

# Protokol o podrobné prohlídce

mostního objektu provedené dle Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. a předpisu Správy železnic SŽDC S5 Správa mostních objektů

<b>TÚ 2191</b> Olomouc hl. n. (mimo) - Krnov (mimo)		<b>DÚ 06</b> Hlubočky-Mariánské Údolí - Hlubočky		<b>Evd. km</b> <b>12,897</b>
<b>Objekt</b> most	<b>Úsek trati</b> šířá trať	<b>Vžitý název</b>		
<b>Délka mostu</b> 47,00 m		<b>Počet otvorů</b> 3	<b>Počet kolejí</b> 1	<b>Elektrizace</b> ne
<b>Objednatel</b> Správa železnic, státní organizace OR Ostrava		<b>Rychlost na mostě / traťová [km/h]</b> 70 / 70		<b>Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí</b> C3-70
<b>Návrh hodnocení stavebního stavu</b> <b>2 / 2</b>		<b>Odpovědný pracovník vykonavatele</b> Adam Ludvík		<b>Rok podrobné prohlídky</b> 2025



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: Dlážděná 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 techniky a diagnostiky**  
**Malletova 2363/10**  
**190 00 Praha 9**  
**spravazeleznic.cz/ctd**



## I. Celkový popis objektu

### Základní údaje o mostu

Délka mostu: 47,00 m (MES)

Šířka mostu: 5,80 m (MES)

Výška objektu: 4,25 m (MES)

Délka přemostění: 34,12 m (MES)

Šikmost objektu: 45° (MES)

Objekt šikmý, šikmost levá

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 3

Počet otvorů: 3

Přemostěná překážka: otvor č. 1, 2, 3 - trvalý vodní tok

Směr vodoteče: zprava

Výška kolejového lože a přesypu: 0,48 m (MES)

### Souřadnice středu objektu

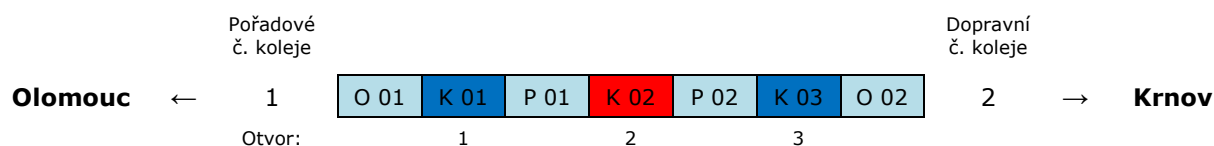
GPS: 49°37'46.296"N, 17°24'6.944"E

### Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: 0 °C

Počasí: jasno

### Schéma mostního objektu:



## 1. Nosná konstrukce

### Konstrukce K 01

- Trámová mostní konstrukce. Konstrukce kolmá.
- Materiál: beton s tvrdou ocelovou výztuží; 2x nosník z dodatečně předpjatého betonu KPD-13,5. Římsa vlevo i vpravo železobetonová. Bez povrchové úpravy.
- Délka konstrukce 13,50 m (MES), rozpětí 12,70 m (MES), šířka 5,80 m (MES).
- Rok výstavby 1970 (MES).
- Uložení konstrukce - na ozubu, na O 01 pevné, na P 01 pohyblivé – na podložce.

### Konstrukce K 02

- Trámová mostní konstrukce. Konstrukce kolmá.
- Materiál: beton s tvrdou ocelovou výztuží; 2x nosník z dodatečně předpjatého betonu KPD-12. Římsa vlevo i vpravo železobetonová. Bez povrchové úpravy.
- Délka konstrukce 12,15 m (MES), rozpětí 11,20 m (MES), šířka 5,80 m (MES).
- Rok výstavby 1970 (MES).
- Uložení konstrukce - na ozubu, na P 01 pevné, na P 02 pohyblivé – na podložce.

