

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 2121 Kojetín (mimo) – Valašské Meziříčí (m) (bez žst. Hulín)		DÚ 20 Branky na M. – Valašské Meziříčí		Evd. km 59,622
Objekt most	Úsek trati Širá trať	Vžitý název Most přes řeku Bečvu ve V. Mez.		
Délka mostu 91,20 m		Počet otvorů 3	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ostrava		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 60/70		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C3-70
Návrh hodnocení stavebního stavu 2 / 2		Odpovědný pracovník vykonavatele Jakub Cikryt		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: 91,20 m (MES)
Šířka mostu: 5,55 m (MES)
Výška mostu (niveleta nad terénem): 7,04 m (MES)
Délka přemostění: 84,00 m (MES)
Úhel křížení: 90°
Objekt: kolmý
Počet kolejí: 1
Počet nosných konstrukcí: 3
Počet otvorů: 3
Přemostěná překážka: volný terén, trvalý vodní tok
Směr vodoteče: zprava

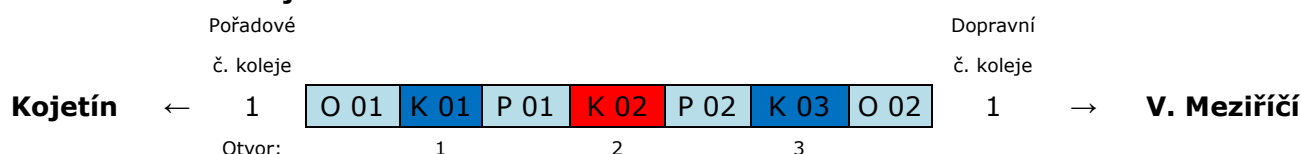
Souřadnice středu objektu

GPS: 49°27'50.249"N, 17°57'24.106"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: 10 °C
Počasí: slunečno

Schéma mostního objektu:



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Ocelová mostní konstrukce. Konstrukce kolmá. Mostovka prvková dolní.
- Délka konstrukce 23,00 m (MES), rozpětí 21,18 m (MES), šířka 4,95 m (MES).
- Rok výroby a výstavby 1953 (MES); PKO 1991 (MES).
- Hlavní nosníky ocelové, plnostěnné, nýtované „I“ profily výšky 2420 mm, šířka pásnic 250 mm a osová vzdálenost hlavních nosníků 4700 mm.
Dolní podélné ztužení hlavních nosníků z ocelových zdvojených „L“ profilů 100x100x10.
- Příčníky ocelové, plnostěnné, nýtované „I“ profily výšky 820 mm, šířka pásnice 310 mm a osová vzdálenost příčníků 3230 mm.
- Podélníky ocelové, plnostěnné, nýtované „I“ profily výšky 595 mm, šířka pásnic 170 mm a osová vzdálenost podélníků 1800 mm.
 - podélné ztužení v prostředním poli z ocelových zdvojených „L“ profilů 80x80x8
 - příčné ztužení z ocelových profilů U 140x60.
- Tabulka výrobce ani nápis firmy provádějící nátěr PKO neosazen.
- Uložení konstrukce - ložiskové:
 - ocelová vahadlová - na O 01 pevná stolicová, na P 01 pohyblivá jednoválcová.

Konstrukce K 02

- Ocelová mostní konstrukce. Konstrukce kolmá. Mostovka prvková dolní.
- Délka konstrukce 42,00 m (MES), rozpětí 41,40 m (MES), šířka 5,55 m (MES).
- Rok výroby a výstavby 1964 (MES); PKO 1992 (MES).
- Hlavní nosníky příhradové - soustava základní se svislicemi, válcované profily, spoje nýtové, výška 4870 mm, šířka horních i dolních pásů 550 mm, osová vzdálenost hl. nosníků 5000 mm.
Dolní podélné ztužení hlavních nosníků z ocelových zdvojených „L“ profilů 80x80x8.
- Příčníky plnostěnné válcované, přípoje nýtové, výška 820 mm, šířka pásnic 220 mm.
- Podélníky ocelové, plnostěnné, válcované „I“ profily výšky 570 mm, šířka pásnic 240 mm a osová vzdálenost podélníků 1810 mm.
 - podélné ztužení v prostředním poli z ocelových zdvojených „L“ profilů 80x80x8
 - příčné ztužení z ocelových profilů U 180x70.
- Tabulka výrobce - 1964 DURO DAKOVIČ Slavonski Brod, Jugoslavia; nátěr PKO - firma neuvedena
- Uložení konstrukce - ložiskové:
 - ocelová vahadlová - na P 01 pohyblivá dvouválcová, na P 02 pevná stolicová.

