

Modernizace trati Brno - Přerov



červen 2015

Příloha č. 4
Mosty a umělé stavby - popis technického řešení

MOSTY, UMĚLÉ STAVBY

Obsah

<i>Úvod</i>	3
<i>Celkové počty stávajících objektů:</i>	3
<i>Společné zásady řešení mimo varianty bez projektu:</i>	4
<i>Nově budované objekty, demolice</i>	4
<i>Podrobněji k jednotlivým objektům:</i>	6
<i>TÚ 2302 Tábořská (mimo) – Vlárský průsmyk st.hr.</i>	6
Most v km 10,273	6
Most v km 11,251	6
Most v km 11,440	7
Most v km 13,193	8
Most v km 15,993	8
<i>TÚ 2305 Blažovice (mimo) – Holubice (mimo)</i>	9
Most v km 1,405	9
Most v km 2,225	10
<i>TÚ 2101 Brno hl.n. (mimo) – Přerov (mimo) přes Chrlice</i>	10
Most v km 29,474	10
Most v km 30,005	11
Most v km 31,310	12
Most v km 31,807	12
Most v km 32,035	13
Most v km 32,305	14
Most v km 33,420	14
Most v km 33,750	15
Most v km 34,592	16
Most v km 36,095	17
Most v km 36,750	17
Most v km 38,139	18
Most v km 39,273	19
Most v km 39,505	19
Most v km 39,808	20
Most v km 40,464	21
Most v km 42,631	21
Most v km 46,056	22
Most v km 46,497	23

Most v km 47,212	23
Most v km 47,342	24
Most v km 47,436	25
Most v km 47,896	25
Most v km 49,394	26
Most v km 49,482	27
Most v km 49,595	27
Most v km 51,714	28
Most v km 52,996	29
Most v km 54,298	29
Most v km 55,810	30
Most v km 57,268	31
Most v km 58,244	31
Most v km 59,776	32
Most v km 61,196	33
Most v km 63,113	34
Most v km 63,432	34
Most v km 63,501	35
Most v km 64,725	36
Most v km 65,497	37
Most v km 65,582	38
Most v km 66,881	39
Most v km 67,840	40
Most v km 69,249	41
Most v km 73,764	42
Most v km 74,188	43
Most v km 74,556	44
Most v km 74,798	45
Most v km 75,614	46
Most v km 75,790	47
Most v km 75,960	48
Most v km 77,054	49
Most v km 77,217	50
Most v km 77,699	51
Most v km 83,420	52
Most v km 87,339	53

Úvod

V rámci studie proveditelnosti je posuzováno osm variant řešení. Označení jednotlivých variant je následující:

- **BP** jedná se o variantu bez projektu. V této variantě jsou navrženy takové úpravy mostních objektů, jejichž bezprostředním cílem není zvyšování rychlosti nebo propustné výkonnosti tratě. Jsou zde však respektovány požadavky na bezpečnost provozu.
- **O2+** v této variantě je navržena optimalizace tratě na stávajícím tělese s rychlostí 80-160 km/hod se zdvoukolejněním v celé délce.
- **M1** jedná se o modernizaci tratě na rychlost 160 km/hod. Dojde k plnému zdvoukolejnění a k lokálním přeložkám tratě.
- **M2** jedná se o modernizaci tratě na rychlost 200 km/hod. Dojde k plnému zdvoukolejnění a k lokálním přeložkám tratě.
- **N1** Varianta uvažuje výstavbu dvoukolejné vysokorychlostní tratě ve stopě dle Koordinační studie VRT (IKP CE, 2003) a optimalizaci stávající tratě dle varianty O2. Zdvoukolejnění je navrženo v úseku Vyškov – Kojetín
- **N2** Varianta uvažuje výstavbu dvoukolejné vysokorychlostní trati v přibližném souběhu s dálnicí D1 (Blažovice – Kojetín), dále navazující na uvažovaný obchvat žst. Přerov dle Zásad územního rozvoje kraje a optimalizaci stávající tratě dle varianty O2. Zdvoukolejnění je navrženo v úseku Vyškov – Kojetín a Chropyně - Přerov
- **K3** jedná se o modernizaci tratě na rychlost 200 km/hod. Dojde k plnému zdvoukolejnění a k lokálním přeložkám tratě. Mezi žst. Vyškov a Ivanovice na Hané je provedeno zdvoukolejnění ve stávající stopě s propadem rychlosti na 105 km/hod.
- **S5** v úseku Brno-Vyškov novostavba tratě ve stopě budoucí VRT s rychlostí do 200 km/hod. Mezi Vyškovem a Přerovem řešení shodné s variantou M2. Dále v textu nebude tato varianta sledována.

