

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 0602 Most (včetně) – Chomutov os. n (včetně, bez seř. n)		DÚ 04 Třebušice - Kyjice – stav. 1		Evd. km 49,861
Objekt most	Úsek trati šířá trať	Vžitý název - Most přes důl Šverma MUS		
Délka mostu 148,20 m		Počet otvorů 6	Počet kolejí 2	Elektrizace ano
Objednatel Správa železnic, státní organizace OŘ Ústí nad Labem		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 120/120		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D4-120
Návrh hodnocení staveb. stavu 1/1		Odpovědný pracovník vykonavatele Jaroslav Schejbal		Rok podrobné prohlídky 2022



Pohled zleva

Centrum telematiky 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 telematiky a diagnostiky
Malletova 2363/10
190 00 Praha 9
spravazeleznic.cz/ctd



I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu

Délka mostu: 148,20 m (MES)

Šířka mostu: 11,50 m (MES)

Souřadnice středu objektu

GPS: 50°31'5.368"N, 13°33'53.488"E,

Výška objektu (niveleta nad terénem): 10,45 m (MES)

Délka přemostění: 138,70 m (MES)

Šikmost objektu: kolmá

Počet kolejí: 2 koleje

Počet nosných konstrukcí: 12 (6 pod každou kolejí)

Počet otvorů: 6

Přemostěná překážka: otvor č. 1 – účelová komunikace zpevněná + volný terén,

otvor č. 2 – železniční dráha jiného vlastníka, otvor č. 3 – železniční dráha jiného

vlastníka silnice III, otvor č. 4 – železniční dráha jiného vlastníka, otvor č. 5 – volný

terén, otvor č. 6 – účelová komunikace zpevněná + volný terén + trubní vedení

Výška kolejového lože a přesypávky: cca 0,60 m (MES)

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: 4 °C,

Počasí: zataženo, déšť,

Schéma mostního objektu

Orientace: ← Most - Chomutov →

poř.č.													dopr.č.	
1	O 01	K 01	P 01	K 02	P 02	K 03	P 03	K 04	P 04	K 05	P 05	K 06	O 02	1
2	O 01	K 07	P 01	K 08	P 02	K 09	P 03	K 10	P 04	K 11	P 05	K 12	O 02	2
otv. č.	1		2		3		4		5		6			

1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01 až K 12 (mimo K 03 a K 09 – OK)

- Popis: beton s tvrdou ocelovou výztuží, předem napínanou, trámová plnostěnná (6 ks MT – AB trámů/nosníků o rozměru v/š/d: 1,20 m / 0,50 m / 18,00 m) se spřaženou železobetonovou deskou s průběžným uzavřeným kolejovým ložem, ukončení kolmé.
- Rozměry: šířka – 5,75 m, rozpětí – 17,20 m (MES), délka – 18,00 m
- Římsy: pref. železobetonové konzole KO 1
- Firemní znak: není
- Rok výroby: 1980 (MES), rok opravy: 2015 (MES)
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové
- Typ ložisek: pevné ocelové vahadlové stolicové,
- pohyblivé ocelové válcové (1 x válec)

- Rozmístění: K 01 – (na začátku pevná na konci pohyblivá), K 02 – (na začátku pohyblivá na konci pevná), K 04 – (na začátku pohyblivá na konci pevná),
- K 05 – (na začátku pevná na konci pohyblivá), K 06 – (na začátku pohyblivá na konci pevná), K 07 – (na začátku pevná na konci pohyblivá), K 08 – (na začátku pohyblivá na konci pevná), K 10 – (na začátku pohyblivá na konci pevná),
- K 11 – (na začátku pevná na konci pohyblivá), K 12 – (na začátku pohyblivá na konci pevná)

