

Protokol o zvláštním pozorování

mostního objektu provedené dle předpisu Správy železnic SŽDC S5 Správa mostních objektů

| | | | | |
|--|--------------------------------|--|--------------------------|--|
| TÚ 1131 Lovosice (mimo) – Česká Lípa město(vč.)(bez Č.L.hl.n.) | | DÚ 02 Lovosice – Žalhostice | | Evd. km 38,816 |
| Objekt most | Úsek trati šírá trať | Vžitý název Labák v Žalhosticích | | |
| Délka mostu 362,00 m | | Počet otvorů 7 | Počet kolejí 1 | Elektrizace ne |
| Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ústí nad Labem | | Rychlost na mostě / traťová [km/h] 90/90 | | Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí B2-60 (uvažovaná D4-90) |
| Návrh hodnocení stavebního stavu 2/2 | | Odpovědný pracovník vykonavatele Ing. Luboš Dejmek | | Rok zvláštního pozorování 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.

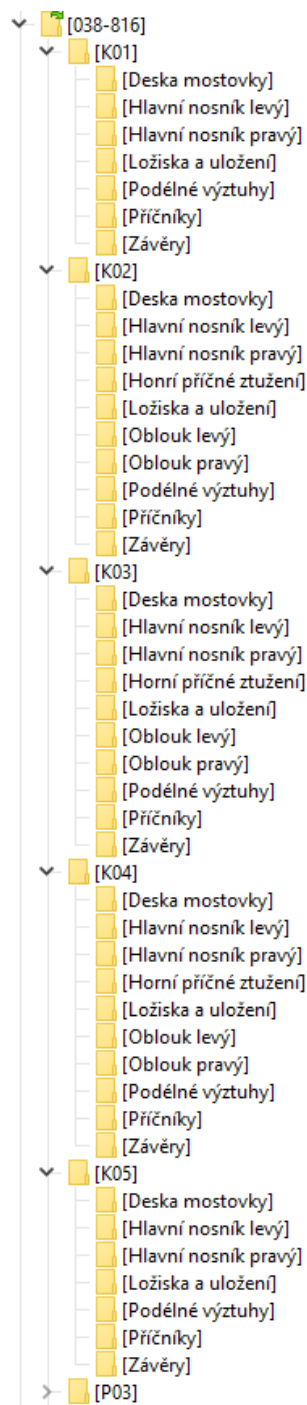
Správa železnic, státní organizace
Centrum techniky a diagnostiky
Malletova 2363/10
190 00 Praha 9
spravazeleznic.cz/ctd



I. Popis pozorování

Zvláštní pozorování bylo zaměřené na nalezení a lokalizaci poruch protikorozi ochrany (dále PKO), na stav dilatačních závěrů, stav PKO ložisek a pohybu ložisek, stav úložných bloku pod ložiska a na stav pilíře P 03.

Ke zvláštnímu pozorování je rozsáhla fotodokumentace, která bude přiložena k protokolu na samostatném mediu. Fotodokumentace je rozdělena do složek dle čísla konstrukce a prvku (viz obr.). Fotodokumentace je pojmenovaná dle prvku, čísla pole, kde se porucha nachází a typu poruchy. V samotném protokolu jsou pro ilustraci vloženy fotky zásadních poruch.



II. Celkový popis objektu

Celkový popis objektu byl převzat z protokolu o podrobné prohlídce z roku 2021.

Základní údaje o mostu

Délka mostu: 362,00 m

Šířka mostu: 6,85 m

Výška objektu: 14,58 m

Délka přemostění: 336,20 m

Šikmost objektu: 90°

Objekt kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 5

Počet otvorů: 7

Přemostěná překážka:

otv. č. 1 – účelová komunikace zpevněná v areálu průmyslové chemie Lovosice (původně inundace – v současnosti se mostní otvor nachází ve směru od řeky za protipovodňovou stěnou)

otv. č. 2 – inundace

otv. č. 3 – účelová komunikace nezpevněná; trvalý vodní tok (řeka Labe)

otv. č. 4 – trvalý vodní tok (řeka Labe); plavební otvor

otv. č. 5 – trvalý vodní tok (řeka Labe); účelová komunikace nezpevněná

otv. č. 6 – inundace

otv. č. 7 – inundace

Směr toku: zprava doleva

Výška kolejového lože a přesypávky: na K 01 – K 05 cca 0,50 m.

