

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 0101 Praha – Bubny (mimo) – – Chomutov- záp. zhlaví (mimo)		DÚ 44 km 122,364 = 7,109 – Chomutov		Evd. km 123,876
Objekt most	Úsek trati širá trať	Vžitý název JZ obchvat Chomutova		
Délka mostu 52,00 m		Počet otvorů 1	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ústí nad Labem		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 80/100		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C3-100
Návrh hodnocení staveb. stavu 2/2		Odpovědný pracovník vykonavatele Ing. Martin Staněk DiS.		Rok podrobné prohlídky 2025



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: 52,00 m (MES),

Šířka mostu: 6,55 m (MES),

Výška objektu (niveleta nad terénem): 7,55 m (MES)

Délka přemostění: 25,65 m (MES)

Šikmost objektu: levá

Počet kolejí: 1 kolej

Počet nosných konstrukcí: 1

Počet otvorů: 1

Přemostěná překážka: otvor č. 1 – Silnice I. třídy

Souřadnice středu objektu

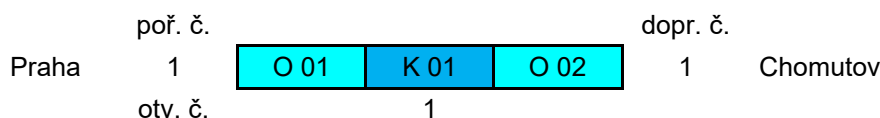
50°27'0.271"N, 13°23'7.058"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: +6 °C

Počasí: jasno, sucho,

Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

K 01

- Popis: Ocel, trámová komorová (jedná se o dlouhodobě vložené mostní provizorium MP typ KN – 275) uzavřená, svařovaná s třecími spoji, přímo pojižděná, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry NK: šířka – 6,10 m, rozpětí – 27,00 m (MES), délka – 27,50 m
 - Hlavní nosníky: plnostěnný komorový uzavřený, výška – 1,46 m, osová vzdálenost nosníků – 1,80 m,
 - Příčné ztužení: uvnitř komory trojúhelníková plnostěnná výztuha s kruhovým otvorem uprostřed pro pohyb v NK,
- Firemní znak: vlevo nad O 02 tabulka Vítkovice 1988
- Rok výroby: 1988 (MES), rok opravy: neuveden (MES)
- Rok provedení PKO: poslední záznam 29.11.1988 Metalizace VD UNIVERSA (MES)
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové
- Rozmístění a typ ložisek:
 - Pevná na O 01 – ocelová vahadlová válcová (s pomocným uložením na jednom válci a bočními trojúhelníkovými zarážkami spojeny šrouby s válcem, valnicí a úložnou deskou).
 - Pohyblivá na O 02 – ocelová vahadlová válcová (1 x válec)

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: závěrná zeď, úložný práh, dřík – železobeton
- Rozměry: šířka – 6,20 m, výška (viditelná část dříku): L – 4,45 m, P – 5,32 m, výška závěrné zdi – 1,75 m.
- Rok výstavby: 1989 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

Rovnoběžné křídlo s římsou vlevo

- Materiál: železobeton
- Římsa: železobeton

Svahové křídlo s římsou vpravo

- Materiál: železobeton
- Římsa: železobeton

Opěra O 02

- Materiál: závěrná zeď, úložný práh, dřík – železobeton
- Rozměry: šířka – 6,20 m, výška (viditelná část dříku): L – 5,76 m, P – 5,21 m, výška závěrné zdi – 1,75 m.
- Rok výstavby: 1989 (MES), rok opravy: neuveden (MES)

Rovnoběžné křídlo s římsou vlevo

- Materiál: železobeton
- Římsa: železobeton

Svahové křídlo s římsou vpravo

- Materiál: železobeton
- Římsa: železobeton

3. Železniční svršek

Kolej č. 1

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: pravý oblouk
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta stoupá
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: stavitelné úložné desky přímého pojezdu s žebrovými podkladnicemi (ve výběžích dřevěné pražce dále betonové pražce)
- Kolejnicové styky: nejsou
- Přímé pojezdy:
 - Celkový počet: 2 x 46 ks (stavitelných úložných desek)
 - Způsob uložení a upevnění: plošné se svislými šrouby (stavění podkladnic dvěma vodorovnými šrouby)
 - Materiál: ocel
 - Osová vzdálenost úložných desek: 595–605 mm

Pozednice:

- Základní rozměry v/š/d: na O 01–240/260/2400 mm, na O 02–240/260/2400 mm,
- Vzdálenosti (osově):
 - Na začátku: pražec – pozednice: 580 mm, pozednice – podkladnice č. 1: 725 mm
 - Na konci: pražec – pozednice: 720 mm, pozednice – podkladnice č. 46: 570 mm

Pojistné úhelníky:

- Rozměr: L 160/100/14 mm ve výběžích, na OK nahrazeny horním pásem komorového nosníku, celková délka – 50,97 m
- Délka PÚ od hrany závěrné zdi do výběhů: na začátku – 11,51 m, na konci – 11,55 m
- Spoje: šroubové, kryté s dilatací. Ukončené odděleně na dva pražce

4. Železniční svršek

Podlahy

- Na chodnicích: ocelové plechy s oválnými výstupky tl. 6 mm, připevněné šrouby (rozebíratelná montáž) k chodníkovým nosníkům, na chodníkových konzolách OK,
- šířka L – 1,81 m, P – 1,81 m,

Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: L – ocelové 7+10+10 x sloupek, trubní svařované („L“ profily) na NK trubní šroubované, P – ocelové 7+10+4 x sloupek, trubní svařované („L“ profily) na NK trubní šroubované
- Počet madel/příčlí: 1 / 2 madlo („L“ profily)
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: L – 1,12 m, P – 1,11 m
- Délka zábradlí: L – 12,33 m + 27,20 m + 18, 51 m, P – 13,29 m + 27,20 m + 6,20 m
- Upevnění sloupků: ve výběžích vetknuté shora do žb římsy/patek a na OK chodníkové konzole
- Půdorysný tvar: přímý
- Dilatace: šroubové spoje

Odvodňovací a odpadní zařízení

- V dolní části líce dříku O 01 a O 02–2 x zaústěné trubní odvodnění Ø 110 mm.
- V dolní části křídla O 01 vpravo – 3 x zaústěné trubní odvodnění Ø 110 mm.

Revizní zařízení

- Z podhledu OK, tj. v dolní pásnici nad O 01 i O 02 vstupní otvory do komory – otvory nekryté.
- Z obou čel OK, tj. na začátku a konci konstrukce revizní vstupy – otvory neuzavřené.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- na vnějších stranách říms vedeny kabelové žlaby.

Příjezd: Chomutov – Kadaň objekt přemostňuje silnici I. třídy JZ obchvatu Chomutova. Příjezd k objektu možný – podjíždí se.

5. Přečody do trati

- Upravené, řešené.

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

6.1 Prostorové uspořádání na objektu

- Všechny naměřené hodnoty s tolerancí (+ / -) 5 mm dle použitých měřících nástrojů.
- Poloha osy koleje k ose NK K 01:

	mezi deskou č. 1 a č. 2	mezi deskou č. 45 a č. 46
posun	100 mm vpravo	85 mm vpravo

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** na nosné konstrukci od osy koleje

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	3140 mm	3003 mm	3154 mm
vpravo	2931 mm	3008 mm	2917 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy koleje:

	vlevo	vpravo
O 01	2840 mm	2523 mm
O 02	3192 mm	2684 mm

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: otvor č. 1, č. – 25,65 m (MES).
- Volná výška nad silnicí: otvor č. 1 – 5,80 m vlevo

Popis závad a poruch

7. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- V místě upevnění úložné desky č. 4 a č. 5 vlevo deformovaná (prohnutá) hrana horní pásnice hl. nosníku.
- V místech uložení a středového vyvýšení na vodorovné ploše horní pásnice patrné dolíčkovitě korozní zeslabení do 1 mm.
- Místy jsou jednotlivé ocelové prvky komory z vnější části korozně zeslabené do 1 mm v místech poškozeného nátěru.
- Na horní pásnici a v místech úložných desek nečistoty, stavící šrouby zarezlé, rezavé a v době PP se na horní ploše držela srážková voda hloubky cca 25 mm

Viz. foto č. 1.

foto č. 1.	Konstrukce K 01 horní pásnice komory vlevo – mezi upevněním kolejnice se drží srážková voda a nečistoty
-------------------	--



- Z pohledu dolního pásu a čel komory chybí kryty revizních vstupů → uvnitř konstrukce vzdušná vlhkost narušující PKO.

Nátěr OK:

- Stav PKO Ocelové Konstrukce: do 30 % (Ri 5). Metalizace na jednotlivých místech poškozena, bodově i plošně proráží rez zejména na vnějším obalu komory (dolní a horní pás hl. nosníku). Uvnitř komory nátěr – v místech svaru a koutů popraskaný, prasklý i odloupaný.

Uložení OK:

- Pevná ložiska – vahadla, úložné desky, válce a spojovací materiál korozně zeslabené do 1 mm s nárůstem korozních zplodin (oxidace kovu). Sepnutí bočních zářezek rezavé – jinak pevné. Zalití úložných desek popraskané, prasklé a lokálně odfouklé, místy vytlačené-opadlé. Úložný práh v místě ložisek zanesený nečistotami, vegetací a štěrkem z kolejového lože **Viz foto č. 2.**

foto č. 2. Konstrukce K 01 ložiska na O 01 vpravo – Úložný práh v místě ložisek zanesený nečistotami, vegetací a štěrkem.



- Pohyblivá ložiska – u obou ložisek ponechán horní i dolní fixační šroub (při montáži) z vnitřní i vnější strany mezi příložkou a vahadlem – šrouby ojediněle vysunuté/ povolené. Válce ložisek nepromazané, rezavé
- Vahadla, úložné desky, válce a spojovací materiál korozně zeslabené do 1 mm s nárůstem korozních zplodin (oxidace kovu). Sepnutí pevné. Zalití úložných desek popraskané, prasklé a lokálně odpadlé. Úložný práh v místě ložisek zanesený nečistotami a štěrkem z kolejového lože.
- Stav PKO nad 30 % (Ri 3) nátěr poškozený, odloupaný prvky rezavé. U Válců stav PKO nad 80 % (Ri 5).

Chování konstrukce při průjezdu vlaku:

- Klidné.

8. Stav spodní stavby

Opěra O 01

- Beton místy popraskaný, prasklý s jemnými trhlinkami (smršťovací trhliny při betonáži), též dochází k povrchové degradaci (ojediněle obnažené ocelové pruty výztuže). Na líci dřívku vlevo ve střední části opad povrchové vrstvy o rozměrech 30x60cm do hloubky 30 mm s odkrytím jednoho prutu výztuže, dále v místě trhliny vodorovné i svislé s vytlačeným materiálem povrchu a stopy po stékání vody – vpravo výrazné stopy po stékání vody a líc znečištěný.
- Úložný práh v ploše zanesený, znečištěný zeminou a spadem štěrkem z kolejového lože a porostlý drobnou vegetací. Dále je porušené zalití ložisek, popraskané, prasklé a místy odfouklé.

Křídlo vlevo

- Beton místy popraskaný, prasklý s jemnými trhlinkami a povrchově degraduje.
- Na křídle zviditelněné svislé pracovní spáry (dilatace).

Křídlo vpravo

- Na styku křídla a opěry v horní části viditelné odtržení křídla o cca 10 mm.
- Na křídle zviditelněné svislé pracovní spáry (dilatace) v místě spáry svislá trhlinka šířky do 2 mm se stopy po průsacích.
- Beton místy popraskaný, prasklý s jemnými trhlinkami a povrchově degraduje.

Opěra O 02

- Beton místy popraskaný, prasklý s jemnými trhlinkami (smršťovací trhliny při betonáži), též dochází k povrchové degradaci. Na líci dříku stopy po stékání vody – líc vpravo znečištěný.
- Úložný práh v ploše zanesený, znečištěný zeminou a spadem štěrkem z kolejového lože. Dále je porušené zalití ložisek, popraskané, prasklé a místy úplně odpadlé.

Křídlo vlevo

- Beton místy popraskaný, prasklý, místy trhliny s výluhy a povrchově degraduje
Viz. foto č. 3.

foto č. 3.	Křídlo O 02 vlevo – Beton místy popraskaný, prasklý, místy trhliny s výluhy.
-------------------	---



- Na křídle zviditelněné svislé pracovní spáry (dilatace).

Křídlo vpravo

- Beton místy popraskaný, prasklý s jemnými trhlinkami a povrchově degraduje.
- Na křídle zviditelněné svislé pracovní spáry (dilatace).

9. Stav železničního svršku

- Mezi lícem závěrné zdi O 01 a hranou NK volná mezera v délce 270 mm (chybí překrytí podlahy do výběhu). Mezi lícem závěrné zdi O 02 a hranou NK volná mezera v délce 160 mm (chybí překrytí podlahy do výběhu).
- Jednotlivé upevňovací prvky nedotažené, rezavé a v prostoru mezi podkladnicemi se drží srážková voda a nečistoty – **Viz. foto č. 1.**

10. Stav vybavení

Podlahy

- Na chodnících: Jednotlivé plechy jsou uvolněné.
- Stav PKO nad 90 % (Ri 5) bez nátěru – zcela zničený, plechy rezavé.

Zábradlí

- Na začátku zábradlí O 01 vpravo přečnávající část příčle ve svaru prasklá a vyhnutá směrem k ose koleje. Sloupek č. 3 vlevo má přerušenou spodní příčli.
- Patky zábradlí ve výběhu vpravo jsou obnažené pro pokles zeminy. Patky jsou místy prasklé.
- Stav PKO nad 80 % (Ri 5) bez nátěru – zcela zničený, prvky rezavé úplnost.

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Odvodňovače bez přesahů (zaústěné) – voda stéká po zdivu.

Revizní zařízení

- Z obou čel OK a podhledu dolní pásnice komory chybí kryty (poklopy) revizních vstupů – nebezpečí propadnutí při vstupu do komory z čel.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Bez závad.

11. Přechody do trati

- Upravené – schůdné.

II. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Ponechány fixační (montážní) šrouby u pravého pohyblivého ložiska na O 02 u příložky.
- Porušené zalití ložisek a znečištění válců všech ložisek.
- Odmontované všechny (odcizené) kryty revizních vstupů komory NK
- Dlouhodobě vložené MP KN 275 do tratě

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Odtržení pravého křídla od opěry v horní části.
- Svislá trhлина křídla vpravo v místě svislé pracovní spáry s průsaky vody.

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

III. 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.

Spodní stavba: S 2

na základě hodnocení O 01 a O 02.

Podrobná prohlídka provedena dne 20.10.2025

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Martin Soja dne 12.11.2025

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

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

podpis _____