

ZÁPIS O MIMOŘÁDNÉ PROHLÍDCE

mostu, vykonané v Karlových Varech a Ústí nad Labem ve dnech 3. 2. 2025 a 17. 02. 2025. Mimořádná prohlídka je provedena ve smyslu předpisu SŽDC S5 Správa mostních objektů, čl. 80

Předmětem mimořádné prohlídky je:

Most v ev. km 1,007

přes komunikaci I. třídy (R6), vodní tok Ohře a parkovací plochy



Vedoucí mimořádné prohlídky:

Za Správu železnic, státní organizaci – GŘ O13 OMT:
Ing. David Zeman, vedoucí skupiny mostů

Ostatní účastníci hlavní prohlídky:

Za správce objektu:
SŽ s.o., OŘ UNL, SMT

Ing. Kateřina Zemanová – přednostka SMT
Ing. Blanka Hejlová – vedoucí oddělení PT II
Ing. Jiří Kuruc – systémový specialista

Za řízení provozu:
SŽ s.o., OŘ UNL, PO

Petr Altman – přednosta PO Karlovy Vary

Za správu tratí UNL:
SŽ s.o., OŘ UNL, ST KV

Ing. Petr Polák – vedoucí technického oddělení ST KV

Další účastníci viz prezenční listina

1. ÚVOD

O svolání mimořádné prohlídky mostu (dále také MP), ve souladu s ustanovením předpisu SŽDC S5, čl. 80, požádala přednostka Správy mostů a tunelů OŘ Ústí nad Labem. Důvodem žádosti jsou nevyhovující výsledky z diagnostického průzkumu a statického přepočtu, dokončeného v roce 2024.

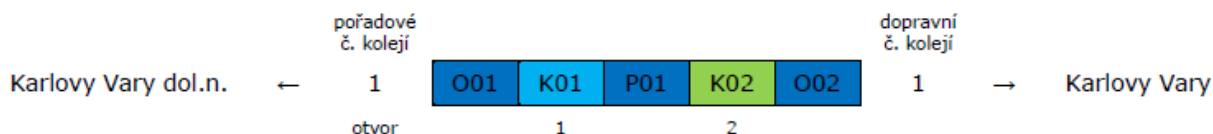
Cílem mimořádné prohlídky je zhodnocení stavebního stavu mostu a stanovení nezbytných opatření pro zajištění bezpečnosti železničního provozu na mostě s ohledem na místní podmínky zajištění provozu na mostě.

2. Popis objektu:

Ocelová trámová příhradová konstrukce s dolní přímo poježděnou mostovkou o dvou polích s rozpětím 52,80 m a 59,40 m z roku 1990. Spodní stavba je částečně přestavěná z původní kamenné z roku 1898 na kombinaci železobetonového bloku s podkladními prahy a původního pilíře.

Současný stavební stav stávajícího mostu je podle poslední podrobné prohlídky (příloha č. 3) z roku 2023 hodnocen stupni 1 / 2 (NK / SS).

Schéma mostního objektu:



Základní údaje o mostu:

Délka mostu: 126,80 m (MES)

Šířka mostu: 7,24 m (MES)

Výška objektu: 10,96 m (MES)

Délka přemostění: 116,80 m (MES)

Úhel křížení: 45° (MES)

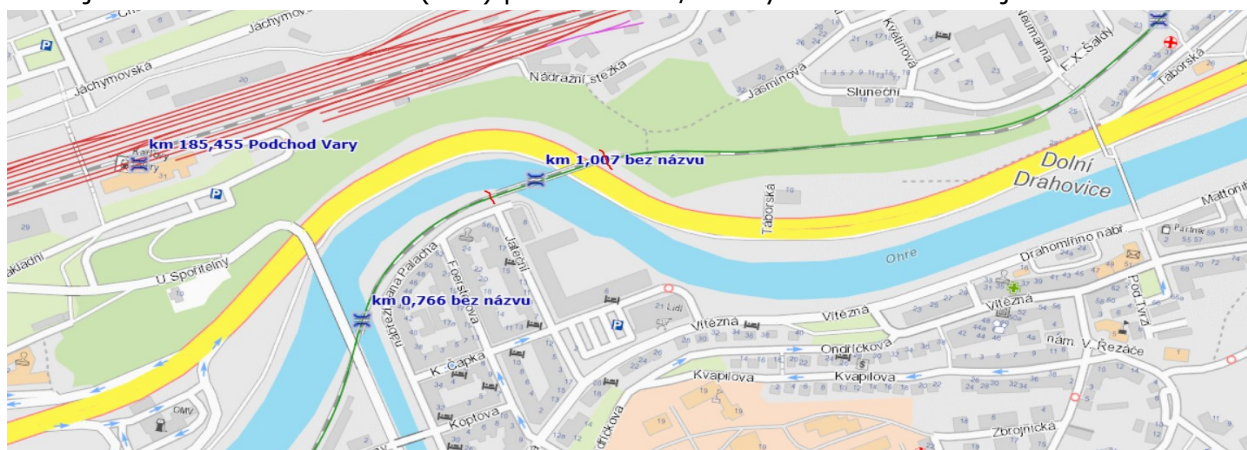
Objekt: kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 2

Počet otvorů: 2

Stávající traťová třída zatížení (TTZ) podle TTP C2/55. Rychlost na mostě je omezena na



Předložené podklady:

Diagnostický průzkum (2023, ČVUT v Praze, Kloknerův ústav, Ing. David Čítek)

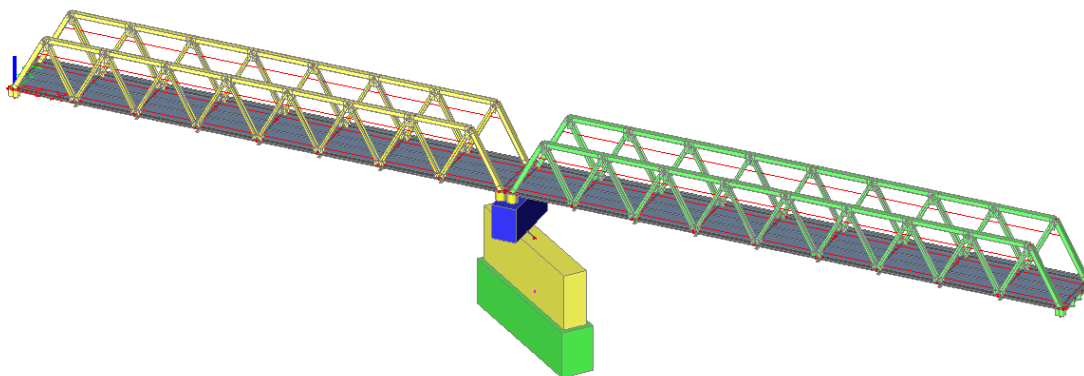
Přepočet zatížitelnosti (2024, ČVUT v Praze, Fakulta stavební, prof. Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D.)

