

## Z Á P I S

z hlavní prohlídky mostu v km 26,049 trati Horní Lideč - Púchov podle § 29 vyhlášky číslo 52/1967 Sb. sepsaný dne 29.4.1985 na staveništi mostu v H.Lidči.

### Předmětem hladní prohlídky je

most přes silnici I. třídy v km 26,049 v širé trati v koleji číslo 2

### Vedoucí hlavní prohlídky:

Za SSD Olomouc, službu 13/2 : Ing. Vlastimil Jašek, inž.žel.dopravy

### Ostatní účastníci hlavní prohlídky:

Za ČSD - MO Brodek u Přerova : Ing. Sekanina, prov.nám MO Brodek u Př.  
Ing.Nečekal, inž.žel.dopravy MO Brodek u Př.  
Velný Václav, vrchní mostmistr MO Brodek

Za ČSD - TD Valašské Meziříčí : Častulík Ladislav, vrchní traťmistr TD  
Gottwald Pavel, vrchní mistr MO-TD  
Ing. Chalupa Tomáš, ing.žel.dopravy

### Důvod stavby:

Nevyhovující stav mostnic, nevyhovující uložení mostnic, sešlý nátěr ocelové konstrukce, nesprávná poloha osy koleje na mostě, závady v uložení ložisek na úložné bloky, nedostatečné šířkové uspořádání na mostě, nevyhovující prostorové a výškové uspořádání říms mostních křídel.

### Dokumentace:

Projektový úkol zpracovala traťová distance Valašské Meziříčí a byl schválen náčelníkem služby TH čj: 6823/81-13 ze dne 17.12.1981. Jednostupňový projekt vypracoval MO Brodek u Př. v lednu 1983 a byl schválen náčelníkem služby TH dne 4.11.1983 čj: 6692/83-13.

#### Popis objektu:

Most o jednom otvoru, úhel křížení s osou silnice je  $43^{\circ}55'$ . Kolmá světlost mostního otvoru je 8,6 m. Ocelová konstrukce plnostěnná nýtovaná s horní mostovkou. Rozpětí mostu je 14,6 m. Most má tížná šikmá svahová křídla obezděná kvádrovým zdivem z kamene. Hlavní nosníky mají odstupňované pásnice, osová vzdálenost nosníků je 1900 mm. Mostnice jsou uloženy centricky na ocelových lištách. Na závěrných zídkách mostu jsou osazeny pozednice na ocelových koších. OK je opatřena ocelovými konzolami, které nesou podlahy na vnější i vnitřní straně OK. Konzoly jsou připevněny nýty  $\varnothing 21$  mm na plechy výztuh stěny nosníku. Na chodníkových konzolách i na mostnicích (na hlavách i v koleji) jsou zřízeny ocelové podlahy z plechu tl. 6 mm s oválnými výstupky. Most má na obou opěrách kolmý závěr, což je docíleno prodloužením pravého podélníku a jeho uložením na podružné ložisko.

Železniční svršek tv. S 49 na žebrových podkladnicích. Kolej v pravém oblouku  $R = 404$  m,  $p = 127$  mm. Ložiska ocelová na straně lidečské pevná, na straně púchovské pohyblivá dvouválečková. Prostorové uspořádání na mostě po GO bude odpovídat ČSN 73 6201.

#### Výstavba objektu:

Dodavatel GO mostní ocelové konstrukce včetně nátěru a podlahových plechů - MO Brodek u Přerova. Dodavatel stavebních úprav masivních částí mostu TD Val. Meziříčí. Dodavatel montáže a demontáže železničního svršku TD Val. Meziříčí. Oprava ocelové konstrukce mostu probíhala od října 1984 do dubna 1985 v hale MO Valašské Meziříčí (viz montážní deník). Práce na křídlech a opěrách mostu jsou rozpracovány a budou dokončeny až v následujícím období. Dnešního dne byla uložena do koleje č.2 opravená mostní konstrukce dříve (v říjnu 1984) vyňatá z koleje číslo 1 a mostní provizorium typu DNF 13,5 s pražci bylo odesláno zpět na úložiště MO v Brodku u Přerova k opravě a uložení.

#### A. KONTROLA PŘEDLOŽENÉ DOKUMENTACE:

Byly předloženy atesty materiálů horních pásnic hlavních nosníků (výsledky mechanických zkoušek - lámavosti a vrubová houževnatost) 29.4.1985 provedeno Přerovskými strojírnami.

Materiál je svařitelný. Přejímky jednotlivých prací na konstrukci (dílen-  
ská přejímka, přejímky nátěrů) jsou uvedeny v montážním deníku.

