonavatele Jaroslav Schejbal		Rok podrobné prohlídky 2024



Pohled zleva

Centrum techniky a diagnostiky má zaveden integrovaný systém managementu zajišťující soulad s normou ISO 9001 a ISO 27001. Zobrazené značky URS se nevztahují na dodávky služeb nebo výrobků.

Správa železnic, státní organizace
Sídlo: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
Zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384.

Správa železnic, státní organizace
Centrum techniky a diagnostiky
Malletova 2363/10
190 00 Praha 9
spravazeleznic.cz/ctd



I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu

Délka mostu: 46,40 m (MES),

Šířka mostu: 10,25 m (MES),

Výška objektu (niveleta nad terénem): 9,80 m

Délka přemostění: 36,30 m (MES)

Šikmost objektu: levá

Počet kolejí: 2 kolej

Počet nosných konstrukcí: 3

Počet otvorů: 2

Přemostěná překážka:

otvor č. 1 - silnice III. třídy,

otvor č. 2 - silnice III. třídy,

lávka pro chodce a trvalý vodní tok (řeka Bílina)

Směr vtoku vodoteče: vtok zleva

Souřadnice středu objektu

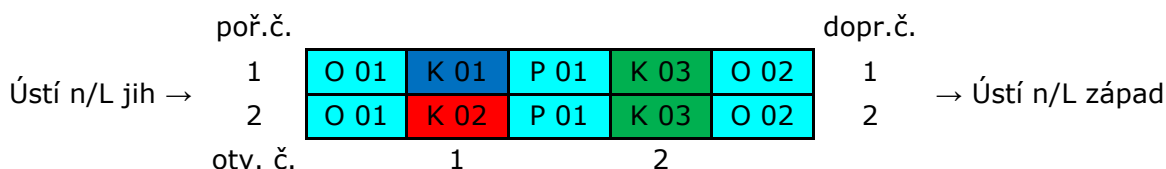
GPS: 50°39'24.137"N, 14°2'22.781"E,

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: 2 °C,

Počasí: polojasno, sucho,

Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01 (kolej č. 1)

- Popis: Ocel, trémová plnostěnná, mostovka dolní, spoje svary a nýty, na začátku ukončení šikmé s kolmým závěrem a na konci ukončení šikmé (nad P 01),
- Rozměry NK:
 - Hlavní nosníky: plnostěnné svařované, rozpětí – 11,10 m (MES), délka – 11,70 m (MES) výška – 860 mm, osová vzdálenost mezi nosníky – 3,00 m
 - Příčnický: plnostěnné svařované + spoje nýty, průběžné, výška – 580 mm
 - Podélníky: plnostěnné svařované + spoje nýty, vetknuté mezi příčnický, výška – 480 mm, osová vzdálenost mezi nosníky – 1,80 m
 - Příčné ztužení mostovky: plnostěnný profil U
 - Podélné ztužení mostovky: horní L profily
 - Podélné ztužení: dolní zdvojené L profily (T)
- Firemní znak: není

- Rok výroby: 1956 (MES), rok opravy: 1979 (MES)
- Rok provedení PKO: poslední záznam 1968 (MES)
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové
- Rozmístění a typ ložisek:
 - pevná na O 01 – ocelová vahadlová stolicová
 - pohyblivá na P 01 – ocelová vahadlová válcová (1 x válec)
 - podružná na O 01 – pohyblivá kluzná

Konstrukce K 02 (kolej č. 2)

- Popis: Ocel, trámová plnostěnná, mostovka dolní, spoje svary a nýty, na začátku ukončení šikmé s kolmým závěrem a na konci ukončení šikmé (nad P 01)
- Rozměry NK:
 - Hlavní nosníky: plnostěnné svařované, rozpětí – 11,10 m (MES), délka – 11,70 m (MES) výška – 860 mm, osová vzdálenost mezi nosníky – 3,00 m
 - Příčnický: plnostěnné svařované + spoje nýty, průběžné, výška – 580 mm
 - Podélníky: plnostěnné svařované + spoje nýty, vetknuté mezi příčnický, výška – 430 a 470 mm, osová vzdálenost mezi nosníky – 1,80 m
 - Příčné ztužení mostovky: plnostěnný profil U
 - Podélné ztužení mostovky: horní L profily
 - Podélné ztužení: dolní zdvojené L profily (T)
- Firemní znak: není
- Rok výroby: 1956 (MES), rok opravy: 1979 (MES)
- Rok provedení PKO: poslední záznam 1968 (MES)
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové
- Rozmístění a typ ložisek:
 - pevná na O 01 – ocelová vahadlová stolicová
 - pohyblivá na P 01 – ocelová vahadlová válcová (1 x válec)
 - podružná na O 01 – pohyblivá kluzná

