

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 0502 Mladotice (mimo) – – Žatec (mimo) (vč. Žatec západ)		DÚ 18 Kaštice – Žaboklíky		Evd. km 192,485
Objekt most	Úsek trati šířá trať	Vžitý název inundač. most před zast.Čejkovice		
Délka mostu 49,16 m		Počet otvorů 2	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ústí nad Labem		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 70 / 70		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C3-70
Návrh hodnocení staveb. stavu 2/1		Odpovědný pracovník vykonavatele Jaroslav Schejbal		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: 49,16 m (MES)

Šířka mostu: 6,15 m (MES)

Výška objektu: 13,30 m (MES)

Délka přemostění: 32,81 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 2

Počet otvorů: 2

Přemostěná překážka: otvor č. 1 - účelová komunikace (MES), ÚK nezpevněná
otvor č. 2 - trvalý vodní tok (MES) /vtok zleva/

Souřadnice středu objektu

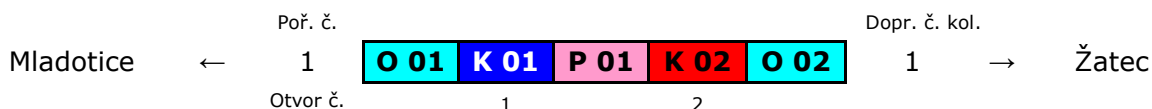
50°18'21.494"N, 13°25'22.432"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: +1 °C

Počasí: polojasno

Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

K 01 - otvor č. 1 – Ocelová, trámová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce (jednotlivé šroubové spoje), bez mostovky, ukončení kolmé

- Rozměry - délka: 16,81 m (MES); šířka: 5,00 m; rozpětí: (16,40 m) 16,38 m (MES); počet příhrad: 9
- Hlavní nosníky: 2x, plnostěnné, nýtované, délka: 16,81 m (MES);
výška: **L**. hl. nosník - max. 2,16 m (na koncích nad podpěrami - 2,13 m),
P. hl. nosník - max. 2,03 m (na koncích nad podpěrami - 2,00 m);
rozpětí: (16,40 m) 16,38 m (MES), osová vzdálenost: 1,90 m (MES),
min. vzdálenost hl. nosníků od závěrné zdi: na začátku - vlevo = 60 mm a vpravo = 20 mm,
na konci - vlevo = 70 mm a vpravo = 20 mm
- Příčné ztužení: 10x, včetně koncových; vložené mezi hlavní nosníky; příhradové, nýtované;
osová vzdálenost: 9x 1820 mm i + 2 – 5 mm
- Podélné ztužení: horní i dolní, jednosměrná soustava, horní - v 1. – 3. příhradě
a v 7. – 9. příhradě ze zdvojených snýtovaných úhelníků a ve 4. – 6. příhradě
z jednoduchých úhelníků, dolní - z jednoduchých úhelníků
- Mostní chodníkové konzoly: oboustranně - 2x 10 ks; příhradové („L“ profily), nýtované
- Uložení: ložiskové - ocelová tangenciální ložiska s úložnou deskou,
na O 01 pohyblivá ložiska (2x) - na P 01 pevná ložiska (2x)
- Rok výroby a výrobce: firemní (výrobní) štítek se na konstrukci nenachází; 1872 (MES)
- Rok provedení PKO: údaj o PKO není na konstrukci uvedený; 1970 (MES)

K 02 - otvor č. 2 – Ocelová, trámová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce (jednotlivé šroubové spoje), bez mostovky, ukončení kolmé