Souřadnice středu objektu

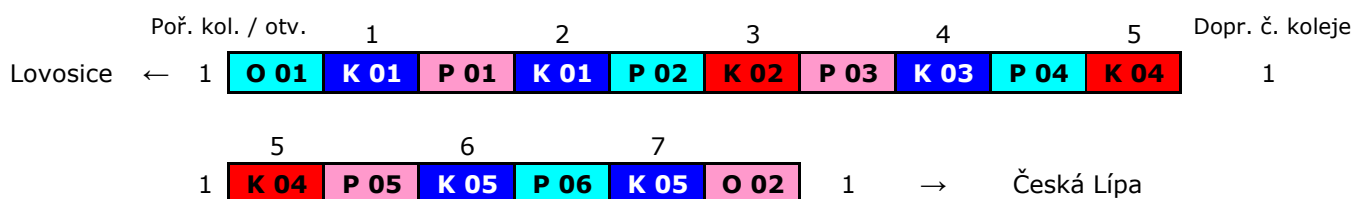
50°30'58.587"N, 14°04'52.615"E

Podmínky při zvláštním pozorování

Teplota: +10 až +20 °C

Počasí: oblačno, mírný déšť

Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Konstrukce ocelová, trémová plnostěnná, spojitá (2 pole), celosvařovaná, s dolní ortotropní mostovkou a s průběžným kolejovým ložem, ukončení kolmé
 - Rozměry: rozpětí: 1. pole: 27,17 m; 2. pole: 27,07 m; délka: 55,10 m; šířka: 6,45 m; počet příčníků: 27 ks (polí 13+13 ks).
- Hlavní nosníky: 2 hlavní nosníky, celosvařované, průřezu „I“, s vnitřními a vnějšími svislými výztuhami stěny.
 - Rozměry: výška konstantní po celé délce: 2,50 m, šířka horních pásů (pásnic) proměnná: 360 mm a 500 mm, šířka dolních pásů (pásnic) proměnná: 360 mm a 500 mm a v místech uložení 600 mm; osová vzdálenost hlavních nosníků: 5,85 m.
- Mostovka ortotropní:
 - ocelová deska s odvodňovači na středu žlabu KL (ocelová deska mostovky je příčně vypádovaná do středu žlabu KL), oboustranně boky žlabu KL tvoří svislé stěny
 - podélné výztuhy páskového průřezu, probíhají spojitě přes příčníky mostovky výřezy v jejich stěně (zde i přivařené ke stěnám příčníků), osová vzdálenost podélných výztuh: 460 mm
 - příčníky - 27 ks, včetně podporových - plnostěnné, svařované, příčníky s proměnnou výškou dle příčného spádu desky mostovky, ve stěnách příčníků výřezy pro podélné výztuhy, osová vzdálenost příčníků: 2090 mm, na konci NK (na konci 2. pole) 1x 1990 mm.
- Mostní závěry: těsněné lamelové mostní závěry.
- Uložení: ložiskové - kalotová ložiska, na betonových podložiskových blocích:
 - na O 01 vlevo kalotové ložisko všesměrně pohyblivé
 - na O 01 vpravo kalotové ložisko podélně pohyblivé
 - na P 01 vlevo kalotové ložisko všesměrně pohyblivé
 - na P 01 vpravo kalotové ložisko podélně pohyblivé
 - na P 02 vlevo kalotové ložisko příčně pohyblivé
 - na P 02 vpravo kalotové ložisko pevné.
- Rok výroby: 2015 (MES), tabulka zhotovitele vlevo na začátku na stěně hlavního nosníku – OK TŘEBESTOVICE 2015.
- Rok provedení PKO: 2015, na konstrukci vyznačeno vlevo na začátku na stěně hlavního nosníku – OK TŘEBESTOVICE - NATŘENO 2015.

Konstrukce K 02

- Konstrukce ocelová, oblouková s trémem (konstrukční systém trám vyztužený obloukem - Langerův trám se svislými tuhými závěsy), prostá, celosvařovaná, s dolní ortotropní mostovkou a s průběžným kolejovým ložem, ukončení kolmé.
 - Rozměry: rozpětí: 74,37 m; délka: 75,37 m; šířka: 6,85 m.
- Hlavní nosníky: 2 hlavní nosníky, celosvařované, konstrukční systém trám vyztužený obloukem - Langerův trám se svislými závěsy. Trám hlavního nosníku je plnostěnný, průřezu „I“, s vnitřními a vnějšími svislými výztuhami stěny. Oblouk hlavního nosníku má uzavřený komorový průřez. Svislé závěsy jsou z plných kruhových tyčí.
 - Rozměry: výška trámu konstantní po celé délce: 2,50 m; šířka horního pásu (pásnice) trámu: 670 mm; osová vzdálenost hlavních nosníků: 6,05 m.
- Ztužení oblouků: 4x, příčné, svařované, uzavřeného komorového průřezu.
- Mostovka - ortotropní konstrukce:
 - ocelová deska s odvodňovači na středu žlabu KL (ocelová deska mostovky je příčně vypádovaná do středu žlabu KL), oboustranně boky žlabu KL tvoří svislé stěny
 - podélné výztuhy páskového průřezu, probíhají spojitě přes příčníky mostovky výřezy v jejich stěně, osová vzdálenost podélných výztuh: 460 mm

- příčníky - 38 ks, včetně krajních - plnostěnné, svařované, s proměnnou výškou dle příčného spádu desky mostovky, ve stěnách příčníků výřezy pro podélné výztuhy, osová vzdálenost příčníků: 2010 mm.
- Mostní závěry: těsně lamelové mostní závěry.
- Uložení: ložiskové - kalotová ložiska, na betonových podložiskových blocích na úložných prazích pilířů:
 - na P 02 vlevo kalotové ložisko všesměrně pohyblivé
 - na P 02 vpravo kalotové ložisko podélně pohyblivé
 - na P 03 vlevo kalotové ložisko příčně pohyblivé
 - na P 03 vpravo kalotové ložisko pevné
- Rok výroby: 2015 (MES), tabulka zhotovitele vpravo na začátku hlavního nosníku – BILFINGER, vyrobeno 2015.
- Rok provedení PKO: 2015, na konstrukci vyznačeno vpravo na začátku hlavního nosníku – NATŘENO: 2015, PROFICOLOR.

Konstrukce K 03

- Konstrukce ocelová, oblouková s trámem (konstrukční systém trám vyztužený obloukem - Langerův trám se svislými tuhými závěsy), prostá, celosvařovaná, s dolní ortotropní mostovkou a s průběžným kolejovým ložem, ukončení kolmé
 - Rozměry: rozpětí: 74,37 m; délka: 75,37 m (MES), šířka: 6,85 m
- Hlavní nosníky: 2 hlavní nosníky, celosvařované, konstrukční systém trám vyztužený obloukem - Langerův trám se svislými závěsy. Trám hlavního nosníku je plnostěnný, průřezu „I“, s vnitřními a vnějšími svislými výztuhami stěny. Oblouk hlavního nosníku má uzavřený komorový průřez. Svislé závěsy jsou z plných kruhových tyčí.
 - Rozměry: výška trámu konstantní po celé délce: 2,50 m; šířka horního pásu (pásnice) trámu: 670 mm; osová vzdálenost hlavních nosníků: 6,05 m.
- Ztužení oblouků: 4x, příčné, svařované, uzavřeného komorového průřezu
- Mostovka - ortotropní konstrukce:
 - ocelová deska s odvodňovači na středu žlabu KL (ocelová deska mostovky je příčně vypádovaná do středu žlabu KL), oboustranně boky žlabu KL tvoří svislé stěny
 - podélné výztuhy páskového průřezu, probíhají spojitě přes příčníky mostovky výřezy v jejich stěně, osová vzdálenost podélných výztuh: 460 mm
 - příčníky - 38 ks, včetně krajních - plnostěnné, svařované, s proměnnou výškou dle příčného spádu desky mostovky, ve stěnách příčníků výřezy pro podélné výztuhy, osová vzdálenost příčníků: 2010 mm.
- Mostní závěry: přechod mezi nosnými konstrukcemi K 03 a K 02 nad pilířem P 03 a přechod mezi nosnými konstrukcemi K 03 a K 04 nad pilířem P 04 - příčné spáry - těsně lamelové mostní závěry
- Uložení: ložiskové - kalotová ložiska, na betonových podložiskových blocích na úložných prazích pilířů
 - na P 03 vlevo kalotové ložisko všesměrně pohyblivé
 - na P 03 vpravo kalotové ložisko podélně pohyblivé
 - na P 04 vlevo kalotové ložisko příčně pohyblivé
 - na P 04 vpravo kalotové ložisko pevné
- Rok výroby: 2015 (MES), tabulka zhotovitele vpravo na začátku hlavního nosníku – BILFINGER, vyrobeno 2015
- Rok provedení PKO: 2015, na konstrukci vyznačeno vpravo na začátku hlavního nosníku – NATŘENO: 2015, PROFICOLOR