Konstrukce K 03 (pro kolej č. 1 i č. 2)

- Popis: Ocel, trámová plnostěnná, mostovka dolní, spoje nýty, na začátku ukončení šikmé (nad P 01) a na konci ukončení šikmé s kolmým závěrem (nad O 02)
- Rozměry NK:
 - Hlavní nosníky: plnostěnné nýťované, rozpětí – 25,80 m (MES), délka – 26,30 m (MES) výška – 2460 mm,
 - Příčnický: plnostěnné nýťované, průběžné, výška – 1160 mm, šířka pásnice – 420 mm
 - Podélníky: plnostěnné nýťované, vetknuté mezi příčnický, výška – 670 a 770 mm, šířka pásnice – 260 mm osová vzdálenost mezi nosníky – 1,80 m
 - Příčné ztužení mostovky: plnostěnný profil U č. 16
 - Podélné ztužení mostovky: horní L profily,
 - Podélné ztužení: dolní zdvojené L profily,
- Firemní znak: není
- Rok výroby: 1956 (MES), rok opravy: neuveden (MES)
- Rok provedení PKO: poslední záznam 1968 (MES)
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové
- Rozmístění a typ ložisek:
 - pevná na P 01 – ocelová vahadlová stolicová
 - pohyblivá na O 02 – ocelová vahadlová válcová (2 x válec)
 - podružná na O 02 – pohyblivá kluzná

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: závěrná zeď, úložný práh železobeton a dřík – kamenné zdivo
- Rozměry: šířka – 10,00 m (MES), výška (viditelná část dříku s úp): L/2,38 m, P/2,38 m, výška závěrné zdi: 1,16 m
- Rok výstavby: 1956 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

Křídla rovnoběžná zakrytá

- jsou viditelné jen betonové kolmé opěrné zdi a svahová křídla přilehlých železničních objektů navazující na opěru
- Materiál: kamenné zdivo

Pilíř P 01

- Materiál: úložný práh – železobetonové bločky, dřík – kamenné zdivo
- Rozměry: šířka – 13,40 m (MES), výška (viditelná část dříku s úp): 3,37 – 4,30 m,
- Rok výstavby: 1956 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

Opěra O 02

- Materiál: závěrná zeď, úložný práh – železobeton a dřík – kamenné zdivo
- Rozměry: šířka – 16,00 m (MES), výška (viditelná část dříku s úp): L/6,45 m, P/6,47 m, výška úp – 0,75 m, výška závěrné zdi: 1,85 m
- Rok výstavby: 1956 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

Rovnoběžné křídlo vlevo

- Materiál: kamenné zdivo
- Římsa: beton

Rovnoběžné křídlo vpravo zakryté

- viditelné jen betonové kolmé opěrné zdi a svahová křídla přilehlých železničních objektů navazující na opěru
- Materiál: kamenné zdivo

3. Železniční svršek

Kolej č. 1, Dopravní kolej č. 1,

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: levý oblouk
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta stoupá
- Tvar kolejnic: 60E2
- Tvar podkladnic: žebrové + pružné svěrky
- Kolejnicové styky: nejsou
- Kolejnicové podpory: na K 01 a K 03 mostnice (před a za mostem ve výběžích pražce dřevěné)
- Mostnice na K 01:
 - Celkový počet: 24 ks (22 ks + 2 společné)
 - Způsob uložení a upevnění: plošné se svislým šroubem