- Rozměry - délka: 16,81 m (MES); šířka: 5,00 m; rozpětí: (16,40 m) 16,38 m (MES); počet příhrad: 9
- Hlavní nosníky: 2x, plnostěnné, nýtované, délka: 16,81 m (MES); výška: **L**. hl. nosník - max. 2,16 m (na koncích nad podpěrami - 2,13 m), **P**. hl. nosník - max. 2,03 m (na koncích nad podpěrami - 2,00 m); rozpětí: (16,40 m) 16,38 m (MES), osová vzdálenost: 1,90 m (MES), min. vzdálenost hl. nosníků od závěrné zdi: na začátku - vlevo = 60 mm a vpravo = 15 mm, na konci - vlevo = 50 mm a vpravo = 50 mm
- Příčné ztužení: 10x, včetně koncových; vložené mezi hlavní nosníky; příhradové, nýtované; osová vzdálenost: 9x 1820 mm i + 2 – 5 mm
- Podélné ztužení: horní i dolní, jednosměrná soustava, horní - v 1. – 3. příhradě a v 7. – 9. příhradě ze zdvojených snýtovaných úhelníků a ve 4. – 6. příhradě z jednoduchých úhelníků, dolní - z jednoduchých úhelníků
- Mostní chodníkové konzoly: oboustranně - 2x 10 ks; příhradové („L“ profily), nýtované
- Uložení: ložiskové - ocelová tangenciální ložiska s úložnou deskou, na P 01 pevná ložiska (2x) - na O 02 pohyblivá ložiska (2x)
- Rok výroby a výrobce: firemní (výrobní) štítek se na konstrukci nenachází; 1872 (MES)
- Rok provedení PKO: údaj o PKO není na konstrukci uvedený; 1970 (MES)

2. Spodní stavba**Opěra O 01**

- Materiál: kamenné zdivo, římsy železobeton, úložný práh s povrchovou úpravou horní plochy; opěra bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 5,86 m (MES); výška opěry (dřík a úložný práh) - vlevo i vpravo 9,40 m; délka úložného prahu: 1,03 m; závěrná zeď s výklenkem pro pozednici, výška závěrné zdi: vlevo - 2,57 m, vpravo - 2,47 m
- Rok výstavby: na objektu neuveden; 1872 (MES)
- Odvodnění: ano - v dříku opěry i v křídlech otvory odvodnění
- Křídla - vlevo i vpravo: svahová, šikmá, šikmý líc; kamenné zdivo, římsy z kamenných desek; svahy za křídly: zemní svahy náspu
- Mezi opěrou O 01 a pilířem P 01 pod ocelovou nosnou konstrukcí rozpěrná segmentová kamenná klenba s upravenou horní plochou (vyspádovaná betonová vrstva od středu ke krajům), šířka klenby 2,85 m, tloušťka klenáků čelních oblouků 0,90 m, římsové desky vyložené 130 mm – 150 mm, mezi dolními pásy hlavních nosníků OK a horní plochou rozpěrné klenby výška 160 – 190 mm.

Pilíř P 01

- Materiál: kamenné zdivo, pilíř se závěrnou zdí; úložné prahy z otvorů č. 1 a č. 2, úložný práh z otvoru č. 1 s povrchovou úpravou horní plochy; bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 5,87 m (MES); délka - 2,85 m; výška - vlevo 9,50 m a vpravo 9,56 m; délka úložného prahu: z otvoru č. 1 - 0,95 m a z otvoru č. 2 - 1,10 m; výška závěrné zdi: vlevo - 2,50 m, vpravo - 2,40 m
- Rok výstavby: 1872 (MES)
- Mezi pilířem P 01 a opěrou O 02 pod ocelovou nosnou konstrukcí rozpěrná segmentová kamenná klenba s upravenou horní plochou (vyspádovaná betonová vrstva od středu ke krajům), šířka klenby 2,85 m, tloušťka klenáků čelních oblouků 0,90 m, římsové desky vyložené 130 mm – 150 mm, mezi dolními pásy hlavních nosníků OK a horní plochou rozpěrné klenby výška 150 – 190 mm.

