

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 2351 Bylnice (mimo) - Horní Lideč (mimo)		DÚ 02 Bylnice - Brumov		Evd. km 1,883
Objekt most	Úsek trati šířá trať	Vžitý název: Řeka Brumovka, obecní silnice, terén		
Délka mostu 64,45 m		Počet otvorů 3	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ostrava		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 70/70		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C3-70
Návrh hodnocení stavebního stavu 2 / 2		Odpovědný pracovník vykonavatele Jakub Cikryt		Rok podrobné prohlídky 2022



Pohled zprava

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: 64,45 m (MES)

Šířka mostu: 8,85 m (MES 9,20 m)

Výška objektu: 13,43 m (MES)

Délka přemostění: 46,34 m (MES)

Objekt kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 3

Počet otvorů: 3

Přemostěná překážka: volný terén, trvalý vodní tok řeka „Brumovka“, zpevněná účelová komunikace

Směr vodoteče: zleva

Souřadnice středu objektu

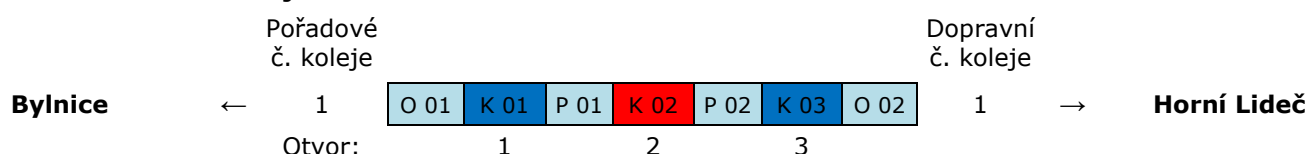
GPS: 49°4'29,3"N, 18°0'30.8"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: 27 °C

Počasí: slunečno

Schéma mostního objektu:



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Půlkruhová, klenbová konstrukce. Konstrukce kolmá. Uložení přímé. Konstrukce je rozdělená na dva celky podélnou dělicí spárou.
- Materiál: prostý beton, bez povrchové úpravy.
Čelní klenbové pásy kamenné, s čelní zdi neprovázané.
Čelní zdi kamenné, rádkování hrubé. Římsy betonové, výšky 380 mm, šířky 600 mm, přesazené o 160 mm, délky cca 10,80 m.
- Délka konstrukce 7,50 m (MES), rozpětí 6,50 m (MES), šířka 8,85 m (MES 8,55 m).
- Rok výstavby 1925 (MES).

Konstrukce K 02

- Ocelová, mostní konstrukce. Konstrukce kolmá, Mostovka prvková horní.
- Délka konstrukce 36,50 m (MES), rozpětí 35,90 m (MES), šířka 5,46 m (MES).
- Rok výroby a výstavby 1925 (MES).
- Hlavní nosníky
 - ocelové, nýtované, příhradové nosníky - soustava základní se svislicemi, výšky 2590-4500 mm, šířka pásů 330-450 mm, osová vzdálenost 3000 mm. Podélné ztužení hl. nosníků ze zdvojených ocelových profilů horní L 80x80x9 mm a dolní L 70x70x8 mm, přípoje nýtové.
- Podélníky
 - ocelové, plnostěnné, nýtované I profily, výšky až 415 mm, šířka dolní příruby 215 mm, osová vzdálenost 1800 mm, osazené na příčnicích, přípoje nýtové. Podélné ztužení podélníků z ocelových profilů L 80x80x9 mm.
 - Příčné ztužení podélníků z ocelových profilů U 165x65 mm.
- Příčníky

- 11x ocelové, plnostěnné, nýtované I profily, výšky 700 mm, šířka dolní příruby 180 mm, osová vzdálenost 3600 mm, přinýtované k hlavním nosníkům.
- Příčné ztužení hlavních nosníků z ocelových úhelníků L.
- Uložení konstrukce - ložiskové:
 - na P 01 pevná stolicová
 - na P 02 pohyblivá tříválcová.