- Materiál: tvrdé dřevo
- Základní rozměry v/š/d: 260/250/2500 mm
- Světlost mezi mostnicemi: 240 – 360 mm
- Opáskování: ano
- Protištěpné spony: ano
- Mostnice na K 03:
 - Celkový počet: 45 ks (43 ks + 2 společné)
 - Způsob uložení a upevnění: plošné se svislým šroubem
 - Materiál: tvrdé dřevo
 - Základní rozměry v/š/d: 240/250/2300 mm
 - Světlost mezi mostnicemi: 300–460 mm
 - Opáskování: ano
 - Protištěpné spony: ano
- Pozednice:
 - Základní rozměry v/š/d: na O 01 - 250/250/2500 mm, na O 02 - 220/260/2300 mm
 - Vzdálenosti (osově):
 - Na O 01: pražec – pozednice: 520 mm, pozednice – mostnice č. 1: 370 mm
 - Na O 02: pražec – pozednice: 600 mm, pozednice – mostnice č. 46: 330 mm
 - Vždy je brána orientačně nejvyšší hodnota (měřeno vlevo i vpravo)
- Pojistné úhelníky:
 - Rozměr: L 200/200/16 mm
 - Vzdálenost od pojížděné hrany kolejnice: L i P – (175 - 185 mm).
 - Délka PÚ od hrany závěrné zdi do výběhů: na začátku (O 01) – 9,23 m, na konci O 02 - 10,66 m
 - Spoje: šroubové, připevnění k mostnicím pomocí 2 ks vrtulí, ukončené odděleně (bez ukončujícího klínu),

Kolej č. 2, Dopravní kolej č. 2,

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: levý oblouk
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta stoupá
- Tvar kolejnic: 60E2
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové styky: nejsou
- Kolejnicové podpory: na K 02 a K 03 mostnice (před a za mostem ve výběžích pražce dřevěné)
- Mostnice na K 02:
 - Celkový počet: 24 ks (22 ks + 2 společné)
 - Způsob uložení a upevnění: plošné se svislým šroubem
 - Materiál: tvrdé dřevo
 - Základní rozměry v/š/d: 260/250/2500 mm
 - Světlost mezi mostnicemi: 230 – 370 mm
 - Opáskování: ano
 - Protištěpné spony: ano
- Mostnice na K 03:
 - Celkový počet: 45 ks (43 ks + 2 společné)
 - Způsob uložení a upevnění: plošné se svislým šroubem
 - Materiál: tvrdé dřevo
 - Základní rozměry v/š/d: 240/250/2300 mm

- Světlost mezi mostnicemi: 360 – 470 mm
- Opáskování: ano
- Protištěpné spony: ano
- Pozednice:
 - Základní rozměry v/š/d: na O 01 - 210/240/2500 mm, na O 02 - 220/250/2300 mm
- Vzdálenosti (osově):
 - Na O 01: pražec – pozednice: 620 mm, pozednice – mostnice č. 1: 420 mm
 - Na O 02: pražec – pozednice: 610 mm, pozednice – mostnice č. 45: 520 mm
 - Vždy je brána orientačně nejvyšší hodnota (měřeno vlevo i vpravo)
- Pojistné úhelníky:
 - Rozměr: L 150/100/12 mm
 - Vzdálenost od pojížděné hrany kolejnice: L i P – (185 - 190 mm).
 - Délka PÚ od hrany závěrné zdi do výběhů: na začátku (O 01) – 9,34 m, na konci O 02 - 8,76 m
 - Spoje: šroubové, připevnění k mostnicím pomocí 2 ks vrtulí, ukončené odděleně (bez ukončujícího klínu)

4. Vybavení mostu

Podlahy na K 01 a K 02

- V koleji, na hlavách a chodnících:
- Kombinace plech s oválnými výstupky a žebrovaný plech tl. 6 mm, podložky ocelové úhelníky a dřevěné podložky, připevnění pomocí vrtulí, vrtů a na OK šroubové spoje k chodníkovým konzolám. Na K 03 podlahy na hlavách oboustranně bez výřezů pro podkladnice. Podlahy propojeny vodivými propojkami.

Zabradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: L ocelové – 7 ks (na K 03 hlavní nosník) + 3 x sloupek ocelové L profily, svařované, P ocelové – 2+6 ks (na K 03 hlavní nosník) sloupků ocelové L profily, svařované
- Počet madel/příčlů: 1/2 („L“ profily)
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: **L – na K 01 1,07 m**, na K 03 1,17 m, **na O 02 0,93 m**, P – na K 02 1,07 m, na K 03 1,18 m
- Délka zábradlí: L – 12,80 m + 26,30 m + 6,40 m, P – 3,90 m + 11,70 m + 26,30 m,
- Upevnění sloupků: na podpěrách shora vetknuté do římsy, na NK ocelové chodníkové konzoly
- Půdorysný tvar: přímý
- Dilatace a ukolejnění: ano

Odvodňovací a odpadní zařízení:

- V líci dříku opěry 3 x odvodňovací otvor (původně uzavřen)

Krycí zábrana

- Pod K 03 nad chodníkem pro chodce v otvoru č. 2 ocelová konstrukce + vlnitý plech upevněná k dolním pasům hl. nosníků. Zábrana proti propadu štěrků a nečistot.

