

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 2191 Olomouc hl. n. (mimo) - Krnov (mimo)		DÚ 08 Hlubočky - ZAPA beton a.s.		Evd. km 16,378
Objekt most	Úsek trati šířá trať	Vžitý název		
Délka mostu 48,00 m		Počet otvorů 2	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 3 / 2		Odpovědný pracovník vykonavatele Adam Ludvík		Rok podrobné prohlídky 2025



Pohled zleva

Centrum techniky 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: 48,00 m (MES)

Šířka mostu: 4,30 m (MES)

Výška objektu: 8,95 m (MES)

Délka přemostění: 36,00 m (MES)

Šikmost objektu: 40° (MES)

Objekt šikmý, šikmost levá

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 2

Počet otvorů: 2

Přemostěná překážka: otvor č. 1 - trvalý vodní tok, otvor č. 2 - silnice III. třídy

Směr toku vodoteče: zleva

Souřadnice středu objektu

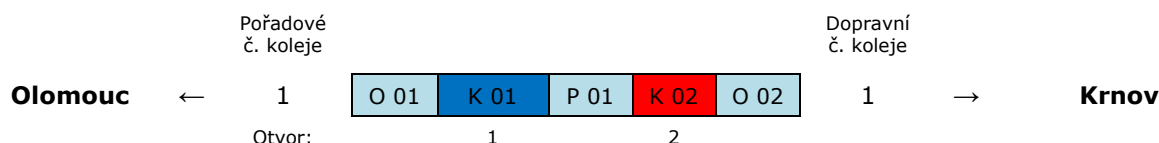
GPS: 49°39'35.214"N, 17°24'29.581"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: 0 °C

Počasí: zataženo

Schéma mostního objektu:



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Ocelová, mostní konstrukce. Konstrukce šikmá s kolmým závěrem. Mostovka prvková zapuštěná.
- Délka konstrukce 18,20 m (MES), rozpětí 17,60 m (MES), šířka 4,65 m (MES 4,30 m).
- Rok výroby a výstavby 1901 (MES) a opravy 1962 (MES), PKO 1984 (MES).
- Hlavní nosníky ocelové, plnostěnné, nýtované I profily, výšky 1710 mm, šířka dolní příruby 250 mm, osová vzdálenost 2510 mm.
Dolní podélné ztužení hlavních nosníků z ocelových profilů L 70x70x8 mm, přípoje nýtové.
- Příčníky ocelové, plnostěnné, nýtované I profily, výšky 175 mm (celková 1100 mm), šířka dolní příruby 175 mm, osová vzdálenost 2100 mm, přípoje nýtové. Dolní část příčníků příhradová z ocelových profilů L 70x70x8 mm.
- Podélníky ocelové, plnostěnné, nýtované „I“ profily výšky 330-350 mm, šířka pásnic 175 mm a osová vzdálenost podélníků 1820 mm. Osazené na příčnicích.
 - podélné ztužení z ocelových profilů L 80x80x8.
- Tabulka výrobce ani nápis firmy provádějící nátěr PKO neosazen.
- Uložení konstrukce - ložiskové:
 - hlavní - ocelová desková - na O 01 pevná, na P 01 pohyblivá
 - podružná - ocelová desková - na O 01 pohyblivá.

Konstrukce K 02

- Ocelová, mostní konstrukce. Konstrukce šikmá s kolmým závěrem. Mostovka prvková zapuštěná.
- Délka konstrukce 18,20 m (MES), rozpětí 17,60 m (MES), šířka 4,65 m (MES 4,30 m).
- Rok výroby a výstavby 1901 (MES) a opravy 1962 (MES).
- Tabulka výrobce na objektu neosazena. PKO - 1984 (MES), firma neuvedena.
- Hlavní nosníky ocelové, plnostěnné, nýtované I profily, výšky 1710 mm, šířka dolní příruby 250 mm, osová vzdálenost 2510 mm.
Dolní podélné ztužení hlavních nosníků z ocelových profilů L 70x70x8 mm, přípoje nýtové.
- Příčníky ocelové, plnostěnné, nýtované I profily, výšky 175 mm (celková 1100 mm), šířka dolní příruby 175 mm, osová vzdálenost 2100 mm, přípoje nýtové. Dolní část příčníků příhradová z ocelových profilů L 70x70x8 mm.
- Podélníky ocelové, plnostěnné, nýtované „I“ profily výšky 330-350 mm, šířka pásnic 175 mm a osová vzdálenost podélníků 1820 mm. Osazené na příčnicích.
 - podélné ztužení z ocelových profilů L 80x80x8.
- Tabulka výrobce ani nápis firmy provádějící nátěr PKO neosazen.
- Uložení konstrukce - ložiskové:
 - hlavní - ocelová desková - na O 01 pevná, na P 01 pohyblivá
 - podružná - ocelová desková - na O 01 pohyblivá.