Konstrukce K 04

- Konstrukce ocelová, oblouková s trámem (konstrukční systém trám vyztužený obloukem - Langerův trám se svislými tuhými závěsy), prostá, celosvařovaná, s Dolní ortotropní mostovkou a s průběžným kolejovým ložem, ukončení kolmé.
 - Rozměry: rozpětí: 74,37 m; délka: 75,37 m; šířka: 6,85 m.
- Hlavní nosníky: 2 hlavní nosníky, celosvařované, konstrukční systém trám vyztužený obloukem - Langerův trám se svislými závěsy. Trám hlavního nosníku je plnostěnný, průřezu „I“, s vnitřními a vnějšími svislými výztuhami stěny. Oblouk hlavního nosníku má uzavřený komorový průřez. Svislé závěsy jsou z plných kruhových tyčí.
 - Rozměry: výška trámu konstantní po celé délce: 2,50 m; šířka horního pásu (pásnice) trámu: 670 mm. Osová vzdálenost hlavních nosníků: 6,05 m.
- Ztužení oblouků: 4x, příčné, svařované, uzavřeného komorového průřezu
- Mostovka - ortotropní konstrukce:
 - ocelová deska s odvodňovači na středu žlabu KL (ocelová deska mostovky je příčně vypádovaná do středu žlabu KL), oboustranně boky žlabu KL tvoří svislé stěny
 - podélné výztuhy páskového průřezu, probíhají spojitě přes příčníky mostovky výřezy v jejich stěně, osová vzdálenost podélných výztuh: 460 mm
 - příčníky - 38 ks, včetně krajních - plnostěnné, svařované, s proměnnou výškou dle příčného spádu desky mostovky, ve stěnách příčníků výřezy pro podélné výztuhy, osová vzdálenost příčníků: 2010 mm.
- Mostní závěry: těsněné lamelové mostní závěry.
- Uložení: ložiskové - kalotová ložiska, na betonových podložiskových blocích na úložných prazích pilířů:
 - na P 04 vlevo kalotové ložisko všesměrně pohyblivé
 - na P 04 vpravo kalotové ložisko podélně pohyblivé
 - na P 05 vlevo kalotové ložisko příčně pohyblivé
 - na P 05 vpravo kalotové ložisko pevné.
- Rok výroby: 2015 (MES), tabulka zhotovitele vpravo na začátku hlavního nosníku – BILFINGER, vyrobeno 2015.
- Rok provedení PKO: 2015, na konstrukci vyznačeno vpravo na začátku hlavního nosníku – NATŘENO: 2015, PROFICOLOR.

Konstrukce K 05

- Konstrukce ocelová, trémová plnostěnná, spojitá (2 pole), celosvařovaná, s dolní ortotropní mostovkou a s průběžným kolejovým ložem, ukončení kolmé.
 - Rozměry: rozpětí: 1. pole: 27,07 m; 2. pole: 27,17 m; délka (délka hl. nosníků): 55,05 m; šířka: 6,60 m; počet příčníků: 26 ks (polí 13 + 13).
- Hlavní nosníky: 2 hlavní nosníky, celosvařované, průřezu „I“, s vnitřními a vnějšími svislými výztuhami stěny.
 - Rozměry: výška konstantní: 2,50 m; šířka horních pásů proměnná: 360 mm a 500 mm; šířka dolních pásů proměnná: 360 mm a 500 mm a v místech uložení 600 mm; osová vzdálenost hlavních nosníků: 6,00 m.
- Mostovka - ortotropní konstrukce:
 - ocelová deska s odvodňovači na středu žlabu KL (ocelová deska mostovky je příčně vypádovaná do středu žlabu KL), oboustranně boky žlabu KL tvoří svislé stěny
 - podélné výztuhy páskového průřezu, probíhají spojitě přes příčníky mostovky výřezy v jejich stěně (zde i přivařené ke stěnám příčníků), osová vzdálenost podélných výztuh: 460 mm
 - příčníky - 27 ks, včetně podporových - plnostěnné, svařované, příčníky s proměnnou výškou dle příčného spádu desky mostovky, ve stěnách příčníků výřezy pro podélné výztuhy.
Osová vzdálenost příčníků: 2090 mm, na začátku NK (na začátku 1. pole) 1x 1990 mm.

- Mostní závěry: těsněné lamelové mostní závěry.
- Uložení: ložiskové - kalotová ložiska, na betonových podložiskových blocích
 - na P 05 vlevo kalotové ložisko všesměrně pohyblivé
 - na P 05 vpravo kalotové ložisko podélně pohyblivé
 - na P 06 vlevo kalotové ložisko příčně pohyblivé
 - na P 06 vpravo kalotové ložisko pevné
 - na O 02 vlevo kalotové ložisko všesměrně pohyblivé
 - na O 02 vpravo kalotové ložisko podélně pohyblivé
- Rok výroby: 2015 (MES), tabulka zhotovitele vpravo na konci na stěně hl. nosníku – OK TŘEBESTOVICE 2015.
- Rok provedení PKO: 2015, na konstrukci vyznačeno vpravo na konci na stěně hl. nosníku – OK TŘEBESTOVICE - NATŘENO 2015.