Bezpečnostní nátěry a tabulky

- Jsou – obousměrně i oboustranně na krajních sloupcích zábradlí výstražné tabulky (pozor úzký průřez).

Jiná a cizí zařízení a okolí objektuCizí zařízení

- Otvor č. 1 - zpevněný asfaltovým povrchem, komunikace.
- Podél O 01 a P 01 betonová svodidla.
- Na O 01 navazuje opěrná betonová zeď a svahová křídla přilehlých železničních objektů.
- Otvor č. 2 – zpevněný asfaltovým povrchem, komunikace.
- Souběžně s komunikací lávka (chodník) pro chodce se zábradlím.
- Podél P 01 betonová svodidla.
- Na O 02 navazuje opěrná zeď vodního toku řeky Bíliny.
- Před a za mostem v otvoru č. 1 osazena dopravní značka s údajem o volné podjezdové výšce 4,20 m.
- Na Pilíři P 01 oboustranně ukotven sloup trakčního vedení, oboustranně na čela pilíře navazuje železobetonová zeď proti povodňové bariery.
- Na zábradlí vlevo K 01 reklamního poutač „Dražice“.
- Na zábradlí vpravo K 03 reklamního poutač „NIBE“.
- Podél mostu vlevo vedena na konzolách plechová kabelová chránička. Před objektem cca 50 m tunel.

Jiné: pozor za mostem vlevo nekrytý otvor Ø 350 mm, hl. 1,30 m.

Příjezd: Ze směru Ústí nad Labem. Objekt se nachází v ulici Střelecká, za obchodním domem Fórum u kruhového objezdu. Příjezd možný až k Objektu – podjíždí se.

5. Přechody do trati

- Řešeny, upraveny

5. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním**5.1 Prostorové uspořádání na objektu**

- Všechny naměřené hodnoty s tolerancí (+ / -) 5 mm dle použitých měřících

- Poloha osy koleje č. 1 k ose nosné konstrukce K 01 (k ose podélníkům):

	mezi mostnicí č. 4 a č. 5	mezi mostnicí č. 21 a č. 21
Posun	40 mm vpravo	40 mm vpravo

- Poloha osy koleje č. 2 k ose nosné konstrukce K 02:

	mezi mostnicí č. 4 a č. 5	mezi mostnicí č. 21 a č. 22
Posun	100 mm vpravo	45 mm vpravo

- Poloha osy koleje č. 1 a 2 k ose nosné konstrukce K 03:

	Kolej č. 1 L/P	Kolej č. 2 L/P
Posun	Nelze změřit	Nelze změřit

— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje č. 2 na O 01:

	na začátku	na konci
Vpravo	2640 mm	

Zábradlí nezasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru na objektu

— Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy krajní koleje na K 01 a K 02:

	na začátku	uprostřed	na konci
Vlevo	2646 mm	2683 mm	2615 mm
Vpravo	2433 mm	2372 mm	2281 mm

NK zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru na objektu.

— Vzdálenost vnitřního líce koutové výztuhy od osy krajní koleje na K 03:

	na začátku	uprostřed	na konci
Vlevo	2213 mm	2402 mm	2161 mm
Vpravo	2659 mm	2157 mm	2285 mm

Koutová výztuha K 03 zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru na objektu

— Vzdálenost vnitřní hrany horního pasu hl. nosníku K 03 od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
Vlevo	2615 mm	2820 mm	2559 mm
Vpravo	3064 mm	2542 mm	2559 mm

Zábradlí nezasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru na objektu

Osová vzdálenost kolejí:

	začátek	konec
č. 1 a č. 2	4001 mm	3986 mm

5.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: otvor č. 1 – 8,50 m, otvor č. 2 – 20,00 m
- Šikmá světlost: otvor č. 1 – 9,40 m, otvor č. 2 – 23,20 m
- Volná výška nad komunikací v otvoru č. 1: 4,40 m vlevo (pod K 01)
- Volná výška nad komunikací v otvoru č. 2: 4,50 m vlevo (pod K 03)
- Volná výška nad vodním tokem v otvoru č. 2: 8,16 m cca 1 m od O 02

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

Hlavní nosníky:

- V druhé kolmé příhradě na levé straně v začátku patrné naražení dolní příruby hlavního nosníku. V dolní části uražené svislé vnější ztužení s vyhnutím ztužení o 50 mm protisměru st. – viz. foto č. 1.
- Ojediněle výskyt vrubů na hranách dolních pasů hl. nosníků a rýhy v PKO z pohledu od nárazů vozidel a jejich nákladů.

