

# Protokol o podrobné prohlídce

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

<b>TÚ 0871</b> Benešov nad Ploučnicí (mimo) - - Česká Lípa hl. n (mimo)		<b>DÚ 02</b> Benešov nad Ploučnicí - - Františkov nad Ploučnicí		<b>Evd. km</b> <b>1,716</b>
<b>Objekt</b> most	<b>Úsek trati</b> šírá trať	<b>Vžitý název</b> Před tunelem		
<b>Délka mostu</b> 122,55 m		<b>Počet otvorů</b> 4	<b>Počet kolejí</b> 1	<b>Elektrizace</b> ne
<b>Objednatel</b> Správa železnic, státní organizace OR Ústí nad Labem		<b>Rychlost na mostě / traťová [km/h]</b> 70/70		<b>Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí</b> C3-70
<b>Návrh hodnocení staveb. stavu</b> <b>2/2</b>		<b>Odpovědný pracovník vykonavatele</b> Ing. Martin Staněk DiS.		<b>Rok podrobné prohlídky</b> <b>2025</b>



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: 122,55 m (MES)

Šířka mostu: 5,15 m (MES)

### Souřadnice středu objektu

GPS: 50°43'43.182"N, 14°19'9.137"E,

Výška objektu (niveleta nad terénem): 10,62 m (MES)

Délka přemostění: 97,90 m (MES)

Šikmost objektu: pravá (cca 61 °)

Počet kolejí: 1 kolej

Počet nosných konstrukcí: 4

Počet otvorů: 14

Přemostěná překážka:

otvor č. 1 - silnice II. třídy (MES),

otvor č. 2 - trvalý vodní tok (řeka Ploučnice),

otvor č. 3 - trvalý vodní tok (řeka Ploučnice),

otvor č. 4 - volný terén + pěšina

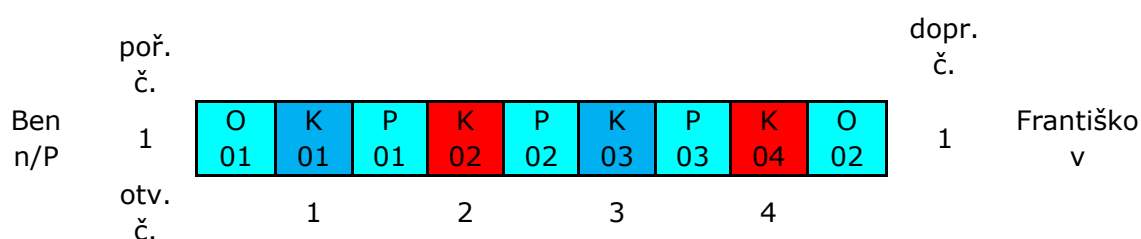
Směr vtoku vodoteče: zprava

### Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: 4,5 °C,

Počasí: zataženo.

### Schéma mostního objektu



## 1. Nosná konstrukce

### Konstrukce K 01 až K 04 (shodné)

- Popis: Ocel, trámová komorová uzavřená, svařovaná + spoje VP šrouby, přímo pojížděná, ukončení kolmé,
- Rozměry NK: šířka – 5,15 m (MES), rozpětí – 4 x 24,40 m (MES), délka – 4 x 25,40 m (měřeno v horní části NK)
- Hlavní nosníky: plnostěnné svařované do komory
- Ztužení příčné: plnostěnné svařované lichoběžníkového tvaru s otvorem uprostřed pro průlez (jedná se o vnitřní výztuhy komory)
- Ztužení podélné: plnostěnné svařované (jedná se o vnitřní výztuhy komory)
- Firemní znak: Na začátku K 01 vlevo i vpravo
- Rok výroby: 1972 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

- Rok provedení PKO: poslední záznam 1972 na začátku každé OK – Mostní Obvod ČSD Ústí nad Labem NÁTĚR 72
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové
- Rozmístění a typ ložisek:
  - Pevná na začátku každé OK – ocelová vahadlová stolicová
  - Pohyblivá na konci každé OK – ocelová vahadlová válcová (1 x válec)