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: dřík - kamenné kvádrové řádkové zdivo (pískovcové kvádry); úložný práh a závěrná zeď a horní část rovnoběžných křídel (římsy křídel) - železobeton, na úložném prahu jsou vybetonovány podložiskové bloky
 - Rozměry: šířka: 8,00 m; výška dříku (vlevo i vpravo): 3,60 m; výška úložného prahu: 1,12 m.
- Rok výstavby a opravy spodní stavby (platí pro celý mostní objekt): výstavba v r. 1898 (MES), částečná přestavba spojená s osazením nových nosných konstrukcí v r. 2015 (MES) /letopočty jsou vyznačeny na úložných prazích - vlisy do betonu;/ před tím spodní stavba mostu sanována v roce 1994, 2004, 2005 a 2013.
- Křídla - vlevo i vpravo: rovnoběžná křídla, kamenné řádkové zdivo + v horní části železobeton (římsy křídel) + kamenná zábradlí (zábradelní zdi).
- Přechodové zídky: Oboustranně prefabrikované železobetonové úhlové zídky, zídky jsou spojeny vodorovnými táhly (2x).
- Měřicí vývody z výztuže: ano, na úložném prahu.
- Svahy u mostu: zemní svahy, svahové kužely - v horní části svahy zpevněné (dlažba z lomového kamene v betonovém loži, zde je i vyústěná příčná drenáž).

Pilíř P 01

- Materiál: dřík - lícové kamenné kvádrové řádkové zdivo (pískovcové kvádry); úložný práh - železobeton, na úložném prahu jsou vybetonovány podložiskové bloky.
 - Rozměry: šířka: 9,02 m (MES), výška dříku z otvoru č. 1: 4,45 m (4,35 m), výška dříku z otvoru č. 2: 3,80 m, výška úložného prahu: 1,12 m.
- Rok výstavby a opravy: viz O 01.
- Měřicí vývody z výztuže: ano, na úložném prahu.

Pilíř P 02

- Materiál: dřík - lícové kamenné kvádrové řádkové zdivo (pískovcové kvádry), v horní části dříku z obou otvorů jednotlivé lící kameny ukotvené ocelovými tyčemi (táhly) ve dvou řadách (2x po 5 ks); úložný práh - železobeton, na úložném prahu jsou vybetonovány podložiskové bloky.
 - Rozměry: šířka: 10,20 m; výška dříku z otvoru č. 2: vlevo 4,70 m a vpravo 4,45 m, výška dříku z otvoru č. 3: vlevo 4,65 m a vpravo 4,45 m; výška úložného prahu: 1,12 m.
- Rok výstavby a opravy: viz O 01.
- Měřicí vývody z výztuže: ano, na úložném prahu.
- Jiskřiště: ano, vpravo v místě pevného ložiska K 01.

Pilíř P 03

- Materiál: dřík - lícové kamenné kvádrové řádkové zdivo (pískovcové kvádry); úložný práh - železobeton, na úložném prahu jsou vybetonovány podložiskové bloky.
 - Rozměry: šířka: 10,90 m; výška dříku nad hladinou v době PPM: cca 6,60 m; výška úložného prahu: 1,12 m.
- Rok výstavby a opravy: viz O 01.
- Měřicí vývody z výztuže: ano, na úložném prahu.
- Jiskřiště: ano, vpravo v místě pevného ložiska K 02.

Pilíř P 04

- Materiál: dřík - lícové kamenné kvádrové řádkové zdivo (pískovcové kvádry), v horní části dříku z obou otvorů jednotlivé lící kameny ukotvené ocelovými tyčemi (táhly) ve dvou řadách (2x po 4 ks); úložný práh - železobeton, na úložném prahu jsou vybetonovány podložiskové bloky.
 - Rozměry: šířka: 10,90 m (MES), výška dříku nad hladinou v době PPM: cca 6,60 m, výška úložného prahu: 1,12 m.
- Rok výstavby a opravy: viz O 01.
- Měřicí vývody z výztuže: ano, na úložném prahu.
- Jiskřiště: ano, vpravo v místě pevného ložiska K 03.

Pilíř P 05

- Materiál: dřík - lícové kamenné kvádrové řádkové zdivo (pískovcové kvádry), v horní části dříku z obou otvorů jednotlivé lící kameny ukotvené ocelovými tyčemi (táhly) ve dvou řadách (2x po 5 ks); úložný práh - železobeton, na úložném prahu jsou vybetonovány podložiskové bloky.
 - Rozměry: šířka: 10,20 m, výška dříku z otvoru č. 5 a č. 6: 5,75 m, výška úložného prahu: 1,12 m.
- Rok výstavby a opravy: viz O 01.
- Měřicí vývody z výztuže: ano, na úložném prahu.
- Jiskřiště: ano, vpravo v místě pevného ložiska K 04.

Pilíř P 06

- Pilíř mezi otvorem č. 6 a č. 7 (uložení nosné konstrukce K 05 /spojitý nosník/)
- Materiál: dřík - lícové kamenné kvádrové řádkové zdivo (pískovcové kvádry); úložný práh - železobeton, na úložném prahu jsou vybetonovány podložiskové bloky.
 - Rozměry: šířka: 8,97 m (MES), výška dříku z otvoru č. 6: 6,00 m, výška dříku z otvoru č. 7: 5,75 m, výška úložného prahu: 1,12 m.
- Rok výstavby a opravy: viz O 01.
- Měřicí vývody z výztuže: ano, na úložném prahu.
- Jiskřiště: ano, vpravo v místě pevného ložiska K 05.

Opěra O 02

- Materiál: dřík - kamenné kvádrové řádkové zdivo (pískovcové kvádry); úložný práh a závěrná zeď a horní část rovnoběžných křídel (římsy křídel) - železobeton, na úložném prahu jsou vybetonovány podložiskové bloky.
 - Rozměry: šířka: 8,00 m (MES), výška dříku (vlevo i vpravo): 5,75 m, výška úložného prahu: 1,12 m.
- Rok výstavby a opravy: viz O 01.
- Křídla - vlevo i vpravo: rovnoběžná křídla, kamenné řádkové zdivo + v horní části železobeton (římsy křídel) + kamenná zábradlí (zábradelní zdi).
- Přechodové zídky: Oboustranně prefabrikované železobetonové úhlové zídky, zídky

- jsou spojeny vodorovnými táhly (2x).
- Měřicí vývody z výztuže: ano, na úložném prahu.
 - Svahy u mostu: zemní svahy, svahové kamenné kužely, v místech přechodových zídek novější kamenná dlažba (dlažba z lomového kamene v betonovém loži, zde je i vyústěná příčná drenáž).