Obrázek č. 1 -

Konstrukce K 01 levý nosník, druhá kolmá příhrada, vnější strana – naražená pásnice a utržené svislé ztužení.



- Materiál jednotlivých částí korozně zeslaben 1÷3 mm (zejména v místech uložení mostnic vodorovných ploch nosníků a nad ložisky) – koroze v místě poškození nátěrů.
- Vodorovné plochy jednotlivých prvků jsou zanesené opadem koroze a nečistotami.

Příčníky:

- Materiál jednotlivých částí korozně zeslaben 1÷3 mm (zejména vodorovných ploch nosníků) – koroze v místě poškození nátěrů.

Podélníky:

- Materiál jednotlivých částí korozně zeslaben 1÷3 mm (zejména v místech uložení mostnic vodorovných ploch nosníků a nad ložisky) – koroze v místě poškození nátěrů.
- Pod mostnicí č. 23 vpravo prasklé svary ocelové stoličky, jinak vizuální kontrola svarů (kromě rzi) stav dobrý.
- Vodorovné plochy jednotlivých prvků jsou zanesené opadem koroze a nečistotami.

Příčné ztužení mostovky:

- Materiál jednotlivých částí korozně zeslaben 1÷3 mm (zejména vodorovných ploch nosníků) – koroze v místě poškození nátěrů.

Podélné ztužení mostovky:

- V první kolmé příhradě patrné naražení dolního podélného ztužení na pravé straně (svislé příruby snýtovaných úhelníků deformované – ohnuté).

- Materiál jednotlivých částí korozně zeslaben 1÷3 mm (zejména vodorovných ploch nosníků) – koroze v místě poškození nátěrů.

Podélné ztužení:

- Materiál jednotlivých částí korozně zeslaben 1÷3 mm – koroze v místě poškození nátěrů.

Uložení OK:

- Zapření levého nosníku do závěrné zdi O 01.
- Pevná ložiska na O 01:
 - Korozně zeslabená do 1 mm s nárůstem koroze do 1 mm.
 - Ložiska zanesená a rezavá.
 - Stav PKO do 10% (Ri 4) nátěr v dolní části poškozený, patrná stékající rez po nátěru.
 - Zalití prasklé i od fouklé.
- Pohyblivá ložiska na P 01:
 - Šikmo utržený úložný blok ložiska vpravo (trhlina 6 mm) viz. foto č. 2.

Obrázek č. 2 -

P 01 druhý úložný bloček ložiska zleva – šikmá trhlina s rozvětvením přes vnitřní roh vycházející pod ložiskem.



Zalití ojediněle popraskané.

- Stav PKO nelze přesně určit ložiska promazaná.

Nátěr OK:

- Stav PKO Ocelové Konstrukce: do 10 % (Ri 4) lokálně nátěr poškozený zejména na dolních pasech hl. nosníků z pohledu rýhy od průjezdů vozidel a jejich nákladů, loupe se + stopy po stékání rzi.
- Na OK chybí vyznačení data a firemní štítek (název) zhotovitele PKO.

Chování OK při průjezdu vlaku:

- Klidné.

Konstrukce K 02Hlavní nosníky:

- Oba hlavní nosníky mají v hranách dolních pasů vruby 1÷3 mm a z pohledu rýhy od nárazů vozidel nebo jejich nákladů → vruby bez trhlin v pasech.
- Vodorovné plochy jednotlivých prvků mírně zanesené.
- Materiál jednotlivých částí a prvků NK korozně zeslaben 1÷3 mm (zejména v místech uložení mostnic, vodorovných ploch nosníků a nad ložisky).
- Vodorovné plochy jednotlivých prvků mírně zanesené.

Příčnící:

- V místech napojení dolních pásnic podélníků na dolní pasy příčniců oboustranně z podhledu chybí v každém spoji 4 nýty – provizorně nahrazeny svary.

Podélníky:

- Mírná deformace (naražení od průjezdů vozidel a jejich nákladů) úhelníků dolního podélného ztužení.
- Vodorovné plochy jednotlivých prvků mírně zanesené.

Příčné ztužení mostovky:

- Materiál jednotlivých částí a prvků NK korozně zeslaben 1÷3 mm + koroze v místě poškození nátěrů.
- Vodorovné plochy jednotlivých prvků mírně zanesené.

