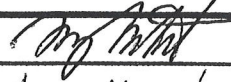
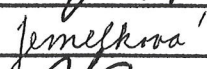
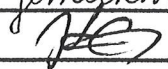


B<sub>1</sub>

Vypracoval :	Ing. Vrtěl		ČD s.o.-SDC Olomouc	
Kreslil (Psal) :	Jemelková		<b>MOSTNÍ OBVOD</b>	
Přezkoušel :	Ing. Škrllík		Brodek u Přerova	
Kraj : Severomoravský	OÚ : Vsetín	Ob.Ú : Horní Lideč	Přednosta MO :	
Investor : SDC Olomouc			Ing. Hladný Miroslav	
<b>Objekt :</b>  <b>Oprava žel. mostu v km 26,295</b> <b>trati státní hranice SR - Horní Lideč</b>			Datum :	9/2000
			Formát :	
			Měřítko :	
			Účel :	
Obsah :			Příloha :	č.1
Technická zpráva				

<b><u>Název stavby :</u></b>	Oprava mostu v km 26,295 trati státní hranice SR - Horní Lideč, kolej č.1
<b><u>Místo :</u></b>	Horní Lideč, širá trať
<b><u>Kraj :</u></b>	Severomoravský
<b><u>Okres :</u></b>	Vsetín
<b><u>Katastrální území :</u></b>	Horní Lideč
<b><u>Projektant :</u></b>	Mostní obvod Brodek u Přerova
<b><u>Investor :</u></b>	SDC Olomouc, Nerudova 1
<b><u>Dodavatel :</u></b>	Mostní obvod Brodek u Přerova
<b><u>Plánovaný termín opravy :</u></b>	9.10. až 13.10.2000

#### **1. Stručný popis objektu :**

Železniční most v km 26,295 o třech otvorech převádí dvoukolejnou trať státní hranice SR - Horní Lideč přes potok Senici a účelovou komunikaci. Úhel křížení s potokem i komunikací je pravý. Most je kolmý o délce 53,28 m, délka přemostění je 44,68 m. Most je umístěn částečně v přechodnici ( 4 m ) a v přímé trati s klesáním 14,22 ‰ , s traťovou rychlostí 80 km/hod . Na OK č.1 zasahuje přechodnice jen v délce 0,38 m.

Hlavní nosné konstrukce jsou ocelové, s plnostěnnými, nýtovanými hlavními nosníky bez mostovky. Mostní svršek je uložen na horních pásnicích hlavních nosníků.

OK v 1. otvoru je o délce 11,92 m a má rozpětí 11,52 m. Osová vzdálenost hlavních nosníků je 1,9 m, výška stojiny je 1,4 m . Horní pásy jsou odstupňovány 3 pásnicemi. Ložiska ocelová, pohyblivá, dvouválcová jsou na začátku mostu, na opěře, pevná jsou na 1. pilíři .

OK v 2. otvoru ( hlavním mostním otvoru ) je o délce 23,06 m a má rozpětí 22,66 m. Osová vzdálenost hlavních nosníků je 1,9 m, výška stojiny nad ložisky je 1,4 m, uprostřed OK je 2,5 m.

Horní pásy jsou odstupňovány až 5 pásnicemi. Ložiska ocelová, pohyblivá, dvouválcová jsou na 1. pilíři, pevná jsou na 2. pilíři.

OK ve 3. otvoru je o délce 10,90 m a má rozpětí 10,50 m. Osová vzdálenost hlavních nosníků je 1,9 m, výška stojiny je 1,4 m. Horní pásy jsou odstupňovány 2 pásnicemi. Ložiska ocelová, pohyblivá, dvouválcová jsou na 2. pilíři, pevná jsou na opěře na konci mostu

Mostní svršek se skládá s 84 dubových mostnic, 2 pozednic, kolejnic, drobného kolejiva, upevňovadel, pojistných úhelníků, ukončení pojistných úhelníků a mostní podlahy. Přechodnice zasahuje do mostního svršku na OK č.1 jen v délce 0,38 m.

Mostnice jsou uloženy plošně přímo na horní pásy nosných konstrukcí a upevněny svislými mostnicovými šrouby k základní (první) průběžné pásnici. Na OK č.1 v koleji č.1 je uloženo 21 kusů mostnic, na OK č.2 43 kusů mostnic a na OK č.3 20 kusů mostnic.

Kolejnice tvaru S 49 jsou upevněny na žebrových podkladnicích S 4 (viz příčný řez).

Pojistné úhelníky jsou rozměru 160/160/14 mm upevněny vrtulemi přímo k mostnicím. Celková délka pojistných úhelníků je  $2 \times 68 \text{ m} = 136 \text{ m}$ . Ukončení pojistných úhelníků je provedeno ocelovým klínem.

Podlahy na hlavách mostnic a podlahy mezi kolejnicemi jsou provedeny s rýhovaného plechu, tloušťky 6 mm. Šířka podlahy na hlavách mostnic je 400 mm, v místech podkladnic je „zazubována“ (zúžená) na 275 mm. Šířka podlahy mezi kolejnicemi je 695 mm. Rozměry podlah a jejich upevnění je provedeno v souladu s TNŽ 73 6260 pro podkladnice S 4 o šířce 150 mm.

Železniční svršek v přilehlé trati se skládá s kolejnic tvaru S 49 uložených na betonových pražcích s rozdělením „c“. Do vzdálenosti 30,89 m od lince závěrné zdi na začátku mostu a do vzdálenosti 22,64 m od lince závěrné zdi na konci mostu jsou kolejnice uloženy na dřevěných pražcích. Ve vzdálenosti 5,94 m od lince závěrné zdi na začátku mostu a ve vzdálenosti 22,64 m od lince závěrné zdi na konci mostu se nachází šroubové styky kolejnic.

Spodní stavba je kamenná, úložné lavice opěr, závěrné zdi a vodorovná křídla jsou betonové.

## **2. Popis závad :**

Popis závad je uveden v mostní revizní zprávě ze 16.5.2000, která je přílohou technické zprávy projektu opravy mostu.

## **3. Rozsah opravy :**

V rámci opravy mostu bude provedeno :

- 1) Demontáž pojistných úhelníků 160/160/14 o délce 93 m, demontáž podlah na hlavách mostnic o délce  $2 \times 47,3 \text{ m}$  a demontáž podlah mezi kolejnicemi o délce 47,3 m se provedou před výlukou traťového úseku Horní Lideč - Lúky pod Makytou. Traťová rychlost na mostě bude snížena na 30 km/hod.
- 2) Demontáž stávajících kolejnic tvaru S 49 se provede v délce 75 m tak, že šroubové styky ve vzdálenosti 5,94 m před mostem a 22,64 m za mostem se rozpojí. Demontované kolejnicové pásy se uloží na chodníkové podlahy.
- 3) Montáž 6 kusů inventárních kolejnic o délce 1 kusů 25 m se provede na délce trati 75 m. 4 inventární kolejnice na straně směrem ke státní hranici SR (na začátek mostu) se uloží rozřezané na poloviny. Kolejové pásy z inventárních kolejnic se upevní do stávajících podkladnic pražců a mostnic a připojí na straně žst. Horní Lideč k traťovým kolejnicím.

Takto se zhotoví pracovní trať pro kolejový jeřáb EDK 300/5, který bude provádět přesun demontovaných mostnic ve svazcích na železniční vůz a přesun svazků nových mostnic do uvolněného prostoru na mostní ocelové konstrukci.

- 4) Demontáž stávajících mostnic v počtu 84 kusů a 2 pozednic se provede odřezáním svislých mostnicových šroubů plamenem. Pro tento pracovní úkon se použije vysokozdvizná plošina MP 27, popřípadě závěsné lešení.
- 5) Přesun mostnic demontovaných stávajících i nových se provede kolejovým jeřábem EDK 300/5. Jeřáb přijede na pracovní trať zhotovenou z inventárních kolejí ze stanice Horní Lideč se zavěšeným železničním vozem loženým novými mostnicemi. Jeřáb postupně přesune svazky demontovaných mostnic při jízdě vzad na železniční vůz za sebou, při jízdě vpřed pak přesune svazky nových mostnic na pracovní místo před sebou ( délka pole cca 12,5 m ).
- 6) Čištění horních pásů hlavních nosníků a úložných prahů, případně závěrných zdí se provede návazně po odstranění demontovaných mostnic z tohoto prostoru OK ( cca délka 12,5 m ) postupně od začátku mostu ke konci mostu.
- 7) Nátěr horních pásů hlavních nosníků se provede bezprostředně po očištění OK ve stejném sledu jako postupovalo čištění ( od začátku mostu ke konci mostu ). Nátěr OK se provede 2x základní syntetickou barvou S 2129 nebo S 2003 a 2x krycí barvou S 2014, odstín 1100. Úložné plochy pod mostnicemi se opatří nátěrem „ TLUMEX “.
- 8) Přesun, uložení a upevnění nových mostnic se provede postupně až po dokončení a vytvrzení nátěru „ TLUMEX “ na pásnicích OK dle bodu 7).  
Mostnice se upevní k pásnicím OK svislým mostnicovým šroubem M 20 x 300 mm do stávajících děr v pásnicích ( rozdělení mostnic zůstane zachováno původní ). K montáži se na staveniště dopraví železničním vozem mostnice opracované dle přílohy č.4 PD „ opravení mostnic “, které musí být opatřeny pořadovými čísly. Číslování mostnic je ve směru kilometrování od začátku mostu ke konci mostu.  
Pozednice nejsou číslovány, jejich jmenovitá výška je 270 mm a na potřebnou výšku se oteslují při jejich ukládání na závěrné zdi. Na staveništi se rovněž provede vrtání děr v mostnicích pro mostnicové šrouby a dlabání zahloubení pro nýtové hlavy. Podle nivelace vychází výška pozednice na začátku mostu 265 ( 263 ) mm, na konci mostu 263 ( 248 ) mm. Při opracování a ukládání mostnic je nezbytné respektovat hodnoty excentricity uvedené v tabulce opracování mostnic ( příloha č. 4 PD ), aby středy mostnic ležely v ose koleje, protože osy mostních konstrukcí se neschodují s osou koleje.  
Směrové vyrovnaní OK nebude prováděno.  
Mostnice č. 30, 33, 49, 53 a 56 na OK č. 2 budou uloženy přes místa, kde je změna počtu pásnic. Úložnou plochu je proto nutno před montáží těchto mostnic vyrovnat ocelovou podložkou rozměru 320 x 240 mm o tloušťce odstupňované pásnice ( čl. 5.2.4. a 5.2.5. TNŽ 73 6261 ).  
Při montáži mostnicových šroubů na mostnicích č.4 až 18, č. 26 až 60 a č. 68 až 80 je nutno vložit mezi úložnou plochu mostnice a upevňovací pásnici ocelové podložky rozměru 80 x 60 mm o celkové tloušťce rovné výšce odstupňování pásnic ( čl. 5.2.5. TNŽ 73 6261 ). Díry pro mostnicové šrouby se zahloubí pro hlavy šroubů o 30 mm. Po upevnění mostnic se hlavy šroubů zalijí asfaltem a překryjí fólií PVC 90 x 90 dle

TNŽ 73 6261, obr.14. Montáž mostnic se vyhodnotí provedením kontrolního zaměření nivelety. Před měřením se provede demontáž inventárních kolejnic. Případné rozdíly proti projektované niveletě se vyrovnají oteslováním nebo podložkou podkladnice.

- 9) Úprava výřezů („zazubování“) podlah na hlavách mostnic pro podkladnice S 4m se provede TNŽ 73 6260, obr. 1 a čl.22 tak, aby mezera mezi okrajem podlahy a přilehlými obrysovými hranami podkladnice byla 30 mm. Znamená to, že stávající výřezy ( pro podkladnice S 4 ) budou rozšířeny ve směru osy koleje o 50 mm na rozměr 260 mm, a to 25 mm na každou stranu, pokud osa podkladnice se shoduje s osou dosavadního výřezu. V ostatních případech je nutno provést individuálně korekci tak, aby byla splněna podmínka normy. Řezání se provede plamenem, délka řezu pro 1 podkladnici 2x ( 125 + 25 ) mm, pro 168 podkladnic je celková délka řezání 50,4 m.
- 10) Nátěr podlah na hlavách mostnic a mezi kolejnicemi se provede po mechanickém očištění ploch syntetickými barvami. Nátěrový systém se použije shodný s PPO pásnic OK t.j. 2x vrstva základní barvy S 2129 ( S 2003 ) a 2x vrstva krycí barvy S 2014, odstín 1100. Celková min. tloušťka nátěru je 120 mm. Stejným postupem se provede nátěr pojistných úhelníků .
- 11) Montáž kolejnic  
Zpětná montáž původních kolejnic typu S 49 se provede do nových podkladnic S 4m. Vložené kolejnicové pásy o délce 75 m se po směrovém vyrovnání připojí na obou stranách kolejnicovými spojkami k traťovým kolejnicím. Po upevnění kolejnic do podkladnic se provede výšková úprava T.K. v kolejových přípojích do vzdálenosti 20 m od obou pozednic podle podélného profilu, příloha č.2 PD, příčně do vzdálenosti 5 m se provede ručně a dále ASP. Zdvih na začátku mostu ( ZM ), na pozednici je 25 ( 23 ) mm, na konci mostu ( KM ), na pozednici je 22 ( 20 ) mm. Maximální zdvih je 5 m před pozednicí na ZM a 10 m za pozednicí na KM, t.j. 50 mm, resp.48 mm.
- 12) Montáž podlah a pojistných úhelníků se provede částečně ve výluce a částečně po jejím ukončení. Montáž podlah mezi kolejnicemi lze započat po uložení a upevnění mostnic, aby vytvářela při následné montáži podkladnic S 4 m a kolejnicových pásů bezpečnou pracovní plochu. Montáž mostního svršku se ukončí po výluce nejprve montáží pojistných úhelníků a nakonec se upevní podlahy na hlavách mostnic. Montáž podlah a pojistných úhelníků se provede podle TNŽ 73 6260, podkladní úhelníky a profily se použijí původní, které je nutno zdemontovat ze starých mostnic a opatřit nátěrem. Před montáží podlah na hlavách mostnic se provede výškové zaměření T.K. obou pásů a případná korekce na podkladnici.
- 13) Při opravě ložisek se odstraní zkřížení válce levého ložiska OK č.1, zkřížení válce pravého ložiska u OK č.2 a provede se svaření utržených třmenů. OK se jednostranně nadzvednou v místě vadného ložiska kolejovým jeřábem EDK 300/5.

#### Nivelace

Relativní výšky uvedené v přílohách PD č.2 Podélný profil a č.4 Opracování mostnic jsou vztaheny k pevnému bodu fixu, jehož relativní výška byla zvolena 100,00 m. Tato výška odpovídá horní ploše vnějšího rohu levého vodorovného křídla opěry na začátku mostu.



#### **4. Technologie provádění**

##### **Výluková činnost**

Oprava mostu proběhne v nepřetržité pětidenní traťové výluce koleje č.1. Harmonogram prací ve výluce je přílohou č.5 PD. Navážení inventárních kolejnic bude provedeno MUV 69. Mostnice budou přepravovány železničním vozem a jejich přesun z mostu a na most bude proveden kolejovým jeřábem EDK 300/5.

##### **Zařízení staveniště**

Stabilní zařízení staveniště nebude zřizováno. Ubytovací a nářadové vozy budou umístěny na koleji 12b. v žst. Horní Lideč. Na koleji č.9 budou odstaveny 3 vagóny s mostnicemi. Na koleji 4a bude odstaven kolejový jeřáb EDK 300/5. Na staveništi bude dopravena pojízdná dílna PV3S a mobilní zdroj elektrické energie. Jeden den bude na staveništi vysokozdvizná plošina MP 27. Žst. Horní Lideč umožní na objednávku odběr el. energie a Správa tratí II. TO Horní Lideč poskytne po dobu výluky k užívání své sociální zařízení.

##### **Likvidace mostnic a podkladnic S 4**

Demontované mostnice a podkladnice budou přepraveny žel. vozy na SMT, pracoviště Val. Meziříčí, která je správcem tohoto materiálu, k likvidaci event. k výzisku.

#### **5. Inženýrské sítě**

Inženýrské sítě nebudou opravou mostu dotčeny.

#### **6. Zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci**

Pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nutno dodržovat základní předpisy, a to Pravidla technického provozu železnice (P1) a pravidla o bezpečnosti a ochraně při práci v železniční dopravě (Op16). Po dobu výluky koleje č.1 je nutno snížit traťovou rychlost v koleji č.2 na 50 km/hod. umístěním návěstní pomalé jízdy před a za most v souladu s NP. Vedoucí práce prokazatelně seznámí pracovníky na staveništi s rozsahem výlukové činnosti a místními podmínkami. Pracovníci jsou povinni používat při práci oranžovou bezpečnostní halenu a přidělené pracovní pomůcky.

Přílohy : - Mostní revizní zpráva

V Brodku u Přerova, září 2000

Vypracoval: Ing. Vrtěl  
Ověřil: Ing. Škrlik

## MOSTNÍ REVIZNÍ ZPRÁVA

Objekt Most		Evid. km 26,295	
Vžitý název		TU 2363 st.hr. SR - Horní Lideč	
SDC Olomouc		DU 06	
Revizní obvod Severní Morava	Revizní mostmistr Vysloužil Luděk	Datum revize 16.05.2000	

**I. Celkový popis objektu :** *naměřený km od hektometrovníku 26,2 + 95 m*  
**Kolej levá ve směru km /kolej č. 1 /**

Konstrukce K 01: **1. otvor ve směru km**

- 1. Železniční svršek** - osa koleje na začátku 3 mm vpravo, uprostřed 7 mm a na konci 23 mm vlevo. Ve vzdálenosti 5,50 m od závěrné zdi před OK styk koleje.
- 2. Mostnice** - 21 ks dub, plošně uložené, rozměr 250/260/2 400 mm, zařezány na 220 mm.
- 3. Pozednice** - mostnice.
- 4. Pojistné úhelníky** - rozměr 160/160/20 mm. / Platí pro všechny konstrukce levé koleje /
- 5. Podlahy** - z rýhovaných plechů. / Platí pro všechny konstrukce levé koleje /
- 6. Zábradlí** - parapetní svařované, na OK nýtované, ve stycích šroubované.  
/ Platí pro všechny konstrukce levé koleje /
- 7. Nátěr** - M.O. 19880. / Platí pro všechny konstrukce levé koleje /
- 8. Ložiska** - na začátku pohyblivá. / Platí pro všechny konstrukce levé koleje /
- 9. Spodní stavba** - kámen, úložné lavice opěr, závěrné zídky a parapety beton.  
/ Platí pro celý objekt /

Konstrukce K 02: **2. otvor ve směru km**

- 1. Železniční svršek** - osa koleje na začátku 5 mm vlevo, uprostřed 0 mm a na konci 13 mm vpravo.
- 2. Mostnice** - 43 ks dub, plošně uložené, rozměr 250/260/2 500 mm, zařezány na 220 mm.

Konstrukce K 03: **3. otvor ve směru km**

- 1. Železniční svršek** - osa koleje na začátku 15 mm, uprostřed a na konci 25 mm vpravo.
- 2. Mostnice** - 20 ks dub, plošně uložené, rozměr 250/260/2 400 mm, zařezány na 220 mm.
- 3. Pozednice** - mostnice.

**Kolej pravá ve směru km /kolej č. 2 /**

## MOSTNÍ REVIZNÍ ZPRÁVA

TU 2363	st.hr. SR - Horní Lideč	Evid. km	26,295
---------	-------------------------	----------	--------

Konstrukce K 04:

**1. otvor ve směru km**

- 1. Železniční svršek** - osa koleje na začátku 0 mm, uprostřed 5 mm a na konci 6 mm vlevo.
- 2. Mostnice** - 21 ks dub, centrické uložení, rozměr 240/250/2 400 mm.
- 3. Pozednice** - mostnice.
- 4. Pojistné úhelníky** - rozměr 160/160/20 mm. / Platí pro všechny konstrukce pravé koleje /
- 5. Podlahy** - z rýhovaných, hlavová ze slzičkových plechů.  
/ Platí pro všechny konstrukce pravé koleje /
- 6. Zábradlí** - parapetní svařované, na OK nýtované, ve stycích.  
/ Platí pro všechny konstrukce pravé koleje /
- 7. Nátěr** - M.O. 1980. / Platí pro všechny konstrukce pravé koleje /
- 8. Ložiska** - na začátku pohyblivá. / Platí pro všechny konstrukce pravé koleje /

Konstrukce K 05:

**2. otvor ve směru km**

- 1. Železniční svršek** - osa koleje na začátku 7 mm vlevo, uprostřed 8 mm a na konci 5 mm vpravo.
- 2. Mostnice** - 40 ks dub, centrické uložení, rozměr 230/240/2 400 mm.

Konstrukce K 06:

**3. otvor ve směru km**

- 1. Železniční svršek** - osa koleje na konstrukci 5 mm vpravo. Ve vzdálenosti 4,75 m od závěrné zdi za OK styk koleje.
- 2. Mostnice** - 20 ks dub, centrické uložení, rozměr 230/240/2 400 mm.

**II. Popis závad****Kolej levá ve směru km /kolej č. 1 /****1. Stav železničního svršku, GPK**

V upevnění kolejí 35% svřek volných. Kolejové lože před i za OK znečištěno.

**2. Stav nosné konstrukce**

Konstrukce K 01:

**1. otvor ve směru km**

- 1/ Mostnice** - 50% popraskaných, prohnílych, podkladnice místy zamačkány 5 mm.
- 2/ Pozednice** - popraskaná, prohnílá.



## MOSTNÍ REVIZNÍ ZPRÁVA

TU 2363	st.hr. SR - Horní Lideč	Evid. km	26,295
---------	-------------------------	----------	--------

**3/ Pojistné úhelníky** - ve stycích 17 ks šroubů volných. V připevnění chybí 18 ks vrtulí. Ocelové hroty špic ve svárech prasklé, hraniční v dl. 60 a 80 mm, lidečský v dl. 40, 50, 10 a 5 mm. Nátěr špatný.

*/ Platí pro obě všechny konstrukce levé koleje /*

**4/ Podlahy** - středová i hlavová místy uvolněna. Nátěr špatný.

*/ Platí pro obě všechny konstrukce levé koleje /*

**5/ Zábradlí** - reziví.

*/ Platí pro obě všechny konstrukce levé koleje /*

**6/ Nátěr** - spodní části konstrukce znečištěny.

*/ Platí pro obě všechny konstrukce levé koleje /*

**7/ Ložiska** - všechna uvolněna v hnízdech. Válec levého ložiska zkřížen.

Konstrukce K 02:

**2. otvor ve směru km**

**1/ Mostnice** - 70% popraskaných, prohnilých, podkladnice zamačkány až celou svojí výškou.

**2/ Ložiska** - všechna uvolněna v hnízdech. Válců pravého ložiska zkříženy a třmeny utrženy.

Konstrukce K 03:

**3. otvor ve směru km**

**1/ Mostnice** - 80% popraskaných, prohnilých, podkladnice zamačkány 5 mm.

**2/ Pozednice** - prohnilá.

**3/ Deformace** - úhelník 2. příčného ztužení je deformován směrem na Lideč o 20 mm v dl. 500 mm.

**4/ Ložiska** - všechna uvolněna v hnízdech. Úložné lavice znečištěny.

**Kolej pravá ve směru km / kolej č. 2 /**

**1. Stav železničního svršku, GPK**

V upevnění kolejí 20% svěrek volných. Kolejové lože před i za OK znečištěno.

Konstrukce K 04:

**1. otvor ve směru km**

**1/ Mostnice** - popraskané, u 17. a 21. mostnice vlevo a 7. vpravo sedla vytočena.

**2/ Pojistné úhelníky** - ve stycích 11 ks šroubů volných a 3 ks chybí. V připevnění chybí 2 ks vrtulí. Ocelový hrot hraniční špice ve sváru prasklý v dl. 30 a 20 mm. Skluzný plech lidečského ocel. hrotu utržen.