Podkladem pro zpracování studie mostních objektů a umělých staveb byly protokoly o podrobných prohlídkách mostů, evidenční údaje, zkušenosti s obdobnými objekty na jiných úsecích železničních tratí a rovněž vlastní průzkum zpracovatele, provedený v době zpracování studie.

Cílem níže navrhovaných opatření je uvedení všech mostních objektů a dalších umělých staveb do stavu požadovaného Zadávacími podmínkami pro studii proveditelnosti, příslušnými normami a předpisy a to jak po stránce přechodnosti, tak po stránce prostorové průchodnosti. Snahou projektanta bylo zachovat v maximální možné míře funkčnost jednotlivých stávajících objektů, omezit na minimum necitlivé zásahy do estetiky mostů, která v daném úseku hraje nezanedbatelnou roli a v neposlední řadě navrhnout zadavateli studie co nejekonomičtější řešení.

Celkové počty stávajících objektů:

V daném úseku se nachází celkem (od km 2,485):

64 mostů, z toho s nosnou konstrukcí typu:

- 23 x kamenná klenba
- 8 x deska se zabetonovanými nosníky
- 9 x železobetonová deska
- 1 x železobetonový rámový objekt
- 14 x ocelová konstrukce (13 x mostnice + 1 x dvojčité nosníky)
- 8 x betonová klenba
- 1 x předpjaté betonové nosníky

52 propustků + 5 mimo evidenci ČD, z toho:

- 33 x trubní
- 4 x kamenná klenba
- 6 x zabetonované kolejnice
- 5 x kamenná deska
- 3 x železobetonová deska
- 1 x betonová klenba

mimoúrovňová křížení - nadjezdy a lávky

13 x silniční nadjezd

2 x lávka pro pěší

1 x železniční nadjezd

1 x energolávka nebo dopravníkový most

Společné zásady řešení mimo varianty bez projektu:

- Mosty s prvkovou ocelovou mostovkou a mostnicemi **jsou** navrženy k přestavbě na mosty s průběžným kolejovým ložem.
- Nosná konstrukce nově navrhovaných podchodů je jednotně předpokládána jako monolitický železobetonový rám.
- V tomto stupni dokumentace nebylo výškové situování kolejí detailněji rozpracovááno. U mostů, kde lze předpokládat problémy s výškovým uspořádáním pod mostem, je v následujícím textu na tuto skutečnost upozorněno.
- Propustky s nosnou konstrukcí ze zabetonovaných kolejnic a kamenných desek jsou navrženy na zatrubnění, nedohledané propustky uvedené v evidenci správce jsou navrženy na zrušení. Stávající trubní propustky jsou navrženy k prodloužení, pročištění a sanaci stávajících částí.
- Silniční nadjezdy budou v místě stávající dvoukolejné tratě ponechány bez úprav, v místě navrženého zdvoukolejnění je navržena jejich přestavba
- Při zřizování nových ostrovních nástupišť je řešen bezbariérový přístup na nástupiště pro osoby se sníženou pohyblivostí.
- Stávající úrovňové přejezdy budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením, v případě silničního podjezdu o světlé šířce min. 6,0 m a podjezdové výšce dle ČSN 73 6201 pro příslušnou třídu komunikace.

Nově budované objekty, demolice

V případě zřizování ostrovních nástupišť ve stanicích jsou pro přístupy na tyto nástupiště navrženy podchody.

Stávajících 21 přejezdů bude v příslušných variantách nahrazeno mimoúrovňovým křížením (neplatí pro variantu BP).

Nové propustky pro převedení občasných vodotečí a odvodnění žel spodku budou navrženy v dalším stupni dokumentace.