Podélné ztužení mostovky:

- V prvním a druhém kolmém poli (na začátku nulté pole šikmé) na pravé straně patrná deformace obou úhelníků dolního podélného ztužení od nárazů vozidel a jejich nákladů **viz. foto č. 3.**

Obrázek č. 3 -

Konstrukce K 02 první kolmé pole dolní podélné ztužení vpravo – deformované oba úhelníky ztužení + rýhy od vozidel a nákladů na dolním pasu hl. nosníku.



- Materiál jednotlivých částí a prvků NK korozně zeslaben 1÷3 mm + koroze v místě poškození nátěrů.
- Vodorovné plochy jednotlivých prvků mírně zanesené.

Podélné ztužení:

- Materiál jednotlivých částí a prvků NK korozně zeslaben 1÷3 mm + koroze v místě poškození nátěrů.

- Vizuální kontrola svarů (kromě rzi) stav dobrý.

Uložení OK:Pevná ložiska na O 01:

- Korozně zeslabené do 2 mm.
- Ložiska zanesená a rezavá.
- Stav PKO do 10% (Ri 4) nátěr v dolní části poškozený, patrná stékající rez po nátěru.
- Zalití prasklé i od fouklé.
- Pohyblivá ložiska na P 01:
 - Zalití ojedinele popraskané.

- Stav PKO nelze přesně určit ložiska promazané.

Nátěr OK:

- Stav PKO ocelové konstrukce: Do 10 % (Ri 4) lokálně nátěr poškozený zejména na dolních pasech hl. nosníků z podhledu rýhy od průjezdů vozidel a jejich nákladů, loupe se + stopy po stékání rzi.
- Na OK chybí vyznačení data a firemní štítek (název) zhotovitele PKO.

Chování OK při průjezdu vlaku:

- Klidné.

Konstrukce K 03Hlavní nosníky:

- Oba hlavní nosníky mají v hranách dolních pasů vruby 1÷3 mm a z podhledu rýhy od nárazů vozidel nebo jejich nákladů → vruby bez trhlin v pasech.
- Materiál jednotlivých částí a prvků NK korozně zeslaben 1÷3 mm (zejména v místech vodorovných ploch nosníků a nad ložisky – prostup koroze přes nátěr.
- Plátková koroze na dolních úhelnících hlavních nosníků.
- Vodorovné plochy jsou zanesené nečistotami a uhelným prachem.
- Místa koroze a plošný opad nátěru v místech nárazů do hlavních nosníků.

Příčnický:

- Materiál jednotlivých částí korozně zeslaben 1÷3 mm (zejména v místech vodorovných ploch nosníků a nad ložisky – prostup koroze přes nátěr, plátková koroze na dolních úhelnících
- Vodorovné plochy jsou zanesené nečistotami a uhelným prachem.

Podélníky:

- Horní pásnice podélníků v místě a okolí uložení mostnic korozně zeslabené o 1÷3 mm ojedinele i s kraji do ostra (zejména v konci NK nad O2 pod kolejí č. 2).
- Levý podélník ze směru i do boku je natlačený a zapřený do kamenného zdiva závěrné zdi O 02 (pod podélníkem podružné ložisko).
- Levý a pravý podélník jsou bočně pod kolejí č. 1 natlačené a zapřené do závěrné zdi O 02 (zejména podélník podružného ložiska – viz. foto č. 4).

Obrázek č. 4 -

K 03 pod kolejí č. 2 levý podélník na konci OK – zapřený do závěrné zdi O 02 nad podružným ložiskem.



- V poledním poli na konci OK (pod kolejí č. 2) vlevo je pod první mostnicí z vnější strany porušený svar (původně pod mostnicí byla trhlina, která byla vyspravena zavařením). Opětovné prokreslování trhliny s korozním působením.
- Vodorovné plochy jsou zanesené nečistotami a uhelným prachem.

Příčné ztužení mostovky:

- V místě podružného ložiska vlevo patrné natlačení příčného koncového ztužení mezi podélníky do závěrné zdi.
- Vodorovné plochy jsou zanesené nečistotami a uhelným prachem.

Podélné ztužení mostovky:

- Materiál jednotlivých částí korozně zeslaben 1÷3 mm.
- Vodorovné plochy jsou zanesené nečistotami a uhelným prachem.

Podélné ztužení:

- Na pravé straně patrná deformace obou úhelníků dolního podélného ztužení od nárazů vozidel a jejich nákladů.
- Materiál jednotlivých částí korozně zeslaben 1÷3 mm.
- Vodorovné plochy jsou zanesené nečistotami a uhelným prachem.