Konstrukce K 03

- Půlkruhová, klenbová konstrukce. Konstrukce kolmá. Uložení přímé. Konstrukce je rozdělená na dva celky podélnou dělicí spárou.
- Materiál: prostý beton, bez povrchové úpravy.
Čelní klenbové pásy kamenné, s čelní zdi neprovázané.
Čelní zdi kamenné, řádkování hrubé.
Římasy betonové, výšky 380 mm, šířky 600 mm, přesazené o 160 mm, délky cca 10,80 m.
- Délka konstrukce 7,50 m (MES), rozpětí 6,50 m (MES), šířka 8,85 m (MES).
- Rok výstavby 1925 (MES).

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: kamenné zdivo, řádkování hrubé. Opěra je téměř celá pod úrovní terénu.
- Šířka opěry 9,00 m (MES). Viditelná výška opěry 0,20 m.
- Rok výstavby 1925 (MES).
- Křídlo - vlevo i vpravo - rovnoběžné; materiál: kámen, řádkování hrubé, římsa betonová.
- Svah u mostního objektu - vlevo i vpravo - kuželový; sypaný.

Pilíř P 01

- Materiál: kámen, řádkování hrubé. Úložné kvádry pod ložisky žulové a úložný práh betonový. Závěrná zeď kamenná, řádkování hrubé, římsa betonová. Půdorysný tvar obdélníkový.
- Šířka pilíře 9,00-9,50 m (MES 9,30 m), délka pilíře 4,90 m.
- Viditelná výška pilíře v 1. otvoru 1,95 m, ve 2. otvoru po ÚP 7,20 m. Celková výška až 10,20 m.
- Rok výstavby 1925 (MES).

Pilíř P 02

- Materiál: kámen, řádkování hrubé. Úložné kvádry pod ložisky žulové a úložný práh betonový. Závěrná zeď kamenná, řádkování hrubé, římsa betonová. Půdorysný tvar obdélníkový.
- Šířka pilíře 9,00-9,50 m (MES 9,30 m), délka pilíře 4,90 m.
- Viditelná výška pilíře ve 2. otvoru po ÚP 7,40 m, ve 3. otvoru 1,90 m. Celková výška až 10,50 m.
- Rok výstavby 1925 (MES).

Opěra O 02

- Materiál: kamenné zdivo, řádkování hrubé. Opěra je téměř celá pod úrovní terénu.
- Šířka opěry 9,00 m (MES). Viditelná výška opěry 0,30 m.
- Rok výstavby 1925 (MES).
- Křídlo - vlevo i vpravo - rovnoběžné; materiál: kámen, řádkování hrubé, římsa betonová.
- Svah u mostního objektu - vlevo i vpravo - kuželový; sypaný.

3. Železniční svršek

- Směrové uspořádání koleje po celé délce: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po celé délce: niveleta stoupá ve směru staničení
- Tvar kolejnic: 49 E1 (S49)
- Tvar podkladnic: žebrové
- Svěrky: ŽS4
- Poloha kolejnicových styků: nad K 01 a za K 03 otevřený; nad K 02 svarové
- Velikost spár kolejnicových styků: nad K 01 až 5 mm a za K 03 až 14 mm
- Mostnice
 - Konstrukce K 02
 - 64 ks, dřevěné s protištěpnými sponami
 - uložení plošné s vertikálním zajišťovacím šroubem
 - rozměr (v/š/d) 250/250/2500 mm, výška mostnic v uložení 230 mm
 - světlost mezi mostnicemi až 360 mm
- Pozednice
 - na P 01 i P 02 dřevěná, s protištěpnými sponami; uložena na závěrné zdi
 - rozměr pozednice (v/š/d) na P 01 190/260/2400 mm, na P 02 220/265/2400 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na P 01 a 1. mostnicí: 490 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na P 01 a pražcem: 690 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na P 02 a 64. mostnicí: 490 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na P 02 a pražcem: 560 mm
- Pojistné úhelníky
 - z ocelových profilů L 160x100x15 mm; délka PÚ cca 58,0 m; připevněné pomocí vrtulí
 - vzdálenost od vnitřní hrany kolejnice 185 mm; ukončení PÚ dle SŽDC S3 díl XII.
 - na začátku a na konci je oboustranně šroubovaný dilatační spoj PÚ
- KMDZ: nad konstrukcí K 03 ve vzdálenosti cca 2600 mm od závěrné zdi pilíře P 02 je umístěné kolejnicové malé dilatační zařízení
- Kolejové lože: ve výběžích částečně otevřené, šterkové lože
- Kolejnicové podpory: ve výběžích dřevěné, ostrohranné pražce

