

Zápis o mimořádné prohlídce mostu v km 232,825 Brno hl.n. – Česká Třebová

Účastníci prohlídky:

Vedoucí prohlídky:

Ing. Pavel Novák, vedoucí OJ a VJ

Místní správce:

Josef Krátký

Svolání mimořádné prohlídky:

Mimořádná prohlídka byla svolána na základě rozhodnutí ministra dopravy a generálního ředitele SŽDC, s. o. Prohlídka byla provedena dle předpisu SŽDC S5 Správa mostních objektů.

Základní údaje o mostu:

TÚ: 2002, Brno hl.n. – Česká Třebová

DÚ: 24 Svitavy - Opatov

Stavební stav: K01-1

Stavební stav spodní stavby: 2

Přechodnost: D4 s přidruženou rychlostí 120 km/hod.

Zatížitelnost: $Z_{D4}=0,99$ (kategorie A), vypracoval Ing. Igor Pokřický (Promo s.r.o. Praha) v roce 1995

Rok výstavby mostu: r. 1970

Návrhový zatěžovací vlak: zatěžovací vlak „A“ dle ČSN 736203

V roce 1969 provedena zatěžovací zkouška jeřábem EDK 1000 a lokomotivou řady 556 s kladným výsledkem.

Průběh mimořádné prohlídky:

Vlastní prohlídka objektu proběhla dne 12. 9. 2018 v 11:00 hod. Prohlídka byla zaměřena především na vizuální posouzení stavu nosné konstrukce.

Dokumentace ke kontrolní prohlídce:

- Zápis z podrobné prohlídky z roku 2017
- Projekt z roku 1966 a 1995

Popis objektu

Nosná konstrukce je tvořena čtyřmi předpjatými nosníky typu KT ze tří částí celk. délky 21 m a rozpětí 20m. Ukončení konstrukce je kolmé a je uložena na ocelových vahadlových ložiscích. Opěry a křídla jsou betonová. Dle DSP byla stěna komory krajního nosníku pod kolejí č. 2 poškozena a posléze opravena. Trať na mostě je dvoukolejná a přemostňuje silnici I. Třídy. Na mostě v roce 2011 proběhla oprava, v rámci které byla provedena obnova hydroizolačního systému.

Zjištěný stav:

Nad vozovkou trhlina v hraně krajního nosníku (zřejmě důsledek nárazu silničního vozidla) a druhý krajní nosník má poškozenou hranu od nárazů vozidel na třech místech. Na jednom místě je patrná vlhkost a koroze zřejmě měkké výztuže. Na římsách se lokálně objevuje degradace povrchové vrstvy betonu.

Závěr kontrolní prohlídky:

1. Výše popsané závady bezprostředně neohrožují železniční provoz. Na mostě je plná traťová rychlost.
2. Objekt navrhuje na doplňkový diagnostický průzkum z důvodů konstrukčního uspořádání, limitní zatížitelnosti a prověření v minulosti provedené opravy stěny komory.

Zapsal dne 26. 9. 2018

Ing. Pavel Novák

Josef Krátký

Potvrzují: Jiří Tucauer, přednosta Správy mostů a tunelů

km 232,825



km 232,825



km 232,825