Uložení OK:— Pevná ložiska na P 01:

- Ložiska ojediněle zanesená.
- Stav PKO d 10% (Ri 3) nátěr bodově poškozený.
- Zalití jen lokálně popraskané.

— Pohyblivá ložiska na O 02:

- Na levé straně osa valnice posunutá vůči ose válců o 30 mm směrem Ústí západ. Posun válců na úložné desce na mez možnosti po směru.
- Na pravé straně osa valnice posunutá vůči ose válců o 15 mm směrem Ústí západ. Posun válců na úložné desce na mez možnosti po směru.
- Zalití ojediněle popraskané.
- Stav PKO do 1 % (Ri 3) nátěr v dobrém stavu jen na styku válců a úložné desky poškozený, odloupaný.

Nátěr OK:

- Stav PKO Ocelové Konstrukce: do 10 % (Ri 4) lokálně nátěr poškozený (rýhy od vozidel a jejich nákladů na dolních pasech hl. nosníků), loupe se + stopy po stékání rzi.
- Na OK chybí vyznačení data a firemní štítek (název) zhotovitele PKO.

Chování OK při průjezdu vlaku:

- Klidné.

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

Závěrná zeď:

- Líc závěrné zdi popraskaný, prasklý z trhlin lokální výluhy pojiva + degradace betonu.
- Deformace závěrné zdi od zapření nosníkem K 01 – trhliny.

Úložný práh:

- Horní plocha místy znečištěná a povrchově degraduje.

Dřík:

- V místech spárování ojedinělé výluhy pojiva – jinak bez viditelných závažných poruch a závad.

Křídla

- Zakrytá – viditelné části bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 01Úložný práh:

- Betonový bloček pod K 01 vlevo (první bloček zleva) z vnější strany šikmě prasklý, trhliny začíná pod úložnou deskou ložiska a šikmě přechází do vnitřní svislé hrany šíře cca 0,2 mm s výluhy.
- Betonový bloček pod K 01 vpravo (druhý bloček zleva) z vnitřní strany šikmě prasklý, trhliny začíná pod úložnou deskou ložiska a šikmě přechází do vnitřní svislé hrany (otevřená trhlina cca 6 mm s rozvětvením přes roh v podélném směru) **viz. foto č. 2.**
- Horní plocha mimo NK lokálně porostlá mechem.

Dřík:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Opěra O 02Závěrná zeď:

- Materiál zídky v místě natlačení prvku K 03 účelově opracovaný, místy degraduje a v materiálu kaverny + v plochách odfouklá omítka – ojediněle odpadá.
- Horní hrana odtržená, odfouklá a lokálně odpadá – beton v celé horní pochozí ploše degraduje.
- Vodorovná trhlina se silnými výluhy v závěrné zdi.

Úložný práh a bločky ložisek:

- Horní plocha v místě uložení podružných ložisek silně zanesená zeminou a nečistotami – ložiska nejsou téměř viditelná. Hlavní ložiska mírně zanesená.

Dřík:

- V místech spárování ojedinělé výluhy pojiva – jinak bez viditelných závažných poruch a závad.

Křídlo vlevo

- Bez viditelných závažných poruch a závad.
- V dolní části odhalený betonový základ nebo opravné plomby.

Křídlo vpravo

- Není viditelné.

3. Stav železničního svršku**Kolej č. 1, dopravní kolej č. 1**

- Na konci mostu K 03 vlevo vnitřní strana pravého pásu obroušena a deformována.

Mostnice:

- Prakticky všechny vrtule mostnic zní na poklep dutě.
- Místy uvolněné vrtule na všech konstrukcích – **viz. foto č. 5.**

Obrázek č. 5 -*K 01 mostnice č. 9 vyhníla, vytažená vrtule.*



- Pod mostnicí č. 23 na pravé straně prasklé svary u ocelové stoličky pod mostnicí (mostnice jednostranně podložena), stolička není přivařena na horní pás podélníku.
- Vyhnílé mostnice K 01 na mostnicích č. 9,23,24, na K 03 mostnice č. 1,3,4, 9, 10, 21 vlevo i vpravo.
- Většina mostnicových šroubů povolená (mostnice ve spoji vyhnílé).
- Na osmi mostnicích na K 03 provizorní upevnění koleje č. 1 vrtulí svarem a prodloužením podkladnic do nevyhnílé části mostnice.