### Konstrukce K 03

- Trámová mostní konstrukce. Konstrukce kolmá.
- Materiál: beton s tvrdou ocelovou výztuží; 2x nosník z dodatečně předpjatého betonu KPD-13,5. Římsa vlevo i vpravo železobetonová. Bez povrchové úpravy.
- Délka konstrukce 13,45 m (MES), rozpětí 12,70 m (MES), šířka 5,80 m (MES).
- Rok výstavby 1970 (MES).
- Uložení konstrukce - na ozubu, na P 02 pevné, na O 02 pohyblivé – na podložce.

## 2. Spodní stavba

### Opěra O 01

- Materiál: železobeton. Úložný práh železobetonový. Závěrná zeď železobetonová, nepřístupná. Povrchová úprava - omítka.
- Šířka opěry 6,33 m (MES 9,00 m). Viditelná výška opěry 2,30 m.
- Rok výstavby 1885 (MES), rok opravy 1970 (MES).
- Křídlo
  - vlevo – rovnoběžné, železobetonové, s železobetonovou římsou a zábradlím.
  - vpravo – rovnoběžné, železobetonové, s železobetonovou římsou a zábradlím
- Svah u mostního objektu
  - vlevo – z betonových prefabrikátů.
  - vpravo – z betonových prefabrikátů.
- Na opěru vpravo navazuje železobetonová návodní zeď.

### Pilíř P 01

- Materiál: železobeton. Úložný práh železobetonový. Bez povrchové úpravy.
- Šířka pilíře ve výšce ÚP 7,19 m (MES 9,00 m). Viditelná výška pilíře 2,20 m.
- Rok výstavby 1885 (MES), rok opravy 1970 (MES).

### Pilíř P 02

- Materiál: železobeton. Úložný práh železobetonový. Bez povrchové úpravy.
- Šířka pilíře ve výšce ÚP 8,32 m (MES 9,00 m). Viditelná výška pilíře 2,16 m.
- Rok výstavby 1885 (MES), rok opravy 1970 (MES).

### Opěra O 02

- Materiál: železobeton. Úložný práh železobetonový. Závěrná zeď železobetonová, nepřístupná. Bez povrchové úpravy.
- Šířka opěry 6,91 m (MES 9,00 m). Viditelná výška opěry 2,05 m.
- Rok výstavby 1885 (MES), rok opravy 1970 (MES).
- Křídlo
  - vlevo – rovnoběžné, železobetonové, s železobetonovou římsou a zábradlím.
  - vpravo – rovnoběžné, železobetonové, s železobetonovou římsou a zábradlím
- Svah u mostního objektu
  - vlevo – sypaný.
  - vpravo – sypaný.
- Na opěru vlevo navazuje železobetonová zeď.

## 3. Železniční svršek

- Směrové uspořádání koleje po celé délce: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po celé délce: niveleta klesá ve směru staničení
- Tvar kolejnic: 49 E1
- Tvar podkladnic: žebrové
- Svěrky: ŽS4
- Kolejnicové styky: svarový, nad konstrukcí K 01, K 02, K 03
- Velikost kolejnicových styků: -
- Kolejnicové podpory: betonové pražce SB-6
- Kolejové lože: částečně otevřené

## 4. Vybavení mostu

### Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové „L“ profily; spoje šroubové
- Dilatace zábradlí: vpravo na konci v přechodu - vzduchovou mezerou
- Počet sloupků: vlevo 23, vpravo 26

- Počet madel/příčlí: 1/1
- Délka zábradlí (celková): vlevo 50,75 m, vpravo 44,20 m
- Výška zábradlí: vlevo **997 mm**, vpravo **1030 mm**
- Upevnění sloupků: zalité v římse, vpravo na konci v betonových patkách (3 ks)
- Půdorysný tvar: přímý

### Odpadní a odvodňovací zařízení

- Mezi levým a pravým nosníkem konstrukce K 01, K 02 a K 03 je odvodnění ø110 mm.

### Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Podél pravé římse konstrukce K 01 i K 02 je betonová kabelová chránička, na začátku v plechu.
- Na pravé římse na konci je namalovaný hektometrovník - km 12,9.
- Na levém boku konstrukce K 01, K 02, K 03 jsou v epoxidovém lepidle plastové měrky a nad nimi krátké ocelové konzolky (nejspíše měřící body).
- Terén v otvoru: vodní tok s kamenným dnem.
- Přejezd automobilem není možný. Objekt je v obci Hlubočky. Přejezd je po silnici III/44317 z Velké Bystřice do Hrubé Vody. Po přjetí železničního přejezdu pokračovat dále po ulici Olomoucká skoro až k obecnímu úřadu a před ním odbočit vpravo na Nám. Družby a zde odstavit auto a pokračovat pěšky 100 m mezi domy až k objektu.

## 5. Přečty do trati

- Neřešeno.

## 6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

### 6.1 Prostorové uspořádání na objektu

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce:

	uprostřed
Posun na K 01	20 mm vpravo
Posun na K 02	15 mm vpravo
Posun na K 03	10 mm vpravo

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

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2780 mm	2790 mm	2800 mm
vpravo	2770 mm	2780 mm	2730 mm

- Vzdálenost vnitřní hrany **římse** od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2660 mm	2670 mm	2720 mm
vpravo	2270 mm	2530 mm	2380 mm

- Vzdálenost vnitřní hrany **chráničky** od osy krajní koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vpravo	2230 mm	2260 mm	2270 mm



## 6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

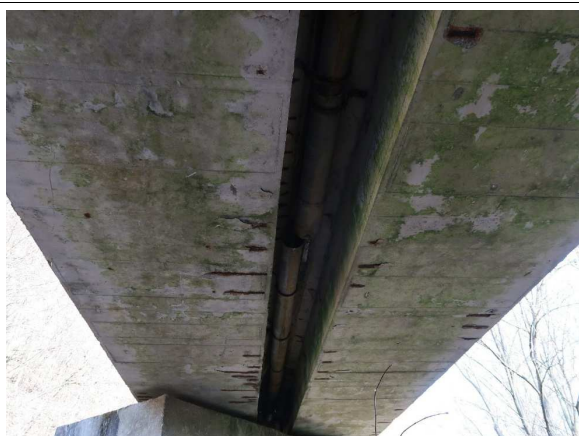
- Šikmá světlost v 1. otvoru: 10,30 m (MES 9,85 m)
- Šikmá světlost v 2. otvoru: 8,20 m (MES 9,61 m)
- Šikmá světlost v 3. otvoru: 9,40 m (MES 9,92 m)
- Volná výška v 1. otvoru: 2,35 m měřeno uprostřed k hladině vodního toku
- Volná výška v 2. otvoru: 2,65 m měřeno uprostřed k hladině vodního toku
- Volná výška v 3. otvoru: 2,25 m měřeno uprostřed k hladině vodního toku

## II. Popis závad a poruch

### 1. Stav nosné konstrukce

#### Konstrukce K 01

- Na podhledu konstrukce jsou místy stopy po průsacích vody s ojedinělými výluhy pojiva, beton je místy vydrolený do hloubky až 15 mm a obnažená výztuž koroduje (foto č. 1). Místy je tenká vrstva betonu odloupená vlivem zvětšování objemu zkorodované, částečně odhalené výztuže (foto č. 2). Podhled je místy porostlý velmi slabou vrstvou mechu.



**Foto č. 1 Konstrukce K 01** – podhled – degradovaný beton, obnažená výztuž



**Foto č. 2 Konstrukce K 01** – L nosník, podhled, obnažená výztuž

- Na levé i pravé boční straně konstrukce je beton místy povrchově degradovaný, téměř po celé délce, v podhledu šikmé části konstrukce, je beton vydrolený do hloubky až 15 mm a obnažená příčná výztuž koroduje.
- Na podhledu šikmých částí jednotlivých segmentů jsou podélné trhliny šířky 0,2 mm se stopami po průsacích vody se značnými výluhy pojiva tvořící krápníky (foto č. 3).
- Na začátku a na konci levého i pravého nosníku jsou otvory průměru cca 80 mm. Okolí těchto otvorů je značně zavlhlé a beton degradovaný (foto č. 4)
- V místě svislé dilatace jednotlivých segmentů konstrukce jsou stopy po stékání a průsacích vody, beton hrany spár je povrchově degradovaný do hloubky až 10 mm, obnažená výztuž koroduje a spáry jsou místy zarostlé mechem.