2. Spodní stavba**Opěra O 01**

- Materiál: opěra a závěrná zeď beton. Úložné kvádry pod ložisky žulové.
- Šířka opěry 6,69 m (MES). Viditelná výška opěry cca 6,25 m.
- Rok výstavby 1901 (MES) a opravy 1938 (MES).
- Křídlo:
 - Vlevo - šikmé, svahové, kamenné - řádkování hrubé; římsa z kamenných kvádrů
 - Vpravo - šikmé, svahové, železobetonové, bez římsy.
- Svah u mostního objektu:
 - Vlevo - sypaný.
 - Vpravo - sypaný, v místě zalomení křídla kamenný, spárovaný.

Pilíř P 01

- Materiál: kámen, řádkování hrubé. Úložné kvádry pod ložisky žulové, úložný práh betonový.
- Šířka opěry 6,69 m (MES). Viditelná výška opěry 1. otvor cca 6,00 m, 2. otvor cca 4,10 m.
- Rok výstavby 1901 (MES) a opravy 1938 (MES).

Opěra O 02

- Materiál: opěra, úložný práh i závěrná zeď beton.
- Šířka opěry 6,69 m (MES). Viditelná výška opěry cca 4,00 m.
- Rok výstavby 1901 (MES) a opravy 1938 (MES).
- Křídlo:
 - Vlevo - šikmé; svahové; materiál: kámen, řádkování hrubé, římsa z kamenných kvádrů
 - Vpravo - rovnoběžné, svahové, železobetonové, římsa železobetonová.
- Svah u mostního objektu
 - Vlevo - sypaný.
 - Vpravo - sypaný, v místě zalomení křídla kamenný, spárovaný.

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
- Tvar podkladnic: žebrové
- Svěrky: Skl 12
- Poloha kolejnicových styků: izolovaný; před objektem
- Velikost spár kolejnicových styků: 0 mm
- Mostnice:
 - Konstrukce K 01
 - 32 ks + 4 ks, dřevěné s protištěpnými sponami
 - uložení plošné s vertikálním zajišťovacím šroubem
 - rozměr (v/š/d) 240/245/2250 mm, výška v místě uložení 215 mm
 - světlost mezi mostnicemi až 370 mm
 - Konstrukce K 02
 - 36 ks, dřevěné s protištěpnými sponami
 - uložení plošné s vertikálním zajišťovacím šroubem
 - rozměr (v/š/d) 235-250/250/2250 mm, výška v místě uložení 220 mm
 - světlost mezi mostnicemi až 390 mm
- Pozednice:
 - na O 01 i O 02 dřevěná, s protištěpnými sponami; uložena na závěrné zdi
 - rozměr pozednice (v/š/d) na O 01 205/245/2430 mm, na O 02 210/245/2450 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 01 a 1. mostnicí K 01: 650 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 01 a pražcem: 740 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 02 a 36. mostnicí K 02: 660 mm
 - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 02 a pražcem: 560 mm
- Pojistné úhelníky:
 - z ocelových profilů L 150x100x14 mm; uložené na ocelových podložkách výšky až 16 mm
 - připevněné pomocí vrtulí, vzdálenost od vnitřní hrany kolejnice 180 mm
 - ukončení PÚ ocelovým klínem
 - na začátku, 6x na konstrukci a na konci je oboustranně šroubovaný dilatační spoj PÚ
- Kolejové lože: ve výběžích uzavřené
- Kolejnicové podpory: ve výběžích dřevěné, ostrohranné pražce.

4. Vybavení mostu

Podlahy

- V koleji z rýhovaných plechů, tl. 5 mm, připevněné vrtulemi k mostnicím a pozednicím.
- Na hlavách mostnic z podélných dřevěných fošen připevněných hřebíky k mostnicím, v přechodech ze slzičkového plechu tl. 5 mm připevněné vrtulemi k mostnicím a pozednicím.
- Chodníkové podlahy z rýhovaných plechů tl. 5 mm, připevněné šrouby a místy přivařené k chodníkovým konzolám.
- Chodníkové konzole z „U“ profilu, přinýtované k hlavním nosníkům.

Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové „L“ profily, spoje na NK šroubové a nýtovém ve výběžích svarové
- Dilatace zábradlí: vzduchovou mezerou v přechodech
- Počet sloupků: oboustranně 25
- Počet madel/příčlů: na NK vlevo 1 / 2, vpravo 1 / 1; ve výběžích oboustranně 1 / 1
- Délka zábradlí: vlevo 3,65 + 18,33 + 18,50 + 3,33 m; vpravo 3,97 + 18,12 + 19,62 + 5,50 m
- Výška zábradlí: oboustranně 1110 mm
- Upevnění sloupků: na NK přinýtované k chodníkovým konzolám, ve výběžích zalité v římse
- Půdorysný tvar: přímý.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

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

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Na vnější straně pravého zábradlí vede plechová pozinkovaná chránička.
- Vlevo od kolejového lože před objektem je světelné oddílové návěstidlo a návěst „Pískejte!“
- Vlevo od kolejového lože za objektem je hektometrovník - km 16,4.
- Vedle objektem zleva a zprava jsou svislé silniční dopravní značení podjezdné výšky – B 16 3,80 m.
- Terén v otvoru: otvor č. 1 - trvalý vodní tok - řeka Bystřice, otvor č. 2 - asfaltová komunikace silnice III. třídy.
- Příjezd autem je možný. Objekt je umístěn za obcí Hlubočky. Příjezd je po silnici z Hluboček do Hrubé Vody, za levotočivou zatáčkou u domova důchodců silnici objekt podjíždí.

5. Přechody do trati

- Neřešeno.

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

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce:

mezi mostnicemi	3. a 4.	15. a 16.	30. a 31.
posun na K 01	vpravo o 6 mm	vpravo o 5 mm	vlevo o 7 mm
posun na K 02	vlevo o 9 mm	vpravo o 2 mm	vpravo o 10 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy krajní koleje na NK:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2200 mm	2200 mm	2190 mm
vpravo	2200 mm	2210 mm	2220 mm

Zábradlí vlevo a vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy krajní koleje ve výběžích:

	na začátku	na konci
vlevo	2220 mm	2230 mm
vpravo	2240 mm	2200 mm

Zábradlí vlevo a vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

– Vzdálenost vnitřní hrany **římsy** od osy krajní koleje ve výběžích:

	na začátku	na konci
vlevo	1300 mm	1950 mm
vpravo	1880 mm	1690 mm

Římsa vlevo a vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost v 1. otvoru: 10,00 m
- Kolmá světlost v 2. otvoru: 10,00 m
- Šikmá světlost v 1. otvoru: 16,05 m
- Šikmá světlost v 2. otvoru: 16,05 m
- Volná výška v 1. otvoru: 6,31 m měřeno k hladině vodního toku
- Volná výška v 2. otvoru: 4,36 m měřeno ke komunikaci (údaj na B16 3,80 m vyhovuje).

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

Hlavní nosníky

Nátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 30% (Ri 5). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Oslabení

- Dolní krční úhelníky hlavních nosníků jsou z vnitřní strany korozi oslabené až o 3 mm, nejvíce nad ložisky a v místech styčnickových plechů (foto č. 1). Narůstá zde plátková koroze na výšku 10 mm.
- Dolní krční úhelníky hlavních nosníků jsou z vnější strany korozi oslabené až o 2 mm, nad ložisky narůstá plátková koroze, na výšku až 4 mm.
- Hlavy nýtů jsou v těchto místech korozi strávené až o 40 %.
- Na pravém hlavním nosníku u ložiska nad opěrou O 01 je v dolní pásnici prokorodovaný otvor průměru až 30 mm.
- Na konci levého hlavního nosníku je v krčním úhelníku čela, nad ložiskem prokorodovaný otvor cca 50 x 15 mm (foto č. 2).
- Styčnickové plechy v připojení příčníků k hlavním nosníkům jsou znečištěné, korozi oslabené až o 4 mm, narůstá zde plátková koroze na výšku až 10 mm.



Foto č. 1 Konstrukce K 01 – levý hlavní nosník, konec, oslabení



Foto č. 2 Konstrukce K 01 – levý hlavní nosník, konec, oslabení

Trhliny

- **Trhliny nad ložisky jsou pravděpodobně zapříčiněné prosedáním ložisek a následným pulzováním hlavních nosníků při průjezdu kolejových vozidel.**
- Na dolním vnějším krčním úhelníku, levého hlavního nosníku nad ložiskem na opěře O 01, je v místě ohybu trhlina délky cca 600 mm. Trhlina je zanešená nečistotami.
- Na dolním vnitřním krčním úhelníku, levého hlavního nosníku nad ložiskem na opěře O 01 je ve vodorovné přírubě trhlina okolo 2 nýtů délky cca 350 mm. Trhlina je zanešená nečistotami.
- Na dolním vnějším krčním úhelníku, pravého hlavního nosníku nad ložiskem na opěře O 01 je v místě ohybu trhlina délky cca 500 mm. Trhlina je zanešená nečistotami.
- Na dolním vnějším krčním úhelníku, levého hlavního nosníku nad ložiskem na pilíři P 01 je v místě ohybu trhlina délky cca 500 mm. Trhlina je zanesená.
- Na dolním vnějším krčním úhelníku, pravého hlavního nosníku nad ložiskem na pilíři P 01 je v místě ohybu nová trhlina délky cca 500 mm (foto č. 3).
- V 1. svislé výztuze (úhelníku) pravého hlavního nosníku v úrovni horních přírub příčníků, je z obou stran vodorovná trhlina, délky cca 70 mm.