Konstrukce K 03 a K 09

- Popis: Ocelová, trámová, komorová uzavřená, svařovaná, prostá, ukončení kolmé, s horní vyztuženou pásnicí tvořící podklad pro uložení průběžného kolejového lože (uzavřené)
- Rozměry: šířka – 5,75 m, rozpětí – 46,40 m (MES), délka horní pásnice – 47,80 m, délka dolní pásnice – 46,40 m, šířka dolní pásnice - vzdálenost stěn – 2,70 m
- Ztužení: Uvnitř nosníku 3 ks úhelníků po obvodu (tvoří trojúhelník), dále horní pásnice z podhledu zesílena 6 pásy a obvod stěn zesílen.
- Ocelové chodníkové konzole
- Firemní znak: na stěně OK (K 03 i K 09) Vítkovice 1981
- Rok výroby: 1980 (MES), rok opravy: 2015 (MES)
- Rok provedení PKO: poslední záznam K 03 - 1983 (MES), K 09 - 1983 (MES) a obě konstrukce částečně 2015
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové
- Typ a rozmístění ložisek: (pro obě konstrukce platí)
 - pevné ocelové vahadlové stolicové na P 02
 - pohyblivé ocelové válcové (2 x válec) na P 03

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou, ze dvou dílů (díl opěry vlevo pod kolejí č. 1 předsunutý o 1,40 m oproti pravému dílu pod kolejí č. 2).
- Rozměry: šířka celková – 10,05 m (L – 5,05 m, P – 5,00 m), výška (viditelná část dřívku včetně úp): L – 2,58 m, P – 2,80 m,
- Rok výstavby: 1980 (MES), rok opravy: 2015 (MES)

Rovnoběžné křídlo s římsou vlevo

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou.
- Římsa: železobeton s povrchovou úpravou

Rovnoběžné křídlo s římsou vpravo

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou.
- Římsa: železobeton s povrchovou úpravou

Přechodové zdi

- Gabiony oboustranně

Pilíř P 01

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou, ze dvou samostatně stojících dílů (levý díl pod kolejí č. 1 a pravý díl pod kolejí č. 2). Díl vlevo posunutý v podélném směru oproti pravému dílu o 1,30 m ve směru staničení.
- Rozměry: šířka dříku – 3,00 m, výška (viditelná část dříku): 5,18 m – 6,36 m,
- hlava pilíře: šířka úp – 4,80 m, výška úp – 1,00 m, délka úp – 1,80 m
- Rok výstavby: 1980 (MES), rok opravy: 2015 (MES)

Pilíř P 02

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou, ze dvou samostatně stojících dílů a vyvýšenými úložnými prahy pro uložení K 02 a K 08 (levý díl pod kolejí č. 1 a pravý díl pod kolejí č. 2). Díl vlevo posunutý v podélném směru oproti pravému dílu o 1,40 m ve směru staničení.
- Rozměry: šířka dříku – 3,00 m, výška (viditelná část dříku): 5,20 m – 5,40 m,
- hlava pilíře: šířka úp – 4,82 m, výška úp – 2,80 m, délka úp – 2,20 m
- Rok výstavby: 1980 (MES), rok opravy: 2015 (MES)

Pilíř P 03

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou, ze dvou samostatně stojících dílů a vyvýšenými úložnými prahy pro uložení K 04 a K 10 (levý díl pod kolejí č. 1 a pravý díl pod kolejí č. 2). Díl vlevo posunutý v podélném směru oproti pravému dílu o 1,40 m ve směru staničení.
- Rozměry: šířka dříku – 3,00 m, výška (viditelná část dříku): 4,15 m – 5,70 m,
- hlava pilíře: šířka úp – 4,82 m, výška úp – 2,80 m, délka úp – 2,20 m
- Rok výstavby: 1980 (MES), rok opravy: 2015 (MES)

Pilíř P 04

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou, ze dvou samostatně stojících dílů (levý díl pod kolejí č. 1 a pravý díl pod kolejí č. 2). Díl vlevo posunutý v podélném směru oproti pravému dílu o 1,40 m ve směru staničení.
- Rozměry: šířka dříku – 3,00 m, výška (viditelná část dříku): 6,60 m – 7,05 m, hlava pilíře: šířka úp – 4,80 m, výška úp – 1,00 m, délka úp – 1,80 m
- Rok výstavby: 1980 (MES), rok opravy: 2015 (MES)

Pilíř P 05

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou, ze dvou samostatně stojících dílů (levý díl pod kolejí č. 1 a pravý díl pod kolejí č. 2). Díl vlevo posunutý v podélném směru oproti pravému dílu o 1,30 m ve směru staničení.
- Rozměry: šířka dříku – 3,00 m, výška (viditelná část dříku): 5,05 m – 6,00 m, hlava pilíře: šířka úp – 4,80 m, výška úp – 1,00 m, délka úp – 1,80 m
- Rok výstavby: 1980 (MES), rok opravy: 2015 (MES)