Konstrukce K 03

- Ocelová mostní konstrukce. Konstrukce kolmá. Mostovka prvková dolní.
- Délka konstrukce 22,00 m (MES), rozpětí 21,20 m (MES), šířka 5,13 m (MES).
- Rok výroby a výstavby 1964 (MES); PKO 1991 (MES).
- Hlavní nosníky ocelové, plnostěnné, válcované „I“ profily výšky 2465 mm, šířka pásnic 240 mm a osová vzdálenost hlavních nosníků 3550 mm.
Dolní podélné ztužení hlavních nosníků z ocelových zdvojených „L“ profilů 80x80x8.
- Příčníky ocelové, plnostěnné, nýtované „I“ profily výšky 825 mm, šířka pásnice 240 mm a osová vzdálenost příčníků 3550 mm.
- Podélníky ocelové, plnostěnné, nýtované „I“ profily výšky 430 mm, šířka pásnic 200 mm a osová vzdálenost podélníků 1800 mm.
 - podélné ztužení v prostředním poli z ocelových zdvojených „L“ profilů 70x70x7
 - příčné ztužení z ocelových profilů U 140x60.
- Tabulka výrobce ani nápis firmy provádějící nátěr PKO neosazen.
- Uložení konstrukce - ložiskové:
 - ocelová vahadlová - na P 02 pevná stolicová, na O 02 pohyblivá jednoválcová.

2. Spodní stavba**Opěra O 01**

- Materiál: kamenné zdivo; řádkování čisté. Úložný práh a závěrná zeď železobeton - bez povrchové úpravy.
- Šířka opěry 6,10 m (MES). Veditelná výška opěry 1,80 m.
- Rok výstavby 1888 (MES).
- Křídlo
 - vlevo – rovnoběžné, železobetonové s římsou.
 - vpravo – rovnoběžné, železobetonové s římsou
- Svah u mostního objektu
 - vlevo – sypaný.
 - vpravo – sypaný.

Pilíř P 01

- Materiál: kamenné zdivo; řádkování čisté. Úložný práh železobetonový - bez povrchové úpravy.
- Šířka pilíře 8,60 m (MES). Veditelná výška pilíře 3,20 m.
- Rok výstavby 1888 (MES).
- Půdorysný tvar - oválný.

Pilíř P 02

- Materiál: kamenné zdivo; řádkování čisté. Úložný práh železobetonový - bez povrchové úpravy.
- Šířka pilíře 8,60 m (MES). Viditelná výška pilíře 3,20 m.
- Rok výstavby 1888 (MES).
- Půdorysný tvar - oválný.

Opěra O 02

- Materiál: kamenné zdivo; řádkování čisté. Úložný práh a závěrná zed' železobeton - bez povrchové úpravy.
- Šířka opěry 6,10 m (MES). Viditelná výška opěry 1,00 – 2,10 m.
- Rok výstavby 1888 (MES).
- Křídlo
 - vlevo – rovnoběžné, železobetonové s římsou.
 - vpravo – rovnoběžné, železobetonové s římsou
- Svah u mostního objektu
 - vlevo – sypaný.
 - vpravo – sypaný.

3. Železniční svršek**Dopravní kolej č. 1**

- Směrové uspořádání koleje: v přímé
- Výškové uspořádání koleje: niveleta klesá ve směru staničení
- Tvar kolejnic: 49 E1 (S49)
- Tvar podkladnic: žebrové
- Svěrky: ŽS4
- Poloha kolejnicových styků: na obou kolejnicích na OK svarové, před i za objektem otevřený
- Velikost spár kolejnicových styků: před objektem 16 mm, za objektem 23 mm
- Kolejnicové podpory:
 - Pražce: Dřevěné
 - Mostnice:
 - Konstrukce K 01
 - 37 ks, dřevěné s protištěpnými sponami
 - uložení plošné se svislým zajišťovacím šroubem
 - rozměr (v/š/d) 240/240/2500 mm
 - světlost mezi mostnicemi až 350 mm
 - Konstrukce K 02
 - 73 ks, dřevěné s protištěpnými sponami
 - uložení plošné se svislým zajišťovacím šroubem
 - rozměr (v/š/d) 240/240/2500 mm
 - světlost mezi mostnicemi až 340 mm
 - Konstrukce K 03
 - 37 ks, dřevěné s protištěpnými sponami
 - uložení plošné se svislým zajišťovacím šroubem
 - rozměr (v/š/d) 240/240/2500 mm
 - světlost mezi mostnicemi až 340 mm
 - Pozednice:
 - na O 01 dřevěná, s protištěpnými sponami, rozměr: 250x260x2450 mm, uložena na závěrné zdi
 - na O 02 dřevěná, s protištěpnými sponami, rozměr: 240x265x2450 mm, uložena na závěrné zdi
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 01 a 1. mostnicí K 01: 450 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 01 a pražcem: 500 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 02 a 37. mostnicí K 03: 430 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 02 a pražcem: 610 mm