*/ Platí pro obě všechny konstrukce levé koleje /*

**4/ Podlahy** - hlavová místy uvolněna. Nátěr špatný.

*/ Platí pro obě všechny konstrukce levé koleje /*

**5/ Zábradlí** - reziví.

## MOSTNÍ REVIZNÍ ZPRÁVA

TU 2363 st.hr. SR - Horní Lideč

Evid. km 26,295

/ Platí pro obě všechny konstrukce levé koleje /

**6/ Nátěr** - spodní části konstrukce znečištěny.

/ Platí pro obě všechny konstrukce levé koleje /

**7/ Ložiska** - všechna uvolněna v hnízdech.Konstrukce K 05:**2. otvor ve směru km****1/ Mostnice** - popraskané, u 30. a 35. mostnice vlevo a 23. a 38. vpravo sedla vytočena.**2/ Ložiska** - všechna uvolněna v hnízdech. U levého pohyblivého ložiska vnější třmen utržen.Konstrukce K 06:**3. otvor ve směru km****1/ Mostnice** - místy popraskané, u 20. mostnice obě sedla vytočena.**2/ Pozednice** - popraskaná.**3/ Ložiska** - všechna uvolněna v hnízdech. Úložné lavice znečištěny. U levého pohyblivého ložiska vnější třmen utržen.**3. Stav spodní stavby**Opěra O 01 a 02:**hranická a lidečská**

V úložné lavici a závěrné zdi vlasové trhliny, kterými prosakuje voda. Kamenné zdivo porůstá mechem.

Pilíř P 01 : kamenným zdivem místy mírně prosakuje voda. V levé spodní části pilíře z lidečské strany svislá trhlina o síle 1 mm v dl. 1,5 m a v pravé části 13 ks kamenů jednotlivě prasklých. Kamenné zdivo porůstá mechem.Pilíř P 02 : kamenným zdivem místy mírně prosakuje voda. V pilíři 23 ks kamenů jednotlivě prasklých. Kamenné zdivo porůstá mechem.Křídla : kamenné zdivo porůstá mechem.**4. Prostorová průchodnost**

Dle MPP - vzdálenost zábradlí od osy koleje

K 01	vlevo	2,51 - 2,50 - 2,49 m	K 04	vpravo	2,51 - 2,51 - 2,52 m
K 02	vlevo	2,52 - 2,52 - 2,53 m	K 05	vpravo	2,52 - 2,52 - 2,52 m
K 03	vlevo	2,52 - 2,53 - 2,55 m	K 06	vpravo	2,52 - 2,52 - 2,52 m

**5. Vztah objektu a okolí, cizí zařízení**

Na levých prodloužených chodníkových konzolách ocel. kabel. žlab 210/160 mm. Na horním madle levého zábradlí 2. OK v 8. poli a pravého zábradlí 2. OK v 9. poli vyznačeny hektometrovníky. Na sloupcích pravého zábradlí na konzolách veden ocel. kabel žlab 130/100 mm. Vlevo i vpravo před objektem sloupy trakčního vedení a za objektem návěsti zvláštního určení.

## MOSTNÍ REVIZNÍ ZPRÁVA

TU 2363 st.hr. SR - Horní Lideč	Evid. km 26,295
---------------------------------	-----------------

Příjezd autem možný. U objektu rostou stromy a keře.

**6. Jiné závady**

V horních pasnicích hlavních nosníků otvory po starém rozdělení mostnic.

**III. Návrh hodnocení celkového stavu**

Dle provedené revize navrhuji klasifikaci stavebního stavu objektu na:

⇒ nosné konstrukce:  $K_{\text{levé}}$  2  $K_{\text{pravé}}$  1

⇒ spodní stavba: S 1

z těchto důvodů:

- prohnílé mostnice i pozednice

**Návrh opatření:**

- mostnice i pozednice vyměnit
- ostatní závady odstranit při běžné údržbě

Ve Studénce dne: 22. 5. 2000

Vysloužil Luděk  
revizní mostmistr

Přílohy:

uložena:

V dne:

přednosta SMT