Opěra O 02

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou, ze dvou dílů (díl opěry vlevo pod kolejí č. 1 předsunutý o 1,35 m oproti pravému dílu pod kolejí č. 2).
- Rozměry: šířka celková – 10,00 m (L – 5,05 m, P – 4,95 m), výška (viditelná část dříku včetně úp): L – 2,65 m, P – 2,85 m,
- Rok výstavby: 1980 (MES), rok opravy: 2015 (MES)

Rovnoběžné křídlo s římsou vlevo

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou.
- Římsa: železobeton s povrchovou úpravou

Rovnoběžné křídlo s římsou vpravo

- Materiál: beton\železobeton s povrchovou úpravou.
- Římsa: železobeton s povrchovou úpravou

Přechodové zdi

- Gabiony oboustranně

3. Železniční svršek**Kolej č. 1,**

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: přímé
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: 60 E2
- Tvar podkladnic: bez podkladnic (Vossloh) + svěrky skl 14
- Kolejnicové podpory: betonové pražce
- Kolejové lože: průběžné štěrkové – uzavřené
- Poloha kolejnicových styků: nejsou

Kolej č. 2

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: přímé
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: 60 E2
- Tvar podkladnic: bez podkladnic (Vossloh) + svěrky skl 14
- Kolejnicové podpory: betonové pražce
- Kolejové lože: průběžné štěrkové – uzavřené
- Poloha kolejnicových styků: nejsou

4. Vybavení mostu**Podlahy na K 01**

- Na chodnících – Na K 03 vlevo a K 09 vpravo, plech s oválnými výstupky šířky – 0,95 m upevněný na ocelových chodníkových konzolách pomocí šroubů.

Zabradlí oboustranně

- Popis zábradlí, materiál, spoje: L - ocelové 3+9+10+21+10+10+10+3 x sloupek, svařované L profily (na OK I. č 14), P - ocelové 3+10+10+21+10+10+10+3 x sloupek, svařované L profily (na OK I. č 14)
- Počet madel/příčlů: 1/2 („L“ profily)
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: L - 1,10 (na **K 04, K 05 a K 06 - 1,06 m**),
- P - 1,11 m až 1,13 m (na **K 10, K 11, K 12 a O 02 - 1,08 až 1,09 m**)
- Délka zábradlí: L - 4,63 m + 17,97 m + 18,41 m + 47,40 m + 18,38 m + 18,17 m + 18,24 m + 4,58 m, P - 4,59 m + 18,08 m + 18,35 m + 47,40 m + 18,47 m + 18,15 m + 18,20 m + 4,56 m
- Upevnění sloupků: shora vetknuté do římsy na patních deskách pomocí 4 ks šroubů (na OK tj. K 03 a K 09 - ocelové chodníkové konzole)
- Půdorysný tvar: přímý
- Dilatace: ano - vzduchová mezera s vodivými propojkami
- Ukolejnění: ano

Ochranná zařízení proti dotyku z živými částmi trakčního vedení

- Na K 02, K 03, K 08 a K 09 - ocelové rámy s výpletem výšky 1,90 m a 2,00 m.
- Rozměr: na K 02 délka - 11,11 na K 09 délka - 46,45 m
-

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Mezi K 01 a K 07, K 03 a K 09, K 04 a K 10, K 05 a K 11, K 06 a K 12 plastové podélné odvodňovací žlaby.
- Drenáž za svahy (odvodnění kolejového lože).

Revizní zařízení:

- Na P 02 a P 03 oboustranně (tj. na levém i pravém čele dříku) ocelový žebřík s ochranným košem v horní části (přístup na úp pilíře). Mezi K 03 a K 09 revizní ocelová lávka (plech s oválnými výstupky) na ocelových nosnících (U č. 14) šířky chodníku - 1,34 m.
- Na stěnách K 03 a K 09 oboustranně dvě revizní madla Ø 50 mm ve výšce 1,00 m a 2,00 m nad dolním pasem hl. nos.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektuCizí zařízení

- Na římse vlevo na začátku měřičský bod, na konci římsy vpravo měřičský bod.

Příjezd: Ze směru Ústí nad Labem - Most - Chomutov. Objekt se nachází za elektrárnou MUS. Příjezd možný až k objektu na začátek i konec po účelových komunikacích.