- Pojistné úhelníky:
 - ocelové „L“ profily, rozměr 160x100x15 mm, vzdálenost od pojížděné hrany 180 mm
 - uloženy na ocelových podložkách, připevněny vrtulemi
 - zakončení ocelovým klínem
- Kolejnicové dilatační zařízení: na K 01 ve vzdálenosti 1600 mm od P 01 je osazené KMDZ
- Kolejové lože: ve výběžích částečně uzavřené

4. Vybavení mostu

Podlahy

- V koleji z rýhovaných a slzičkových plechů, připevněné vrtulemi k mostnicím a pozednicím.
- Na hlavách mostnic z rýhovaných a slzičkových plechů, připevněné vrtulemi k mostnicím a pozednicím.
- Chodníkové podlahy z rýhovaných a slzičkových plechů, připevněné šrouby k chodníkovým nosníkům. Nositky U120 a U140.

Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, na NK šroubové, ve výběžích svarové
- Dilatace zábradlí: vzduchovou mezerou v přechodech
- Počet sloupků: ve výběžích oboustranně 6
- Počet madel/příčlů: ve výběžích oboustranně 1 / 2
- Délka zábradlí: vlevo 1,50 m + 41,91 m + 2,40, vpravo 1,44 + 41,98 + 2,30 m
- Výška zábradlí: ve výběžích **1040 mm**
- Upevnění sloupků: na NK přišroubované a přinýtované, ve výběžích zalité v římse
- Půdorysný tvar: na začátku a na K 02 přímý, u přechodu konstrukcí a na konci lomený.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Na čele levého i pravého hlavního nosníku na začátku i na konci objektu je umístěn plech s výstražným žlutočerným nátěrem

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Na vnější straně levých nosníků a zábradlí je chránička z pozinkovaného plechu.
- Nad objektem je vedení vysokého napětí 110kV.
- Na horní ploše pravého křídla O 02 je měřický bod.
- Pilíř P 01 je z pravé strany zpevněný ocelovými štetovnicemi.
- Na čelech nosníků na začátku a konci objektu je tabulka „vsup zakázán“.
- Terén v otvoru: otvor č. 1 – asfalt-šterková komunikace, otvor č. 2 – řeka Bečva, otvor č. 3 – asfaltová cyklostezka.
- Příjezd autem je možný. Objekt je umístěn v obci Branky. Příjezd je po silnici II/369 z obce Branky do Valašské Meziříčí, v obci Poličná před čerpací stanicí odbočit vpravo a pokračovat po místní komunikaci až k železniční trati a podél ní dojet až k objektu.

5. Přechody do trati

- Neřešeno. Před i za objektem je lože zapažené betonovými pražci.

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

6.1 Prostorové uspořádání na objektu

– Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce:

mezi mostnicemi	1. a 2.	10. a 11.	35. a 36.
posun na K 01	vlevo o 40 mm	vlevo o 40 mm	vlevo o 10 mm
mezi mostnicemi	1. a 2.	33. a 34.	71. a 72.
posun na K 02	vlevo o 140 mm	vlevo o 10 mm	vpravo o 40 mm
mezi mostnicemi	1. a 2.	10. a 11.	35. a 36.
posun na K 03	vpravo o 20 mm	vpravo o 20 mm	0 mm

– Vzdálenost vnitřní hrany **koutové výztuhy** od osy koleje ve výšce 1000 mm:

K 01	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2150 mm	2160 mm	2160 mm
vpravo	2190 mm	2200 mm	2170 mm