Manažerské shrnutí výsledků diagnostického průzkumu a přepočtu zatížitelnosti (2024)

Poslední podrobná prohlídka mostu (2023).

3. Průběh mimořádné prohlídky:

Statickým posouzením nosné ocelové konstrukce při uvažování brzdných a rozjezdových sil byly zjištěny nevyhovující prvky na nosné konstrukci, a to krajní diagonála a krajní dolní pás u pevného ložiska namáhaných vlivem svislé excentricity ložiska ohybovým momentem od brzdných a rozjezdových sil.



Zatížitelnost krajní diagonály u NK1 nad pevnými ložisky (pilíř) $Z_{LM71} = 0,45$

Zatížitelnost krajní diagonály u NK2 nad pevnými ložisky (pilíř) $Z_{LM71} = 0,34$

Konstrukce je při uvažování brzdných a rozjezdových sil vlivem nízké zatížitelnosti pro TTZ C2/55 nepřechodná.

Následně byl proveden výpočet **s vyloučením brzdných a rozjezdových sil**, který potvrdil možnost v takovém případě **provozovat most ve stávající přechodnosti TTZ C2/55**.

Při posouzení středního pilíře s uvažováním brzdných a rozjezdových sil bylo zjištěno překročení namáhání (využití průřezů na více jak 120%), a to jak v základové spáře, tak i ve spárách mezi dříkem a základem a rovněž ve spáře mezi úložným prahem a dříkem pilíře. Také pilíř je tedy při uvažování brzdných a rozjezdových sil vzhledem k nízké zatížitelnosti nepřechodný.

Opět byl proveden výpočet s vyloučením brzdných a rozjezdových sil, který potvrdil možnost v takovém případě provozovat most se stávající přechodností TTZ C2/55.

V rámci MP mostu byla provedena fyzická prohlídka mostu s běžně dostupným vybavením a možnostmi přístupu ke konstrukci.

Nejzávažnější poruchy NK a spodní stavby mostu jsou uvedeny v zápise z podrobné prohlídky. Vizuelní prohlídkou nebyly zjištěny nové poruchy či závady na mostě a nedošlo ani ke zhoršení již existujících.

Podle polohy pohyblivých ložisek na opěrách jsou dilatační pohyby nosných konstrukcí umožněny.

Na místě mostu byly dále řešeny podmínky pro zavedení opatření k zamezení/omezení vzniku rozjezdových a brzdných sil na mostě. Zohledněny byly rozhledové poměry a umístění návěstidel, které jsou v tomto úseku trati viditelné na kratší vzdálenosti. Za přechodovou

oblastí mostu se nachází přiléhající železniční Karlovarský tunel. Na mostě je sklon nivelety koleje 20 ‰. Za tunelem ve směru Karlovy Vary se sklon zvyšuje na 25 ‰.

Ve vzájemné shodě zástupců PO KV a SSZT bylo rozhodnuto, že pomalé jízdy před a za mostem nebudou zaváděny.

4. Výsledek MP:

V rámci MP byly ověřeny a potvrzeny závěry diagnostického průzkumu a statického přepočtu (viz manažerského shrnutí výsledků).

Na mostě je nutné zavést opatření pro zamezení vzniku výše popsaného zatížení podélnými silami, a to, pokud možno, neprodleně. Z toho důvodu SMT OŘ UNL ještě před formálním uzavřením mimořádné prohlídky zajistila vydání depeše 2025-02-000641 (příloha č. 4) s účinností od 14. 2. 2025. Depеше je platná do vydání změny TTP 536 C tabulky 12.

Na mostě je tedy v km 1,072 - 0,942 zákaz brzdění (kromě mimořádností) a náhlého rozjezdu s vyvinutím tažné síly hnacího vozidla. Prakticky to znamená, že se vozidlo může na mostě pohybovat konstantní rychlostí (max 50 km/h), v obou směrech bez zrychlování nebo zpomalování za použití síly vozidla. Pohyb vozidla s konstantním zrychlením/zpomalením bez použití síly je povoleno. Při náhlém zastavení se vozidlo musí vrátit do žst. Karlovy Vary dolní n. bez použití rozjezdových sil v daném úseku.

V případě náhlého a mimořádného zastavení vozidla na mostě je strojvedoucí povinen sjednat si návrat do ŽST Karlovy Vary dolní nádraží, rozjezd nesmí být s vyvinutím tažné síly hnacího vozidla.

Další opatření vedoucí k zamezení vývoje sil na mostě jsou plně v gesci OŘ Ústí nad Labem

5. Zavedená opatření:

5.1. Provozní opatření

Na mostě zajistit omezení brzdění a rozjezdu vlaků do doby provedení rekonstrukce.

Zajišťuje: SMT OŘ UNL

Termín: neprodleně

SPLNĚNO vydáním depeše č. 2025-02-000641, trvale bude zavedena do TTP 536C tabulky 12 při jejich aktualizaci. Aktualizace depeše bude zveřejněna po vydání čistopisu zápisu z MP.

5.2. Stavební opatření

- Doplnit dešťový svod nad pilířem tak, aby voda nezatékala na zděný pilíř. Ucpání otvorů pro zamezení zatékání vody do dutin hlavních nosníků nosné konstrukce a vytvoření výpustných otvorů těchto dutin. Provést uzavření horního povrchu kamenného pilíře proti zatékání (sanace se spádovou vrstvou).

Zajišťuje: SMT OŘ UNL

Termín 15. 12. 2025.

- Zajistit zadání projektu na opravu mostu, který bude obsahovat realizaci PKO, vložení dodatečných podélně pevných ložisek pod podélníky a krajní příčník na pilíři. Rozsah zadání musí obsahovat i zesílení pilíře pomocí mikropilot, sanaci degradovaných železobetonových ploch a přespárování kamenného zdiva pilíře.

Zajišťuje: SMT OŘ UNL

Termín 15. 12. 2025.

- S ohledem na zavedená provozní opatření se doporučuje zahájení stavebních prací dle možností OŘ Ústí nad Labem v co nejkratším možném termínu.

6. Závěr

Zápis byl zpracován a uzavřen po konzultaci se všemi účastníky mimořádné prohlídky.