Opěra O 02

- Materiál: kamenné zdivo, římsy železobeton; opěra bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 5,86 m (MES); výška opěry (dřík a úložný práh) - vlevo i vpravo 9,40 m; délka úložného prahu: 1,03 m; závěrná zeď s výklenkem pro pozednici, výška závěrné zdi: vlevo - 2,57 m, vpravo - 2,47 m
- Rok výstavby: na objektu neuveden; 1872 (MES)
- Odvodnění: ano - v dříku opěry i v křídlech otvory odvodnění
- Křídla - vlevo i vpravo: svahová, šikmá, šikmý líc; kamenné zdivo, římsy z kamenných desek; svahy za křídly: zemní svahy náspu

3. Železniční svršek

Kolej č. 1

- Směrové uspořádání po délce objektu: pravý oblouk
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta stoupá
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory - druh pražců: na začátku a na konci mostu a zároveň před a za mostem do míst ukončení pojistných úhelníků dřevěné pražce, dále v trati betonové pražce
- Mostnice na K 01: 28 ks, 260 x 240 x 2500 mm; světlost mezi mostnicemi: 260 – 380 mm; uložení, upevnění: na hlavních nosnících, plošné se svislým šroubem; dřevěné klíny vlevo i vpravo; hlavy mostnic stažené
- Mostnice na K 02: 28 ks, 260 x 240 x 2500 mm; světlost mezi mostnicemi: 250 – 370 mm; uložení, upevnění: na hlavních nosnících, plošné se svislým šroubem; dřevěné klíny vlevo i vpravo; hlavy mostnic stažené
- Pozednice na O 01: 260 x 240 x 2500 mm, uložená na závěrné zdi, dřevěné klíny vlevo i vpravo
 - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: $L = 450 \text{ mm}$, $P = 440 \text{ mm}$
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním mostnicí na K 01: 580 mm
- Pozednice na P 01 (2 pozednice): 260 x 240 x 2500 mm, uložené na závěrné zdi pilíře, vlevo dřevěné klíny - dřevěné podložky - PE podložky, vpravo PE podložky
 - Osová vzdálenost mezi 28. mostnicí na K 01 a pozednicí: 560 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicemi na P 01: 410 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a 1. mostnicí na K 02: 530 mm
- Pozednice na O 02: 240 x 240 x 2500 mm, uložená na závěrné zdi, dřevěné klíny vlevo i vpravo
 - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí na K 02 a pozednicí: 520 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 650 mm
- Pojistné úhelníky: L 180 x 100 x 16 mm, připevněné 2 vrtulemi, celková délka 54,60 m, pojistné úhelníky prodlouženy za líce závěrných zdí - na začátku o 9,65 m a na konci o 9,50 m, vzdálenost PÚ od pojezdné hrany kolejnic vlevo i vpravo 185 mm, styky nad podpěrami kryté (šroubové spoje), dilatace: ano - nad opěrami
- Kolejové lože: před a za mostem otevřené

4. Vybavení

Podlahy na K 01 i K 02

- Podlaha mezi kolejnicemi: společná na K 01 a K 02, ocelová, plechy s oválnými výstupky, rovné, připojené vrtulemi, dřevěné podélné podložky

- Podlahy na hlavách: společné na K 01 a K 02, ocelové, plechy s oválnými výstupky - vpravo v místech vytvořených výřezů pro podkladnice i žebrované plechy, plechy připojené vruty, podložky
- Podlahy na chodnících: společné na K 01 a K 02, ocelové, žebrované plechy, na K 02 vpravo 2 plechy s oválnými výstupky, plechy připojené šrouby, podélné podlahové nosníky (2x 2 ks) z „U“ profilů