Tunely

Pro návrh tunelů se vychází z preference dvoukolejných tunelů. Podle Vzorového listu je uvažována plocha tunelového průřezu 80 m^2 pro varianty M1, M2 a K3. Ve variantě S5 jsou dvoukolejné tunely navrhovány se světlým tunelovým průřezem o ploše $82 - 95 \text{ m}^2$, u tunelů jednokolejných se uvažuje s plochou 50 m^2 .

V tunelu je možno zřídit kolejové lože nebo pevnou jízdní dráhu (PJD). Tato je výhodná jak z hlediska delší životnosti (až 60let), tak nižších provozních nákladů. Dále PJD umožňuje pojiždění automobilovou technikou (sanitní a hasičské vozy). Je to lepší úniková cesta, která umožní vyšší rychlost unikajícím osobám při nehodové události. PJD je nutno budovat pro definitivní stav, změna převýšení pro vyšší rychlost by vyžadovala rozsáhlé stavební práce.

Návrh tunelů musí odpovídat požadavkům Rozhodnutí o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému 2008/163/ES „Bezpečnost v železničních tunelech“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému. V této TSI jsou stanoveny požadavky na subsystémy Infrastruktura, Energie, Řízení a zabezpečení, Provoz a řízení dopravy a kolejová vozidla, podle 3 typů mimořádných událostí:

- „horké“-požár, výbuch
- „studené“- srážka vlaku, vykolejení
- zastavení na delší dobu (více než 10min.) - může dojít k panice

Rozsah vybavení železničních tunelů souvisí s požadavky na provozování tunelu a zajištění bezpečnosti přepravovaného nákladu a osob. Rozsah vybavení definuje norma ČSN 737508 Železniční tunely a předpis ČD S6 Správa tunelů.

Vlastní výstavba tunelu může probíhat hloubením, ražením, nebo kombinací obou způsobů výstavby. Kritériem pro volbu konkrétního způsobu výstavby je zpravidla mocnost nadloží a stabilita horninového masivu. Volbu metody ovlivňuje dále mnoho dalších faktorů, které souvisejí s umístěním stavby a vazbami na okolí.

Rozsah vybavení železničních tunelů souvisí s požadavky na provozování tunelu a zajištění bezpečnosti přepravovaného nákladu a osob. Rozsah vybavení definuje norma ČSN 737508. a předpis ČD S6 Správa tunelů. Jedná se o tyto konstrukce a zařízení:

- služební chodník
- tunelové výklenky
- osvětlení
- nouzové osvětlení únikových cest a záchranných chodeb
- rozvod elektrické energie
- drážní telefon
- požární vodovod (suchovod) - v každém tunelu přesahujícím délku 500 m musí být instalováno nezavodněné požární potrubí DN 100 s osazenými výtokovými ventily. U každého výtoku musí být osazen rychlouzavírací ventil. Vzdálenost mezi výtokovými ventily může být maximálně 80 m,
- bezpečnostní značení – značení únikových cest, záchranných výklenků, apod.,
- příjezdové komunikace a nástupní plochy záchranných sborů - tunel a východy ze záchranných chodeb musí být dosažitelné pro silniční vozidla. Přístupová komunikace se zřizuje podle možnosti k oběma portálům tunelu, případně pokud to místní poměry neumožňují, musí být přístupová komunikace navržena alespoň k jednomu z portálů,
- spojení pro potřeby zasahujících jednotek - u tunelů s délkou nad 1 000 m je třeba technickým zařízením zajistit přenos radiového signálu mezi zasahujícími záchrannými jednotkami a místem provozního dohledu mimo tunel a rovněž pro dorozumívání mezi oběma portály.

V rámci řešení variant je vzhledem k vedení trasy uvažováno s těmito tunely:

Variant M1

- Holubický tunel délky 677 m mezi žst. Blažovice a žst. Holubice
- Rousínovský tunel délky 700 m před nově situovanou žst. Rousínov
- Habrovanský tunel délky 720 m mezi žst. Rousínov a žst. Luleč
- Pustiměřský tunel délky 400 m v místě křížení trati s rychlostní komunikací
- Němčický tunel délky 660 m mezi žst. Nezamyslice a zastávkou Němčice n. H.