**Foto č. 3 Konstrukce K 01 – L. HL. N.**  
zleva – degradace, trhliny, výluhy



**Foto č. 4 Konstrukce K 01 – L. HL. N.**  
zleva – degradace, trhliny, výluhy

- Římsy konstrukce jsou povrchově degradované, hrany jsou místy uštípnuté a vydrolené do hloubky až 10 mm a v místě dilatačních spár mezi jednotlivými segmenty konstrukce je beton vydrolený do hloubky až 30 mm a obnažená výztuž koroduje (foto č. 5 a 6).
- Horní plocha říms je degradovaná, beton je vydrolený do hloubky až 20 mm.
- Levý nosník, na konci nad pilířem P 01, je od pravého posunutý o 70 mm od osy koleje a je naražený na levý nosník konstrukce K 02. Konec konstrukce K 01 a začátek konstrukce K 02 z levé a z pravé strany je znečištěn stopami po stékání vody s patrnými průsaky, beton je povrchově degradovaný a hrany konstrukcí jsou poškozené do hloubky až 50 mm. Na podhledech segmentů jsou podélné trhliny s průsaky vody a výluhy pojiva.
- V místě uložení konstrukce na opěře O 01 jsou stopy po stékání a průsacích vody, beton je zavlhlý, povrchově degradovaný. Na podhledu prvního a posledního segmentu, v místě dilatační spáry O 01 (P 01) jsou trhliny šířky až 1 mm, beton je kolem trhlín zavlhlý a degradovaný se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva
- Beton ozubu uložení je z bočních stran vydrolený do hloubky až 5 mm. Na levém hlavním nosníku nad opěrou O 01 je u čela, beton dolní pravé hrany, degradovaný a výztuž je značně obnažena a zkorodována.



**Foto č. 5 Konstrukce K 01 – P nosník**  
obnažená výztuž



**Foto č. 6 Konstrukce K 01 – P nosník**  
obnažená výztuž

**Konstrukce K 02**

- Na podhledu konstrukce jsou místy stopy po průsacích vody s ojedinělými výluhy pojiva, beton je místy vydrolený do hloubky až 15 mm a obnažená výztuž koroduje. Podhled je místy porostlý velmi slabou vrstvou mechu.
- Na levé i pravé boční straně konstrukce je beton místy povrchově degradovaný, téměř po celé délce, v podhledu šikmé části konstrukce je beton vydrolený do hloubky až 15 mm a obnažená příčná výztuž koroduje. Na podhledu šikmých částí jednotlivých segmentů vedou podélné trhliny šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody se značnými výluhy pojiva tvořící krápníky (foto č. 7).
- Na začátku a na konci levého a pravého nosníku jsou otvory průměru cca 80 mm okolí těchto otvorů je značně zavlhlé a beton je mírně degradovaný. V místě svislé dilatace jednotlivých segmentů konstrukce jsou stopy po stékání a průsacích vody, beton hrany spár je povrchově degradovaný do hloubky až 10 mm, obnažená výztuž koroduje a spáry jsou místy zarostlé mechem.
- Římsa konstrukce vlevo a vpravo je znečištěna stopami po stékání vody, téměř po celé délce jednotlivých segmentů římsy vede rozvětvená vodorovná trhlina šířky až 2 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva, ojediněle i koroze. Beton dilatačních spár mezi jednotlivými segmenty římsy je vydrolený do hloubky až 20 mm a místy obnažená výztuž koroduje.
- V místě dilatace konstrukce K 02 a K 03 jsou stopy po stékání a průsacích vody s výluhy pojiva, beton v okolí spáry je místy vydrolený do hloubky až 10 mm a ojediněle se jsou bodové průsaky koroze. Na podhledu posledního segmentu konstrukce K 02 a prvního segmentu konstrukce K 03 jsou podélné trhliny šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva, které tvoří krápníky nebo stékají po stěně segmentu (foto č. 8).