- V místě 9. příčnicku je v místě připojení k levému hlavnímu nosníku prasklá pásnice krčního úhelníku – v 8. a 9. poli v délce 80 mm (foto č. 4).



Foto č. 3 Konstrukce K 01 – Pravý hlavní nosník, trhlina nad ložiskem P 01 vpravo



Foto č. 4 Konstrukce K 01 – levý hlavní nosník, připojení 9. příčnicku, trhlina v krčním úhelníku

Podélníky

Nátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 30% (Ri 5). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Oslabení

- Pásnice horní příruby podélníků je pod mostnicemi vytlučená až o 3 mm.
- Styčnickové plechy v připojení příčnicků k hlavním nosníkům jsou znečištěné, korozi oslabené až o 4 mm, narůstá zde plátková koroze na výšku až 8 mm.

Spoje

- V připojení pravého podélníku k 1. příčnicku jsou 4 nýty volné.
- V připojení levého podélníku k 9. příčnicku jsou 2 nýty volné.

Podélné ztužení hlavních nosníků

Nátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 30% (Ri 5). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Oslabení

- Styčnickové plechy podélného ztužení hl. nosníků jsou důlkovitě oslabené do ostra.
- Profily podélného ztužení jsou v místě styků oslabené až o 3 mm na koncích konstrukce oslabené do ostra.

Spoje

- V připojení L profilu podélného ztužení podélníků k levému podélníku u podružného ložiska na opěře O 01 jsou 2 nýty volné (foto č. 5).

Příčníky

Nátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 30% (Ri 5). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Oslabení

- Dolní krční úhelníky příčnicků jsou u styčnickových plechů korozi oslabené až o 2 mm, narůstá zde plátková koroze na výšku až 4 mm.
- Styčnickové plechy v připojení příčnicků k hlavním nosníkům jsou znečištěné, korozi oslabené až o 2 mm, narůstá zde plátková koroze na výšku až 5 mm (foto č. 6).
- Mezi zdvojenými profily L příhradového ztužení pod příčníky narůstá štěrbinová koroze.



Foto č. 5 Konstrukce K 01 – podélné ztužení vlevo v prvním poli, uvolněné nýty



Foto č. 6 Konstrukce K 01 – podélné ztužení, styčnickový plech, 8. příčník vpravo, oslabení

Trhliny

- V 1. svislé výztuze (úhelníku) pravého hlavního nosníku v úrovni horních přírub příčníků, vede z obou stran vodorovná trhlina, délky cca 70 mm.
- Ve svislé výztuze (úhelníku) levého hlavního nosníku v místě styčnickového plechu u 9. příčníku, vede z obou stran (8. a 9. pole) vodorovná trhlina, délky cca 80 mm.
- Ve styčnickovém plechu v připojení levého podélníku k 9. příčníku v 8. poli vedou dvě trhliny, délky cca 150 mm. Délka druhé trhliny nelze zjistit, trhlina pokračuje ve styčnicku mezi levým podélníkem a 9. příčníkem – dříve zavařeno.

Ložiska

Nátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 30% (Ri 5). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Ostatní

- Pevná na opěře O 01 - obetonování ložisek je značně popraskané, vydrolené, při poklepání duté a ložiska jsou prosedlá. Při průjezdu kolejových vozidel hlavní nosníky na ložiskách pulzují. Levé ložisko je naražené až na konec ložiskové desky a úhelníky svislého ztužení hlavních nosníků jsou v tomto místě rozevřené o 4 mm.
- Podružné ložisko na opěře O 01 - je prosedlé a levý podélník při jízdě kolejových vozidel pulzuje až o 5 mm.
- Pohyblivá na pilíři P 01 - obetonování ložisek je značně popraskané, vydrolené, při poklepání duté. Ložiska jsou prosedlá a horní ložiskové desky se dotýkají úložných kvádrů. Při průjezdu kolejových vozidel hlavní nosníky na ložiskách pulzují.