3. Železniční svršek

Kolej č. 1

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v přímé; na K 06 kolej v přechodnici.
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta vodorovná.
- Tvar kolejnic: 49 E1
- Tvar podkladnic: na ocelových NK žebrové podkladnice s pružnými svěrkami Skl 24; před a za mostem betonové pražce s bezpodklnicovým, pružným upevněním Skl 14.
- Kolejnicové podpory: na ocelových NK dřevěné pražce; před a za mostem betonové pražce.
- Kolejové lože: průběžné, uzavřené.

III. Popis závad a poruch

Zvláštní pozorování bylo zaměřené na nalezení a lokalizaci poruch protikorozní ochrany, na stav dilatačních závěrů, stav protikorozní ochrany ložisek, pohybu ložisek, stav úložných bloků pod ložisky a na stav pilíře P 03.

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Hlavní nosníky: levý i pravý nosník má poškozenou vrchní vrstvu PKO z podhledu horní pásnice, z vnitřní i vnější strany: (místo je nátěr opraven).
 - U levého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14 (viz foto č. 1), 15, 17, 19, 21, 22, 23, 25, 26.
 - U pravého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 24 (viz foto č. 2) a 25.



Foto č. 1 – K 01, poškozená PKO levého hlavního nosníku v poli č. 14.



Foto č. 2 – K 01, poškozená PKO pravého hlavního nosníku v poli č. 24.

Dolní pásnice mají odloupnutou vrchní vrstvu jen ojediněle:

- Levý nosník v poli č. 20 a 21.
- Pravý nosník v poli č. 18, 20 a 23 (viz foto č. 3).

V místech svislých výztuh je popraskaná PKO ve všech vrstvách. Místy byla PKO opravena. Ojediněle jsou hrany výztuh odřené.

- Levý nosník v poli č. 1, 8 (viz foto č. 4), 9, 10, 11, 13, 24,
- Pravý nosník 1, 3, 14, 15, 16, 18, 20, 23,



Foto č. 3 – K 01, poškozená PKO pravého hlavního nosníku v poli č. 23.



Foto č. 4 – K 01, poškozená PKO levého hlavního nosníku v poli č. 8.

Stojiny hlavních nosníků mají místy „pinholes“ v PKO (viz foto č. 5). Ojediněle je nátěr prasklý, nebo odřený. Po stojinách ojediněle stéká nátěr, který se nanášel při opravách horních pásnic.

- Levý nosník má poškozenou PKO stojiny v poli č. 2, 3, 9, 10, 12, 13, 20, 21 (viz foto č. 6) a 22.
- Pravý nosník má poškozenou PKO stojiny v poli č. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 22 a 23.

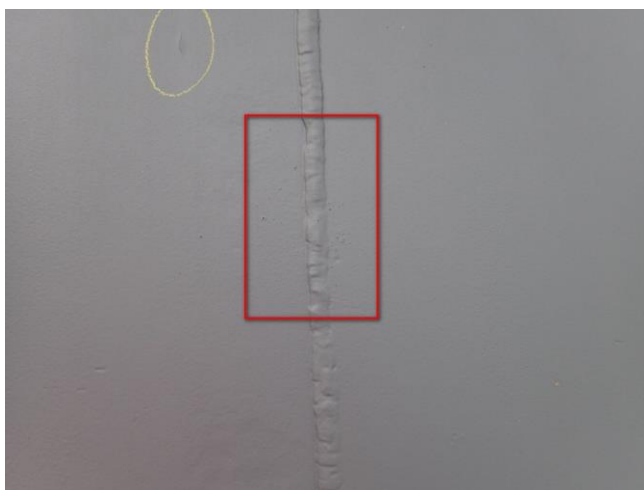


Foto č. 5 – K 01, poškozená PKO stojiny pravého hlavního nosníku v poli č. 11.

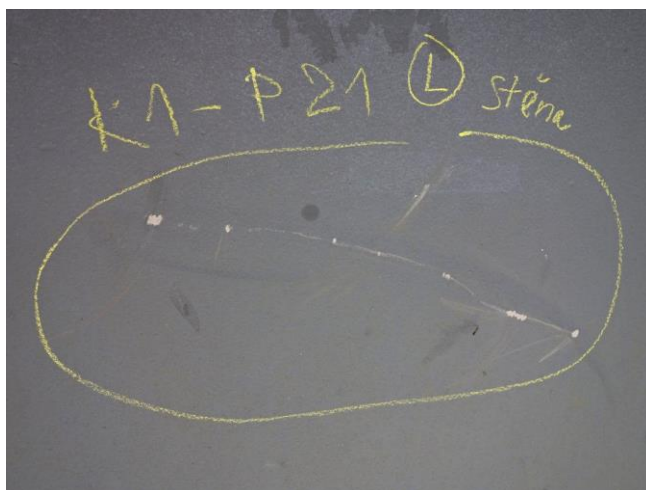


Foto č. 6 – K 01, poškozená PKO stojiny levého hlavního nosníku v poli č. 21.

- Mostovka:
 - Plech mostovky: z podhledu mostovky se odlupuje nátěr ve velkých plochách vždy v místě podélného svaru – mezi podélnými výztuhami 1 – 2 a 9 – 10.
 - Nátěr plechu mostovky je poškozen v polích č. 15, 16, 17, 18, 19, 20 (viz foto č. 7), 21, 22, 23 a 24.
 - Příčnický: nátěr příčnicku se loupe především v oblasti hran dolních pásnic. Ojedinele se loupe nátěr stojiny příčnicků (příčnick č. 23).
 - Nátěr je poškozen u příčnicku č. 1, 2, 5 (viz foto č. 8), 6, 23, 24 a 27
 - Podélné výztuhy: nátěr výztuh je poškozen především u dolních hran, ojedinele ve středu stojiny.
 - Nátěr podélných výztuh je poškozen v poli č. 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 a 25



Foto č. 7 – K 01, odloupená PKO plechu mostovky mezi výztuhami č. 9-10 v poli č. 20.