## 2. Spodní stavba

### Opěra O 01

- Materiál: závěrná zeď, úložný práh a dřík – železobeton s povrchovou úpravou (betonový nástřík)
- Rozměry: šířka – 5,90 m, výška (viditelná část dříku s úp.): L – 4,35 m, P – 4,36 m, výška úp – 1,60 m, výška závěrné zdi – 1,42 m.
- Rok výstavby: 1872 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

### Rovnoběžné křídlo s římsou a přilehlým svahovým kuželem vlevo

- Materiál: železobeton s povrchovou úpravou
- Římsa: železobeton s povrchovou úpravou

### Rovnoběžné křídlo s římsou a přilehlým svahovým kuželem vpravo

- Materiál: železobeton s povrchovou úpravou
- Římsa: železobeton s povrchovou úpravou

### Pilíř P 01

- Materiál: úložný práh a dřík – železobeton s povrchovou úpravou (betonový nástřík)
- Rozměry: šířka – 9,25 m (MES), výška (viditelná část dříku s úp.): 4,50 m až 5,60 m,
- výška úp – 1,40 m, délka – 4,00 m.
- Rok výstavby: 1872 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

### Pilíř P 02

- Materiál: úložný práh a dřík – železobeton s povrchovou úpravou (betonový nástřík)
- Rozměry: šířka – 10,00 m (MES), výška (viditelná část dříku s úp.): 5,52 m až 8,50 m, výška úp – 1,40 m, délka – 4,00 m.
- Rok výstavby: 1872 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

### Pilíř P 03

- Materiál: úložný práh a dřík – železobeton s povrchovou úpravou (betonový nástřík)
- Rozměry: šířka – 10,00 m (MES), výška (viditelná část dříku s úp.): 8,40 m až 8,60 m, výška úp – 1,40 m, délka – 4,00 m.
- Rok výstavby: 1872 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

### Opěra O 02

- Materiál: závěrná zeď, úložný práh a dřík – železobeton s povrchovou úpravou (betonový nástřík)

- Rozměry: šířka – 6,40 m, výška (viditelná část dříku s úp.): L – 5,20 m, P – 6,15 m, výška úp – 1,40 m, výška závěrné zdi – 1,42 m.
- Rok výstavby: 1872 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

#### **Rovnoběžné křídlo s římsou a přilehlým svahovým kuželem vlevo**

- Materiál: železobeton s povrchovou úpravou
- Římsa: železobeton s povrchovou úpravou

#### **Rovnoběžné křídlo s římsou a přilehlým svahovým kuželem vpravo**

- Materiál: železobeton s povrchovou úpravou
- Římsa: železobeton s povrchovou úpravou

### **3. Železniční svršek**

#### **Kolej č. 1,**

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: přímé
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta stoupá
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: rozponové
- Kolejnicové podpory: přímé upevnění (před a za mostem ve výběžích dřevěné pražce)
- Kolejnicové styky: nejsou
- KDZ: ve vzdálenosti 12,00 m od líce závěrné zdi O 01 kolejnicové dilatační zařízení (KDZ), jazyky z OK směrem do výběhu.

#### Podkladnice s ocelovými deskami (přímé pojiždění):

- Počet: 2 x 42 ks na každé OK (celkem 336 ks)
- Způsob uložení a upevnění: plošné na horní pás hl. nosníku + 4 x šroubový spoj k podkladnici s ocelovou deskou (desky přivařené na horní pás).
- Materiál: ocel
- Osová vzdálenost mezi podkladnicemi (ocelovými deskami): 300 - 630 mm.

#### Pozednice:

- Základní rozměry v/š/d: na začátku zdvojená - 210/250/2480 mm a 230/250/2500 mm, na konci zdvojená - 250/250/2500 mm a 250/250/2500 mm
- Vzdálenosti (osově):
- Na začátku: pražec – pozednice: 625 mm, pozednice – podkladnice č. 1: 500 mm
- Na konci: pražec – pozednice: 630 mm, pozednice – podkladnice č. 42: 745 mm

#### Pojistné úhelníky:

- Rozměr: L 160/100/14 mm, celková délka – 122,00 m
- Vzdálenost od pojižděné hrany kolejnice: L i P – (175 mm - 180 mm)
- Délka PÚ od hrany závěrné zdi do výběhů: **na začátku – 9,93 m, na konci – 9,90 m**
- Spoje: svary. Ukončené každý na jiný pražec (na dva pražce).