**Foto č. 7 Konstrukce K 02– L. HL. N.**  
podhled začátek – degradovaný beton,  
výluhy pojiva



**Foto č. 8 Konstrukce K 02/K 03 -**  
dilatace zleva nad P 02 - degradovaný  
beton

- V místě uložení konstrukce na pilíři P 01 i P 02 je beton ozubů u krajů místy degradovaný, na rozích je odštípnutý a celkově jsou místa uložení znečištěná. Na pilíři P 02 je beton ozubu degradovaný do hloubky až 20 mm a obnažená výztuž je značně obnažená, zkorodovaná a plátkuje se. Ocelové části elastomerových ložisek jsou znečištěné a zkorodované.



**Konstrukce K 03**

- Na podhledu konstrukce jsou místy patrné stopy po průsacích vody s ojedinělými výluhy pojiva, beton je místy vydrolený do hloubky až 15 mm a obnažená výztuž koroduje. Podhled je místy porostlý velmi slabou vrstvou mechu (foto č. 9).
- Na levé i pravé boční straně konstrukce je beton místy povrchově degradovaný, téměř po celé délce v podhledu šikmé části konstrukce je beton vydrolený do hloubky až 15 mm a obnažená příčná výztuž koroduje. Na podhledu šikmých částí jednotlivých segmentů vedou podélné trhliny šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody se značnými výluhy pojiva tvořící krápníky.
- Na začátku i na konci levého i pravého nosníku jsou otvory průměru cca 80 mm zřejmě pro odtékání vody z povrchu mostu. Okolí těchto otvorů je značně zavlhlé a beton degradovaný (foto č. 10)
- V místě svislé dilatace jednotlivých segmentů konstrukce jsou stopy po stékání a průsacích vody, beton hrany spár je povrchově degradovaný do hloubky až 10 mm, obnažená výztuž koroduje a spáry jsou místy zarostlé mechem.



**Foto č. 9 Konstrukce K 03 – P. HL. N.**  
podhled proti, koroze výztuže



**Foto č. 10 Konstrukce K 03 - L. HL. N.**  
zleva konec – průsaky, výluhy, degradace  
betonu, trhliny

- Římsa konstrukce vlevo a vpravo je znečištěna stopami po stékání vody a koroze, místy je beton vydrolený do hloubky až 20 mm a obnažená výztuž koroduje. Beton dilatačních spár mezi jednotlivými segmenty římsy je vydrolený do hloubky 30 mm.
- V místě uložení konstrukce na opěře O 02 jsou stopy po stékání a průsacích vody, beton je zavlhlý a povrchově degradovaný. Na podhledu prvního a posledního segmentu, v místě dilatační spáry P 02 (O 02) jsou trhliny šířky až 1 mm, beton je kolem trhlín zavlhlý a degradovaný se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.



## 2. Spodní stavba

### Opěra O 01

- Opěra je v dolní části mírně zavlhlá, na levé straně jsou stopy po stékání vody a beton je v této části povrchově degradovaný. Na opěře jsou místy trhliny šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.
- V místě pracovní spáry, mezi opěrou a úložným prahem, je vodorovná trhlina šířky až 2 mm s ojedinělými výluzy pojiva. U levé horní hrany úložného prahu je beton vydrolený do hloubky až 15 mm a obnažená svislá výztuž koroduje (foto č. 11). Úložný práh je místy porostlý velmi tenkou vrstvou mechu a znečištěn graffiti.
- Závěrná zeď vlevo a vpravo je znečištěna stopami po stékání a průsacích vody, beton je zavlhlý, degradovaný a místy popraskaný trhlinami šířky až 2 mm. Pravé hrana závěrné zdi je poškozená, degradovaný beton je vydrolený na výšku cca 1000 mm, do hloubky až 120 mm (foto č. 12).