## B. PROHLÍDKA SPODNÍ STAVBY A NOSNÉ KONSTRUKCE:

### a) Spodní stavba:

Při dnešní výluce byla provedena směrová a výšková oprava uložení ložisek  
mostní konstrukce.

Pozednice byly uloženy prostřednictvím dřevěných klínů na ocelové  
výztužné koše zabetonované při ukládání DNF v květnu 1984 do závěrné zídky.

Práce byly provedeny dle projektu.

#### Závady a nedodělky:

- B 1: V průběhu navazujících prací budou zality betonem úložné desky hlavních  
ložisek u úložné kapsy budou začištěny. Bloky pod podružnými ložisky  
budou v celé ploše nadbetonovány o cca 80 mm do úrovně horní plochy  
úložné desky. Před betonáží budou do připravených otvorů kolem ložiska  
osazeny ocelové trny.
- B 2: Pozednice budou uloženy prostřednictvím definitivních úložných klínů  
a horní plochy závěrných zídek budou začištěny ve spádu do mostního  
otvoru.
- B 3: Budou na obou opěrách mostu odbourány dosavadní římsy zdiva opěr a kří-  
del a budou nahrazeny monolitickými železobetonovými římsami dle projek-  
tu GO. Narušené a zvětralé kvádry zdiva opěr a křídel budou vyměněny  
jednotlivou výměnou.

### b) Nosná konstrukce:

Bylo zřízeno centrické uložení mostnic. Konstrukce byla metalizovaná  
a opatřena jedním nátěrem.

#### Závady a nedodělky:

- B 4: Nebyl dosud proveden druhý vrchní nátěr OK a jednotlivých plechů.
- B 5: Nebyl předložen zápis o přejímce metalizace a nátěru.
- B 6: Podlahové plechy mezi kol.č.1 a 2 byly upraveny pálením, je třeba je  
natřít úplným nátěrovým systémem.

C. UKONČENÍ OBJEKTU A ŽELEZNIČNÍ SPODEK:

Závady a nedodělky:

C 1: V navazujících pracích po dokončení říms na mostě budou zřízeny přechody zemního tělesa do širé trati a v místech přechodu do trati bude osazeno ocelové zábradlí dle projektu.

C 2: Náspy navazujícího zemního tělesa za rubem říms budou upraveny dle zápisu (zápis ze srpna 1984).

D. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK:

Provedena kontrola rozchodu a převýšení koleje na mostě - řbzchod 1435; převýšení 126 mm; svršek S 49 na železných podkladnicích. Byla překontrolována úplnost a správná funkce upevňovadel. Kolej na mostě i v přechodech do trati je ve směrovém oblouku dle projektu.

Osová vzdálenost os kolejí v úrovni závěrných zídek

- na lidečské opěře ..... 4,15
- na púchovské opěře ..... 4,15
- uprostřed mostu je ..... 4,15

Styky koleje: na lidečské straně ve vzdálenosti 4,70 od rubu závěrné zídky a na púchovské straně ve vzdálenosti 5,10 od rubu závěrné zídky.

E. PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ:

Přeměřením bylo zjištěno, že odpovídá ČSN 73 6201. Vzdálenost zábradlí na konstrukci je min. od osy koleje 2,66

Závady a nedodělky:

E 1: Zábradlí na římsách opěr (zatím provizorní) bude upraveno dle projektu v průběhu dalších prací.

V Ý S L E D E K :

Na základě hlavní prohlídky nejsou námitky proti kolejovému provozu na tomto mostě za podmínek:

1. První vlak smí po mostě rychlostí nejvýše 10 km/hod. Další vlaky smí jet nejvýše 30 km/hod.
- 2) Další zvýšení rychlosti na mostě dle pokynů TD Valašské Meziříčí a průběhu konsolidace štěrkového lože za závěrnými zídkami a po provedení nedodělků B1 a B2.
3. Závady a nedodělky uvedené v zápise budou odstraněny v průběhu dalších prací takto:

B1 a B2 - nejpozději do 1.5.1985  
B3 - do konce května 1985  
B4 - B6 - do kolaudace mostu  
C1 a C2 - do kolaudace mostu  
E1 - do kolaudace mostu

Plány dle provedení budou ve 2 vyhotoveních předány spolu se stavebními a montážními deníky do kolaudace.

Hlasitě přečteno a podepsáno.

Vedoucí hlavní prohlídky : Ing. Vlastimil Jašek v.r.



Za MO Brodek u Přerova : Volný Václav v.r.

Ing. Nečekal v.r.

Za TD Valašské Meziříčí : Ing. Chalupa Tomáš v.r.

Rozdělovník: 2x + originál služba 13/2 Ing. Jašek  
2x TD Valašské Meziříčí  
1x MSV Ostrava s. Volný  
1x spis MO Brodek u Přerova  
1x TO Horní Lideč