Zápis byl pořízen digitálně vč. kvalifikovaného podpisu. Originál prezenční listiny je uložen na Správě železnic, s.o., GŘ, O13.

Digitální kopii obdrží každý účastník mimořádné prohlídky.

Podpisy:

Vedoucí hlavní prohlídky:

Přílohy:

- Příloha č. 1 – Prezenční listina
- Příloha č. 2 – Manažerské shrnutí diagnostického průzkumu a statického přepočtu
- Příloha č. 3 – Podrobná prohlídka mostu z roku 2023
- Příloha č. 4 – Depeše 2025-02-000641

Mimořádná prohlídka mostu v km 1,007 – Karlovy Vary

mimořádná prohlídka

Datum konání 03. 02. 2025

Čas 9:00

Místo konání	most v km 1,007
--------------	-----------------

[illegible]

Svým podpisem souhlasím s případným pořízením fotodokumentace z jednání pro další zpracování za účelem splnění podmínek poskytovatelů dotace a propagaci Správy železnic.

Manažerské shrnutí výsledků diagnostického průzkumu a statického posouzení mostu

1. Identifikace mostu

OŘ	Km	TUDU	Název TU	Místní název	
UNL	1,007	024202	Karlovy Vary dol.n. (mimo) – Karlovy Vary(mimo)	-	
Popis mostu				Dopravní parametry	
Ocelová trémová příhradová konstrukce s dolní přímo pojížděnou mostovkou o dvou polích rozpětí 52,80 m a 59,40 m z roku 1990. Spodní stavba přestavěná z původní z roku 1898 z kamenného zdiva v kombinaci se železobetonovými prahy.				Rychlost dle TTP*	55
				Rychlost na mostě	50
				TTZ**	C2-55
				Stavební stav	1/2

*Tabulka traťových poměrů

** Traťová třída zatížení

Referenční fotografie:



2. Prohlídka a diagnostika

Diagnostika mostu byla provedena na obou hlavních nosných ocelových konstrukcích a dále byla provedena diagnostika středního pilíře. V rámci diagnostického průzkumu byly provedeny destruktivní a nedestruktivní zkoušky ocelových, kamenných a železobetonových konstrukčních částí pro ověření jejich materiálových parametrů, byl proveden korozní průzkum, stanoveno korozní oslabení, kontrola PKO, materiálové a tvrdoměrné zkoušky, skenování výztuže.

Nejzásadnějšími poruchami na nosné ocelové konstrukci jsou vyboulené plechy uzavřených dutin na začátku a konci příhradových nosníků vzniklých v důsledku hromadění vody a jejich následnému zmrznutí. V současné době jsou dutiny již odvrtny. Korozní oslabení nosných konstrukcí jsou pouze lokální, neměřitelné.

U spodní stavby lze lokálně pozorovat svislé trhliny (opěra O02), výluhy, obnaženou betonářskou výztuž, stopy od tekoucí vody a drobnou vegetaci.

3. Statické posouzení, traťová třída zatížení

Materiálové charakteristiky byly uvažovány dle materiálových zkoušek provedených v rámci diagnostického průzkumu. NK byly uvažovány bez oslabení, pilíř byl uvažován bez oslabení výztuže vlivem koroze a bez poruch s vlivem na spolehlivost konstrukce.

Přesto, že nosná konstrukce ani spodní stavba nevykazuje poruchy, není vyhovující na zatížení od brzdných a rozjezdových sil.

Při statickém posouzení nosné ocelové konstrukce při uvažování brzdných a rozjezdových sil byly zjištěny nevyhovující prvky na nosné konstrukci, a to krajní diagonála a krajní dolní pás u pevného ložiska namáhaných vlivem svislé excentricity ložiska ohybovým momentem od brzdných a rozjezdových sil. Konstrukce je při uvažování brzdných a rozjezdových sil vlivem nízké zatížitelnosti nepřechodná. Proto byl proveden výpočet s vyloučením brzdných a rozjezdových sil, který potvrdil možnost v takové případě provozovat most se stávající přechodností TTZ **C2/55**.

Dále bylo při posouzení středního pilíře s uvažováním brzdných a rozjezdových sil zjištěno překročení namáhání, a to jak v základové spáře, tak i ve spárách mezi dříkem a základem a rovněž ve spáře mezi úložným prahem a dříkem pilíře. Pilíř je tedy při uvažování brzdných a rozjezdových sil vzhledem k nízké zatížitelnosti nepřechodný. Opět byl proveden výpočet s vyloučením brzdných a rozjezdových sil, který potvrdil možnost v takové případě provozovat most se stávající přechodností TTZ **C2/55**.

V rámci přepočtu byl předběžně posouzen způsob rekonstrukce mostu spočívající v instalaci dodatečných podélně pevných ložisek pod podélníky a krajní příčník na pilíři. Dále bylo posouzeno zesílení pilíře pomocí mikropilot a úložného prahu na dříku pilíře. Po provedení výše popsané rekonstrukce most vyhoví na stávající třídu **C2/55 a D4/55**.

4. Návrh opatření, závěry

4.1 Dohledací činnost a diagnostika

Pravidelnou dohledací činnost je třeba vykonávat podle předpisu SŽDC S5 Správa mostních objektů. Doporučujeme provést ověření mikropilot základu pilíře pomocí vrtného průzkumu, pro zjištění jejich délky. V případě potvrzení jejich provedení toto zohlednit v přepočtu spodní stavby.

4.2 Stavební opatření

Údržba – provádět běžnou údržbu, vyčištění naplavenin z návodní strany pilíře.

Oprava – v horizontu **cca 1 roku** doplnění dešťového svodu nad pilířem tak, aby voda nezatékala na zděný pilíř, provedení ucpání otvorů pro zamezení zatékání vody do dutin hlavních nosníků nosné konstrukce a vytvoření výpustných otvorů těchto dutin, provedení uzavření horního povrchu kamenného pilíře proti zatékání. Předpokládané náklady **cca 1 mil. Kč**.

V horizontu **cca 10 let** provést dle projektu rekonstrukci mostu spočívající v obnově PKO, instalaci dodatečných podélně pevných ložisek, zesílení pilíře pomocí mikropilot do

základu a do úložného prahu, sanaci degradovaných ploch železobetonových částí zejména v místech s odpadlou krycí vrstvou a v místech koroze odhalené výztuže. Provést přespárování zdiva v místech degradované malty. Předpokládané náklady jsou **cca 65 mil. Kč.**

Investice – v případě provedení výše uvedených stavebních úprav neočekáváme další investici v horizontu dalších cca 30 let s garancí požadované přechodnosti.