Pozednice:

- Vyhnílá pozednice na K 03 vpravo.

Pojistné úhelníky:

- Stav PKO 100 % (Ri 5) úhelníky rezavé, v místě dilatace šrouby nedotažené a chybí.
- Chybějící vrtule na pozednici O 01 vlevo.

Kolej č. 2, dopravní kolej č. 2

- Kolej bez závažných závad.
- Prakticky všechny vrtule mostnic zní na poklep dutě.
- Většina mostnicových šroubů povolená (mostnice ve spoji vyhnílé).

Mostnice:

- Pod podkladnicemi vyhnílé.
- V místech vtrulí vyhnílé, na poklep duté.

Pozednice:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Pojistné úhelníky:

- Stav PKO 100 % (Ri 5) úhelníky rezavé, v místě dilatace šrouby ojediněle nedotažené a chybí, v jednom místě i prasklý svar (na začátku vlevo).

4. Stav vybavení

Podlahy na K 01 a K 02:

V koleji, na hlavách a chodnicích:

- Lokálně plechy mírně deformované (prohnuté zejména na chodnicích). Na horních plochách nečistoty (mastnota a drobný štěrk). Upevnění povolené. Místy jsou přechody podlah do tratě neupravené. Podložky pod podlahami v koleji na K 03 vyhnílé.
- Stav PKO do 10 % (Ri 4) – nátěr shora silně znečištěný rzí od brzdících vlakových souprav.

ZábradlíVlevo:

- bez viditelných závažných poruch a závad. Stav PKO do 10 % (Ri 4) – nátěr lokálně poškozený, silně znečištěný povrch, proráží rez. Na zábradlí ocelové konstrukce reklamy na K01.
- V místě prvního sloupku zábradlí na K 02 přerušený (prasklý) svar u dolního příčle. Stav PKO do 10 % (Ri 4) – nátěr lokálně poškozený, silně znečištěný povrch, proráží rez. Na zábradlí ocelové konstrukce reklamy na K 03.

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Bez poruch a závad.

Krycí zábrana

- Při průjezdu vlaku konstrukce kmitá – jinak bez viditelných závažných poruch a závad. Stav PKO do 1 % (Ri 3).

Bezpečnostní nátěry a tabulky

- Jsou – bez poruch.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Neshledány.

5. Přechody do trati

- Řešeny, upraveny – přechody schůdné.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Naražené dolní hrany pásnic hl. nosníků.
- Utržená příruba svislého ztužení levého nosníku.
- Naražené a deformované úhelníky dolního podélného ztužení v prvním a druhém kolmém poli (naražení podélníku vlevo).
- Zapření levého nosníku do závěrné zdi O 01.

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Naražené dolní hrany pásnic hl. nosníků.
- Naražené a deformované úhelníky dolního podélného ztužení v prvním a druhém kolmém poli.

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Korozně zeslabené plochy v místech uložení mostnic o 1–3 mm s lokálními kraji do ostra.
- Porušený svar (prokreslení trhliny) v horní vnější pásnici podélníku pod kolejí č. 2 a první mostnicí v posledním poli vpravo.
- Natlačený levý podélník do závěrné zdi O 02 pod kolejí č. 2.
- Zanesená podružná ložiska ve vrstvě zeminy.
- Korozně oslabené prvky OK.

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Líc závěrné zdi popraskaný, prasklý z trhlín lokální výluhy pojiva + degradace betonu.

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Šikmá trhlina přes vnitřní roh betonového bločku (první bloček zleva) vycházející od ložiska.

- Šikmá trhлина přes vnitřní roh betonového bločku (druhý bloček zleva) vycházející od ložiska.

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Degradace betonu horní pochozí plochy.
- Účelově vysekané kaverny v závěrné zdi v místech zapření K 03 pod kolejí č. 1.
- Vodorovná trhлина a silné výluhy v závěrné zdi.

IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu

V souladu s předpisem SŽDC S 5, částí druhou, a na základě provedené podrobné prohlídky objektu navrhuji následující výsledné hodnocení stavebního stavu:

Nosná konstrukce: K 2

na základě hodnocení K 01, K 02 a K 03,

Spodní stavba: S 2

na základě hodnocení O 01, P 01 a O 02.

Podrobná prohlídka provedena dne 13.11.2024

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Ing. Martin Staněk, DiS., dne 09.12.2024

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Jaroslav Schejbal
vedoucí RP Ústí nad Labem

Podpis (v zastoupení) _____