Foto č. 8 – K 01, odloupená PKO dolní pásnice příčnicku č. 5.

- Ložiska: není patrné žádné větší poškození protikorozní ochrany. Jen u ložiska na O 01 vpravo je měrka posunu přetřena barvou.
- Závěry: v závěru nad P 02 je patrný průsak. Nad P 02 je patrná deformace elastomerového těsnícího profilu.
- Revizní madlo: ojedinele proráží bodová koroze. Místy je nátěr odřený.
- Úložné bloky pod ložisky: bez zjevných závad a poruch.

Konstrukce K 02

- Hlavní nosníky: levý nosník má z podhledu místy odloupnutou vrchní vrstvu nátěru (viz foto č. 9). V oblasti připojení táhel mají oba nosníky horní pásnice z podhledu přestříkané nátěrem táhel (viz foto č. 10). Na horní ploše a u hran je nátěr poškozen jen bodově.

Ojediněle je provedena oprava PKO, podklad ale není řádně očištěn a jsou přetřené kusy staré barvy, místy nová barva stéká po stojinách hlavních nosníků.

Stojiny hlavních nosníků mají bodově poškozenou PKO, místy proráží bodová koroze. Dolní pásnice mají místy u hran odřený nátěr, ojediněle se loupe.

U konzol pro kabelové chráničky, u levého nosníku, proráží bodová koroze.

Poškození PKO hlavních nosníků:

- U levého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 3, 9, 12, 14, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 34 a 35.
- U pravého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 0, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 a 34.



Foto č. 9 – K 02, poškozená PKO levého hlavního nosníku v poli č. 25.



Foto č. 10 – K 02, přestříkaná PKO levého hlavního nosníku barvou táhla v poli č. 20.

- Oblouky: vlevo jen ojediněle PKO odřená. Vpravo mezi táhly č. 5 a 6 z podhledu je PKO odloupnutá. V ostatních polích jen ojediněle odřená PKO u hran.
 - Horní ztužení oblouků (nebesa): jen ojediněle v malých plochách odloupnutá PKO.
- Mostovka: *příčnice a podélné výztuhy foceně z lodi – špatná viditelnost.*
 - Plech mostovky: z podhledu mostovky se odlupuje nátěr jen v poli č. 9 na malé ploše (viz foto č. 11).
 - Příčnice: u příčnice č. 1, 2, 3, 6, 11, 14, 38 se nátěr pravděpodobně vzdouvá. U 1. příčnice u ložiska vpravo proráží koroze (viz foto č. 12).
 - Podélné výztuhy: nátěr poškozen jen mírně u výztuhy č. 3 v poli č. 37.



Foto č. 11 – K 02, odloupenutá PKO plechu mostovky v poli č. 9 mezi výztuhami č. 5 - 6.



Foto č. 12 – K 02, prorážející koroze u příčníku č. 1, u ložiska na P 02 vpravo.

- Ložiska: u ložiska na P 02 vpravo proráží koroze, odloupenutá PKO. U ložiska na P 03 vlevo u hrany nadložiskové desky proráží koroze, nátěr se u hran loupe. U ostatních ložisek není patrné žádné větší poškození protikorozní ochrany.
- Úložné bloky: na P 03 vlevo pod K 02 je příčná trhlina z vnější části rozevřená 0,2 mm. Na P 03 vpravo jsou šikmé trhliny směrem k levému i pravému rohu, do 3. otv. trhliny rozevřené až 0,4 mm (viz foto č. 13).
- Závěry: v závěru nad P 02 (mezi K 01 a K 02) je patrný průsak (viz foto č. 14). Nad P 02 je patrná deformace elastomerového těsnícího profilu. Mezi K 02 a K 03 je patrné propadlé šterkové lože (možné napadání do závěru, popřípadě ředění kolejového lože vlivem pohybu konstrukce).
- Revizní madlo: ojediněle proráží bodová koroze. Místy je nátěr odřený.



Foto č. 13 – K 02, trhlina v úložném bloku pod ložiskem K 02 na P 03 vpravo.



Foto č. 14 – průsak v závěru mezi K 01 a K 02 na P 03.

Konstrukce K 03

- Hlavní nosníky: levý nosník má z pohledu horních a dolních pásnic v 18 polích odloupenou vrchní vrstvu nátěru ve velkých plochách. U pravého nosníku se nátěr loupe z pohledu horní pásnice v 20 polích. Na horní ploše a u hran je nátěr poškozen jen bodově.

Ojedinele je provedena oprava PKO, podklad ale nebyl řádně očištěn a jsou přetřené nečistoty.

Nátěr stojiny levého nosníku se v poli č. 20 loupe. V jednotlivých polích je nátěr poškozen bodově, místy je odřený.

Stojina pravého nosníku se loupe ve velké ploše v poli č. 3 (viz foto č. 15) a 9, jinak pouze bodové poškození.

Svislá výztuha levého nosníku (pole č. 7-8) má odloupenou PKO.

Místy jsou hrany svislých výztuh odřené.

V místě podélného svaru horní pásnice a stojiny v úrovni svislých výztuh je nátěr svaru často popraskaný a vzdutý.

Dolní pásnice mají místy u hran odřený nátěr, ojedinele se loupe. U dolní pásnice levého nosníku v poli č. 34-36 prosvítá koroze (viz foto č. 16).

U konzol pro kabelové chráničky, u levého nosníku, proráží bodová koroze.

Poškození PKO hlavních nosníků:

- U levého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 a 37.
- U pravého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 33 a 34.



Foto č. 15 – K 03, poškozená PKO stojiny pravého hlavního nosníku v poli č. 9.



Foto č. 16 – K 03, prosvítající koroze dolní pásnice levého hlavního nosníku v poli č. 36.