Přechody do trati

- Před a za mostem výběhy upraveny gabiony.

5. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

5.1 Prostorové uspořádání na objektu

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

— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje (na NK):

	na O 01 [mm]	K 01 [mm]	K 03 [mm]
vlevo	2847 mm	2853 mm	2995 mm
	na O 01 [mm]	K 07 [mm]	K 09 [mm]
vpravo	2916 mm	2960 mm	2905 mm

— Vzdálenost vnitřní hrany římsy od osy krajní koleje:

	na O 01 [mm]	K 01 [mm]	K 02 [mm]
vlevo	2727 mm	2758 mm	2180 mm
	na O 01 [mm]	K 07 [mm]	K 09 [mm]
vpravo	2726 mm	2850 mm	2085 mm

— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
K 03 vlevo	2924 mm	2995 mm	3012 mm
K 09 vpravo	2726 mm	2905 mm	2884 mm

— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy krajní koleje

	K 06 vlevo	K 12 vpravo
	2983 mm	2867 mm

— Vzdálenost vnitřní hrany římsy od osy krajní koleje

	K 06 vlevo	K 12 vpravo
	2873 mm	2757 mm

— Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy krajní koleje na O 02

	na začátku
vlevo	2991 mm
vpravo	2934 mm

— Vzdálenost vnitřní hrany římsy od osy krajní koleje na O 02

	na začátku
vlevo	2731 mm
vpravo	2664 mm

— Osová vzdálenost kolejí

	na začátku	uprostřed	na konci
č.1 a č.2	4566 mm	4592 mm	4603 mm

5.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: K 01 až K 12 (kromě K 03 a K 09) 16,00 m (MES), K 03 a K 09 - 46,10 m (MES)
- Volná výška nad komunikací: otvor č. 1 (pod K 07) – 4,13 m
- Volná výška nad železniční dráhou: otvor č. 2 (pod K 02) – 7,63 m
- Volná výška nad železniční dráhou: otvor č. 3 (pod K 03 i K 09) – 6,53 m
- Volná výška nad železniční dráhou: otvor č. 4 (pod K 04) – 7,07 m
- Volná výška nad volným terénem: otvor č. 5 (pod K 11) – 7,08 m
- Volná výška nad komunikací: otvor č. 6 (pod K 06) – 6,08 m
- Vzdálenost podpěr od osy přemostěných kolejí je větší než 3 m (nejmenší naměřená vzdálenost je v otvoru č. 3 - 3069 mm k P 03)

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Na čelech nosníku na začátku i konci viditelné rezavé ocelová lana výztuže – zatím nedochází k proklouznutí lan v kotvách.

Uložení:

- Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový (na válcích pohyblivých ložisek stopy od zkoušek stavu PKO – zkouška odtržením).

Římsy:

- **V menší míře uražené vnitřní hrany povrchové úpravy.** Bez viditelných závažných poruch a závad.

Chování NK při průjezdu vlaku:

- Klidné

Konstrukce K 02

- Na čelech nosníku na začátku i konci viditelné rezavé ocelová lana výztuže – zatím nedochází k proklouznutí lan v kotvách.

Uložení:

- Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový (na válcích pohyblivých ložisek stopy od zkoušek stavu PKO – zkouška odtržením).

Římsy:

- **Místy poškozená povrchová úprava.** Jinak bez viditelných závažných poruch a závad.

Chování NK při průjezdu vlaku:

- Klidné

Konstrukce K 03

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Uložení:

- Stav PKO do 1 % (Ri 3) nátěr ojediněle porušený zejména u ložiskových desek. Válce pohyblivých ložisek nepromazané a mírně zanesené, znečištěné stavebním materiálem. **Válce jsou přetočení, příložky válců naklopené směr Most.** Ložiska na P 02 nezalitá, neobetonovaná v dolní části koroze stolic.

Nátěr OK:

- Na OK provedena metalizace a z vnitřní části lokálně obnoven nátěr – místy porušený, odloupaný a v menších plochách proráží rez – zejména kouty, podhled, svary a spoje. **V osmém poli uvnitř konstrukce vpravo dole výraznější koroze 50x400mm.** Dále je viditelná koroze mezi konstrukcemi z podhledu NK z revizní lávky Stav PKO do 10% (Ri 4).

Chování NK při průjezdu vlaku:

- Klidné

Konstrukce K 04

- Na čelech nosníku na začátku i konci viditelná rezavá ocelová lana výztuže – zatím nedochází k proklouznutí lan v kotvách.

Uložení:

- Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový (na válcích pohyblivých ložisek stopy od zkoušek stavu PKO – zkouška odtržením).

Římsy:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Chování NK při průjezdu vlaku:

- Klidné

Konstrukce K 05:

- Na čelech nosníku na začátku i konci viditelná rezavá ocelová lana výztuže – zatím nedochází k proklouznutí lan v kotvách.

Uložení:

- Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový.

Římsy:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Chování NK při průjezdu vlaku:

- Klidné

Konstrukce K 06

- Na čelech nosníku na začátku i konci viditelná rezavá ocelová lana výztuže – zatím nedochází k proklouznutí lan v kotvách.

Uložení:

- **Druhé ložisko na P 02 vlevo degradace hrany konstrukce nad ložiskem a obnažení výztuže konstrukce v ploše délky ložiska do výše 50 mm.**
- Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový.

Římsy:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Chování NK při průjezdu vlaku:

- Klidné

Konstrukce K 07

- Na čelech nosníku na začátku i konci viditelné rezavé ocelové lana výztuže – zatím nedochází k proklouznutí lan v kotvách.

Uložení:

- Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový (na válcích pohyblivých ložisek stopy od zkoušek stavu PKO – zkouška odtržením).

Římsy:

- Na vnitřní straně římsy vpravo (v místě kolejového lože) povrchová úprava popraskaná, prasklá i s trhlinami a na jednotlivých místech odtržená i odpadá.

Chování NK při průjezdu vlaku:

- Klidné

Konstrukce K 08

- Na čelech nosníku na začátku i konci viditelné rezavé ocelové lana výztuže – zatím nedochází k proklouznutí lan v kotvách.

Uložení:

- Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový (na válcích pohyblivých ložisek stopy od zkoušek stavu PKO – zkouška odtržením).

Římsy:

- Na vnitřní straně římsy vpravo (v místě kolejového lože) povrchová úprava popraskaná, prasklá i s trhlinami a na jednotlivých místech odtržená i odpadá.

Chování NK při průjezdu vlaku:

- Klidné

Konstrukce K 09

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Uložení:

- Stav PKO do 1 % (Ri 3) nátěr ojediněle porušený zejména u ložiskových desek. Válce pohyblivých ložisek nepromazané a mírně zanesené, znečištěné stavebním materiálem. Ložiska na P 02 nezalitá, neobetonovaná v dolní části koroze stolic.

Nátěr OK:

- Na OK provedena metalizace a z vnitřní části lokálně obnoven nátěr – místy porušený, odloupaný a v menších plochách proráží rez – zejména kouty, podhled, svary a spoje. Dále je viditelná koroze mezi konstrukcemi z podhledu NK z revizní lávky Stav PKO do 10% (Ri 4).

Chování NK při průjezdu vlaku:

- Klidné

Konstrukce K 10

- Na čelech nosníku na začátku i konci viditelné rezavé ocelová lana výztuže – zatím nedochází k proklouznutí lan v kotvách.

Uložení:

- Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový.

Římsy:

- **Degradace povrchové úpravy – nátěru.** Jinak bez viditelných závažných poruch a závad.

Chování NK při průjezdu vlaku:

— Klidné

Konstrukce K 11

— Na čelech nosníku na začátku i konci viditelné rezavé ocelové lana výztuže – zatím nedochází k proklouznutí lan v kotvách.

Uložení:

— Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový (na válcích pohyblivých ložisek stopy od zkoušek stavu PKO – zkouška odtržením).

Římsy:

— **Místy slabší trhliny v povrchu.** Jinak bez viditelných závažných poruch a závad.

Chování NK při průjezdu vlaku:

— Klidné

Konstrukce K 12

— Chodníková konzola vpravo v konci při dolním rohu poškozená – beton (hrana) vyštípnutý do hl. 20 mm.

Uložení:

— Stav PKO 100 % (Ri 0) nátěr nový (na válcích pohyblivých ložisek stopy od zkoušek stavu PKO – zkouška odtržením).

Římsy:

— Bez viditelných závažných poruch a závad.