Variant M2

- Holubický tunel délky 980 m mezi žst. Blažovice a žst. Holubice
- Rousínovský tunel délky 700 m před nově situovanou žst. Rousínov
- Habrovanský tunel délky 650 m mezi žst. Rousínov a žst. Luleč
- Pustiměřský tunel délky 500 m v místě křížení trati s rychlostní komunikací
- Dřevnovický tunel délky 380 m mezi zastávkou Chvalkovice a žst. Nezamyslice
- Němčický tunel délky 660 m mezi žst. Nezamyslice a zastávkou Němčice n. H.

Variant K3

- Holubický tunel délky 980 m mezi žst. Blažovice a žst. Holubice
- Rousínovský tunel délky 700 m před nově situovanou žst. Rousínov
- Habrovanský tunel délky 650 m mezi žst. Rousínov a žst. Luleč
- Dřevnovický tunel délky 380 m mezi zastávkou Chvalkovice a žst. Nezamyslice
- Němčický tunel délky 660 m mezi žst. Nezamyslice a zastávkou Němčice n. H.

V rámci řešení variant S5 je vzhledem k vedení trasy uvažováno s těmito tunely:

- Velešovický tunel délky 2050 mezi výhybnou Slavkov a odbočkou Rostěnice
- Dražovický tunel I délky 1840 mezi výhybnou Slavkov a odbočkou Rostěnice
- Dražovický tunel II délky 800 m mezi výhybnou Slavkov a odbočkou Rostěnice
- Pustiměřský tunel délky 500 m v místě křížení trati s rychlostní komunikací (pouze ve variantě M2)
- Dřevnovický tunel délky 390 m mezi zastávkou Chvalkovice a žst. Nezamyslice
- Němčický tunel délky 660 m mezi žst. Nezamyslice a zastávkou Němčice n. H.

Podrobněji k jednotlivým objektům:

TÚ 2302 Tábořská (mimo) – Vlárský průmysk st.hr.

Most v km 10,273



Pohled na most zleva – vlevo žst. Šlapanice



Pohled na poruchy ve spodním líci nosné desky

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, celkem pro 3 koleje, přes silnici. Trať v přímé.

Nosná konstrukce desková, zabetonované nosníky, z roku 1937. Spodní stavba betonová z roku 1937. Křídla vpravo betonová rovnoběžná, vlevo betonová kolmá.

Světlost mostu (kolmá):	6,00 m
Úhel křížení:	83°
Volná výška (k terénu silnice):	3,86 m
Šířka mostu:	15,85 m
Výstavba:	1937
Stav objektu (dle hodnocení správcem):	K2/S2

Křídla oprýskaná, spodní stavba degraduje, u nosníků obnažené pásnice, zrezivělé, rub konstrukce poškozen od nadměrných nákladů, ve sparách průsaky vody.

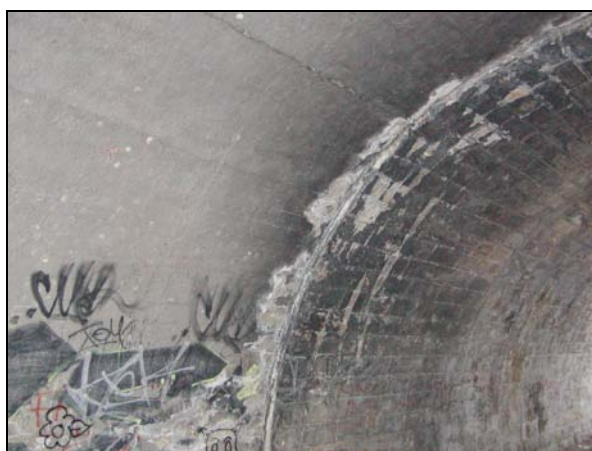
Návrh úprav dle variant:

BP - V PD bude proveden přepočet, jsou navrženy opravy zdiva spodní stavby a NK, opravy nosníků. Obnova hydroizolace. Objekt bude doplněn protinárazovou zábranou.