- Oblouky: vpravo z pohledu mezi táhly 5-6 se nátěr loupe, jinak je bodově nátěr poškozen jen u hran.
 - Horní ztužení oblouků (nebesa): u 1. ztužení místy nátěr praská a loupe se, ojedinele v místech, kde byl už jednou opraven (viz foto č. 17).
U 2. ztužení, ve směru staničení se nátěr u dolní hrany loupe.
U všech ztužení je nátěr místy u hran odřený.
- Mostovka: *děláno z lodi – špatná viditelnost.*
 - Plech mostovky: není patrné žádné větší poškození protikorozní ochrany.
 - Příčnický: vrchní nátěr se loupe u příčnicku č. 1 (viz foto č. 18), 2, 3 a 16.
 - Podélné výztuhy: není patrné žádné větší poškození protikorozní ochrany.



Foto č. 17 – K 03, horní příčné ztužení č. 1 popraskaný a vzdutý nátěr po opravě.



Foto č. 18 – K 03, odloupnutá povrchová úprava příčníku č. 1.

- Ložiska: není patrné žádné větší poškození protikorozi ochrany.
- Úložné bloky: na P 03 vlevo jsou trhliny v podlití ložiska (viz foto č. 19). Na P 03 vpravo na úložném bloku se drží voda.
Na P 04 vpravo jsou u svislých hran směrem pod K 03 trhliny rozevřené max. 0,2 mm (viz foto č. 20).
- Závěry: mezi K 02 a K 03 je patrné propadlé štěrkové lože (možné napadání do závěru, popřípadě ředění kolejového lože vlivem pohybu konstrukce).
- Revizní madlo: ojediněle proráží bodová koroze. Místy je nátěr odřený.



Foto č. 19 – K 03, rozpraskané podlití ložiska na P 03 vlevo.

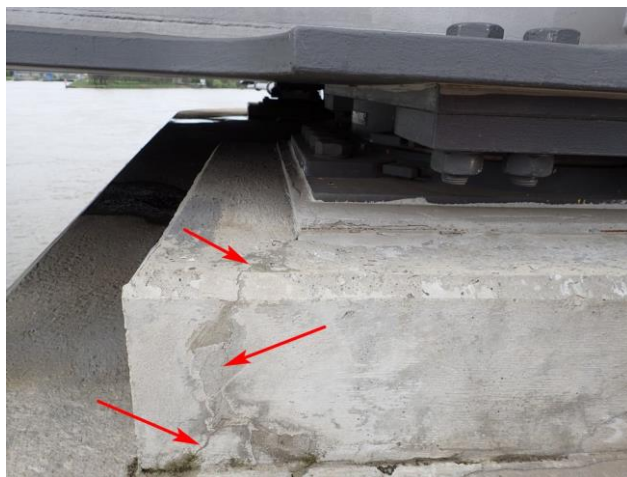


Foto č. 20 – K 03, trhlina pravého úložného bloku na P 03.

Konstrukce K 04

- Hlavní nosníky: levý nosník má z podhledu horních pásnic v 27 polích odloupnutou vrchní vrstvu nátěru ve velkých plochách (*viz foto č. 21*). U pravého nosníku se nátěr loupe z podhledu horní pásnice jen v malých plochách v 6 polích, často okolo původní opravy PKO. Na horní ploše a u hran je nátěr poškozen jen bodově. Ojediněle je provedena oprava PKO, podklad ale nebyl řádně očištěn a jsou přetřené kusy staré barvy, místy nová barva stéká po stojinách hlavních nosníků – hlavně z vnější strany pravého hlavního nosníku (*viz foto č. 22*).

Svislé výztuhy mají místy u hran nátěr odřený.

Stojiny mají nátěr poškozen bodově – odřeniny, důlky, jen ojediněle se nátěr loupe. V místě svaru horní pásnice a stojiny v úrovni svislých výztuh je nátěr svaru často popraskaný.

Dolní pásnice mají místy u hran odřený nátěr, ojediněle se loupe. U dolní pásnice levého nosníku v poli č. 2, 29 a 37 prosvítá koroze.

U konzol pro kabelové chráničky, u levého nosníku, proráží bodová koroze. U konzole na konci jsou střížené šrouby!

Poškození PKO hlavních nosníků:

- U levého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, a 37.
- U pravého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 1, 2, 3, 4, 10, 11, 13, 14, 17, 21, 22, 24, 25, 27, 31, 33, 34, 35.



Foto č. 21 – K 04, odloupnutá PKO z podhledu horní pásnice levého hlavního nosníku v poli č. 13.



Foto č. 22 – K 04, zatřené nečistoty na dolní pásnici a znečištěná PKO stojiny barvou v poli č. 25 pravého hlavního nosníku.

- Oblouky: vlevo mezi táhly 3 – 4 se nátěr z podhledu oblouku loupe na velkých plochách (*viz foto č. 23*). Mezi táhly č. 6 – 7 z podhledu chybí část PKO. V ostatních polích jen drobné poškození.
 - Horní ztužení oblouků (nebesa): ojediněle jen PKO praská, místy je odřená.
- Mostovka: *děláno z lodi – špatná viditelnost*.
 - Plech mostovky: není patrné žádné větší poškození protikorozní ochrany.
 - Příčnický: vrchní nátěr se loupe u příčnicku č. 1 (*viz foto č. 24*), 2, 6, 7, 14, 17, 32 a 38
 - Podélné výztuhy: v poli č. 31, u podélné výztuhy č. 10, je nátěr na malé ploše odřen.



Foto č. 23 – K 04, odloupená PKO z podhledu levého oblouku mezi táhly č. 3 – 4.



Foto č. 24 – K 04, odloupená PKO z podhledu příčniců č. 1.

- Ložiska: není patrné žádné větší poškození protikorozi ochrany.
- Úložné bloky: na P 04 vlevo je na horní ploše beton špatně prohnutý – vzniká kaverna, kde se může držet voda (viz foto č. 25).
Na P 05 vlevo je patrná dutina pod zalitím ložiska, může se zde držet voda (viz foto č. 26).
Na P 05 vpravo byl úložný blok vyspraven, okolo betonových plomb jsou patrné slabé trhliny.
- Závěry: Mezi K 03 a K 04 je patrné propadlé šterkové lože (možné napadání do závěru, popřípadě ředění kolejového lože vlivem pohybu konstrukce).
- Revizní madlo: ojediněle proráží bodová koroze. Místy je nátěr odřený.