4. Vybavení mostu

Podlahy

Konstrukce K 02

- V koleji z rýhovaných a plechů, tl. 5 mm, připevněné vrtulemi k mostnicím a pozednicím.
- Na hlavách mostnic z rýhovaných a plechů, tl. 5 mm, připevněné vruty k mostnicím.
- Chodníkové podlahy z rýhovaných a plechů tl. 5 mm, připevněné šrouby k chodníkovým konzolám.
- Chodníkové konzole z „U“ profilu, přinýtované k hlavním nosníkům.

Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové „L“ profily; spoje ve výběžích nýtové na OK svarové
- Dilatace zábradlí: v přechodech vzduchovou mezerou
- Počet madel/příčlů: ve výběžích 1/1, na NK 1/2
- Délka zábradlí: vlevo 18,00 + 36,70 + 18,20 m, vpravo 13,55 + 36,50 + 13,65 m
- Počet sloupků: vlevo 45x, vpravo 37x
- Výška zábradlí: ve výběžích 1100 mm, na NK 1130 mm
- Upevnění sloupků: ve výběžích zalité, na NK přišroubované k chodníkovým konzolám
- Půdorysný tvar: lomený

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Krajní zábradelní sloupky jsou opatřené plechem s výstražným žlutočerným nátěrem.

Revizní lávka

- V ocelové konstrukci K 02, šířky 1070 mm. Připevnění pomocí profilů U 160 k dolnímu podélnému ztužení hlavních nosníků. Podlahu tvoří rýhované plechy, tl. 5 mm, připevněné pomocí šroubů. Zábradlí je z ocelových úhelníků, madla a příčle 65x65x6 mm, sloupky 70x70x8 mm, výška 1150 mm.
- Vstup na revizní lávku je pomocí nezajištěného poklopu v chodníkové podlaze, rozměru 780x700 mm a žebříku.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vlevo od kolejového lože před konstrukcí K 02 je umístěno vzdálenostní upozorňovací.
- Na horní ploše římsy pravého křídla opěry O 02 je umístěn měřický bod a nakreslen hektometrovník - km 1,9.
- Terén v otvoru:
 - otvor č. 1 - hliněný a kamenný terén
 - otvor č. 2 - u obou pilířů vedou asfaltové komunikace a uprostřed vodní tok, břeh vodního toku je směrem k pilíři P 01 hliněný a směrem k pilíři P 02 je postavená kamenná, protipovodňová zídka, výšky 1100 mm s betonovou římsou
 - otvor č. 3 - hliněný a kamenný terén porostlý vegetací
- Přejezd automobilem je možný. Objekt je umístěn v obci Brumov-Bylnice. Přejezd je po silnici I/57 z Horní Lideče směr Valašské Klobouky, po přejetí části Brumov na křižovatce odbočit vpravo na silnici II/495 směr Štítná nad Vláří a na další křižovatce odbočit vlevo do ulice Zahrádky.

5. Přechody do trati

- Neřešeny.

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním**6.1 Prostorové uspořádání na objektu**

- Vpravo před i za konstrukcí K 02 je v zábradlí bezpečnostní výklenek.