Konstrukce K 02

Hlavní nosníky

Nátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 30% (Ri 5). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Oslabení

- Dolní krční úhelníky hlavních nosníků jsou z vnitřní strany korozi oslabené až o 5 mm, nejvíce nad ložisky a v místech styčnickových plechů. Narůstá zde plátková koroze na výšku 10 mm (foto č. 7).
- Hlavy nýtů jsou v těchto místech korozi strávené až o 40%. Dolní krční úhelníky hlavních nosníků jsou z vnější strany korozi oslabené až o 1 mm, nad ložisky narůstá plátková koroze, na výšku až 2 mm.
- Styčnickové plechy v připojení příčníků k hlavním nosníkům jsou znečištěné, korozi oslabené až o 3 mm, narůstá zde plátková koroze na výšku až 5 mm (foto č. 8).
- Mezi horní ložiskovou deskou na O 02 a dolním krčním úhelníkem levého hlavního nosníku narůstá šterbinová koroze, na výšku až 30 mm a deformuje ocelové prvky.

- Na začátku pravého hlavního nosníku je v krčném úhelníku stojiny, nad ložiskem prokorodovaný otvor cca 20 x 15 mm.



Foto č. 7 Konstrukce K 02 – levý hlavní nosník, začátek oslabení



Foto č. 8 Konstrukce K 02 – levý hlavní nosník 3. příčník oslabení

Trhliny

- **Trhliny nad ložisky jsou pravděpodobně zapříčiněné prosedáním ložisek a následným pulzováním hlavních nosníků při průjezdu kolejových vozidel.**
- Na dolním vnějším krčném úhelníku, pravého hlavního nosníku nad ložiskem na pilíři P 01 je v místě ohybu trhlina délky cca 600 mm (foto č. 9).
- Na dolním vnitřním krčném úhelníku, levého hlavního nosníku nad ložiskem na opěře O 02 vede v místě ohybu trhlina délky cca 450 mm a další vede těsně nad dolní pásnicí šikmá trhlina délky 50 mm (foto č. 10). Trhlina je zanesená.
- Na dolním vnějším krčném úhelníku, levého hlavního nosníku nad ložiskem na opěře O 02 vede v místě ohybu trhlina délky cca 650 mm. Trhlina je zanesená nečistotami.
- Na dolním vnějším krčném úhelníku, pravého hlavního nosníku nad ložiskem na opěře O 02 vede v místě ohybu trhlina délky cca 600 mm.



Foto č. 9 Konstrukce K 02 – pravý hlavní nosník, začátek vně trhlina



Foto č. 10 Konstrukce K 02 – levý hlavní nosník konec vně

Deformace

- Dolní vnější krční úhelník levého hlavního nosníku je na konci u ložiska na opěře O 02 deformovaný směrem nahoru až o 30 mm, v délce cca 250 mm (foto č. 11).
- Dolní vnější krční úhelník pravého hlavního nosníku je na konci u ložiska na opěře O 02 deformovaný směrem nahoru až o 25 mm, v délce cca 350 mm (foto č. 12).

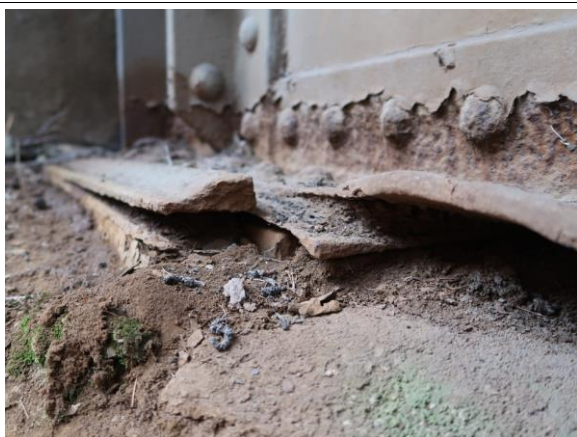


Foto č. 11 Konstrukce K 02 – levý hlavní nosník konec deformace, uvolněná zářezka ložiska



Foto č. 12 Konstrukce K 02 – pravý hlavní nosník konec deformace, trhлина

Vruby

- V dolní přírubě levého i pravého hlavního nosníku nad vozovkou jsou z vnější strany vruby do hloubky až 4 mm, v délce až 4 mm.

Podélníky

Nátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 30% (Ri 5).
- Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Oslabení

- Dolní krční úhelníky pravého podélníku, jsou u podružného ložiska korozi oslabené až o 2 mm, narůstá zde plátková koroze.
- Dolní krční úhelníky pravého podélníku, jsou u podružného ložiska korozi oslabené až o 2 mm, narůstá zde plátková koroze.
- Pásnice horní příruby podélníků je pod mostnicemi vytlučená až o 3 mm.

Spoje

- V připojení pravého podélníku k hlavnímu nosníku nad 2. příčnicí jsou 2 nýty volné.
- V připojení pravého podélníku nad 2. příčnicí je 6 nýtů volných.
- V připojení levého podélníku k 1. příčnici jsou 4 nýty volné – zhoršení. Podložka mezi příčnicí a podélníkem je volná. (foto č. 13).
- V připojení levého podélníku k 9. příčnici je na dolní pásnici 2x volný nýt (foto č. 14).
- V připojení pravého podélníku k 1. příčnici jsou 2 nýty volné.