K 02	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2210 mm	2330 mm	2250 mm
vpravo	2350 mm	2340 mm	2210 mm

K 03	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2230 mm	2230 mm	2220 mm
vpravo	2210 mm	2210 mm	2220 mm

Koutové výztuhy zasahují do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy koleje ve výběhu:

	na začátku	na konci
vlevo	2830 mm	2880 mm
vpravo	2920 mm	2890 mm

– Vzdálenost vnitřní hrany **římsy** od osy koleje ve výběhu:

	na začátku	na konci
vlevo	1400 mm	2460 mm
vpravo	1480 mm	2500 mm

Římsa vlevo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: 1. otvor 20,00 m, 2. otvor 40,00 m, 3. otvor 20,00 m
- Volná výška: **1.** otvor 2,13 m (k asfaltové komunikaci), 3,90 m (k panelům), 4,09 m (ke komunikaci u pilíře)
2. otvor 3,20 m ke hladině
3. otvor 2,80 m (ke komunikaci)

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Nátěr: Je sešlý, místy oloupaný a bodově prostupuje koroze. Vodorovné plochy a styčnickové plechy jsou mírně znečištěné.
Stav korozního napadení PKO: 10 % (Ri 4).
- Vruby: Dolní pásnice hlavních nosníků jsou nad komunikacemi poškrábané a v pásnicích jsou vruby do hloubky až 4 mm.
- Oslabení: Mezi horními pásnicemi a krčními úhelníky podélníků narůstá štěrbinová koroze až 2 mm (foto č. 1).
- Spoje: V 6. poli uprostřed ve spoji úhelníků dolního podélného ztužení hlavních nosníků je 1 volný nýt.
- Deformace: Dolní příruba hlavního nosníku vpravo v 1. poli je v délce až 200 mm deformovaná směrem nahoru až o 10 mm (foto č. 2).
- Ložiska: Nátěr je sešlý, loupe se a mírně prostupuje koroze.
Obetonování kolem ložisek je popraskané a zejména kolem pevných ložisek na opěře O 01 je beton vydrolený do hloubky až 30 mm a porostlý vrstvou mechu.
Na levém pohyblivém ložisku na pilíři P 01 je válec mírně vytočený.
Stav korozního napadení PKO: <10 % (Ri 4).

Konstrukce K 02

- Nátěr: Je sešlý, místy oloupaný a bodově prostupuje koroze. Vodorovné plochy a styčnickové plechy jsou mírně znečištěné.
Stav korozního napadení PKO: 20 % (Ri 5).
- Oslabení: Dolní pásnice, v místech styčnickových plechů svislic a diagonál jsou znečištěné a narůstá plátková koroze až 5 mm a hlavy nýtů jsou v těchto místech strávené korozí až o 20 %.
Na horní pásnici podélníků v 1. poli jsou otvory po původním rozdělení mostnic.
- Ložiska: Nátěr je sešlý, loupe se a místy prostupuje koroze.
Obetonování kolem ložisek je popraskané a zejména kolem pevných ložisek na pilíři P 02 je beton vydrolený do hloubky až 30 mm a porostlý vrstvou mechu.
Na pravém pohyblivém ložisku na pilíři P 01 je přední válec naražený na nadložiskovou desku. Oba válce pravého pohyblivého ložiska jsou mírně vytočené. (foto č. 3)
Stav korozního napadení PKO: 10 % (Ri 4).

Konstrukce K 03

- Nátěr: Je sešlý, místy oloupaný a bodově prostupuje koroze. Vodorovné plochy a styčnickové plechy jsou mírně znečištěné.
Stav korozního napadení PKO: 10 % (Ri 4).
- Ložiska: Nátěr je sešlý, loupe se a mírně prostupuje koroze.
Obetonování kolem ložisek je popraskané a zejména kolem pevných ložisek na pilíři P 02 je beton vydrolený do hloubky až 30 mm a porostlý vrstvou mechu. Ložiska jsou mírně znečištěna.
Na pravém pohyblivém ložisku na opěře O 02 je válec mírně vytočený. (foto č. 4)
Stav korozního napadení PKO: <10 % (Ri 4).

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Kamenné zdivo je povrchově slabě degradované, jednotlivé kameny jsou popraskané a spárování je místy popraskané. Opěra je porostlá mechem a znečištěná sprejem.
- Úložný práh je znečištěný stopami po stékání vody a koroze, místy je popraskaný trhlinami šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. V pravé části je beton degradovaný do hloubky až 20 mm a obnažená svislá výztuž koroduje. Na horní ploše je úložný práh znečištěný.
- Beton závěrné zdi je povrchově degradovaný. 400 mm od horní hrany je po celé šířce přerušovaná trhlina šířky až 5 mm, která vlevo i vpravo pokračuje pod římsou křídla (foto č. 5).

Křídlo vlevo

- Beton křídla je povrchově degradovaný, ve střední části je šikmá trhlina šířky až 2 mm, která pokračuje ze závěrné zdi. Pod římsou jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva.
- Římsa je povrchově degradovaná a místy popraskaná, trhliny šířky do 0,2 mm.

Křídlo vpravo

- Beton křídla je povrchově degradovaný, v horní vede vodorovná trhlina šířky až 5 mm, která pokračuje ze závěrné zdi a z které jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva. Pod římsou jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva.
- Římsa je povrchově degradovaná a místy popraskaná trhlinami šířky do 0,2 mm.

Svah u mostního objektu vlevo

- Je porostlý vegetací.

Svah u mostního objektu vpravo

- Je porostlý vegetací.

Pilíř P 01

- Kamenné zdivo je povrchově degradované, jednotlivé kameny jsou popraskané a spárování je místy popraskané. Pilíř je místy porostlý vrstvou mechu a znečištěný sprejem.
- Úložný práh je znečištěný stopami po stékání vody, místy je popraskaný trhlinami šířky do 0,3 mm se stopami po průsacích vody. Vpravo a ve 2. otvoru je beton degradovaný do hloubky až 30 mm a obnažená výztuž koroduje.

Pilíř P 02

- Kamenné zdivo je povrchově degradované, jednotlivé kameny jsou popraskané a spárování je místy popraskané. Pilíř je místy porostlý vrstvou mechu a znečištěn sprejem.
- Úložný práh je znečištěný stopami po stékání vody, místy je popraskaný trhlinami šířky do 0,3 mm se stopami po průsacích vody. Ve výšce 100 mm od dilatační spáry mezi pilířem a prahem vede po celé šířce vodorovná trhlina šířky až 1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. Na horní ploše je beton degradovaný do hloubky až 50 mm.
- U levého pevného ložiska konstrukce K 03 je z vnitřní strany beton úložného bloku degradovaný do hloubky až 30 mm a obnažená výztuž koroduje.

Opěra O 02

- Kamenné zdivo je povrchově degradované, jednotlivé kameny spárování jsou popraskané. Opěra je porostlá mechem a je znečištěná sprejem.
- Úložný práh je znečištěný stopami po stékání vody a koroze, místy je popraskaný, trhliny šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. Beton je místy degradovaný do hloubky až 20 mm a obnažená svislá výztuž koroduje. Na horní ploše je úložný práh znečištěný. (foto č. 6)
- Beton závěrné zdi je povrchově degradovaný a 350 mm od horní hrany je po celé šířce přerušovaná trhlina šířky až 3 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. Trhlina pokračuje pod římsou křídel.

Křídlo vlevo

- Beton křídla je povrchově degradovaný. Ve střední části je šikmá trhlina, šířky až 2 mm, se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva, která pokračuje ze závěrné zdi. Pod římsou jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva.
- Římsa je povrchově degradovaná a místy popraskaná trhlinami šířky do 0,2 mm.

Křídlo vpravo

- Beton křídla je povrchově degradovaný a místy popraskaný vodorovnými trhlinami šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. V horní části vede vodorovná trhlina šířky až 2 mm, která pokračuje ze závěrné zdi a z které jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva. Pod římsou jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva.
- Římsa je povrchově degradovaná a místy popraskaná trhlinami šířky do 0,2 mm.

Svah u mostního objektu vlevo

- Je porostlý vegetací.

Svah u mostního objektu vpravo

- Je porostlý vegetací.

3. Železniční svršek**Konstrukce K 01**

- Svěrky: jsou na konstrukci dotažené, ve výběhu místy volné.
- Kolej. podpory: Dřevěné pražce ve výběhu jsou místy slabě popraskané. Mostnice jsou mírně popraskané a nahnílé, mostnicové šrouby jsou místy volné a slabě korodují. Vlevo na 35. a vpravo na 32. mostnici chybí matice. Pozednice je mírně popraskaná a kolem čel propadáva štěrk.
- Pojistné úhelníky: Nátěr je sešlý a místy prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO dle předpisu SŽDC S5/4 (ČD): 40 % (Ri 5). V úhelnících jsou otvory po původním rozdělení pražců. Ve stycích úhelníků je 9 šroubů volných a 5 chybí.
- KMDZ: V upevnění jsou volné svěrky. Na 33. a 34. mostnici, ve svarech mezi podložkami a podkladnicemi, jsou trhliny (foto č. 5).
- Kolejové lože: Je před objektem místy slabě znečištěné.

Konstrukce K 02

- Svěrky: jsou na konstrukci dotažené.
- Kolej. podpory: Mostnice jsou místy mírně popraskané.
- Pojistné úhelníky: Nátěr je sešlý a místy prostupuje koroze. Ve stycích jsou místy volné šrouby.
Stav korozního napadení PKO): 40 % (Ri 5).

Konstrukce K 03

- Svěrky: jsou na konstrukci dotažené.
- Kolej. podpory: Dřevěné pražce ve výběhu jsou místy slabě popraskané. Mostnice jsou mírně popraskané, mostnicové šrouby jsou místy volné a slabě korodují. Pozednice je mírně popraskaná.
- Pojistné úhelníky: Nátěr je sešlý a místy prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: 40 % (Ri 5). V úhelnících jsou otvory po původním rozdělení pražců. Na ocelovém klínu jsou ve svarech trhliny, délky cca 12 a 16 mm.
- Kolejové lože: Je za objektem místy slabě znečištěné a u říms slabě roste vegetace.

4. Vybavení mostu**Podlahy**

- Chodníkové podlahy – nátěr je sešlý, podlahy jsou místy uvolněné, na podlahách a nosnících prostupuje koroze.
Stav korozního napadení PKO: 30 % (Ri 5).
- Podlahy na hlavách mostnic – jsou místy uvolněné, nátěr je sešlý, prostupuje koroze.
Stav korozního napadení PKO: 30 % (Ri 5).
- V koleji – nátěr je sešlý, místy jsou uvolněné a slabě prostupuje koroze.
Stav korozního napadení PKO: 30 % (Ri 5).

Zábradlí

- Nátěr je sešlý a prostupuje koroze.
- V přechodu mezi zábradlím na konstrukci K 01 a K 03 je ve výběžích mezera až 600 mm - nebezpečí úrazu.
- Na zábradlí vpravo ve výběhu na konci je ve 2. poli deformované dolů až o 40 mm.
- Stav korozního napadení PKO: 30 % (Ri 5).

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Jsou mírně zašlé.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Okolí objektu je mírně porostlé vegetací.
- Na konci pravého nosníku je odcizena tabulka „vstup zakázán“.

5. Přechody do trati

- Neřešeno. Ve výběžích se štěrk mírně sesouvá.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Štěbinová koroze
- Trhlina v upevnění KMDZ
- Deformace

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Posunutí válce pravého ložiska na P 01

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Vytočený válec pravého ložiska na O 02

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Trhliny v závěrné zdi
- Stopy po průsacích vody a výluhy pojiva
- Trhlina v křídlech

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Mírně degradovaný beton úložného prahu

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Trhliny v závěrné zdi
- Stopy po průsacích vody a výluhy pojiva
- Trhlina v křídlech

IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu

V souladu s předpisem SŽDC S 5, částí druhou, a na základě provedené podrobné prohlídky mostu navrhuji následující výsledné hodnocení stavebního stavu:

Nosná konstrukce: K 2

na základě hodnocení K 01, K 02, K 03

Spodní stavba: S 2

na základě hodnocení O 01, O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 24.03.2022

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Adam Ludvík dne 28.03.2022

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Jakub Cikryt
vedoucí RP Olomouc

Podpis.....

Přílohy protokolu

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

Příloha č. 1

Fotodokumentace závad a poruch



Foto č. 1 Konstrukce K 01

Koroze levého nosníku



Foto č. 2 Konstrukce K 01

Deformace na pravém nosníku



Foto č. 3 Konstrukce K 02

Vytočené válce pravého ložiska
na P 01



Foto č. 4 Konstrukce K 04

Vytočený válec pravého ložiska
na O 02



Foto č. 5 Opěra O 01 - ZZ - P

Trhlina



Foto č. 6 Opěra O 02 - P

Trhliny, degradace betonu,
obnažená korodující výztuž