### **4. Vybavení mostu**

#### **Podlahy**

- V koleji: v přechodech plechy s oválnými výstupky (přechody mezi tratí a OK) na OK horní pásnice Hl. nosníku.

- Na chodnících: ocelové plechy s oválnými výstupky tl. 6 mm, připevněné šrouby k podélným chodníkovým nosníkům (profilu U), nosníky na ocelových chodníkových konzolách OK.

### Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: L – ocelové 7+4+9+9+9+10+2+4 x sloupek („L“ profil), spoje svary, P – ocelové 2+4+9+9+9+10+2+4 x sloupek („L“ profil), spoje svary,
- Počet madel/příčlích: 1/2 („L“ profily),
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: **vlevo – 980 mm až 1,06 m, vpravo – 990 mm až 1,06 m. Většinou na všech OK – 1,02 m**
- Délka zábradlí: L – 143,46 m, P – 119,12 m
- Upevnění sloupků: na podpěrách shora do římsy, OK – chodníkové ocelové konzoly.
- Půdorysný tvar: přímý
- Dilatace: vzduchová mezera a šroubové spoje
- Bezpečnostní výklenky v zábradlí: na O 01 i O 02 oboustranně, délka - 1,20 až 1,56 m, hloubka 0,70 až 0,90 m, výšky – 0,98 m až 1,10 m.

### Odvodňovací a odpadní zařízení

- Podél křídla O 02 vlevo veden betonový odpadní žlab (v horní části odvodnění kolejového lože předpolí).

### Revizní zařízení

- Na začátku chodníkové podlahy K 01, K 02, K 03 a K 04 vlevo kryté revizní otvory (vstupy) o rozměru: 600 mm x 600 mm s ocelovými svislými žebříky vedoucí na úložné prahy podpěr.

### Bezpečnostní nátěry a tabulky

- Jsou - obousměrně i oboustranně na krajních sloupkách zábradlí bezpečnostní žlutočerný nátěr.

### Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

#### Cizí zařízení

- Svahy u obou opěr zpevněné kamennými kužely.
- Pod chodníkovou podlahou vlevo i vpravo vedeny plechové kabelové žlaby.
- Podél přemostěné silnice v otvoru č. 1 u P 01 svodidla.

Příjezd: Ústí nad Labem – Děčín – Benešov nad Ploučnicí. Objekt se nachází za obcí Benešov n/P ve směru na Českou Lípu. Příjezd až k objektu možný – podjíždí se.

### Přechody do trati

- Upraveny, řešeny pomocí křídlových říms a betonového kabelového žlabu na objektu vpravo.

## 5. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

### 5.1 Prostorové uspořádání na objektu

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

— Poloha osy koleje č. 1 k ose nosné konstrukce K 01:

	mezi podklad. č. 1 a č. 2	mezi podklad. č. 41 a č. 42
posun	10 mm vpravo	5 mm vpravo

— Poloha osy koleje č. 1 k ose nosné konstrukce K 02:

	mezi podklad. č. 1 a č. 2	mezi podklad. č. 41 a č. 42
posun	totožná	15 mm vpravo

— Poloha osy koleje č. 1 k ose nosné konstrukce K 03:

	mezi podklad. č. 1 a č. 2	mezi podklad. č. 41 a č. 42
posun	totožná	5 mm vlevo

— Poloha osy koleje č. 1 k ose nosné konstrukce K 04:

	mezi podklad. č. 1 a č. 2	mezi podklad. č. 41 a č. 42
posun	totožná	5 mm vlevo

— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje na K 01:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2519 mm	2511 mm	2516 mm
vpravo	2523 mm	2517 mm	2513 mm

— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje na K 02:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2511 mm	<b>2499 mm</b>	<b>2499 mm</b>
vpravo	2525 mm	2511 mm	2525 mm

**Zábradlí vlevo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru na objektu.**

— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje na K 03:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2509 mm	2507 mm	2517 mm
vpravo	2526 mm	2519 mm	2510 mm

— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje na K 04:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2504 mm	2505 mm	2505 mm
vpravo	2528 mm	2523 mm	2507 mm



— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí ve výběhu od osy koleje objektu:

	na O 01	na O 02
vlevo	2614 mm	2516 mm
vpravo	2625 mm	2516 mm

## 5.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: K 01 až K 04 – 19,10 m (MES)
- Šikmá světlost: K 01 – 21,30 m (MES), K 02 až K 04 – 21,00 m (MES)
- Volná výška nad komunikací v otvoru č. 1: naměřeno – 4,70 m (MES)
- Volná výška nad vodním tokem: naměřeno v otvoru č. 2 – 6,50 m a v otvoru č. 3 – 9,38 m
- Volná výška nad pěšinou (lesní cesta): naměřeno v otvoru č. 4 – 6,10 m.

Dopravní značení: Oboustranně před mostem (otv.č.1) dopravní značka B16 podjezdná výška **4,7 m. Údaj na značce neodpovídá.**

## II. Popis závad a poruch

### 1. Stav nosné konstrukce

#### Konstrukce K 01

- U příčného ztužení č. 4 na pravé straně mají dva šrouby z vnější strany (podhled OK nad silnicí) ustřižené části dřívku i s maticemi od průjezdu vozidel nebo jejich nákladů. Šrouby jsou volné, možnost vytáhnoutí. Z pohledu OK v místě ustřížení šroubů patrné rýhy v PKO – viz. foto č. 1.

**foto č. 1**

**K 01 příčné ztužení č. 4 vpravo z vnitřní části** – ustřižená část dřívku šroubu i s maticí



- Hlavní nosníky mají horní i dolní pásnice bodově korozně oslabené o cca 1–2 mm, jedná se o místa s porušenou PKO.
- Svislé i vodorovné příruby z čel silně korodují s kraji do ostra.
- Vstup do komory konstrukce není zabezpečen, je otevřený na začátku nosníku.
- Místy patrné korozní oslabení jednotlivých ocelových prvků OK do 2 mm. V detailech a místech se zhoršeným odvodněním patrné i usazování nečistot na vodorovné plochy.
- Matice a hlavy jednotlivých šroubů z vnější části rezavé a korozně zeslabené o cca 1 mm.
- Z vnitřní části lokálně popraskaný nátěr v místech svarů, plochách, koutů a hran. Ojedinele proráží v plochách rez.
- Vizuální prohlídka svarů – bez viditelných trhlin.

Nátěr OK:

- Stav PKO Ocelové Konstrukce: do 60 % (Ri 5) nátěr místy poškozený, odloupaný a v menších plochách proráží rez zejména na vnější části konstrukce.

Uložení OK:

- Pohyblivá ložiska – znečištěné, rezavé a korozně zeslabené o cca 1-2 mm, válce nepromazané. Zalití je též částečně porušené, popraskané (odfouklé).
- Pevná ložiska – rezavá, korozně zeslabení o cca 1 až 2 mm s porušeným zalitím. Obetonování porušené a lokálně odpadlé. Stolice silně zanesené nečistotami a bahnem. Na stolicích nárůst plátkové rzi tloušťky až 5 mm.
- Stav PKO do 100 % (Ri 5) nátěr úplně zničený, prvky rezavé.

Chování konstrukce při průjezdu vlaku:

- Klidné.

**Konstrukce K 02**

- Hlavní nosníky mají horní i dolní pásnice bodově korozně oslabené o cca 1 – 2 mm, jedná se o místa s porušenou PKO.
- Svislé i vodorovné příruby z čel silně korodují s kraji do ostra.
- Vstupy do komory nejsou zabezpečeny – otevřené na začátku i konci nosníku.
- Místy patrné korozní oslabení jednotlivých ocelových prvků OK do 2 mm. V detailech a místech se zhoršeným odvodněním patrné i usazování nečistot na vodorovné plochy.
- Matice a hlavy jednotlivých šroubů z vnější části rezavé a korozně zeslabené o cca 1 mm.
- Z vnitřní části lokálně popraskaný nátěr v místech svarů, plochách, koutů a hran. Ojedinele v plochách i rez.
- Vizuální prohlídka svarů – bez viditelných trhlin.

Nátěr OK:

- Stav PKO Ocelové Konstrukce: do 60 % (Ri 5) nátěr místy poškozený, odloupaný a v menších plochách proráží rez zejména na vnější části konstrukce.