**Foto č. 11 Opěra O 01** – ÚP vlevo - průsaky vody, degradace, obnažená výztuž



**Foto č. 12 Opěra O 01** - závěrná zeď vpravo - degradovaný beton

- Na levé boční straně opěry jsou stopy po stékání a průsacích vody z úložného prahu, v místě pracovní spáry mezi závěrnou zdí a křídlem vede svislá trhlina šířky až 2 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva.
- Na pravé boční straně opěry jsou stopy po stékání a průsacích vody z úložného prahu, v místě styku závěrné zdi a úložného prahu je beton vydrolený a vyštípnutý do hloubky až 70 mm.
- Na opěru navazující návodní zeď je v dolní části zavlhlá, kameny jsou místy povrchově degradované v horní části vede vodorovná trhlina šířky až 3 mm.

### Křídlo vlevo

- Křídlo je na většině plochy zavlhlé, v dolní části jsou svrchní vrstvy betonu oloupané a pod těmito vrstvami je beton povrchově degradovaný a značně zavlhlý. Křídlo je v horní části popraskané trhlinami šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. V horní šikmé části křídla, navazující na římsu, je beton místy vydrolený do hloubky až 10 mm a obnažená výztuž koroduje.
- Beton římsy je povrchově degradovaný, na začátku je beton rohu degradovaný do hloubky až 100 mm a obnažená výztuž koroduje.

### Křídlo vpravo

- Na křídle jsou místy trhliny šířky do 0,1 mm, v horní šikmé části křídla, navazující na římsu, je beton místy vydrolený do hloubky až 20 mm a obnažená výztuž koroduje.
- Římsa je znečištěna stopami po stékání vody, beton je slabě povrchově degradovaný.

**Svah u mostního objektu vlevo**

- Betonové prefabrikáty jsou na celé ploše porostlé značnou vrstvou mechu a místy porostlé drobnou vegetací. Prefabrikáty jsou rozvolněné a v dolní části chybí. Část materiálu svahu je v dolní části, spíše u opěry, sesypaná a odplavená.

**Svah u mostního objektu vpravo**

- Betonové prefabrikáty jsou porostlé vrstvou mechu a celý svahový kužel je značně porostlý vegetací.

**Pilíř P 01**

- Na povrchu pilíře v 1. otvoru jsou v dolní části vodorovné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. V dolní části jsou stopy po protékání vody a pilíř je slabě zavlhlý. Pod úložným prahem jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva, v levé části je beton povrchově degradovaný a znečištěný stékajícími výluhy.
- Úložný práh v 1. otvoru je pod konstrukcí značně znečištěný a zavlhlý stopami po stékání a průsacích vody a porostlý vrstvou mechu. V pravé části je beton povrchově degradovaný a znečištěný stékáním značných výluhů pojiva. Horní plocha úložného prahu je znečištěna nečistotami, vpravo u uložení pravého hlavního nosníku konstrukce K 02 je pod ozubem a dále k vnější hraně úložného prahu příčná trhlina šířky až 2 mm. Na podhledu je beton degradovaný do hloubky až 50 mm a obnažená výztuž koroduje.
- Na povrchu pilíře ve 2. otvoru jsou v dolní části nepatrné trhliny šířky do 0,1 mm s nepatrnými průsaky vody a ojedinělými výluhy pojiva. V levé části pod úložným prahem jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva.
- Úložný práh z 2. otvoru je mírně zavlhlý a porostlý nepatrnou vrstvou mechu, v levé části je beton zavlhlý a popraskaný šikmou trhlinou šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a výluhy pojiva. Na podhledu, v místě rozšíření pilíře, je beton degradovaný do hloubky až 50 mm a obnažená výztuž koroduje. Místy je výztuž značně oslabena plátkovou korozí až o polovinu svého průřezu.