- Vzdálenost **vnitřního líce zábradlí** od osy koleje:

Konstrukce K 01	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	6200 mm	6200 mm	6200 mm
vpravo	2230 mm	2200 mm	2190 mm

Zábradlí vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

- Vzdálenost **vnitřní hrany římsy** od osy koleje:

Konstrukce K 01	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	5850 mm	5850 mm	5850 mm
vpravo	1830 mm	1800 mm	1730 mm

Římsa vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

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

	1. a 2.	32. a 33.	63. a 64.
posun na K 02	vpravo o 6 mm	vpravo o 15 mm	vpravo o 5 mm

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

Konstrukce K 03	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	6230 mm	6230 mm	6220 mm
vpravo	2210 mm	2240 mm	2270 mm

Zábradlí vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

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

Konstrukce K 03	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	5850 mm	5830 mm	5850 mm
vpravo	1840 mm	1870 mm	1900 mm

Římsa vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

– Kolmá světlost v otvorech:

- 1. otvor: 6,00 m
- 2. otvor: 34,34 m
- 3. otvor: 6,00 m

– Volná výška v otvorech:

- 1. otvor: 3,50 m
- 2. otvor: 5,70 m (k silnici)
7,50 m (k vodnímu toku)
- 3. otvor: 3,50 m

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Na líci klenby se nachází povrchově degradovaný beton, vedou zde nepravidelné trhliny šířky až 2 mm, kterými prosakuje voda, prostupují výluhy pojiva a tvoří se krusta (foto č. 1).
Na líci klenby u hran mezi kameny čelních klenbových pásů a betonem značně prostupují výluhy pojiva a tvoří se krusta.
Okolo podélné dělicí spáry je beton degradovaný do hloubky až 50 mm, prosakuje zde voda a prostupují výluhy pojiva (foto č. 2).
- V příčných pracovních spárách je beton degradovaný do hloubky až 30 mm, prosakuje zde voda, prostupují výluhy pojiva a tvoří se krusta.
- Spárování mezi kameny levé i pravé čelní zdi je popraskané, degradované do hloubky až 40 mm a porůstá vegetací.
Mezi čelními klenbovými pásy a čelními zdmi je spárování popraskané a místně degradované do hloubky až 30 mm. Některé kameny jsou samostatně prasklé a povrchově degradované.
- Beton levé i pravé římsy je popraskaný, převážně u dolní hrany degradovaný do hloubky až 70 mm a porůstá mechem.

Konstrukce K 02

- Nátěr:
 - Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze,
 - Stav korozního napadení PKO: 10 % (Ri 4). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.
- Oslabení:
 - Na horních přírubách podélníků jsou otvory po starém rozdělení mostnic.
 - Dolní úhelníky příčného ztužení hlavních nosníků přilehlé styčnickové plechy u dolních pásů hl. nosníků jsou korozí důlkovitě oslabené až o 1 mm a narůstá zde koroze (foto č. 3)
 - Mezi zdvojenými ocelovými profily L příčného ztužení hlavních nosníků narůstá štěrbinová koroze, šířky 2-4 mm.
 - Mezi zdvojenými ocelovými profily U diagonál hlavních nosníků narůstá štěrbinová koroze, šířky až 2 mm.

Konstrukce:

- Levý i pravý podélník je naražen na závěrné zdi pilíře P 01 i P 02 (foto č. 4).
- Ložiska:
 - Nátěr je sešlý a slabě prostupuje koroze.
 - Stav korozního napadení PKO: <1% (Ri 3).
 - Válce pohyblivých ložisek na pilíři P 02 jsou mírně zkřížené, téměř naražené k závěrné zdi a dolní stolice jsou znečištěné.