Most v km 11,251



Pohled na most zprava



Detail spáry mezi betonovou a kamennou částí

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, celkem pro 2 koleje, přes polní cestu. Trať v oblouku vlevo.

Nosná konstrukce - zleva pod kolejí č.2 je kamenná klenba kamenná o délce 9,0 m, zprava pod kolejí č.1 je betonová klenba polokruhová o délce 9,0 m. Nosná konstrukce z roku 1887 (1938). Spodní stavba část betonové zdivo, část kamenné zdivo z roku 1887. Křídla vpravo betonová, šikmá svahová, vlevo kamenná kolmá.

Světlost mostu (kolmá):	8,00 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (pod vrcholem):	4,5 m
Šířka mostu:	20,10 m
Výstavba:	1887 (1938)
Stav objektu (dle hodnocení správcem):	K2/S2

Křídla oprýskaná, spodní stavba degraduje, u nosníků obnažené pásnice, zrezivělé, rub konstrukce poškozen od nadměrných nákladů, ve sparách průsaky vody.

Návrh úprav dle variant:

BP, O2+, M1, M2, N1, N2, K3 - V PD bude proveden přepočet, sanace zdiva, nové zábradlí, sanace spáry mezi konstrukcemi, nasazená železobetonová deska s novou hydroizolací.

Most v km 11,440



Pohled na most zprava, pod mostem koryto potoka, cesta



Pohled OK v levé koleji – směrem na brněnskou opěru

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, celkem pro 2 koleje, přes potok a polní cestu. Trať v oblouku vlevo R=349 m.

Nosná konstrukce OK v levé koleji plnostěnná, svařovaná, v pravé koleji plnostěnná, nýtovaná, ukončení kolmé. Nosná konstrukce z roku 1887. Spodní stavba část betonové zdivo, část kamenné zdivo z roku 1887. Křídla vpravo betonová, šikmá, vlevo kamenná rovnoběžná.

Světlost mostu (kolmá):	14,90 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (k cestě):	5,25 m
Volná výška (k hladině):	7,80 m
Šířka mostu:	10,60 m
Výstavba:	1887 (1937)
Stav objektu (dle hodnocení správcem):	K1/S2

OK koroduje, spodní stavba místy teče, pod mostem černá skládka.

Návrh úprav dle variant:

BP, O2+, M1, M2, N1, N2, K3 – V současné době je zpracovávána dokumentace řešící přestavbu mostního objektu. Světlost objektu bude zachována a provede se nová nosná konstrukce ze zabetonovaných nosníků se štěrkovým ložem. Z tohoto důvodu se s následnými stavebními úpravami v rámci jednotlivých variant neuvažuje.

Most v km 13,193

Pohled na most zprava



Pohled na most zleva

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, celkem pro 2 koleje, přes polní cestu a svodnicový kanál. Trať v přímé.

Nosná konstrukce dvě betonové klenby. Nosná konstrukce z roku 1887 (1937). Spodní stavba část betonové zdivo, část kamenné zdivo z roku 1887 (1937). Křídla vpravo betonová, kolmá, vlevo kamenná kolmá.

Světlost mostu (kolmá): 5,00 m

Úhel křížení: 90°

Volná výška (pod vrcholem): 3,50 m

Výška přesypu: 3,50 m

Šířka mostu: 9,50 m

Výstavba: 1887 (1937)

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K1/S1

Dobrý stav, po rekonstrukci, spára teče, zábradlí 2 příčle.

Návrh úprav dle variant:

BP, O2+, M1, M2, N1, N2, K3 - V PD bude proveden přepočet, sanace spáry, nové zábradlí.

Most v km 15,993

Pohled na most zleva – vlevo žst. Blažovice



Pohled na most zprava

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, celkem pro 9 kolejí, přes místní komunikaci. Trať v přechodnici z levého oblouku do přímé.

Nosná konstrukce zleva betonová klenba segmentová, dále pokračuje železobetonová deska. Nosná konstrukce z roku 1887 (1937, 1964). Spodní stavba betonové zdivo z roku 1887 (1937, 1964). Křídla betonová, šikmá.

Světlost mostu (kolmá): 5,50 m

Úhel křížení: 90°
Volná výška (pod vrcholem): 5,30 m
Šířka mostu: 23,20 m
Výstavba: 1887 (1937, 1964)
Stav objektu (dle hodnocení správcem): K2/S2

Dobrý stav, ve spodní části degraduje omítka.

Návrh úprav dle variant:

BP, O2+, M1, M2, N1, N2, K3 - V PD bude proveden přepoččet, opravy zdiva a omítek, nové zábradlí. Pod hlavními kolejemi bude provedena nasazená deska s hydroizolací.

TÚ 2305 Blažovice (mimo) – Holubice (mimo)

Most v km 1,405



Pohled na most zprava

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, přes polní cestu. Trať v oblouku.

Nosná konstrukce desková, prostá, železobeton z roku 1931 (rekonstrukce 1996). Spodní stavba betonové zdivo z roku 1931 (rekonstrukce 1996). Křídla betonová, šikmá.

Světlost mostu (kolmá): 4,00 m
Úhel křížení: 90°
Volná výška (pod vrcholem): 3,45 m
Šířka mostu: 6,54 m
Výstavba: 1931 (1996 rekonstrukce)
Stav objektu (dle hodnocení správcem): K1/S1

Stav dobrý, most po rekonstrukci.

Návrh úprav dle variant:

BP - Bez úprav.

O2+ – Rozšíření mostního objektu novou železobetonovou klenbou stejné světlosti jako stávající.

M1, M2, K3 – Nový most v odsunutě poloze světlosti 4,0 m. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonový rám s kolmými svahovými křídly ukončenými dle profilu přilehlého násypového tělesa.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 2,225

Pohled na most zprava

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, přes místní komunikaci. Trať v oblouku.

Nosná konstrukce klenbová, cihelné zdivo z roku 1888 (rekonstrukce 1996). Spodní stavba kamenné zdivo z roku 1888 (rekonstrukce 1996). Křídla kamenná, šikmá.

Světlost mostu (kolmá): 7,50 m

Úhel křížení: 90°

Volná výška (pod vrcholem): 4,00 m

Šířka mostu: 11,20 m

Výstavba: 1888 (1996 rekonstrukce)

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K1/S1

Stav dobrý, most po rekonstrukci, trhlínky u křídel.

Návrh úprav dle variant:

BP - Bez úprav.

O2+ – Rozšíření mostního objektu novou železobetonovou klenbou stejné světlosti jako stávající.

M1, M2, K3 – Nový most v odsunuté poloze světlosti 8,0 m. Nosná konstrukce je předpokládána jako deska s tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

TÚ 2101 Brno hl.n. (mimo) – Přerov (mimo) přes Chrlice**Most v km 29,474**

Pohled zprava, vzadu dálniční nadjezd



Pohled na porušené zdivo klenby a čelní zdi

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, inundační. Trať v přímé.

Nosná konstrukce kamenná klenba polokruhová z roku 1868 . Spodní stavba kamenné zdivo z roku 1868. Křídla kamenná, polokruhová.

Světlost mostu (kolmá):	5,70 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (pod vrcholem k terénu):	2,85 m
Šířka mostu:	4,80 m
Výstavba:	1868
Stav objektu (dle hodnocení správcem):	K2/S2

Původní klenba, stav zdiva špatný, koroze zábradlí, pod mostem černá skládka.

Návrh úprav dle variant:

BP - přepoččet, navržení sanace zdiva, opravy zábradlí, nasazená deska s hydroizolací. Pro další stupeň uvažovat event. se zrušením.

O2+, M1, M2, K3 – Přestavba stávajícího mostu. Nový most je navržen o 1 otvoru, pro 2 koleje, světlost 6,0 m, v oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako deska s tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu. S ohledem na současnou funkci mostu bude v dalším projektovém stupni zvážena i event. možnost zrušení tohoto objektu.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 30,005

Pohled zleva



Detail porušeného zdiva klenby

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, přes silnici. Trať v přímé.

Nosná konstrukce kamenná klenba polokruhová z roku 1868 . Spodní stavba kamenné zdivo z roku 1868. Křídla kamenná, polokruhová.