Zábradlí vlevo i vpravo – na K 01, na K 02, na O 01 a na O 02

- Popis zábradlí, materiál, spoje: zábradlí ocelová, svařovaná, v ochranných výstupcích na pilíři P 01 nýtovaná, prvky zábr. z „L“ profilů, zábradlí na opěrách (na římsách) prodloužena směrem do trati nad svahy náspu, mezi zábradlími na NK a zábradlími na římsách vzduchové mezery (zábradlí vedle sebe)
- Počet madel/příčlí: 1/2; v ochranných výstupcích 1/1
- Výška zábradlí nad pochozí plochou vlevo: na O 01 (nad římsou) = **1,03 m**, na K 01 a K 02 = **1,03 m** a na O 02 (nad římsou) = **1,03 m**
- Výška zábradlí nad pochozí plochou vpravo: na O 01 (nad římsou) = **1,03 m**, na K 01 a K 02 = **1,03 m** a na O 02 (nad římsou) = **0,99 m – 1,00 m**
- Délky zábradlí vlevo (na O 01 + na K 01 + na K 02 + na O 02): 4,85 m + 17,45 m + 17,64 m + 4,85 m
- Délky zábradlí vpravo (na O 01 + na K 01 + na K 02 + na O 02): 4,85 m + 17,21 m + 17,74 m + 4,85 m
- Počet sloupků: oboustranně po 30 sl. - 4 sl. na O 01 + po 10 sl. na K 01 a na K 02 + po 2 sl. v ochranných výstupcích na pilíři + 4 sl. na O 02
- Upevnění sloupků: na spodní stavbě sloupky kotvené v žb římsách, v prodloužených částech zábradlí nad svahy náspu sloupky kotvené v betonových patkách, na NK sloupky pomocí styčnickového plechu připojené k vnějším podélným podlahovým nosníkům - spoje svary
- Půdorysný tvar: na O 01, na K 01, na K 02 a na O 02 přímý, celkově kopírující průběh koleje

Odvodňovací a odpadní zařízení

- V dřících opěr a v křídlech jsou odvodňovací otvory.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Oboustranně na začátku i na konci mostu na zábradlích výstražné tabulky.

Revizní zařízení

- Přístup do konstrukce K 01 a K 02: vstupní otvory v podlaze mezi kolejnicemi na K 01 na začátku a na K 02 na konci, otvory o rozměrech (š x d) - 600 x 600 mm, volný průřez po délce otvorů dle světlostí mezi mostnicemi = 350 – 360 mm, žebříky pod vstupními otvory: nejsou.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Cizí zařízení: vpravo vně zábradlí podélný plechový kabelový žlab na konzolkách připojených ke sloupkům zábradlí, na římsě O 01 vlevo a na horní ploše závěrné zdi O 02 vlevo měřické body, vlevo před mostem a za mostem kovové sloupky s konzolovými zajišťovacími značkami, za mostem vlevo staničník km 192,5
- Povrch komunikace: přírodní, uježděný
- Koryto vodního toku: strouha, koryto zarostlé
- Sousedící souběžné objekty: vlevo most ÚK přes koryto vodního toku – podélné ocelové nosníky a mostovka ze žb panelů
- Příjezd automobilem: na začátku obce Čejkovice, ze směru od Žatce a obce Žabokliky, odbočit vlevo (první odbočka za železničním přejezdem) a dojet k objektu

5. Přechody do trati

- Před a za mostem (před a za římsami) otevřené KL s úpravou přechodů.

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

6.1 Prostorové uspořádání na objektu

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce **K 01**:

	mezi mostnicí 1 – 2	mezi mostnicí 27 – 28
posun	vpravo o 50 mm	vpravo o 35 mm

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce **K 02**:

	mezi mostnicí 1 – 2	mezi mostnicí 27 – 28
posun	vpravo o 35 mm	vlevo o 5 mm

- **VSMP: Zábradlí na K 01 a K 02 vlevo i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru na objektu (vlevo téměř po celé délce a vpravo po celé délce).**

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na K 01** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed (5. sl.)	na konci
vlevo	2518 mm	2437 mm	2492 mm
vpravo	2338 mm	2448 mm	2390 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na K 02** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed (5. sl.)	na konci
vlevo	2496 mm	2409 mm	2462 mm
vpravo	2391 mm	2462 mm	2396 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na opěrách** od osy koleje (min. hodnoty):

	na O 01	na O 02
vlevo	2675 mm (4. sl.)	2612 mm (1. sl.)
vpravo	2492 mm (4. sl.)	2543 mm (4. sl.)

- **Ochranné výstupky:** oboustranně na pilíři P 01
- rozměr - hloubka x délka
 - vlevo - 310 x 610 mm
 - vpravo - 410 x 580 mm

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: otvor č. 1 i č. 2 = 14,98 m (MES)
- Volná výška nad komunikací (otvor č. 1) - pod vrcholem rozpěrné klenby: 8,48 m

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Stav PKO: Povrchy jsou z části zašpiněné, nátěr je matný, prvky jsou v místech dolních vodorovných styčnickových plechů mírně zanesené. V horních partiích nosné konstrukce novější nátěr - prorezavění na méně než 1 % plochy (Ri 3). Prorezavění, odloupání nátěru - na stěnách hlavních nosníků na cca 70 – 80 % plochy (Ri 5), na dolních úhelnících koncových příčných ztužení (nad podpěrami) na 100 % plochy (Ri 5), na dolních pásech hlavních nosníků na cca 30 % plochy (Ri 5), na dolních vodorovných styčnickových plechách a současně na prvcích v místech styčníků na cca 20 – 40 % ploch (Ri 5), místy i na 50 – 60 % ploch (Ri 5), na horních vodorovných úhelnících příčného ztužení a na úhelnících horního podélného ztužení odloupaný nátěr (vrchní nátěr) na cca 60 – 80 % ploch (Ri 5), na ostatních plochách prorezavění nátěru na méně než 10 % ploch (Ri 4). Místy je nátěr popraskaný - mozaikovitě praskliny, množství (hustota) 5.
- Lokálně jsou prvky oslabené o 1 – 3 mm, místy i o 4 mm, kraje s úbytky materiálu do hl. 1 – 3 mm.
- Mezi profily členěných prvků, popř. mezi profily a styčnickovými plechy, výskyt štěrbínové koroze - odtažení materiálů o 5 – 10 mm, u dolních vodorovných členěných prutů koncových příčných ztužení nad podpěrami jsou příruby od sebe odtažené o 10 – 15 mm, v místech štěrbínové koroze jsou příruby profilů (popř. plechy) oslabené i o 4 – 5 mm a místy směrem do krajů i značně oslabené (oslabení do ostra). Vlivem narostlé rzi jsou příruby (popř. plechy) deformované. **(foto č. 1 a č. 2)**
- Vlevo nad horními vodorovnými styčnickovými plechy jsou příruby svislých přípojných úhelníků příčného ztužení s úbytky materiálu do hloubky 4 – 12 mm, zde jsou oslabená místa krytá novějším nátěrem, místy je tento nátěr již poškozený (na < 1 % plochy, Ri 3).
- Hlavy jednotlivých nýtů jsou korozně oslabené o 2 – 7 mm a ojediněle jsou hlavy jednotlivých nýtů zcela zkorodované.
- Chování konstrukce při průjezdu vlaku: klidné
- Ložiska (na O 01 a na P 01):
 - Části zalití ložisek na opěře O 01 jsou odpadané **(foto č. 3)**.
 - Stav PKO: Prorezavění, odloupání nátěru na ložiskách na O 01 = vlevo na cca 50 – 60 % plochy (Ri 5) a vpravo na téměř 100 % plochy (Ri 5) **/foto č. 3/**, na ložiskách na P 01 = vlevo na cca 30 % plochy (Ri 5) a vpravo na téměř 100 % plochy (Ri 5).
 - Důlková koroze 1 mm.
 - Ložiska jsou mírně zanesená.
 - V upevnění vahadel ložisek k hlavním nosníkům je část šroubů, včetně matic, oslabená. Na konci OK u hlavního nosníku vpravo je jeden vnitřní šroub vzhledem k narostlé rzi mezi vnitřním krčním úhelníkem dolního pásu hl. nosníku a dolním vodorovným styčnickovým plechem (odtažení cca 20 mm) deformovaný (povytažený).

Konstrukce K 02

- Stav PKO: Povrchy jsou z části zašpiněné, nátěr je matný, prvky jsou v místech dolních vodorovných styčnickových plechů mírně zanesené. V horních partiích nosné konstrukce novější nátěr - prorezavění na méně než 1 % plochy (Ri 3). Prorezavění, odloupaní nátěru - na stěnách hlavních nosníků na cca 70 – 80 % plochy (Ri 5), na dolních pásech hlavních nosníků a na dolních úhelnících koncových příčných ztužení (nad podpěrami) na cca 30 % plochy (Ri 5), na dolních vodorovných styčnickových plechách a současně na prvcích v místech styčníků na cca 30 – 40 % ploch (Ri 5), na horních vodorovných úhelnících příčného ztužení a na úhelnících horního podélného ztužení odloupaný nátěr (vrchní nátěr) na cca 60 – 80 % ploch (Ri 5), na ostatních plochách prorezavění nátěru na méně než 10 % ploch (Ri 4). Místy je nátěr popraskaný - mozaikovitě praskliny, množství (hustota) 5.
- Lokálně jsou prvky oslabené o 1 – 3 mm, místy i o 4 mm, kraje s úbytky materiálu do hl. 1 – 3 mm.
- Na začátku nosné konstrukce vpravo, nad ÚP pilíře, je u jednoho dolního vodorovného úhelníku koncového příčného ztužení (jedná se o úhelník bližší závěrné zdi pilíře) vodorovná příruba s úbytky materiálu v délce 80 mm do hl. 60 mm, v okolí je příruba i prorezivělá **(foto č. 4)**.
- Mezi profily členěných prvků, popř. mezi profily a styčnickovými plechy, výskyt šterbinové koroze - odtažení materiálů o 5 – 15 mm, místně i 20 mm, v místech šterbinové koroze jsou příruby profilů (popř. plechy) oslabené i o 4 – 5 mm a místy směrem do krajů i značně oslabené (oslabení do ostra). Vlivem narostlé rzi jsou příruby (popř. plechy) deformované. **(foto č. 4)**
- Vlevo nad horními vodorovnými styčnickovými plechy jsou příruby svislých přípojných úhelníků příčného ztužení s úbytky materiálu do hloubky 4 – 10 mm, zde jsou oslabená místa krytá novějším nátěrem, místy je tento nátěr již poškozený (na < 1 % plochy Ri 3).
- Hlavy jednotlivých nýtů jsou korozně oslabené o 2 – 10 mm.
- Chování konstrukce při průjezdu vlaku: klidné
- Ložiska (na P 01 a na O 02):
 - Stav PKO: Prorezavění, odloupaní nátěru na ložiskách na P 01 na cca 60 – 70 % plochy (Ri 5), na ložiskách na O 02 = vlevo na cca 20 % plochy (Ri 5) a vpravo na cca 80 % plochy (Ri 5) **/foto č. 5/**.
 - Důlková koroze 1 mm.
 - Ložiska jsou mírně zanesená.
 - Od ložiska na P 01 vlevo není řádně odváděná srážková voda z úložného hnízda, nečistoty v úložném hnízdě.
 - V upevnění vahadel ložisek k hlavním nosníkům jsou šrouby, včetně matic, oslabené. Na začátku OK u hlavního nosníku vlevo není jeden vnější šroub dotažený, druhý vnější šroub je přetržený **(foto č. 6)**, jeden vnitřní šroub je deformovaný a nedotažený a druhý vnitřní šroub není dotažený.
 - Zpod ložisek jsou vytlačené olověné desky, ložiska nejsou zalitá.
 - Hlavní nosníky společně s vahadlovými deskami jsou posunuté směrem doleva - vahadlové desky jsou naražené na boční část úložných desek ložisek.

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

Závěrná zed'

- Pouze ojedinělá degradace spárování.
- V krajních částech závěrné zdi (vlevo i vpravo), zejména při svislých hranách závěrné zdi, jednotlivé kameny degradované do hl. 30 – 80 mm.
- Vlevo je žb římsa částečně odtržená.

Úložný práh

- ÚP je mírně zanesený.

Dřík opěry

- Jednotlivé kameny jsou popraskané, prasklé.

Křídlo vlevo

- Bez zjevných závažných poruch.

Křídlo vpravo

- Bez zjevných závažných poruch.

Rozpěrná segmentová zděná klenba mezi O 01 a P 01

- Pouze jednotlivé kameny jsou popraskané.
- Betonová vrstva úpravy horní plochy pod ocelovou nosnou konstrukcí je místy popraskaná, a to zejména pod 8. a 9. příhradou - trhliny šířky do 1 mm, místy šířky i 2 – 3 mm. V místech stékající vody z NK povrchová degradace betonu.
- Na rozhraní betonové vrstvy a kamenných římsových desek narůstá vegetace, vpravo i vzrostlá vegetace (stromky) - v místech narostlých stromků je betonová vrstva prasklá a nadzvednutá.

Pilíř P 01**Závěrná zeď**

- Spárování je místy popraskané a ojediněle je spárování degradované do hl. 20 mm.
- V krajních částech závěrné zdi (vlevo i vpravo, z otvoru č. 1 i č. 2), zejména při svislých hranách závěrné zdi, jednotlivé kameny degradované do hl. 30 – 50 mm.

Úložné prahy (z otvoru č. 1 a č. 2)

- ÚP jsou mírně zanesené.
- Na úložném prahu z otvoru č. 2 není od ložiska vlevo (K 02) řádně odváděná srážková voda z úložného hnízda.

Dřík pilíře

- Jednotlivé kameny jsou popraskané, prasklé.

Rozpěrná segmentová zděná klenba mezi P 01 a O 02

- Pouze jednotlivé kameny jsou popraskané.
- Místy je ve spárách čelních zdí narostlá drobná vegetace.
- Betonová vrstva úpravy horní plochy pod ocelovou nosnou konstrukcí je ojediněle popraskaná - trhliny šířky 0,1 mm, ve vyspravovaných místech trhliny šířky 2 mm.
- Na rozhraní betonové vrstvy a kamenných římsových desek narůstá vegetace, včetně jednotlivé vzrostlé vegetace.

Opěra O 02**Závěrná zeď**

- Spárování je místy popraskané a pouze ojediněle i vypadané, ojediněle je ve spárách narostlá drobná vegetace.
- V krajních částech závěrné zdi (vlevo i vpravo), zejména při svislých hranách závěrné zdi, jednotlivé kameny degradované - vlevo do hl. 40 mm a vpravo do hl. 40 – 80 mm.
- Beton římsy vlevo je místně degradovaný a při dolní hraně je římsa vodorovně prasklá.

Úložný práh

- ÚP je mírně zanesený.

Dřík opěry

- Jednotlivé kameny jsou popraskané, prasklé.

Křídlo vlevo

- Bez zjevných závažných poruch.

Křídlo vpravo

- Bez zjevných závažných poruch.

3. Stav železničního svršku**Kolej č. 1**

- V průběhu délky mostu upevňovadla dotažená.
- Mostnice na K 01 a K 02: Bez zjevných poruch.
- Pozednice na O 01 a na O 02: Bez zjevných poruch.
- Pozednice na P 01: Pod 1. pozednicí vpravo (za K 01) PE podložky chybí a pod 2. pozednicí (před K 02) jsou PE podložky uvolněné a vysunuté, jinak obě pozednice na pilíři bez zjevných poruch.
- Kolejnicové podpory na začátku a na konci mostu a na předmostích:
 - Pražce nejsou poškozené.
- Pojistné úhelníky: V prvních a v posledních stycích PÚ (na O 01 a na O 02) nejsou dosazeny šrouby, stav PKO - prorezavění nátěru na cca 70 % plochy (Ri 5).
- Kolejové lože na začátku a na konci mostu je čisté.

4. Stav vybavení**Podlahy**

- Podlaha mezi kolejnicemi: Na pochozí ploše jsou plechy z části zašpiněné, prorezavění nátěrů na méně než 10 % plochy (Ri 4).
- Podlahy na hlavách: Prorezavění nátěrů na cca 40 % plochy (Ri 5).
- Podlahy na chodnicích: Ojediněle nedotažené šrouby v připojení plechů, pochozí plochy bez nátěru, z pohledu plechy téměř bez nátěru - 100 % (Ri 5); na podlahových nosnících prorezavění, odloupání nátěrů na cca 60 – 70 % plochy (Ri 5).

Zábradlí vlevo i vpravo

- Sloupky zábradlí na římsách jsou v dolních částech oslabené o 1 – 2 mm, sloupky zábradlí v místech nad svahy náspu jsou v dolních částech v narostlé rzi oslabené o 2 – 4 mm.
- Vlevo na začátku a na konci jsou vždy oba sloupky zábradlí v místech nad svahy náspu uvolněné společně s betonovými základovými patkami.
- Stav PKO: Na zábradlích vlevo prorezavění, odloupání nátěrů na 100 % ploch (Ri 5), na zábradlích vpravo v horní polovině prorezavění, odloupání nátěrů na 100 % ploch (Ri 5) a v dolní polovině povrchy zašpiněné a prorezavění nátěrů na cca 30 % ploch /horší stav na dolních příčlích/ (Ri 5).

Odvodňovací a odpadní zařízení

- V pouze jednotlivých odvodňovacích otvorech v křídlech, zejména vlevo, je narostlá drobná vegetace, ostatní odvodňovací otvory ve zdivech spodní stavby nejsou viditelně zanesené.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Výstražné tabulky nejsou poškozené, tabulky jsou čitelné.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vnější plechový kabelový žlab vpravo není poškozený.
- Cesta v otvoru č. 1 je bez výmolů. Koryto vodního toku v otvoru č. 2 je zarostlé.

5. Přechody do trati

- Přechody jsou bezpečné.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí**1. Hodnocení nosných konstrukcí****Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2**

z těchto důvodů:

- Lokální oslabení prvků s místními korozními úbytky, oslabené hlavy jednotlivých nýtů, lokální šterbinová koroze - deformace přírub profilů mezi spínacími nýty
- Stav PKO - lokálně poškozené nátěry
- Stav PKO ložisek - poškozené nátěry, koroze ložisek

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Lokální oslabení prvků s místními korozními úbytky, oslabené hlavy jednotlivých nýtů, lokální šterbinová koroze - deformace přírub profilů mezi spínacími nýty
- Stav PKO - lokálně poškozené nátěry
- Stav PKO ložisek - poškozené nátěry, koroze ložisek; na začátku (na P 01) poškozené šrouby v upevnění vahadla ložiska k hl. nosníku vlevo; nezalitá ložiska - na pilíři P 01 není od ložiska vlevo řádně odváděná srážková voda z úložného hnízda

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

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

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 a K 02

Spodní stavba: S 1

na základě hodnocení O 01, P 01 a O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 17.10.2023

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Růžička dne 08.12.2023

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Jaroslav Schejbal
vedoucí RP UNL

podpis _____

Přílohy protokolu

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

Příloha 1

Fotodokumentace závad a poruch



Foto č. 1

K 01

– štěrbínová koroze mezi profily dolního vodorovného členěného prutu koncového příčného ztužení nad úložným prahem opěry O 01, oslabení, odtažení a deformace přírub mezi spínacími nýty



Foto č. 2

K 01

– štěrbínová koroze mezi profily prutu horního podélného ztužení, oslabení, odtažení a deformace přírub mezi spínacími nýty



Foto č. 3

K 01,
uložení hlavního nosníku na pohyblivém ložisku na O 01 vpravo

– poškozený nátěr, koroze ložiska, odpadá část zalití

Příloha 1

Fotodokumentace závad a poruch



Foto č. 4

K 02

– korozní úbytky vodorovné příruby jednoho z úhelníků dolního vodorovného členěného prutu koncového příčného ztužení nad úložným prahem pilíře P 01 a šterbinová koroze mezi profily, oslabení, odtažení a deformace přírub mezi spínacími nýty



Foto č. 5

K 02,
uložení hlavního nosníku
na pohyblivém ložisku na O 02
vpravo

– poškozený nátěr, koroze
ložiska



Foto č. 6

K 02,
uložení hlavního nosníku
na ložisku na P 01 vlevo

– nedotažený a přetržený šroub
v připojení vahadla ložiska
na vnější straně hl. nosníku