Uložení OK:

- Pohyblivá ložiska – znečištěné, rezavé a korozně zeslabené o cca 1 mm, válce nepromazané. Zalití je též částečně porušené, popraskané (odfouklé). U levého i pravého ložiska je namožená horní část vnější příločky od naklopení ložiska do míst bočních zarážek na valnici (vrub do 3 mm).
- Pevná ložiska – rezavá, korozně zeslabení o cca 1 až 2 mm s porušeným zalitím. Obetonování porušené a lokálně odpadlé. Stolice silně zanesené nečistotami a bahnem. Na stolicích nárůst plátkové rzi tloušťky do 3 mm.



- Stav PKO do 100 % (Ri 5) nátěr úplně zničený, prvky rezavé.

Chování konstrukce při průjezdu vlaku:

- Při průjezdu vlaku mírný svislý pohyb OK v ložiscích.

### Konstrukce K 03

- Hlavní nosníky mají horní i dolní pásnice bodově korozně oslabené o cca 1 – 2 mm, jedná se o místa s porušenou PKO.
- Svislé i vodorovné příruby z čel silně korodují s kraji do ostra.
- Vstupy do komory nejsou zabezpečeny – otevřené na začátku i konci nosníku.
- Místy patrné korozní oslabení jednotlivých ocelový prvku OK do 2 mm. V detailech a místech se zhoršeným odvodněním patrné i usazování nečistot na vodorovné plochy.
- Matice a hlavy jednotlivých šroubů z vnější části rezavé a korozně zeslabené o cca 1 mm.
- Z vnitřní části lokálně popraskaný nátěr v místech svarů, plochách, koutů a hran. Ojedinele i proráží bodově rez.
- Vizuální prohlídka svarů – bez viditelných trhlin.

Nátěr OK:

- Stav PKO Ocelové Konstrukce: do 60 % (Ri 5) nátěr místy poškozeny, odloupaný a v menších plochách proráží rez zejména na vnější části konstrukce.

Uložení OK:

- Pohyblivá ložiska – znečištěné, rezavé a korozně zeslabené o cca 1 mm, válce nepromazané. Zalití je též částečně porušené, popraskané (odfouklé). U levého i pravého ložiska je namožená horní část vnější příložky od naklopení ložiska do míst bočních zarážek na valnici (vrub do 3 mm). Dále jsou příložky obou ložisek viditelně naklopené ve směru k opěře O 02.
- Pevná ložiska – rezavá, korozně zeslabení o cca 1 až 2 mm s porušeným zalitím. Obetonování porušené a lokálně odpadlé. Stolice silně zanesené nečistotami a bahnem. Na stolicích nárůst plátkové rzi tloušťky do 3 mm.
- Stav PKO do 100 % (Ri 5) nátěr úplně zničený, prvky rezavé.

Chování konstrukce při průjezdu vlaku:

- Při průjezdu vlaku mírný svislý pohyb OK v ložiscích.

### Konstrukce K 04

- Hlavní nosníky mají horní i dolní pásnice bodově korozně oslabené o cca 1–2 mm, jedná se o místa s porušenou PKO.
- Svislé i vodorovné příruby z čel silně korodují s kraji do ostra.
- Vstupy do komory nejsou zabezpečeny – otevřené na začátku i konci nosníku.
- Místy patrné korozní oslabení jednotlivých ocelový prvku OK do 2 mm. V detailech a místech se zhoršeným odvodněním patrné i usazování nečistot na vodorovné plochy.
- Matice a hlavy jednotlivých šroubů z vnější části rezavé a korozně zeslabené o cca 1 mm.
- Z vnitřní části lokálně popraskaný nátěr v místech svarů, plochách, koutů a hran. Ojedinele i proráží bodově rez.
- Vizuální prohlídka svarů – bez viditelných trhlin.

Nátěr OK:

- Stav PKO Ocelové Konstrukce: do 60 % (Ri 5) nátěr místy poškozeny, odloupaný a v menších plochách proráží rez zejména na vnější části konstrukce.