Konstrukce K 03

- Na líci klenby se nachází povrchově degradovaný beton, vedou zde nepravidelné trhliny šířky až 2 mm, kterými prosakuje voda, prostupují výluhy pojiva a tvoří se krusta. Okolo podélné dělicí spáry je beton degradovaný do hloubky až 30 mm, prosakuje zde voda a prostupují výluhy pojiva.
- Ve střední části, těsně nad opěrou O 02, je beton na ploše 1200x400 značně zavlhlý a degradovaný do hloubky až 100 mm (foto č. 6).
- Ve vzdálenosti cca 800 mm před vrcholem vede příčná pracovní spára, kterou prosakuje voda a prostupující výluhy pojiva. Beton v okolí spáry je popraskaný a degradovaný do hloubky až 80 mm.
- Ve vzdálenosti cca 1000 mm a 1800 mm za vrcholem vede příčná pracovní spára, kterou vede trhлина, šířky až 4 mm. Beton v okolí je degradovaný do hloubky až 30 mm, prosakuje zde voda a prostupují výluhy pojiva.
- V líci klenby podél levého čelního klenbového pásu vede podélná trhлина, šířky až 3 mm, délky po celém obvodu klenby a přechází do pilíře P 02. Beton v okolí čelního klenbového pásu je popraskaný a degradovaný do hloubky až 50 mm. Jsou zde stopy po průsacích vody a prostupují výluhy pojiva (foto č.7)
- V líci klenby podél pravého čelního klenbového pásu vede podélná trhлина, šířky až 2 mm, délky od 4. řady kamenů nad pilířem P 02 a pokračuje po celém obvodu do opěry O 02.
- Spárování mezi kameny levé i pravé čelní zdi je popraskané, degradované do hloubky až 30 mm a porůstá vegetací.
Mezi čelními klenbovými pásy a čelními zdmi je spárování popraskané a místně degradované do hloubky až 30 mm. Některé kameny jsou samostatně prasklé a povrchově degradované.
- Beton levé i pravé římsy je popraskaný, místně degradovaný do hloubky 20 až 30 mm a porůstá mechem.

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Bez zjevných závažných závad a poruch. Opěra je pod úrovní terénu, viditelná je pouze horní řada kamenů.

Křídlo vlevo

- Kamenné zdivo křídla je povrchově degradované, místy jsou jednotlivé kameny prasklé a spárování mezi kameny je popraskané a vydrolené do hloubky až 40 mm, místy vypadané a prorostlé mech a vegetací.
- Beton římsy je popraskaný a hloubkově degradovaný, u 1. zábradelního sloupku do hloubky až 100 mm a mezi 2. a 3. sloupkem do hloubky až 60 mm, v délce cca 600 mm (foto č. 8). Porůstá vegetací.

Křídlo vpravo

- Kamenné zdivo křídla je povrchově degradované, místy jsou jednotlivé kameny prasklé a spárování mezi kameny je popraskané a vydrolené
- Beton římsy je povrchově degradovaný do hloubky až 30 mm
- Křídlo je obrostlé vegetací a dřevinami.

Svah u mostního objektu vlevo i vpravo

- Svahy jsou porostlé vegetací.

Pilíř P 01

- Spárování mezi kameny je popraskané, slabě degradované a vyrůstá z něj vegetace. Některé kameny jsou povrchově degradované a samostatně prasklé.
- Beton úložného prahu je popraskaný, povrchově degradovaný a porůstá vegetací. Dobetonávka pravého úložného kvádrů pod pevným ložiskem konstrukce K 02 je šikmo prasklá na celou výšku.
- Spárování závěrné zdi ve 2. otvoru je popraskané, ve střední části degradované do hloubky až 50 mm, vyrůstá zde vegetace. Betonová římsa závěrné zdi je popraskaná, degradovaná do hloubky až 140 mm a porůstá vegetací.
- Na pilíři vedou trhliny:
 1. Otvor:
 - Ve vzdálenosti cca 270 až 650 mm od levé hrany vede svislá rozvětvená trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 3,5 mm, délky od terénu cca 1600 mm.
 - Ve vzdálenosti cca 220 až 600 mm od pravé hrany vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 2 mm, délky od terénu cca 1800 mm.

Zleva:

- Ve vzdálenosti cca 150 až 850 mm od hrany k 1. otvoru vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 3,5 mm, délky od terénu až po patu klenby.
- Ve vzdálenosti cca 300 až 1000 mm od hrany ke 2. otvoru vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky 1-1,5 mm, začíná ve výšce 600 mm od terénu a je délky přes 10 řad kamenů.