**Pilíř P 02**

- Povrch pilíře z 2. otvoru je místy popraskaný trhlinami šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody. Pod úložným prahem jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva, které jsou místy značné.
- Úložný práh ve 2. otvoru je zejména v levé části zavlhlý stékáním a průsaky vody, v krajní části vede šikmá trhlina šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. Úložný práh vlevo na konci je místy porostlý vrstvou mechu.
- Beton pilíře z 3. otvoru je u terénu povrchově degradovaný a vymytý od protékající vody, výše je místy popraskaný trhlinami šířky do 0,1 mm. V místě pod úložným prahem jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva, z nich některé jsou značné.
- Úložný práh z 3. otvoru je na většině plochy zavlhlý a místy popraskaný trhlinami šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva (foto č. 13). Na horní ploše vlevo u uložení konstrukce K 03 se svrchní vrstva betonu v tloušťce cca 10 mm odděluje od zbytku prahu. Na pravé boční straně prahu je vodorovná trhlina šířky 0,2 – 3,0 mm, se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva (foto č. 14). Úložný práh je místy porostlý vrstvou mechu.



**Foto č. 13 Pilíř P 02** – z 3. otvoru úložný práh podhled - trhlina s výluhy pojiva



**Foto č. 14 Pilíř P 02** – zprava ÚP - trhlina s výluhy pojiva

### Opěra O 02

- Opěra je ve střední části značně zavlhlá stopami po stékání a průsacích vody, v místě pod úložným prahem jsou stopy po průsacích vody a výluzích pojiva. Opěra je místy popraskaná trhlinami šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva, ojediněle je beton v místě trhlin vydrolený do hloubky až 5 mm (foto č. 15).
- Úložný práh je v místě pod konstrukcí znečištěný stopami po stékání a průsacích vody, ve střední části pod pravým hlavním nosníkem konstrukce K 03 je svislá trhlina šířky až 1 mm. U horní hrany prahu vedou vodorovné trhliny šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva, níže je beton ojediněle vydrolený do hloubky až 10 mm a obnažená výztuž koroduje. Pod levou částí konstrukce K 03 v levé boční části úložného prahu vede na celou výšku svislá trhlina šířky až 2 mm. Úložný práh je místy porostlý vrstvou mechu.
- Závěrná zeď opěry je znečištěná stopami po stékání a průsacích vody, místy je porostlá vrstvou mechu. Z pravé boční strany v místě pracovní spáry mezi zdí a křídlem vede svislá trhlina šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva (foto č. 16).
- Betonová návodní zeď, navazující na opěru vlevo, je místy popraskaná trhlinami šířky do 0,2 mm a na celé ploše je porostlá vrstvou mechu.



**Foto č. 15 Opěra O 02** – stékání vody, výluhy, trhliny



**Foto č. 16 Opěra O 02** – ÚP - trhlina

### Křídlo vlevo

- V dolní části u terénu je křídlo porostlé nepatrnou vrstvou mechu, v horní šikmé části je beton vydrolený do hloubky až 70 mm a obnažená výztuž koroduje (foto č. 27). Ze spáry mezi šikmou částí křídla a římsou jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva.



- Římsa křídla je slabě znečištěna stopami po stékání vody, beton je povrchově degradovaný a těsně pod horní hranou vede po celé délce římsy vodorovná trhlinka šířky až 0,5 mm.