Foto č. 25 – K 04, kaverna v betonu úložného bloku na P 04 vlevo.



Foto č. 26 – K 04, dutina v podliti ložiska na P 05 vlevo.

Konstrukce K 05

- Hlavní nosníky: levý nosník má z podhledu horních a dolních pásnic v 13 polích odloupenou vrchní vrstvu nátěru (viz foto č. 27). U pravého nosníku se nátěr pásnic loupe v 11 polích.
Svislé výztuhy mají místy u hran nátěr odřený.
Stojiny mají nátěr poškozen bodově – odřeniny, důlky, jen ojediněle se nátěr loupe.
U stojiny pravého nosníku v poli č. 11 z vnější strany se nátěr loupe (viz foto č. 28).

Z pohledu pravého nosníku, před ložiskem na P 06 je nátěr odřený.

V místě svaru horní pásnice a stojiny v úrovni svislých výztuh je nátěr svaru často popraskaný.

Poškození PKO hlavních nosníků:

- U levého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 24 a 26.
- U pravého nosníku je evidované poškození PKO v poli č.: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24 a 25.



Foto č. 27 – K 05, odloupenutá PKO z pohledu dolní pásnice levého hlavního nosníku v poli č. 19.



Foto č. 28 – K 05, odloupenutá PKO stojiny pravého nosníku v poli č. 11 z vnější strany.

– Mostovka:

- Plech mostovky: není patrné žádné větší poškození protikorozní ochrany.
- Příčníky: vrchní nátěr se loupe u příčníku č. 10, 13, 27.
- Podélné výztuhy: není patrné žádné větší poškození protikorozní ochrany.

– Ložiska: není patrné žádné větší poškození protikorozní ochrany.

– Úložné bloky: na P 05 vlevo jsou patrné smršťovací trhliny.

Na P 06 vpravo je beton bloku špatně prohutněný, vznikají zde drobné kaverny.

– Závěry: v závěru mezi K 05 a opěrou O 02 místy protéká koroze, nátěr se v těchto místech loupe (viz foto č. 30).

– Revizní madlo: ojediněle proráží bodová koroze. Místy je nátěr odřený.



Foto č. 29 – K 05, odloupenutá PKO příčníku č. 10.



Foto č. 30 – K 05, protékající koroze závěru mezi K 05 a O 02.

2. Stav spodní stavby

Zvláštní pozorování bylo zaměřené pouze na pilíř P 03.

Pilíř P 03

Úložný práh

- V betonu místy svislé trhliny šířky 0,1 mm.

Dřík pilíře

- Na obou zhlavích pilíře a z otvoru č. 3 vlevo v krajní části pilíře jsou v lícovém kamenném zdivu svislé trhliny přes kvádry a po spárách, a to i v celé, nad hladinou viditelné výšce dříku. Vpravo na návodním zhlaví se víceméně jedná o jednu rozvětvenou trhlínu ve vrcholu zaoblení zhlaví, šířka trhliny je 2 – 4 mm, ojediněle i 6 mm (viz foto č. 31 – 34). Vlevo na povodním zhlaví je větší koncentrace trhlin, trhliny se i větví i propojují, a to i přes jednotlivé ložné spáry, trhliny mají šířku 2 – 6 mm, místně i 10 – 12 mm. Místně jsou separované (odtržené) části prasklých kvádrů.

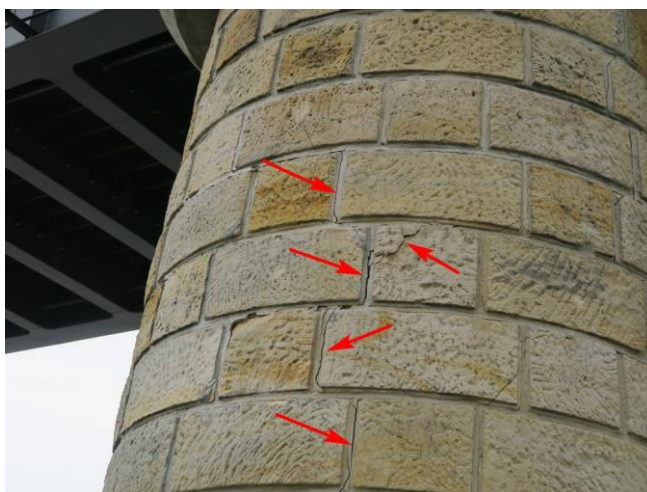


Foto č. 31 – P 03, svislá trhlina z líce pilíře vlevo.



Foto č. 32 – P 03, svislá trhlina v levé části pilíře směrem do otvoru č. 3.



Foto č. 33 – P 03, svislá trhlina v levé části pilíře směrem do otvoru č. 4.



Foto č. 34 – P 03, svislá trhlina v horní, levé části pilíře směrem do otvoru 3.

III. Hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí dle podrobné prohlídky z roku 2021

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Ve 2. poli spojitého nosníku (otvor č. 2) na podhledu nosné konstrukce lokální výrazné plošné poškození PKO.

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 03 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Svislé trhliny v lícovém kamenném zdivu dřívků na obou zhlavích pilíře a v krajní části pilíře z otvoru č. 3 vlevo.

Pilíř P 04 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 05 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 06 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu dle zvláštního pozorování

Při zvláštním pozorování byly nalezeny obdobné poruchy PKO, na základě kterých byla konstrukce K 01 hodnocena stupněm 2 při podrobné prohlídce v roce 2021. Proto se doporučuje stupeň 2 rozšířit na všechny nosné konstrukce.

Nosná konstrukce: K 2

na základě hodnocení K 01, K 02, K 03, K 04, K 05

Spodní stavba: S 2

na základě hodnocení P 03

Zvláštní pozorování provedeno dne 24.04.2023 – 26.04.2023

Protokol o zvláštním pozorování zpracoval Ing. Luboš Dejmek dne 23.05.2022

Odpovědný pracovník vykonavatele
zvláštního pozorování

Ing. Luboš Dejmek
vedoucí EČMO

Podpis.....