Zprava:

- Ve vzdálenosti cca 200 až 800 mm od hrany k 1. otvoru vede svislá nepravidelná trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 1,5 mm, délky od terénu až po patu klenby.
- Ve vzdálenosti cca 200 až 1400 mm od hrany ke 2. otvoru vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 2 mm, délky od terénu na celou výšku pilíře.

2. otvor:

- Ve vzdálenosti cca 250 až 300 mm od levé hrany vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 4 mm, začíná ve 12. řadě kamenů a končí pod úložným prahem. Trhlina dále pokračuje v závěrné zdi na celou výšku.
- Ve vzdálenosti cca 300 až 500 mm od pravé hrany vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky 2-3 mm, začíná ve výšce cca 1400 mm od terénu a vede přes celý pilíř i závěrnou zeď (foto č.9).

Pilíř P 02

- Spárování mezi kameny je popraskané, slabě degradované a vyrůstá z něj vegetace. Některé kameny jsou povrchově degradované a samostatně prasklé.
- Beton úložného prahu je popraskaný, degradovaný do hloubky až 40 mm a porůstá vegetací. Na pravé hraně ve 2. otvoru je beton prahu degradovaný do hloubky až 100 mm, na ploše cca 350x300 mm (foto č. 10).
- Spárování závěrné zdi ve 2. otvoru je popraskané, degradované do hloubky až 50 mm, vyrůstá zde vegetace. Betonová římsa závěrné zdi je popraskaná, degradovaná do hloubky až 100 mm a porůstá vegetací (foto č. 11)
- Na pilíři vedou trhliny:
2. Otvor:
 - Ve vzdálenosti cca 300 až 600 mm od levé hrany vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 7 mm, začíná ve 12. řadě kamenů a končí pod úložným prahem (foto č. 12). Trhlina dále pokračuje v závěrné zdi na celou výšku.
 - Ve vzdálenosti cca 300 mm od pravé hrany vede svislá přerušovaná trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 5 mm, začíná v 10. řadě kamenů a končí pod úložným prahem.

Zleva:

- Ve vzdálenosti cca 250 až 1100 mm od hrany ke 2. otvoru vede svislá trhlina spárování a přechází i přes kameny, šířky až 9 mm, délky na celou výšku pilíře .
- Ve vzdálenosti cca 1800 od hrany ke 2. otvoru vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 3 mm, začíná ve výšce cca 4000 mm od terénu a je délky přes 7 řad kamenů.
- Ve vzdálenosti cca 200 až 350 mm od hrany k 3. otvoru vede svislá trhlina spárování a přechází i přes kameny, šířky až 7 mm, délky na celou výšku pilíře cca 2000 mm.
- Ve vzdálenosti cca 1700 mm od hrany k 3. otvoru vede svislá trhlina spárování a přechází i přes kameny, šířky až 5 mm, začíná ve výšce cca 2500 mm a je délky přes 6 řad kamenů.

Zprava:

- Ve vzdálenosti cca 220 až 600 mm od hrany ke 2. otvoru vede svislá nepravidelná trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 7 mm, délky na celou výšku pilíře.
- Ve vzdálenosti cca 150 až 450 mm od hrany k 3. otvoru vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 2 mm, délky od terénu po patu klenby.

3. Otvor:

- Ve vzdálenosti cca 200 až 400 mm od levé hrany vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 6 mm, trhlina přechází z klenby a vede přes celý pilíř až k terénu.
- Ve vzdálenosti cca 130 až 400 mm od pravé hrany vede svislá trhlina spárováním a přechází i přes kameny, šířky až 5 mm, trhlina přechází z klenby a vede přes celý pilíř až k terénu.

Opěra O 02

- Bez zjevných závažných závad a poruch. Opěra je pod úrovní terénu, viditelná je pouze horní řada kamenů, která je zejména ve střední části zavlhlá a degradovaná.

Křídlo vlevo

- Kamenné zdivo křídla je povrchově degradované, místy jsou jednotlivé kameny prasklé. Spárování je místy popraskané.
- Beton římsy je povrchově degradovaný do hloubky až 20 mm a porůstá mechem.