Uložení OK:

- Pohyblivá ložiska – znečištěné, rezavé a korozně zeslabené o cca 1 mm, válce nepromazané. Zalití je porušené, popraskané (odfouklé).
- Pevná ložiska – rezavá, korozně zeslabení o cca 1 až 2 mm s porušeným zalitím. Obetonování porušené a lokálně odpadlé. Stolice silně zanesené nečistotami a bahnem. Na stolicích nárůst plátkové rzi tloušťky do 3 mm.
- Stav PKO do 100 % (Ri 5) nátěr úplně zničený, prvky rezavé.

Chování konstrukce při průjezdu vlaku:

- Při průjezdu vlaku mírný svislý pohyb OK v ložiscích.

## 2. Stav spodní stavby

### Opěra O 01

Závěrná zeď:

- Výrazná trhlina vpravo šíře 1-3 mm délky 1,5 m. Navazující boční zdi ve spodní části trhlina 0,2 mm s výraznými výluhy – viz. **foto č.2**

**foto č. 2****Opěra O 01** - Navazující boční zdi ve spodní části trhlina 0,2 mm s výraznými výluhy

- Z pracovních spár patrné slabší průsaky. Na líci dochází k degradaci betonu s ojediněle obnaženou výztuží.
- Lokálně popraskaná povrchová úprava s dalším průsakem a výluhy pojiva.

Úložný práh:

- Horní plocha úložného prahu plošně znečištěná, do vrstvy zanesená a porostlá vegetací (vlevo bříza), též dochází k propadání šterku z kolejového lože.
- Betonová omítka je při krajích a hranách popraskaná, odtržená a na několika místech ofouklá, též dochází k průsakům a výluhům pojiva z trhlin.

Dřík:

- Na levé straně na líci dříku v horní části betonová omítka ofouklá a odpadlá, též lokálně popraskaná s patrnými výluhy pojiva a průsaky vody. **Podle charakteru trhlin torkretu vlevo lze do příští kontroly očekávat plošný pád torkretové omítky do prostoru otvoru č. 1 na okraj frekventované silnice. Omítka**

**v těchto místech zní na poklep dutě, z trhlin omítky dochází k průsakům vody s ukládáním výluhů - viz. foto č.3 ⇒ dlouhodobou funkčnost prvku nelze zaručit.**

foto č. 3

Opěra O 01 – vzduť a degradace úprav povrchů



- Na líci patrné stopy po stékání vody a nárůst drobné vegetace (mech).

**Křídlo vlevo:**

- Betonová omítka popraskaná, prasklá s ojedinělými průsaky a výluhy pojiva. Dále je omítka místy odfouklá – při poklepu kladivem zní dutě.
- Nárůst vzrostlé vegetace.

**Křídlo vpravo:**

- Betonová omítka popraskaná, prasklá s ojedinělými průsaky a výluhy pojiva. Dále je omítka místy odfouklá – při poklepu kladivem zní dutě.
- Nárůst vzrostlé vegetace.

**Pilíř P 01**Úložný práh:

- Výraznější trhlinka až 2 mm od ložiska K 02 kopírující pravou dolní pásnici k hraně pilíře. Další všesměrové trhlinky v úložném prahu 1-1,5 mm.
- Horní plocha úložného prahu plošně znečištěná, do vrstvy zanesená a porostlá vegetací (mechem).
- Betonová omítka je při krajích a hranách popraskaná, odtržená a na několika místech odfouklá, též dochází k průsakům a výluhům pojiva z trhlin.

Dřík:

- V horní části betonová omítka odfouklá a odpadá, též lokálně popraskaná s patrnými výluhy pojiva a průsaky vody.
- Na líci patrné stopy po stékání vody a nárůst drobné vegetace (mech).

**Pilíř P 02**Úložný práh:

- Horní plocha úložného prahu plošně znečištěná, do vrstvy zanesená a porostlá vegetací.
- Betonová omítka je při krajích a hranách popraskaná. Vlevo odpadá hrana 100x150 mm. Dále omítka je na několika dalších místech odfouklá, dochází k průsakům a výluhům pojiva z trhlin.

Dřík:

- V horní části betonová omítka odfouklá a odpadá, též lokálně popraskaná s patrnými výluhy pojiva a průsaky vody.
- Na líci patrné stopy po stékání vody a nárůst drobné vegetace (mech).