4.3 Provozní opatření

Na mostě zajistit omezení brzdění a rozjezdu vlaků do doby provedení rekonstrukce, nutná podmínka pro provozování mostu na stávající přechodnost TTZ C2/55.

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 0242 Karlovy Vary dol.n. (mimo) – Karlovy Vary (mimo)		DÚ 02 Karlovy Vary dol. n. – Karlovy Vary		Evd. km 1,007
Objekt most	Úsek trati šírá trať	Vžitý název		
Délka mostu 126,80 m		Počet otvorů 2	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ústí nad Labem		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 50/60		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C2-55
Návrh hodnocení stavebního stavu 1/2		Odpovědný pracovník vykonavatele Vít Šrámek		Rok podrobné prohlídky 2023



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: 126,80 m (MES)

Šířka mostu: 7,24 m (MES)

Výška objektu: 10,96 m (MES)

Délka přemostění: 116,80 m (MES)

Úhel křížení: 45° (MES)

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 2

Počet otvorů: 2

Přemostěná překážka: otvor č. 1 – parkoviště, inundace, trvalý vodní tok (řeka Ohře) – vtok zleva

otvor č. 2 – trvalý vodní tok (řeka Ohře) – vtok zleva, silnice I. třídy (R6), chodník pro chodce

Souřadnice středu objektu

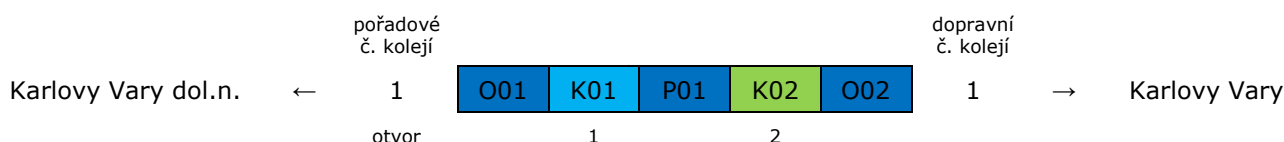
50°14'08.984"N, 12°52'19.638"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: + 17 °C

Počasí: jasno

Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Ocelová, trámová příhradová (soustava základní bez svislic), svařovaná, spoje VP šrouby (třecí spoje), prostá, s dolní ortotropní mostovkou, přímo poježděná, kolmá, ukončení kolmé
- Rozměry NK: rozpětí 52,80 m (MES), délka 53,80 m (MES), šířka 6,64 m, stavební výška 1,04 m
- Hlavní nosníky: příhradové svařované, délka 53,80 m, šířka pásnice 520 mm
- Podélné a příčné ztužení: plnostěnné svařované, ortotropní mostovka s podélnými výztuhami
- Uložení: ocelová vahadlová ložiska
 - na opěře O 01 pohyblivá kyvná, 2 ks
 - na pilíři P 01 pevná stolicová, 2 ks
- Vzdálenost hlavních nosníků od závěrné zdi:
 - na opěře O 01 vlevo 140 mm, vpravo 165 mm
 - mezi hlavními nosníky K 02 vlevo 200 mm, vpravo 180 mm
- Rok výroby: 1990 (MES)
- Rok opravy: 2018/2019 (viz hlavní prohlídka)
- Rok nátěru: 2019 (viz hlavní prohlídka)

Konstrukce K 02

- Ocelová, trémová příhradová (soustava základní bez svislic), svařovaná, spoje VP šrouby (třecí spoje), prostá, s dolní ortotropní mostovkou, přímo pojížděná, kolmá, ukončení kolmé
- Rozměry NK: rozpětí 59,40 m (MES), délka 60,40 m (MES), šířka 6,64 m, stavební výška 1,04 m
- Hlavní nosníky: příhradové svařované, délka 60,40 m, šířka pásnice 520 mm
- Podélné a příčné ztužení: plnostěnné svařované, ortotropní mostovka s podélnými výztuhami
- Uložení: ocelová vahadlová ložiska
 - na pilíři P 01 pevná stolicová, 2 ks
 - na opěře O 02 pohyblivá kyvná, 2 ks
- Vzdálenost hlavních nosníků od závěrné zdi:
 - na opěře O 02 vlevo 120 mm, vpravo 170 mm
- Rok výroby: 1990 (MES)
- Rok opravy: 2018/2019 (viz hlavní prohlídka)
- Rok nátěru: 2019 (viz hlavní prohlídka)

2. Spodní stavba**Opěra O 01**

- Závěrná zeď: železobetonová
- Úložný práh: železobetonový
- Dřík: železobetonový
- Rozměry: neměřeny, proměnná výška spodní stavby, atypické řešení, rozměry uvedeny IS MES
- Dilatační spáry: ne
- Křídlo vlevo: přilehlá železobetonová zeď
- Křídlo vpravo: rovnoběžné, železobetonové, římsa železobetonová, s přilehlým svahovým kuželem
- Přechodová zídka vpravo: kamenná, nepravidelné řádkování
- Rok výstavby: 1898 (MES)
- Rok opravy: 2019 (viz hlavní prohlídka)

Pilíř P 01

- Úložný práh: železobetonový
- Dřík: kamenný, pravidelné řádkování
- Rozměry: neměřeny, atypické řešení, horší přístupnost, rozměry uvedeny IS MES
- Dilatační spáry: ne
- Rok výstavby: 1898 (MES)
- Rok opravy: 2019 (viz hlavní prohlídka)

Opěra O 02

- Závěrná zeď: železobetonová
- Úložný práh: železobetonový
- Rozměry: neměřeny, atypické řešení, rozměry uvedeny IS MES
- Dilatační spáry: ne
- Křídlo vlevo: rovnoběžné, železobetonové, římsa železobetonová, s přilehlým skalním masivem
- Křídlo vpravo: rovnoběžné, železobetonové, římsa železobetonová, s přilehlým svahovým kuželem
- Rok výstavby: 1898 (MES)

- Rok opravy: 2019 (viz hlavní prohlídka)

3. Železniční svršek

Číslování dle dopr. (poř) č. koleje (MES)

Kolej č. 1 (1)

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: z pravé přechodnice do přímé, v konci do pravé přechodnice
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: stoupá
- Tvar kolejnic: 49 E1
- Tvar podkladnic: na NK pružné upevnění Vossloh, ve výběžích žebrové s pružnou svěrkou
- Přímé upevnění: systém Vossloh DFF 300, na K 01 - 2 x 90 ks, na K 02 - 2 x 101 ks
- Pozednice: železobetonové příčné prahy
- Pražce ve výběžích: bukové, každý opatřen pražcovou kotvou, dále ocelové Y
- Pojistné úhelníky: 100/160/14 mm, vzdálenost od pojížděné hrany kolejnice 165 – 180 mm, na OK přivařené a šroubované k deskám přímého upevnění, ve výběžích upevněné vrtulemi a šrouby k pražcům, délka 137,20 m
- Poloha kolejnicových styků: nejsou
- Kolejové lože před a za mostem: štěrkové
- KDZ (Kolejové dilatační zařízení):
 - ve výběhu č. 1 – ve vzdálenosti 4,95 m od závěrné zídky opěry O 01
 - ve výběhu č. 2 – ve vzdálenosti 4,65 m od závěrné zídky opěry O 02
- Kolejové lože ve výběžích: štěrkové

4. Vybavení mostu

Podlahy

- Podlahy tvoří horní plocha ortotropní mostovky, na chodnících protiskluzový nátěr s posypem

Zábradlí

- Popis zábradlí: ocelové, svařované, městský typ, šroubované spoje
- Počet madel/příčlích: 1/1
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: vlevo 1,12 m, vpravo 1,09 m
- Délka zábradlí:
 - vlevo 15,13 m + na K 01 53,85 m + na K 02 60,55 m + 3,30 m, celkem 132,83 m
 - vpravo 4,40 m + na K 01 53,85 m + na K 02 60,55 m + 8,90 m, celkem 127,70 m
- Dilatace zábradlí: vzduchové mezery
- Upevnění sloupků:
 - na NK přivařené k ortotropní mostovce
 - ve výběhu č. 1 vpravo a ve výběhu č. 2 oboustranně zalité v římsách
 - ve výběhu č. 1 vlevo kotvené 4 ks šroubů přes patní desky a vrstvy polymerní malty do římsy
- Půdorysný tvar: přímé, ve výběžích lomené

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Ortotropní mostovka ve sklonu do středu, na začátku každé konstrukce odvodňovací otvor s mříží + svod u opěry O 01 vyústěný do řeky
- Z boční strany opěry O 01 vpravo odvodňovací roura + v přechodové zídce
- Z boční strany opěry O 02 vpravo odvodňovací roura + v křídle

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vlevo z vnitřní strany zábradlí veden na konzolách plechový kabelový žlab 210/205 mm
- Za objektem tunel
- Mostní otvor č. 1: řeka Ohře, parkovací plocha.
- Mostní otvor č. 2: řeka Ohře, chodník pro chodce, protihluková stěna, čtyřproudová asfaltová komunikace s osvětlením a svodidly, zárubní ŽB zeď se svahem
- Příjezd k objektu možný, v Karlových Varech ulicí nábřeží Jana Palacha

5. Přechody do trati

- Plynulé

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním**6.1 Prostorové uspořádání na objektu:**

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

	u 1. upevnění	u 45. upevnění	u 90. upevnění
posun	vpravo 153 mm	vlevo 3 mm	vpravo 7 mm

- Vzdálenost vnitřního líce hlavních nosníků K 01 od osy koleje č. 1 (1):

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2970 mm	2840 mm	2820 mm
vpravo	2630 mm	2840 mm	2800 mm

- Vzdálenost koutových výztuh hlavních nosníků K 01 od osy koleje č. 1 (1):

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2860 mm	2680 mm	2670 mm
vpravo	2510 mm	2660 mm	2660 mm

- Poloha osy koleje č. 1 (1) k ose nosné konstrukce K 02:

	u 1. upevnění	u 56. upevnění	u 101. upevnění
posun	vlevo 7 mm	vpravo 135 mm	vpravo 115 mm

- Vzdálenost vnitřního líce hlavních nosníků K 02 od osy koleje č. 1 (1):

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2810 mm	2740 mm	2930 mm
vpravo	2800 mm	2930 mm	2650 mm

- Vzdálenost koutových výztuh hlavních nosníků K 02 od osy koleje č. 1 (1):

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2640 mm	2550 mm	2770 mm
vpravo	2660 mm	2780 mm	2550 mm

- Vzdálenost vnitřního líce zábradlí ve výběžích od osy koleje č. 1 (1):

	na začátku	na konci
vlevo	2520 mm	3730 mm
vpravo	3190 mm	3180 mm

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem:

Otvor č. 1:

- Kolmá světlost: 51,42 m
- Volná výška: 9,50 m (měřeno nad vodním tokem)

Otvor č. 2:

- Kolmá světlost: 58,04 m
- Volná výška 9,50 m (měřeno nad vodním tokem)
5,40 m (nejmenší naměřená nad komunikací)

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

Vlastní konstrukce:

- PKO na jednotlivých místech porušená, do 1 % plochy (Ri3), odlupuje se a prostupuje koroze (zejména na VP šroubech), místy znečištění od vegetace
- Vizuální kontrolou svarů nabyly zjištěny závady a poruchy
- Chování NK při průjezdu vlaku klidné

Hlavní nosníky:

- Na začátku pravého nosníku, nad ložiskem příčná trhlina z pohledu truhlíku v délce 200 mm (v koncích trhlina navrtaná), (viz foto č. 1)
- Na začátku pravého nosníku vyboulený čelní svislý a horní vodorovný plech truhlíku + trhlina ve svaru mezi horním vodorovným a vnitřním svislým plechem v délce 170 mm (viz foto č. 2)
- Vizuální kontrolou VP šroubů nabyly zjištěny závady a poruchy, pouze porušená PKO

Příčné a podélné ztužení:

- V místech styčníků množství ptačích hnízd

Ortotropní mostovka:

- Stav dobrý

Ložiska na opěře O 01:

- PKO ložisek porušená do 1 % plochy (Ri 3), zejména v dolních částech, prostupuje koroze
- Ložiska mírně nakloněná proti směru staničení

Ložiska na pilíři P 01:

- PKO ložisek porušená do 1 % plochy (Ri 3), zejména v dolních částech, prostupuje koroze

Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu

Konstrukce K 02

Vlastní konstrukce:

- PKO na jednotlivých místech porušená, do 1 % plochy (Ri3), odlupuje se a prostupuje koroze (zejména na VP šroubech), místy znečištění od vegetace
- Vizuální kontrolou svarů nabyly zjištěny závady a poruchy
- Chování NK při průjezdu vlaku klidné

Hlavní nosníky:

- Vpravo v dolní části 16. diagonály utržená hlava VP šroubu (viz foto č. 3)

Příčné a podélné ztužení:

- V místech styčníků množství ptačích hnízd

Ortotropní mostovka:

- Stav dobrý

Ložiska na opěře P 01:

- PKO ložisek porušená do 1 % plochy (Ri 3), zejména v dolních částech, prostupuje koroze

Ložiska na pilíři O 02:

- PKO ložisek porušená do 1 % plochy (Ri 3), zejména v dolních částech, prostupuje koroze

Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

Závěrná zeď:

- Na horní ploše příčná smršťovací trhlina, šířky 0,2 mm (viz pozednice č. 1)
- Vpravo na boční stěně místy obnažené pruty výztuže s korozí (viz foto č. 4)

Úložný práh:

- Bez zjevných závad a poruch

Dřík:

- Na jednotlivých místech beton mírně degradovaný (vydrolený, odpadlý)
- Vpravo z boční strany stopy po stékání vody z odvodňovacího otvoru

Křídlo vpravo:

- Křídlo odtržené od opěry, šířka trhliny až 20 mm, v horní části vykloněné od osy koleje až o 15 mm (viz foto č. 5)
- Na začátku křídla na horní ploše římsy šikmá trhlina šířky až 4 mm, odtržený vnitřní roh římsy

Přechodová zídka vpravo:

- Bez zjevných závad a poruch

Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu

Pilíř P 01:

Úložný práh:

- Horní plocha mírně povrchově degradovaná

Dřík:

- Místy průsaky vody s výluhy pojiva (viz foto č. 6)
- Spárování místy popraskané a jednotlivě v horní části vypadané (viz foto č. 7)
- V horní části míst ve spárování narůstá drobná vegetace i stromky (viz foto č. 7)

Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu

Opěra O 02:

Závěrná zeď:

- Místy drobné nepravidelné trhliny s výluhy pojiva, šířky do 0,1 mm
- Jednotlivě povrchová degradace betonu
- Vpravo na boční stěně jednotlivě obnažené pruty výztuže s korozí

Úložný práh:

- Bez zjevných závad a poruch

Dřík:

- 3,00 m zprava svislá trhlina šířky 1 mm na výšku 2,00 m (viz foto č. 8)

- Znečištění spreji
- Křídlo vlevo:
- Pracovními spárami místy patrné prosakování vody s výluhy pojiva
- Křídlo vpravo:
- Pracovními spárami prosakuje voda s výluhy pojiva (viz foto č. 9)
 - 2 x svislá trhлина na celou výšku s výluhy pojiva, šířky až 2,0 mm
 - Přilehlý kužel porostlý keřovitou vegetací
- Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu*

3. Železniční svršek

Číslování dle dopr. (poř) č. koleje (MES)

Kolej č. 1 (1)

Kolejnice:

- Bez zjevných závad a poruch

Podkladnice:

- Bez zjevných závad a poruch

Upevnění na NK:

- Levý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá
- Pravý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá

Upevnění ve výběhu č. 1:

- Levý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá
- Pravý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá

Upevnění ve výběhu č. 2:

- Levý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá
- Pravý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá

Přímé upevnění:

- Povrchová koroze

Pozednice:

- Na horní ploše 1. pozednice příčná trhлина šířky 0,2 mm

Pražce ve výběžích:

- Dřevěné podélně popraskané

Pojistné úhelníky:

- PKO porušená do 1 % plochy (Ri 3), jednotlivě bodově prostupuje koroze, znečištěná od provozu
- Cca 50 % šroubů v upevnění volných
- Vpravo na konci konstrukce K 02 vruby a deformace na 3 svislých přírubách pro upevnění úhelníku

Kolejnicové styky:

- Nejsou
- KDZ bez zjevných závad a poruch

Kolejové lože ve výběžích:

- Jednotlivě v krajích narůstá drobná vegetace

4. Vybavení mostu

Podlahy

- PKO pouze znečištěná od provozu (Ri 0)

Zábradlí

Zábradlí vlevo:

- PKO zábradlí jednotlivě porušená, do 1 % plochy (Ri 3), mírně znečištěná
- Na konci konstrukce K 01 mírně deformované 2 svislé výplně

- Na konstrukci K 02 mezi 13. a 14. diagonálou deformace sloupku a konzoly kabelového žlabu
 - Šrouby ve spojích místy uvolněné
 - Zábradlí pevné
- Zábradlí vpravo:
- PKO zábradlí jednotlivě porušená, do 1 % plochy (Ri 3), mírně znečištěná
 - Ve výběhu č. 2 v zalomení zábradlí trhлина ve svaru dolní příčle
 - Šrouby ve spojích místy uvolněné
 - Zábradlí pevné

Odvodňovací a odpadní zařízení

- U odvodnění na opěře O 01 z čela vpravo voda stéká po zdivu

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Bez zjevných závad a poruch

5. Přechody do trati

- Plynulé

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosné konstrukce

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch
- Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch
- Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Degradace betonu, obnažená výztuž s korozí
- Odtržené a vykloněné křídlo vpravo
- Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Průsaky vody s výluhy pojiva dříkem
- Jednotlivě vypadané spárování dříku, nárůst vegetace
- Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Průsaky vody s výluhy pojiva pracovními spárami křídel
- Svislá trhлина v dříku a 2 x v pravém křídle
- Od PPM 2020 nedošlo k viditelnému zhoršení stavu

IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu

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

Nosná konstrukce: K 1

na základě hodnocení K 01 a K 02

Spodní stavba: S 2

na základě hodnocení O 01, P 01 a O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 11.09.2023

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Ondřej Slabý dne 21.09.2023

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Vít Šrámek
vedoucí RP PLZ

Podpis.....

Přílohy protokolu

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

Příloha č. 1

Fotodokumentace závad a poruch



Konstrukce K 01:
hlavní nosník vpravo – na
začátku navrtaná trhлина
z pohledu truhlíku

Foto č. 1



Konstrukce K 01:
hlavní nosník vpravo – na
začátku trhлина ve svaru mezi
plechy truhlíku, vyboulení

Foto č. 2



Konstrukce K 02:
hlavní nosník vpravo – utržená
hlava VP šroubu v dolní části
16. diagonály

Foto č. 3



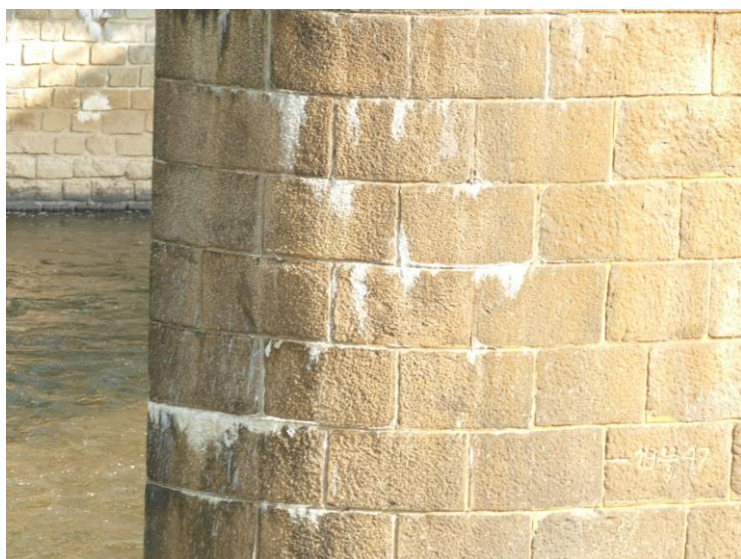
Opěra O 01:
křídlo vpravo – odtržené a
vykloněné od osy koleje

Foto č. 4



Opěra O 01:
závěrná zed' – obnažená výztuž
s korozí na pravé boční stěně

Foto č. 5



Pilíř P 01:
dřík – průsaky vody s výluhy
pojiva

Foto č. 6



Pilíř P 01:
dřík – vypadané spárování,
nárůst vegetace

Foto č. 7



Opěra O 02:
dřík – svislá trhlina

Foto č. 8



Opěra O 02:
křídlo vpravo – průsaky vody
s výluhy pojiva z pracovní
spáry

Foto č. 9

SDCUNLmankan dps 2025-02-000641 13/02 25 1102 UADFD01Chorvath

Od: ORUNLmankan@spravazeleznice.cz v zastoupení Chorvath@spravazeleznice.cz
Komu: bnovyluky@dkv.cd.cz; bnovyluky@gr.cd.cz; bnovyluky@zap.cd.cz;
byrtus@toramos.cz; cbevyluky@gr.cd.cz; cbevyluky@zap.cd.cz;
cdpphamankan@spravazeleznice.cz; cdppredepese@spravazeleznice.cz;
cdppredispdps@spravazeleznice.cz; cetd.miedzynarodowy2@pkpcargo.com;
cstvyluky@dkv.cd.cz; ctdmvprovoz@spravazeleznice.cz; ctdsek@spravazeleznice.cz;
damian.palasz@cdcargo.pl; disp@lokoTRAIN.eu; dispatcher.prag@railcargo.com;
dispecer.rjuk@regiojet.cz; dispecer@gwcargo.cz; dispecer@gwtr.cz;
dispecer@cht.cz; dispecer@kzc.cz; dispecer@le.cz; dispecer@odos-cargo.cz;
dispecer@paricz.cz; dispecer@pdvr.cz; dispecer@psz.sk; dispecer@regiojet.cz;
dispecer@zeleznicestavby.sk; dispecer_sdkd@sd-kd.cz; dispecing@railtrans.eu;
dispecink@bfl.cz; dispo.cz@lte-group.eu; dispo.dbcargoczechia@deutschebahn.com;
dispo.sk@lte-group.eu; dispo@arriva.cz; dispo@cargom.cz; dispo@cer-slovakia.eu;
dispo@cityrail.cz; dispo@dbv-itl.cz; dispo@etts.cz; dispo@ids-cargo.cz;
dispo@lokorail.sk; dispo@metransrail.eu; dispo@qalqam.com; dispo@raillog.sk;
dispo@rmlines.cz; dispo@s-rail.cz; dispo@wlc-czechia.cz;
dispo@zeleznicepestal.cz; dispo@zugagency.cz; dispo_dlb_cz@laenderbahn.com;
dispo_trilex_alt@laenderbahn.com; dispocz@inter-cargo.pl;
dispo-retrackcz@vtg.com; domasinska@spravazeleznice.cz; draznidoprava@re-kop.cz;
gerhattrain@seznam.cz; helpdesk@cdt.cz; hkrvyluky@gr.cd.cz;
hldisp@spravazeleznice.cz; holub@spravazeleznice.cz; hrdlicka@tssgrade.cz;
hruska@cityrail.cz; chmelikm@spravazeleznice.cz; jakubec@nor.cz;
jan.modracek@vinci-construction.com; jan.odlozilik@hrosistavby.cz;
jan.popelka2@skanska.cz; jezl@hanswendel.cz; jhlvyluky@gr.cd.cz;
jiri.waicenbauer@viamont.cz; jktessta@seznam.cz; jurina@sofistikservis.cz;
kadr.dispo@vychodoceskadraha.cz; karel.sedivy@strabag.com;
kds1@event-zazitkovyvlak.cz; knizek@pirell.cz; kolda@sendme.cz;
kontaktnicentrum@gr.cd.cz; kov.erail@seznam.cz; kral.lukas@nanlitomerice.cz;
kuruc@spravazeleznice.cz; kvrvyluky@gr.cd.cz; ladislav.bajer@gjw-praha.cz;
lbcvyluky@gr.cd.cz; leitstelle.itl@captrain.de; logistics@czloko.cz;
lukas.matucha@elzel.cz; michal.tocev@rts-rail.com; miroslav.vaculik@pdvr.cz;
mu@tssas.cz; mvprovoz@tudc.cz; nrpsek@spravazeleznice.cz;
o11sek@spravazeleznice.cz; o12sek@gr.cd.cz; o12sek@spravazeleznice.cz;
o15sek@spravazeleznice.cz; o16sek@spravazeleznice.cz; o17sek@gr.cd.cz;
o18sek@spravazeleznice.cz; obchod@zxbenet.cz; olcvyluky@dkv.cd.cz;
olcvyluky@gr.cd.cz; olcvyluky@zap.cd.cz; opdepese@spravazeleznice.cz;
orodsvyluky@cd.cz; orodvvyluky@cd.cz; orodzvyluky@cd.cz;
orphasek@spravazeleznice.cz; orphasekrp@spravazeleznice.cz;
orplzmankan@spravazeleznice.cz; orplzrozkazy@spravazeleznice.cz;
orunldzin@spravazeleznice.cz; orunleldispunl@spravazeleznice.cz;
orunlmankan@spravazeleznice.cz; orunlprov@spravazeleznice.cz;
orunlrozkazy@spravazeleznice.cz; orunlsekrp@spravazeleznice.cz;
oss@spravazeleznice.cz; ovavyluky@gr.cd.cz; ovavyluky@zap.cd.cz;
pavlik.jiri@azd.cz; pcevyluky@gr.cd.cz; pcevyluky@zap.cd.cz;
phavyluky@dkv.cd.cz; phavyluky@gr.cd.cz; phavyluky@zap.cd.cz;
pkpha@spravazeleznice.cz; pkpre@spravazeleznice.cz; plzvyluky@dkv.cd.cz;
plzvyluky@gr.cd.cz; prochazka.jiri@lokoTRANS.cz; prokes@zubacka.cz;
provoz.dispo@epcargocargo.cz; provoz@czdplzen.cz; provoz@hsl-logistik.eu;
provoz@jarocs.eu; provoz@lokoTRANSsevis.cz; provoz@mbmr.cz;
provoz@osoblazsko.com; r.kropacek@railsystem.cz; roman.uzsak@vtg.com;
rwrana@subterra.cz; rysavy@sezev-reko.cz; sa.vdp.dispo@vitkovicka-doprava.cz;
salanska@spravazeleznice.cz; seemann@spravazeleznice.cz;

sinfelt@spravazeleznice.cz; sinogl@spravazeleznice.cz; sitdisp1@gr.cd.cz;
skala@rcas.cz; slepicka@tramo-rail.cz; sszsek@spravazeleznice.cz;
stehlik@ids-logirail.cz; syma@spravazeleznice.cz; tekelljak@spravazeleznice.cz;
toman@chladek-tintera.cz; tomas.kakrda@cht-pce.cz; trans-rapid@seznam.cz;
tratovydispecer.litvinov@orlenunipetrol.cz;
uherekmartin@slezskomoravskadraha.cz; ulrichova@tomi-remont.cz;
unlvyluky@gr.cd.cz; unlvyluky@zap.cd.cz; urmiza@spravazeleznice.cz;
usdisp@cdcargo.cz; v1-hradlo-odbyt@suas.cz; vesela@gr.cd.cz;
viskova@spravazeleznice.cz; vlaky@gepard.com; vopickova@spravazeleznice.cz;
vyluky@gr.cd.cz; vyluky@masinka.cz; vyluky@pkpcargointernational.com;
vyluky@spravazeleznice.cz; vyluky@valenta-rail.cz; z.vlasak@swietelsky.cz;
zapletalovae@spravazeleznice.cz; zddesna@sart.cz; zelinkav@spravazeleznice.cz;
zlnvyluky@gr.cd.cz; zstkvrmankan@spravazeleznice.cz;
zstmstmankan@spravazeleznice.cz; zstplzmankan@spravazeleznice.cz;
zuzana.karlova@hrochostroj.cz

Adresáti:

Přednosta provozního obvodu: Most, Karlovy Vary, Plzeň.

Ředitel oblastního ředitelství: Ústí nad Labem, Plzeň.

Na vědomí:

Na vědomí:

Správa železnic:

- GŘ 011 - hlavní dispečer
- GŘ 016 - dispečer kapacity dráhy
- GŘ 011
- GŘ 015
- GŘ 016
- CDP Praha - oddělení řízení provozu: Praha
- SS západ
- Centrum telematiky a diagnostiky
- GŘ KGŘ: - Syma@spravazeleznice.cz
- Sinogl@spravazeleznice.cz

Dopravci

Předmět: edps DŽIN UNL 3 - Opatření při jízdě vlaků přes most v km 1,007 mezi
Karlovy Vary dolní n. - Karlovy Vary, trať 536C

Text:

zpracoval: Ing Jiří Kuruc

tel.: 972 442 537

mob.: 724 951 667

Na trati: TÚ 0242 Karlovy Vary dol.n. (mimo) - Karlovy Vary (mimo) DÚ 02 Karlovy
Vary dol.n. - Karlovy Vary z důvodu stavebního stavu konstrukce železničního
mostu v km 1,007 se v úseku od km 0,942 do km 1,072 zakazuje brždění (kromě
mimořádností) a rozjezd s vyvinutím tažné síly hnacího vozidla.

Účinnost od 0:00 dne 14.2.2025 do opravy Tabulky 3a TTP 536C a uplynutí 21 dní
od této změny.

Zpravování vlaků:

Ve směru jízdy vlaku/ PMD Karlovy Vary – Karlovy Vary dolní nádraží musí být strojvedoucí vlaku/ PMD zpraven písemným rozkazem tohoto znění (do doby opravy Tabulky 3a TTP a uplynutí 21 dní od platnosti této změny):

Písemná forma:

Mezi ŽST Karlovy Vary a Karlovy Vary dolní nádraží na mostě v km 1,072 - 0,942 zákaz brzdění (kromě mimořádností) a rozjezdu s vyvinutím tažné síly hnacího vozidla.

Grafická forma:

Směr ŽST Karlovy Vary – Karlovy Vary dolní nádraží:

Pro strojvedoucí všech vlaků:

KARLOVY VARY – KARLOVY VARY DOLNÍ NÁDRAŽÍ

Číslo symbolu – 31 Jiné instrukce (km 1,072 - 0,942)

- zákaz brzdění (kromě mimořádností) a rozjezdu s vyvinutím tažné síly hnacího vozidla

Ve směru jízdy vlaku/ PMD Karlovy Vary dolní nádraží - Karlovy Vary musí být strojvedoucí vlaku/ PMD zpraven písemným rozkazem tohoto znění (do doby opravy Tabulky 3a TTP a uplynutí 21 dní od platnosti této změny):

Písemná forma:

Mezi ŽST Karlovy Vary dolní nádraží a Karlovy Vary na mostě v km 0,942 – 1,072 zákaz brzdění (kromě mimořádností) a rozjezdu s vyvinutím tažné síly hnacího vozidla. V případě zastavení na mostě si sjednejte návrat do ŽST Karlovy Vary dolní nádraží, rozjezd nesmí být s vyvinutím tažné síly hnacího vozidla.

Grafická forma:

Směr ŽST Karlovy Vary dolní nádraží – Karlovy Vary:

Pro strojvedoucí všech vlaků:

KARLOVY VARY DOLNÍ NÁDRAŽÍ – KARLOVY VARY

Číslo symbolu – 31 Jiné instrukce (km 0,942 – 1,072)

- zákaz brzdění (kromě mimořádností) a rozjezdu s vyvinutím tažné síly hnacího vozidla,

- v případě zastavení na mostě si sjednejte návrat do ŽST Karlovy Vary dolní nádraží, rozjezd nesmí být s vyvinutím tažné síly hnacího vozidla.

Podpis:

v.z. Ing. Jiří Kuruc, SMT OŘ Ústí nL - pracoviště Karlovy Vary

Ing. Martin Kašpar, ředitel OŘ Ústí nad Labem