#### Křídlo vpravo

- Křídlo je místy popraskané trhlinami šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody a výluzích pojiva. Beton svahové části na začátku, v místě dilatace konstrukce K 03 a křídla, je vydrolený do hloubky až 40 mm, ze spáry mezi svahovou a rovnoběžnou částí po celé délce jsou patrné stopy po průsacích vody a výluzích pojiva (foto č. 28). Ve střední části, v místě ukončení římsy, u horní hrany vede v délce 1500 mm šikmá trhlinka šířky až 10 mm, beton v okolí trhliny je degradovaný do šířky až 60 mm. Na horní ploše křídla ve střední části porůstá křídlo vegetace.
- Římsa křídla je znečištěna stopami po stékání vody, a v místě upevnění sloupků, i koroze, beton je povrchově degradovaný.
- Plocha křídla, zejména v koncové části, je porostlá vrstvou mechu.

#### Svah u mostního objektu vlevo

- Svah je porostlý drobnou vegetací.

#### Svah u mostního objektu vpravo

- Svah je porostlý drobnou vegetací.

### 3. Železniční svršek

- Svěrky jsou ojediněle mírně volné.
- Pražce jsou popraskané a místy je beton vydrolený a obnažená výztuž koroduje.
- Kolejové lože je místy přesypané na římsy.

### 4. Vybavení mostu

#### Zábradlí

- nátěr zábradlí je sešlý, místy prostupuje koroze. V místě zalití sloupků do říms jsou sloupky místy strávené až do ostra.  
Stav korozního napadení PKO: 25% (Ri 5).
- Na zábradlí vlevo je v 17. poli v délce 2000 mm deformované madlo až o 15 mm směrem dolů. Ve 20. poli je v šroubovém styku volný šroub a v 21. poli je madlo deformované až o 40 mm dolů.
- Vlevo na K 03 jsou sloupky v dolní části prasklé, zábradlí je volné, 6 ks.
- Vpravo u 22. sloupku chybí ve spoji šroub a ve 22. poli je uvolněná příčle.
- Zábradlí vpravo ve výběhu je vykloněné od osy koleje až o 300 mm.

#### Odpadní a odvodňovací zařízení

- nátěr odvodnění je sešlý a koroduje.  
Stav korozního napadení PKO: <10% (Ri 4).
- V podhledu konstrukce K 01 mezi levým a pravým hlavním nosníkem je odvodnění rozpojené a značně zanesené nečistotami.
- V podhledu konstrukce K 03 mezi levým a pravým hlavním nosníkem je vyústění odvodnění odpojené a z jedné části vytéká přímo z roury mimo vyústění.

#### Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

Návodní zeď vpravo u O 01 je na konci rozvolněná, chybí 1 kámen.

### 5. Přechody do trati

- Neřešeno.

### III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

#### 1. Hodnocení nosných konstrukcí

##### Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- povrchová degradace betonu
- degradovaný beton a následná koroze obnažené výztuže zejména na podhledu a bočních částech konstrukce
- degradace betonu ozubů v uložení, degradovaný beton a obnažená výztuž na čele konstrukce

##### Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- povrchová degradace betonu
- degradovaný beton a následná koroze obnažené výztuže zejména na podhledu a bočních částech konstrukce
- degradace betonu ozubů v uložení, koroze úložných desek ložisek

##### Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- povrchová degradace betonu
- degradovaný beton a následná koroze obnažené výztuže zejména na podhledu a bočních částech konstrukce
- degradace betonu ozubů v uložení a čel nosníků nad P 02 i O 02

#### 2. Hodnocení spodní stavby

##### Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- trhliny se stopami po průsacích vody a výluhy pojiva
- povrchové degradace betonu a obnažená korodující výztuž

##### Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- trhliny s průsaky vody a výluhy pojiva
- průsaky vody s výluhy pojiva pod úložným prahem
- stav úložného prahu

##### Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- průsaky vody s výluhy pojiva pod úložným prahem
- stav úložného prahu

##### Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- zavlhlá střední část, průsaky vody a výluhy pojiva, trhliny
- stav úložného prahu, trhliny a průsaky

## 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, O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 12.02.2025

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Adam Ludvík dne 20.02.2025

Odpovědný pracovník vykonavatele  
podrobné prohlídky

**Adam Ludvík**  
vedoucí RP Olomouc

Podpis (v zastoupení)

### Přílohy protokolu

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch