

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 2201 Nezamyslice (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)		DÚ 04 Pivín - Bedihošť		Evd. km 75,434
Objekt most	Úsek trati šířá trať	Vžitý název		
Délka mostu 17,50 m		Počet otvorů 1	Počet kolejí 1	Elektrizace ano
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ostrava		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 100 / 100		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C3-100
Návrh hodnocení stavebního stavu 2 / 1		Odpovědný pracovník vykonavatele Adam Ludvík		Rok podrobné prohlídky 2024



Pohled zprava

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: 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: 17,50 m (MES)
Šířka mostu: 5,45 m (MES 5,25 m)
Výška objektu: 6,10 m (MES)
Délka přemostění: 7,00 m (MES)
Šikmost objektu: 90°
Objekt: kolmý
Počet kolejí: 1
Počet nosných konstrukcí: 1
Počet otvorů: 1
Přemostěná překážka: trvalý vodní tok (MES)
Směr vodoteče: zleva
Výška kolejového lože a přesypu: 0,60 m (MES)

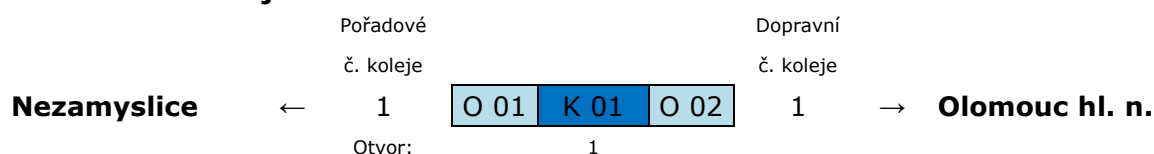
Souřadnice středu objektu

GPS: 49°26'10.788"N, 17°10'4.467"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: + 24 °C
Počasí: slunečno

Schéma mostního objektu:



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Desková mostní konstrukce. Konstrukce kolmá.
- Materiál: železobeton. Římsa vlevo i vpravo železobetonová. Povrchová úprava - omítka.
- Délka konstrukce 9,30 m (MES), rozpětí 7,90 m (MES), šířka 5,45 m (MES 5,25 m).
- Rok výstavby 1961 (MES) - vyznačen na pravé boční straně konstrukce (1960).
- Uložení konstrukce - na kluzné vrstvě.

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: beton. Povrchová úprava - omítka.
- Šířka opěry 5,20 m (MES 5,25 m). Viditelná výška opěry 4,30 m.
- Rok výstavby 1961 (MES).
- Křídlo:
 - vlevo - šikmé, svahové, železobetonové, u konce zalomené, bez římsy
 - vpravo - šikmé, svahové, železobetonové, u konce zalomené, bez římsy.
- Svah u mostního objektu:
 - vlevo - sypaný
 - vpravo - sypaný.

Opěra O 02

- Materiál: beton. Povrchová úprava - omítka.
- Šířka opěry 5,20 m (MES 5,25 m). Viditelná výška opěry 4,30 m.
- Rok výstavby 1961 (MES).
- Křídlo:
 - vlevo - šikmé, svahové, železobetonové, u konce zalomené, bez římsy
 - vpravo - šikmé, svahové, železobetonové, u konce zalomené, bez římsy.
- Svah u mostního objektu:
 - vlevo - sypaný
 - vpravo - 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
- Tvar podkladnic: bezpodkladnicové upevnění Vossloh W14
- Svěrky: Skl 14
- Kolejnicové styky: bezstyková kolej
- Velikost kolejnicových styků: -
- Kolejnicové podpory: betonové pražce B91S
- Kolejové lože: částečně otevřené.

4. Vybavení mostu**Zábradlí**

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové „L“ profily; spoje svarové, šroubové
- Dilatace zábradlí: šrouby
- Počet sloupků: oboustranně 8
- Počet madel/příčlů: oboustranně 1 / 1
- Délka zábradlí: oboustranně 11,80 m
- Výška zábradlí: oboustranně 1100 mm
- Upevnění sloupků: zalité v římse
- Půdorysný tvar: přímý
- Ukolejnění / vodivé propojení: ne / ne.

Odvodňovací a odpadní zařízení

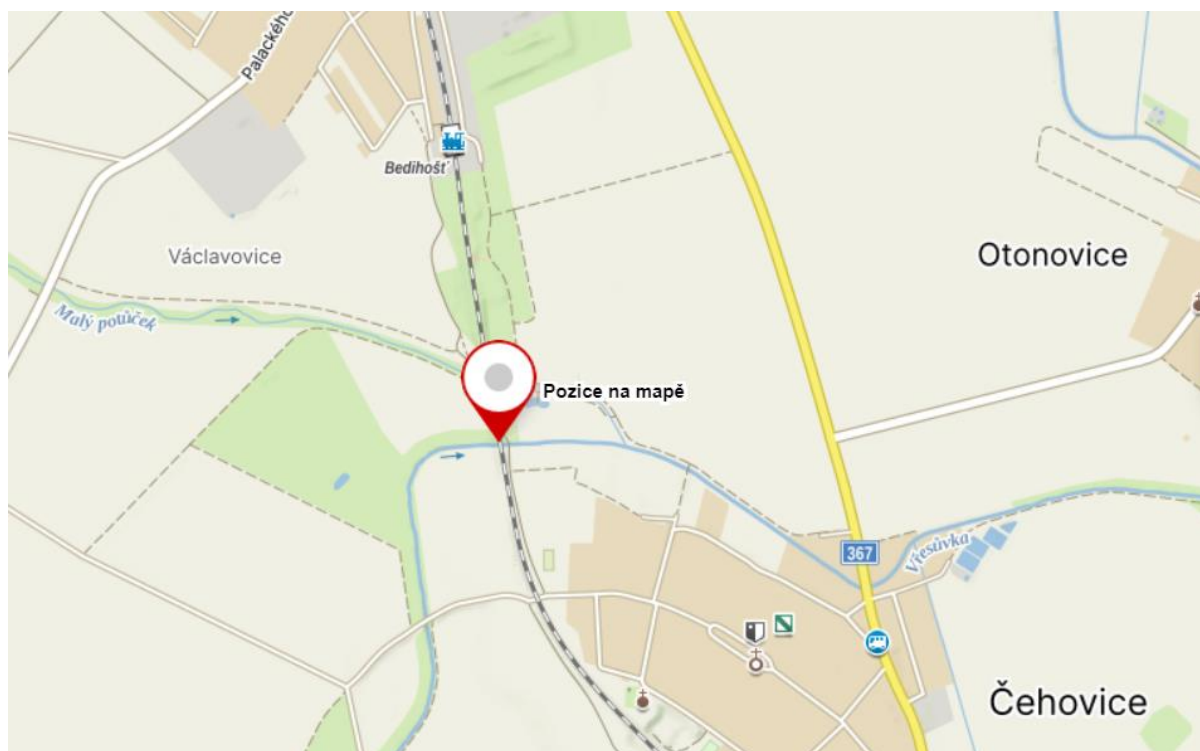
- V betonovém soklu v dolní části opěry je vyústěno odvodnění $\varnothing$ 100 mm
- Za křídly ve svahuje vyústěno odvodnění $\varnothing$ 180 mm.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Krajiní zábradelní sloupky jsou opatřené plechovými pásky s bezpečnostním žlutočerným nátěrem.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vlevo od kolejového lože před objektem je stožár, za objektem sloup trakčního vedení.
- Vlevo od kolejového lože za objektem je návěst – označnický posun zakázán.
- Podél levé římsy konstrukce K 01 vede plechová chránička.
- Na pravém křídle opěry O 01 je nivelační značka.
- Vpravo vedle objektu je ocelový most cyklostezky.
- Terén v otvoru: trvalý vodní tok s hliněnými neupravenými břehy.
- Příjezd autem je možný. Objekt je umístěn v katastru obce Čelčice. Příjezd je po silnici II/367 z Bedihoště do Kojetína, v obci Čehovice odbočit u hospody doprava, objet kostel a pokračovat stále rovně a před přejezdem odbočit šikmo nahoru na cyklostezku a pokračovat po ní až k objektu (obr. č. 1).

obr. 1: příjezd k objektu [zdroj: www.mapy.cz]

5. Přechody do trati

- Průběžné kolejové lože. Kolejové lože je vpravo před objektem zapažené betonovými pražci.

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

6.1 Prostorové uspořádání na objektu

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

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2420 mm	2440 mm	2410 mm
vpravo	2570 mm	2570 mm	2590 mm

Zábradlí vlevo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

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

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1550 mm	1520 mm	1510 mm
vpravo	1670 mm	1670 mm	1710 mm

Římsa vlevo i vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: 7,00 m
- Volná výška: 5,05 m měřeno uprostřed k hladině vodního toku

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Beton podhledu konstrukce je značně povrchově degradovaný, zavlhlý, oloupaný a místy popraskaný trhlinami šířky do 0,3 mm se stopami po průsacích vody s výluhy pojiva. Na celé ploše je krycí vrstva vydrolená a bodově obnažená pomocná výztuž, která koroduje (foto č. 1). V pravidelných rozestupech jsou obnažené korodující příčné pruty výztuže. V místě dilatační spáry je beton značně zavlhlý, popraskaný trhlinami šířky až 2 mm, v některých částech je beton ze spáry zcela vydrolený.
- V místě úložné spáry mezi konstrukcí a opěrami jsou patrné stopy po průsacích vody.
- Na levé boční straně konstrukce jsou patrné stopy po značných průsacích vody ze spáry mezi konstrukcí a římsou. Beton je povrchově degradovaný a popraskaný trhlinami šířky do 0,3 mm se stopami po průsacích vody a ojediněle s výluhy pojiva.
- Římsa zleva je povrchově degradovaná a zavlhlá. Na jejím podhledu jsou stopy po značných průsacích vody, beton je místy vydrolený do hloubky až 30 mm s obnaženou korodující výztuží (foto č.2). V místě těchto vydrolených ploch je dolní hrana v délce až 1500 mm vyštípnutá do hloubky až 150 mm a obnažená výztuž koroduje.
- Na pravé boční straně konstrukce je beton místy slabě zavlhlý a ojediněle popraskaný trhlinami šířky do 0,1 mm se stopami po průsacích vody s výluhy pojiva.
- Římsa zprava je povrchově degradovaná a zavlhlá, na podhledu jsou patrné stopy po značných průsacích vody. Beton dolní hrany je ve střední části v délce až 1000 mm vydrolený do hloubky až 60 mm a obnažená výztuž koroduje (foto č.3).

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Na celé ploše opěry jsou patrné stopy po stékání a průsacích vody, v dolní části u soklu je opěra zavlhlá. Beton je popraskaný zejména vodorovnými trhlinami šířky do 0,5 mm se stopami po průsacích vody s výluhy pojiva. Opěra je v dolní části slabě porostlá mechem.
- Na opěře zleva je omítka rozpraskaná rozvětvenými trhlinami šířky do 0,3 mm se stopami po průsacích vody a ojedinělých výluzích pojiva. Pod římsou vlevo je omítka vydutá.
- Na pravé boční straně opěry v horní části pod římsou je omítka rozpraskaná rozvětvenými trhlinami šířky do 0,2 mm, pod římsou je beton vylomený a vydrolený.
- Opěra je znečištěná spreji.

Křídlo vlevo

- Na celé ploše křídla je beton zavlhlý a místy popraskaný zejména vodorovnými trhlinami šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody s mírnými výluhy pojiva.
- Celá plocha křídla je porostlá vrstvou mechu a z horní plochy přerůstá vegetace.

Křídlo vpravo

- Na celé ploše křídla je beton zavlhlý a v dolní i koncové části porostlé mechem.

Svah u mostního objektu vlevo

- Svah je zasypaný štěrkem z kolejového lože a porůstá vegetací.

Svah u mostního objektu vpravo

- Svah je zasypaný štěrkem z kolejového lože a porůstá vegetací.

Opěra O 02

- Ve střední části opěry jsou patrné stopy po stékání a průsacích vody, v dolní části u soklu je opěra zavlhlá. Omítka je místy popraskaná trhlinami šířky do 0,1 mm. Ve střední části vede na celou šířku opěry vodorovná trhlina šířky do 0,3 mm se stopami po průsacích vody s ojedinělými výluhy pojiva. V místě trhliny je omítka povrchově degradovaná a oloupaná.
- Opěra je znečištěná spreji.

Křídlo vlevo

- Na celé ploše křídla je beton zavlhlý a porostlý slabou vrstvou mechu, ojediněle je v horní části popraskaný trhlinami šířky do 0,2 mm.
- V horní části křídla vede svislá trhlina, okolí trhliny beton degraduje do hloubky až 30 mm.
- Křídlo je obrostlé vegetací.

Křídlo vpravo

- Na celé ploše křídla je beton zavlhlý a porostlý slabou vrstvou mechu, v horní části je popraskaný trhlinami šířky do 0,2 mm se stopami po průsacích vody s výluhy pojiva. Beton je místy degradovaný a vydrolený do hloubky více než 20 mm.
- Křídlo je obrostlé vegetací.

Svah u mostního objektu vlevo

- Svah je zasypaný štěrkem z kolejového lože a porůstá vegetací.

Svah u mostního objektu vpravo

- Svah je zasypaný štěrkem z kolejového lože a porůstá vegetací.

3. Železniční svršek

- Kolejové lože je u říms mírně přesypáno.

4. Vybavení mostu**Zábradlí**

- Nátěr je sešlý a místy prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: 20 % (Ri5).

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Na betonovém soklu opěry O 01 je levé odvodnění zcela vydrolené a tvoří malou kavernu, částečně zanesenou zeminou a mechem.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Plechy s výstražným žlutočerným nátěrem jsou zašlé a místy deformované.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Okolí objektu je zarostlé vegetací.

5. Přechody do trati

- Neřešené, chybí drážní stezky. Při přecházení z římsy do kolejového lože je schod vysoký až 350 mm a hrozí nebezpečí pádu.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- degradovaný beton s obnaženou korodující výztuží
- stopy po průsacích vody s výluhy pojiva

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- bez zjevných závažných závad a poruch

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.

Spodní stavba: S 1

na základě hodnocení O 01, O 02.

Podrobná prohlídka provedena dne 12.08.2024

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Bc. Milan Venhuda dne 13.08.2024

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Adam Ludvík
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 –
podhled nad O 02 –
degradovaný beton, obnažená
korodující výztuž, průsaky vody
s výluhy pojiva



Foto č. 2 Konstrukce K 01 –
římsa vlevo, podhled –
degradovaný beton
s obnaženou korodující výztuží



Foto č. 3 Konstrukce K 01 –
římsa vpravo, podhled –
degradovaný beton
s obnaženou korodující výztuží