Křídlo vpravo

- Kamenné zdivo křídla je povrchově degradované, místy jsou jednotlivé kameny prasklé. Spárování je místy popraskané.
- Beton římsy je povrchově degradovaný do hloubky až 20 mm a porůstá mechem.

Svah u mostního objektu vlevo i vpravo

- Svahy jsou porostlé vegetací.

3. Železniční svršek

- Svěrky:
 - Na konstrukci v upevnění kolejnic místy volné.
- Mostnice:
 - Konstrukce K 02 - jsou rozpraskané a pod podkladnicemi mírně nahnílé. Matice na mostnicových šroubech jsou místy uvolněné a společně se šrouby korodují.
 - Mostnice č. 7 má v levé části díru po suku do hloubky až 150 mm.
 - Mostnice č. 15., 47., 55. a 59. je značně prohníká. Zamačkaná podkladnice je pouze na 15. a 47. mostnici (foto č.5)
- Pozednice:
 - Na pilíři P 01 i P 02 je pozednice rozpraskaná a pod podkladnicemi nahníká.
- Pojistné úhelníky:
 - Nátěr je sešlý a prostupuje koroze.
 - Stav korozního napadení PKO: < 10% (Ri 4).
 - Matice šroubů v místě dilatačních spojů jsou uvolněné, místy chybí.
- Kolej. podpory:
 - Dřevěné pražce nad konstrukcí K 01 a K 03 jsou rozpraskané.
- Kolejové lože:
 - Před i za objektem je kolejové lože znečištěné a porostlé vegetací.

4. Vybavení mostu**Podlahy**

Konstrukce K 02

- Chodníkové podlahy - nátěr je sešlý, loupe se a prostupuje zde koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 70% (Ri 5). Podlahové plechy jsou místy uvolněné.
- Podlahy na hlavách mostnic - nátěr je sešlý, loupe se a prostupuje zde koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 70% (Ri 5). Podlahové plechy jsou místy uvolněné.
- V koleji - nátěr je sešlý, loupe se a prostupuje zde koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 70% (Ri 5). Podlahové plechy jsou místy uvolněné.

Zábradlí

- Nátěr je sešlý a prostupuje koroze.
- Stav korozního napadení PKO: 70% (Ri 5) a na konstrukci K 02 cca 25 % (Ri 5)

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Revizní lávka

- Na poklopu v chodníkové podlaze je levý pant deformovaný, funkčnost to ale neomezuje.
- Nátěrem lávky mírně prostupuje koroze.
Stav korozního napadení PKO: cca 15% (Ri 5).

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Kabelová chránička na vnější straně levého zábradlí značně koroduje.
Stav korozního napadení PKO: cca 90% (Ri 5).
- Terén v otvoru: původní kamenné svahy v 1. a 3. otvoru jsou kompletně rozrušené a porůstají vegetací.

5. Přechody do trati

- Chybí drážní stezky. Při přechodu z konstrukce K 02 je mezi podlahovými plechy a závěrnou zdí neoznačený schod výšky až 70 mm - nebezpečí úrazu.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- stopy po značných průsacích vody
- prostupující výluhy pojiva a tvořící se krusta
- popraskaný a degradovaný beton mostních říms

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- prohnílá mostnice č. 15, 47, 55 a 59
- nahnílá pozednice na pilíři P 01 i P 02
- mírné korozní oslabení

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- stopy po značných průsacích vody
- prostupující výluhy pojiva a tvořící se krusta
- popraskaný a degradovaný beton mostních říms

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- rozvolněné kameny na konci levého mostního křídla
- značně degradovaný beton římsy levého mostního křídla

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- značné množství trhlin u hran pilíře
- degradovaný beton úložného prahu a římsy závěrné zdi
- degradované spárování závěrné zdi

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- značné množství trhlin u hran pilíře
- degradovaný beton úložného prahu a římsy závěrné zdi
- degradované spárování závěrné zdi

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 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, P 01, P 02.

Podrobná prohlídka provedena dne 20.06.2022.

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Čermák dne 12.07.2022.