**Pilíř P 03**Úložný práh:

- Výraznější trhlina do 1,5 mm šikmo před levým pevným ložiskem s vrůstem stromku.
- Horní plocha úložného prahu plošně znečištěná, do vrstvy zanesená a porostlá vegetací.
- Betonová omítka je při krajích a hranách popraskaná, odtržená a na několika místech odfouklá, též dochází k průsakům a výluhům pojiva z trhlin.

Dřík:

- V horní části betonová omítka odfouklá a odpadá, též lokálně popraskaná s patrnými výluhy pojiva a průsaky vody.
- Na líci patrné stopy po stékání vody a nárůst drobné vegetace.

**Opěra O 02**Závěrná zeď:

- Z pracovních spár patrné slabší průsaky. Na líci dochází k degradaci betonu s ojediněle obnaženou výztuží.
- Lokálně popraskaná povrchová úprava s průsaky a výluhy pojiva – viz foto č. 4



foto č. 4

**O 02 závěrná zed' vlevo** – popraskaná, prasklá betonová omítka s výluhy pojiva.

Úložný práh:

- Na pravé straně z čela je beton v místě ponechané výdřevy odpadlý v ploše 300 x 400 mm do hl. 150 mm.
- Horní plocha úložného prahu plošně znečištěná, do vrstvy zanesená a porostlá vegetací.
- Betonová omítka je při krajích a hranách popraskaná, odtržená a na několika místech odfouklá, též dochází k průsakům a výluhům pojiva z trhlin.

Dřík:

- Podle charakteru trhlin torkretu vlevo i vpravo lze do příští kontroly očekávat plošný pád torkretové omítky do prostoru otvoru č. 4 (bez pohybu osob). Omítka v těchto místech zní na poklep dutě, z trhlin omítky dochází k průsakům vody s ukládáním výluhů - viz. foto č.5 ⇒ dlouhodobou funkčnost prvku nelze zaručit.

foto č. 5

**O 02 vpravo** - popraskaná, prasklá betonová omítka s výluhy pojiva.



- Na levé straně na líci dřívku v horní části betonová omítka odfouklá a odpadá, též lokálně popraskaná s patrnými výluhy pojiva a průsaky vody.
- Na líci patrné stopy po stékání vody a nárůst drobné vegetace (mech).

#### Křídlo vlevo

- Betonová omítka popraskaná, prasklá s ojedinělými průsaky a výluhy pojiva. Dále je omítka místy odfouklá – při poklepu kladivem zní dutě.
- Nárůst vzrostlé vegetace.

#### Křídlo vpravo

- Betonová omítka popraskaná, prasklá s ojedinělými průsaky a výluhy pojiva. Dále je omítka místy odfouklá – při poklepu kladivem zní dutě.
- Nárůst vzrostlé vegetace.

### 3. Stav železničního svršku

#### Kolej č. 1,

- Prasklá nebo chybějící příchytka v upevnění podkladnic:
  - K 01: 35L; 36L; 39L;
  - K 03: 41L;
- Před a za mostem mírná výšková nerovnost koleje (prosedliny).
- Pouze jednotlivé svěrkové šrouby nejsou dotažené (nejvíce na K 04).
- Na začátku a na konci mostu před pozednicí je vyhnílý jeden pražec.
- Na nosných konstrukcích jsou jednotlivé pryžové pod podkladnicemi vysunuté.
- Prasklé svary horních krycích desek dilatace mezi K 01 a K 02 i dilatace K 02 a K 03 (u horní pásnice).
- Na dilatačním kolejovém zařízení na začátku vlevo chybí matice.

#### Pojistné úhelníky:

- Stav PKO cca 100 % (Ri 5). Nátěr zničený, prvky rezavé.

### 4. Stav vybavení

#### Podlahy

- Na chodnicích: plechy mírně deformované. Stav PKO (Ri 5) – 100% plochy koroze.
- V koleji: překrývací plechy ve spojích mezi konstrukcemi s prasklými svary. Stav PKO 100 % (Ri 5) – nátěr zničený, prvky rezavé.

#### Zábradlí

- Jednotlivé prvky zábradlí mírně deformované a korozně oslabené o cca 1 - 2 mm. V místě kotvení sloupku do podpěr jsou jednotlivé sloupky silně oslabené nebo téměř přerušené. Na O 01 vlevo první tři 3 sloupky uvolněné a první přerezlý.
- Stav PKO 70 % (Ri 5) – nátěr plošně zničený, proráží rez.
- Vlevo na začátku: Sloupek č.1 nezaložený, č.2 zcela uvolněný a přereznutý v bloku římsy, č.3 přereznutý.

#### Odvodňovací a odpadní zařízení

- Bez závad.



### **Revizní zařízení**

- Oba žebříky rezavé a korozně oslabené o 1 až 2 mm v dolní části i přerušené.
- Revizní vstupy na podlahách nezajištěné (bez zámků).

### **Bezpečnostní nátěry a tabulky**

- Nátěr místy matný, zašlý – jinak bez výrazných závažných poruch.

### **Jiná a cizí zařízení a okolí objektu:**

- Na začátku a konci mostu nárůst vzrostlé vegetace.

## **5. Přechody do trati**

- Částečně řešeny – za podpěrami plynule přechází do otevřeného kolejového lože.

### III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

#### 1. Hodnocení nosných konstrukcí

##### Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Ustřižené dva dřívky šroubů i s maticemi v místě spoje příčného ztužení a dolního pasu hl.
- Silná koroze a zanesení ložisek.
- Korozní oslabení jednotlivých prvků OK.
- Prasklé svary mezi ocelovými deskami a podkladnicemi přímého upevnění (žel.svršek).

##### Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Silná koroze a zanesení ložisek.
- Korozní oslabení jednotlivých prvků OK.
- Prasklé svary mezi ocelovými deskami a podkladnicemi přímého upevnění (žel.svršek).

##### Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Silná koroze a zanesení ložisek.
- Korozní oslabení jednotlivých prvků OK.
- Prasklé svary mezi ocelovými deskami a podkladnicemi přímého upevnění (žel.svršek).

##### Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Silná koroze a zanesení ložisek.
- Korozní oslabení jednotlivých prvků OK.
- Prasklý svar spoje úložné ocelové desky k horní pásnici komorového nosníku (žel.svršek).

#### 2. Hodnocení spodní stavby

##### Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Prosakování závěrné zdi a degradace betonu
- Trhliny v betonové omítce s průsaky a výluhy pojiva **s rizikem pádu do silnice.**
- Zanesený, znečištěný úložný práh do výše 50 mm v místě ložisek, nános vlhký a dílem s propadem šterku z kol. lože.
- Nárůst drobné vegetace.

**Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2**

z těchto důvodů:

- Výrazné trhliny v úložném prahu pilíře.
- Trhliny v betonové omítce s průsaky a výluhy pojiva.
- Zanesený, znečištěný úložný práh v místě ložisek.
- Nárůst drobné vegetace.

**Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 2**

z těchto důvodů:

- Trhliny v betonové omítce s průsaky a výluhy pojiva.
- Uražené hrany úložného prahu.
- Zanesený, znečištěný úložný práh v místě ložisek.
- Nárůst drobné vegetace.

**Pilíř P 03 – hodnocení stupněm 2**

z těchto důvodů:

- Výrazné trhliny v úložném prahu pilíře.
- Trhliny v betonové omítce s průsaky a výluhy pojiva.
- Zanesený, znečištěný úložný práh v místě ložisek.
- Nárůst drobné vegetace.

**Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2**

z těchto důvodů:

- Odtržení části betonu v místě původní výdřevy z čela úp vpravo.
- Prosakování závěrné zdi a degradace betonu
- Trhliny v betonové omítce s průsaky a výluhy pojiva.
- Zanesený, znečištěný úložný práh v místě ložisek.
- Nárůst drobné vegetace.

## **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÷04

### **Spodní stavba: S 2**

na základě hodnocení O 01, P 01÷03 a O 02,

Podrobná prohlídka provedena dne 27.01.2025

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Martin Soja dne 30.01.2025

Odpovědný pracovník vykonavatele  
podrobné prohlídky

**Ing. Martin Staněk DiS.**  
vedoucí RP Ústí nad Labem

Podpis (v zastoupení) \_\_\_\_\_