Foto č. 13 Konstrukce K 02 – 2. příčnicí, napojení na levý podélník, volné nýty



Foto č. 14 Konstrukce K 02 – 9. příčnicí, napojení, na levý podélník, volné nýty

Podélné ztužení hlavních nosníkůNátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 30% (Ri 5). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Oslabení

- Styčnickové plechy podélného ztužení hl. nosníků jsou důlkovitě oslabené do ostra.
- Profily podélného ztužení jsou v místě styků oslabené až o 3 mm na koncích konstrukce oslabené do ostra.

Spoje

- V posledním poli je u pravého podélníku 1 volný nýt.

Deformace

- Podélné ztužení ve 4. poli je deformované v délce cca 600 mm o 20 mm směrem nahoru.
- Podélné ztužení v 7. poli je deformované v délce cca 150 mm o 15 mm proti směru staničení.

PříčnickýNátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 30% (Ri 5). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Oslabení

- Dolní krční úhelníky příčníků jsou u styčnickových plechů korozi oslabené do ostra, narůstá zde plátková koroze na výšku až 10 mm. Poslední příčník na opěrou O 02 je značně oslabený, v dolní pásnici jsou prokorodované otvory a nově se vytvořila trhлина - značné **zhoršení** stavu (foto č. 15). Za stojinou posledního příčníku je dolní pásnice zcela strávená korozi - značné **zhoršení** stavu (foto č. 16).
- Styčnickové plechy v připojení příčníků k hlavním nosníkům jsou znečištěné, korozi oslabené až o 3 mm, narůstá zde plátková koroze na výšku až 5 mm.
- Mezi zdvojenými profily L příhradového ztužení narůstá štěrbinová koroze.

Spoje

- V připojení pravého podélníku k 2. příčníku jsou 2 nýty volné.

Trhlina

- V dolním úhelníku posledního příčníku v místě prokorodovaných otvorů vede trhлина délky 50 mm - zhoršení.



Foto č. 15 Konstrukce K 02 – 2. příčník
vlevo, oslabení



Foto č. 16 Konstrukce K 02 – 9. příčník
vlevo, oslabení trhлина

LožiskaNátěr

- Je sešlý, loupe se a prostupuje koroze, stav korozního napadení PKO: 70% (Ri 5). Vodorovné plochy jsou znečištěné a zanesené.

Oslabení

- Mezi horní ložiskovou deskou na O 02 a dolním krčným úhelníkem levého hlavního nosníku narůstá šterbinová koroze, na výšku až 30 mm a deformuje ocelové prvky

Ostatní

- Pevná na pilíři P 01 - obetonování ložisek je značně popraskané, vydrolené, při poklepání duté. Ložiska jsou prosedlá a horní ložiskové desky a dolní příruby hlavních nosníků se dotýkají úložných kvádrů. Při průjezdu kolejových vozidel hlavní nosníky na ložiskách slabě pulzují. Levé ložisko je naražené až na konec ložiskové desky a úhelníky svislého ztužení hlavních nosníků jsou v tomto místě rozevřené o 3 mm.
- Podružné ložisko na opěře O 02 - je prosedlé. V upevnění podružného ložiska chybí matice na šroubu vetknutém do úložného prahu.
- Pohyblivá na opěře O 02 - obetonování ložisek je značně popraskané, vydrolené, při poklepání duté. Ložiska jsou prosedlá až o 20 mm. Při průjezdu kolejových vozidel hlavní nosníky na ložiskách slabě pulzují. Vlevo v připojení horní ložiskové desky ke krčnému úhelníku hlavního nosníku na vnější straně je ustřižený 1 nýt. Vpravo v dolní ložiskové desce vede ze strany od otvoru trhlinka, viditelné délky cca 70 mm.
- Vlevo v dolní ložiskové desce, vni, je trhlinka délky 200 mm. Z dolní ložiskové desky se uvolňuje levá ložisková zarážka, v délce cca 700 mm (foto č. 17 a 18).



Foto č. 17 Konstrukce K 02 – ložisko nad O 02 vlevo



Foto č. 18 Konstrukce K 02 – ložisko nad O 02 vlevo – uvolněná zarážka

2. Spodní stavba**Opěra O 01**

- Beton opěry je povrchově degradovaný, popraskaný, jsou zde stopy po průsacích vody, prostupují výluhy pojiva a tvoří se křusta. Na levé dolní hraně je beton degradovaný na ploše cca 500x400 mm do hloubky až 100 mm.
- Beton úložného prahu je značně povrchově degradovaný a popraskaný trhlinami šířky až 1 mm se stopami po průsacích vody a značných výluzích pojiva. Okolo úložného kvádrů podružného ložiska je beton degradovaný do hloubky až 150 mm, žulový kvádr je prakticky celý obnažený.
- Beton závěrné zdi je popraskaný a pod žulovými kvádry, na kterých je uložena pozednice degradovaný do hloubky až 100 mm. Trhlinami prosakuje voda, prostupují výluhy pojiva a tvoří se křusta.
- Horní plocha římsy vlevo, na začátku, je degradovaná do hloubky cca 50 mm na ploše cca 400 x 150 mm.

- Horní plocha římsy vpravo, na hraně na začátku, je degradovaná do hloubky cca 120 mm na ploše cca 500 x 400 mm. (foto č. 19).

Křídlo vlevo

- Spárování mezi kameny je popraskané a místně degradované. Některé kameny jsou povrchově degradované a samostatně prasklé. Křídlo značně porůstá mechem.
- Pod římsou vede téměř po celé délce křídla trhlinka, šířky až 10 mm. Poslední kamenný kvádr římsy je odpadlý a předposlední je vysunutý směrem do otvoru až o 90 mm. Celkově se konec křídla rozpadá (foto č. 20).



Foto č. 19 Opěra O 01 - římsa vpravo začátek - degradace



Foto č. 20 Opěra O 01 - křídlo vlevo - rozvolněný konec křídla a římsy

Křídlo vpravo

- Beton křídla je povrchově degradovaný a značně popraskaný. Jsou zde stopy po průsacích vody, prostupují výluhy pojiva a tvoří se krusta. Křídlo porůstá mechem.

Svah u mostního objektu vlevo

- V místě zalomení křídla je spárování kamenné zdi hloubkově vyplavené, jednotlivé kameny jsou rozvolněné. Konec zdi je celkově zborcený.

Svah u mostního objektu vpravo

- Je porostlý vegetací.

Svah u mostního objektu vpravo

- Svah porůstá vegetací.

Pilíř P 01

- Spárování mezi kameny je popraskané a místně degradované do hloubky až 50 mm. Některé kameny jsou povrchově degradované a samostatně prasklé.
- Beton úložného prahu je popraskaný, trhlinami prostupují výluhy pojiva. Obetonování ložisek je popraskané a degradované.
- Na úložném prahu ve 2. otvoru je beton pod pravým hlavním nosníkem konstrukce K 02 degradovaný do hloubky až 150 mm.
- Kameny ve zdi vodního toku, vedle pilíře jsou podemleté do hloubky až 700 mm.
- Ze spárování pilíře vyrůstají stromy.

Opěra O 02

- Beton opěry je povrchově degradovaný, popraskaný, jsou zde stopy po průsacích vody, prostupují výluhy pojiva a tvoří se krusta - převážně vlevo u hrany.
- Beton závěrné zdi je degradovaný do hloubky až 50 mm a značně popraskaný, trhliny šířky až

2 mm. Trhlinami prosakuje voda, prostupují výluhy pojiva a tvoří se krusta. Vlevo u hrany vede šikmá trhlina, šířky až 4 mm, délky 1000 mm.

- Na římse vpravo, zprava je trhlina šířky až 6 mm v délce cca 2000 mm.

Křídlo vlevo

- Beton křídla je povrchově degradovaný a značně popraskaný. Na křídle jsou stopy po průsacích vody. Křídlo zarůstá mechem.
- Na horní ploše křídla, na konci, se odlupuje beton.

Křídlo vpravo

- Beton křídla je povrchově degradovaný a značně popraskaný. Jsou zde stopy po průsacích vody, prostupují výluhy pojiva a tvoří se krusta. Římse je popraskaná a porůstá mechem.

Svah u mostního objektu vlevo

- Svah zarůstá vegetací.

Svah u mostního objektu vpravo

- Vpravo je spárování mezi kameny značně popraskané a degradované. Svah zarůstá vegetací.

3. Železniční svršek

Svěrky

- V upevnění kolejnic na konstrukci jsou místy nedotažené.
- Na K 02 chybí svěrka na 21. mostnici vpravo.

Mostnice

- Konstrukce K 01 - jsou rozpraskané a cca 30% mostnic je pod podkladnicemi mírně nahnilých. Matice na mostnicových šroubech jsou nedotažené, místně chybí a společně se šrouby korodují.
- Konstrukce K 02 - jsou rozpraskané a cca 30% mostnic je pod podkladnicemi mírně nahnilých. Matice na mostnicových šroubech jsou nedotažené, místně chybí a společně se šrouby korodují.
- Mostnice při průjezdu vlaku výrazně pulsují.
- Na K 02 je na 27. mostnici dřevokazná houba (2/2025 nově zjištěno) (foto č. 21 a 22).



Foto č. 21 Mostnice na K 02 č. 27 - houba



Foto č. 22 Mostnice na K 02 č. 27 - houba

Pozednice

- Na opěře O 01 a O 02 je popraskaná a pod podkladnicemi mírně nahnilá.

Pojistné úhelníky

- Nátěr je sešlý, loupe se a prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: < 10% (Ri 4). Šrouby v dilatačních spojích PÚ místy chybí. V PÚ ve výběžích jsou nezavažené otvory po původním rozdělení mostnic a pražců. Ocelový hrot ve výběhu na začátku je ve svarech 3x prasklý, v délkách 40 mm, 50 mm a 100 mm. Ocelový hrot ve výběhu na konci je ve svarech 2x prasklý, v délkách 25 a 120 mm.

Kolejnicové podpory

- Dřevěné pražce ve výběžích jsou nové, některé nahnilé a při průjezdu kolejových vozidel pulzují.

Kolejové lože

- Ve výběhu před a za objektem je kolejové lože mírně znečištěné a porůstá vegetací. Za výběhy se kolejové lože sváží.

4. Vybavení mostu**Podlahy**

- Chodníkové podlahy - nátěr je sešlý, loupe se, porůstá mechem a prostupuje zde koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 40% (Ri 5). Podlahové plechy jsou místy uvolněné. Horní úhelníky chodníkových konzol jsou korozí oslabené až o 2 mm. Dolní úhelník 6. chodníkové konzoly vpravo, je vlnovitě deformovaný v délce 500 mm.
- Podlahy na hlavách mostnic - dřevěné fošny jsou nové. Plechové podlahy mají sešlý nátěr s prostupující korozí. Stav korozního napadení PKO: cca 30% (Ri 5). Vrtule v upevnění nejsou dotažené.
- V koleji - nátěr je sešlý, loupe se, mírně porůstá mechem a prostupuje zde koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 40% (Ri 5). Vrtule v upevnění podlahových plechů nejsou dotažené.
- Podlahový plech v překrytí dilatace hlavních nosníků, vlevo, je deformovaný nahoru směrem o 90 mm.

Zábradlí

- Nátěr je sešlý, porůstá mechem a mírně prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: < 10% (Ri 4). Zábradelní sloupy ve výběžích jsou v dolní části korozí důlkovitě oslabené o 1-2 mm, na výšku až 60 mm.
- Ve výběhu vlevo na začátku je 1. zábradelní sloupek v dolní části deformovaný ve směru staničení o 20 mm, na výšku až 150 mm. Vpravo je 11. až 18. zábradelní sloupek deformovaný proti směru staničení až o 30 mm.
- Místa jsou volné spoje.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vpravo na konci je výběh zapažený pražci, které jsou nahnilé. Spodní stavba nenavazuje výškově na výběhy, rozdíl je až 400 mm.

5. Přechody do trati

- Neřešeno.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 3

z těchto důvodů:

- trhliny v dolních krčních úhelnících hl. nosníků nad ložisky
- korozní oslabení ocelových prvků - **zhoršení stavu**
- prokorodovaný otvor v dolní pásnici pravého hlavního nosníku
- uvolněné nýty v přípojích ocelových prvků - **zhoršení stavu**
- prosedlá mostní ložiska
- nahnílé mostnice pod podkladnicemi
- vytlučené horní pásnice podélníků pod mostnicemi

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 3

z těchto důvodů:

- trhliny v dolních krčních úhelnících hl. nosníků nad ložisky - **zhoršení stavu**
- korozní oslabení ocelových prvků - **zhoršení stavu**
- uvolněné nýty v přípojích ocelových prvků
- deformace dolních krčních úhelníků hl. nosníků u ložisek O 02
- vruby v dolních přírubách hl. nosníků nad vozovkou
- prosedlá mostní ložiska
- nahnílé mostnice pod podkladnicemi
- vytlučené horní pásnice podélníků pod mostnicemi
- **dřevokazná houba na mostnici č. 27**

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- popraskaný a degradovaný beton
- stopy po průsacích vody, prostupující výluhy pojiva a tvořící se krusta
- utržená a vysunutá římsa levého mostního křídla

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- popraskané a degradované spárování
- povrchově degradované a popraskané kameny
- popraskaný a degradovaný beton úložného prahu, prostupující výluhy pojiva

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- popraskaný a degradovaný beton
- stopy po průsacích vody, prostupující výluhy pojiva a tvořící se krusta

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 3

na základě hodnocení K 01, K 02

Spodní stavba: S 2

na základě hodnocení O 01, P 01, O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 12.02.2025

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Bc. Jakub Dvouletý dne 14.02.2025

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Adam Ludvík
vedoucí RP Olomouc

Podpis.....