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

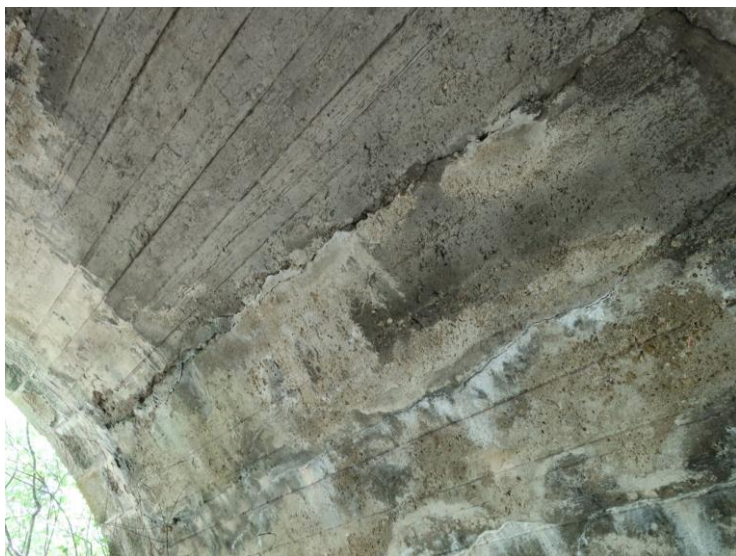


Foto č. 1 Konstrukce K 01 –
lic nad O 01 vpravo – trhлина
výluhy krusta.



Foto č. 2 Konstrukce K 01
Lic dělící spára – vrchol
degradovaný beton, trhлина.



Foto č. 3 Konstrukce K 02 –
1. příčné ztužení vpravo
korozní oslabení dolní pásnice.



Foto č. 4 Konstrukce K 02 –
pravý podélník nad P 02
naražení na závěrnou zeď



Foto č. 5 Konstrukce K 02
15. mostnice popraskaná,
vyhnilá.



Foto č. 6 Konstrukce K 03 –
líc střed nad O 02 degradovaný
beton kolem pracovní spáry.



Foto č. 7 Konstrukce K 02 –
lic nad O 02 vlevo,
degradovaný beton, trhliny.



Foto č. 8 Opěra O 01
Křídlo vlevo, 1. sloupek,
degradovaný beton



Foto č. 9 Pilíř P 01
2. otvor závěrná zeď vpravo –
vydrolené spárování



Foto č. 10 Pilíř P 02 –

– 2. otvor úložný práh vpravo
degradovaný beton



Foto č. 11 Pilíř P 02 –

2. otvor římsa vlevo –
degradovaný beton

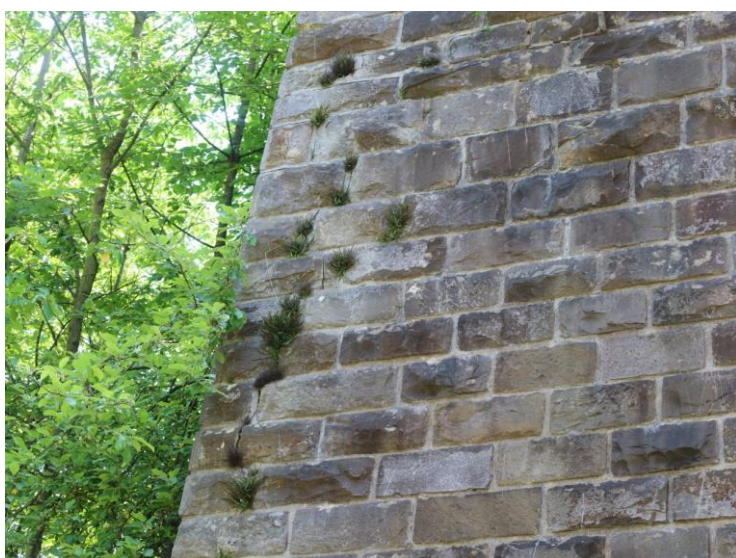


Foto č. 12 Pilíř P 02 –

2. otvor vlevo trhlina