Chování NK při průjezdu vlaku:

— Klidné

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

Závěrná zeď:

— Stopy po stékání vody na líci pod podélným odvodněním mezi NK (K 01 a K 07) netěsnost podélného odvodňovacího žlabu – jinak bez viditelných závažných poruch a závad. **Slabší trhliny povrchové úpravy dřívku a místy slabší výluhy.**

Křídlo vlevo:

— **Trhlina 0,3mm délky 1 metr z čela křídla.** Bez viditelných závažných poruch a závad.

Křídlo vpravo:

— **Degradace povrchové úpravy.** Bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 01

— **Stopy po tekoucí vodě v pravé části.** Jinak bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 02

— Vpravo v úložném prahu (hlava pilíře) trhlina směrem od stolice ložiska K 09 přecházející do kraje, trhlina je charakteru příčná i podélná šířky do 2 mm – odtržení hrany, rohu.

— Pravý díl – na hlavě pilíře (čelo úložného prahu vlevo) pod horní hranou vodorovná trhlina v povrchové úpravě s výluhy pojiva.

Pilíř P 03

- Z odvodnění kolejového lože protéká voda na úložný práh pilíře. Povrchové trhliny úložného prahu.
- Jinak bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 04

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 05

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Opěra O 02

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Křídlo vlevo:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Křídlo vpravo:

- **Opad povrchové úpravy**, jinak bez viditelných závažných poruch a závad.

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

- Kolejové lože na začátku a v přechodu do tratě vlevo nedosypané pod římsou. **Ojediněle pražce popraskané.**

Kolej č. 2

- Kolejové lože na začátku a v přechodu do tratě vpravo nedosypané pod římsou (obnažený kabelový žlab). **Ojediněle pražce popraskané.**
- Před mostem výšková nerovnost koleje (prosedlina).

4. Stav vybavení**Podlahy**

- Vlevo na K 03: Stav PKO (Ri 0) – nátěr obnovený, nový (ojediněle však znečištěný).
- Vpravo na K 09: Stav PKO (Ri 0) – nátěr obnovený, nový (ojediněle poškozený svar.

Zábradlí

- Vlevo: **Utržená vodivá propojka mezi K 03-04.** Stav PKO (Ri 0) – nátěr obnovený, nový (ojediněle ve spoji sloupku a dolního příčle poškozený svar **a odřený nátěr**).
- Vpravo: **Utržená vodivá propojka mezi K 08-09** Prasklý svar dolního příčle u K 08 ve druhém poli). Na K 09 první a poslední pole mírná deformace zábradlí. **Stav PKO (Ri 3) – nátěr obnovený, místy opad nátěru do 1%.**

Ochranná zařízení proti dotyku s živými částmi trakčního vedení

- Bez viditelných závažných poruch a závad.
- Stav PKO (Ri 0) – nátěr obnoven.

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Mezi K 01 a K 07 v místě napojení na líc závěrné zdi O 01 prosakování z podélného odvodňovacího žlabu. Dále mezi K 01 a K 07 nad O 01 netěsnost sběrné krychle (koše) – voda stéká na úložný práh opěry.
- Mezi K 02 a K 08 chybí v celé délce plastový podélný odvodňovací žlab - (v době PP nebyl osazen → uskladněný uvnitř K 09).
- Podélné odvodňovací žlaby v místech spojů lokálně netěsné – voda stéká pod most.

Revizní zařízení

- V době PP mezi K 03 a K 09 na začátku revizní lávky podlaha namrzlá (tvorba ledu) – nebezpečí pádu (voda stéká z netěsného podélného odvodňovacího žlabu).

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu:

- Cizí zařízení: bez poruch.

5. Přechody do trati

- Upraveny, řešeny – schůdné.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 06 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 07 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 08 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 09 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 10 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 11 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Konstrukce K 12 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

2. Hodnocení spodní stavby**Opěra O 01 – hodnocení stupněm 1**

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 03 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 04 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Pilíř P 05 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez viditelných závažných poruch a závad.

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 1

na základě hodnocení K 01÷12,

Spodní stavba: S 1

na základě hodnocení O 01, P01÷05 a O 02,

Podrobná prohlídka provedena dne 05.04.2022

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Bc. Martin Staněk, DiS., dne 31.05.2022

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Jaroslav Schejbal
vedoucí RP Ústí nad Labem

podpis _____