Světlost mostu (kolmá):	7,55 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (pod vrcholem k terénu):	4,30 m
Šířka mostu:	6,34 m
Výstavba:	1868
Stav objektu (dle hodnocení správcem):	K2/S1

Původní kamenná klenba, římsové nosníky nové (1996), klenba se drolí, vrypy od nákladů, jinak stav dobrý.

Návrh úprav dle variant:

BP - přepoččet nosné konstrukce, navržení sanace zdiva.

O2+, M1, M2, K3 – Přestavba stávajícího mostu. Nový most je navržen o 1 otvoru, pro 2 koleje, světlost 9,0 m, v přímé. Nosná konstrukce je předpokládána jako deska s tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 31,310



Pohled na most zleva

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, přes polní cestu a vodoteč. Trať v oblouku vpravo.

Nosná konstrukce betonová klenba polokruhová z roku 1965 . Spodní stavba betonové zdivo z roku 1965. Křídla betonová, šikmá.

Světlost mostu (kolmá):	4,00 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (pod vrcholem k terénu):	4,80 m
Šířka mostu:	33,20 m
Výstavba:	1965
Stav objektu (dle hodnocení správcem):	K2/S2

Zatravněný potok pod mostem, spára za čelem teče, křídla oprýskaná, jinak stav dobrý.

Návrh úprav dle variant:

BP - Jsou navrženy sanace trhlín a sanace zdiva, nasazená deska s hydroizolací.

O2+ – Rozšíření mostního objektu pro druhou kolej.

M1, M2, K3 – Nový most v odsunutě poloze světlosti 7,0 m. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová polokruhová klenba, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, rovnoběžná křídla, částečně obsypaná. Potok je uvažován v otevřeném korytě, cesta z jedné strany.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 31,807



Pohled na most zleva



Pohled na přerovskou opěru (ve směru staničení)

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, přes silnici. Trať v přechodnici do levého oblouku.

Nosná konstrukce železobetonová deska se zabetonovanými nosníky z roku 1994 . Spodní stavba kamenné zdivo roku 1892. Křídla kamenná oblouková.

Světlost mostu (kolmá):	11,00 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (k terénu silnice):	4,70 m
Šířka mostu:	6,88 m
Výstavba:	1892
Stav objektu (dle hodnocení správcem):	K2/S1

Nová konstrukce v rámci ET Nezamyslice – Brno, stav dobrý, bez závad.

Návrh úprav dle variant:

BP - Bez úprav.

O2+ – Rozšíření mostu pomocí stejné konstrukce jako stávající most.

M1, M2, K3 – Nový most o 1 otvoru, pro 2 koleje v odsunutě poloze světlost 25,00 m, úhel křížení se silnicí cca 35°, u silnice je třeba uvažovat přeložku se „šikanou“ – v současné podobě je úhel křížení cca 5°, trať v přímé. Pod mostem bude umístěna silnice II. třídy a chodník, podjezdová výška 3,8 m. Nosná konstrukce je předpokládána jako sprážená, ocelobetonová, s kolejovým ložem, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, rovnoběžná křídla.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 32,035



Pohled na most zleva – ve směru od Slavíkovice

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, přes silnici. Trať v oblouku vlevo.

Nosná konstrukce železobetonová deska se zabetonovanými nosníky z roku 1994 . Spodní stavba betonové zdivo roku 1994. Křídla betonová, šikmá.

Světlost mostu (kolmá):	3,80 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (k terénu silnice):	3,37 m
Šířka mostu:	4,85 m
Výstavba:	1994
Stav objektu (dle hodnocení správcem):	K1/S2

Spárou mezi úložným prahem a opěrou prosakuje voda.

Nosná konstrukce desková, rámová, ze železového betonu z r. 1972, spodní stavba betonová.

Návrh úprav dle variant:

BP - Sanace spáry.

O2+ – Rozšíření mostu pomocí stejné konstrukce jako stávající most.

M1, M2, K3 – Nový most o 1 otvoru, pro 2 koleje v odsunutě poloze světlost 7,00 m. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová deska se zabetonovanými nosníky, s kolejovým ložem, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, šikmá křídla.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 32,305



Pohled na podchod v žst. Rousínov zleva trati



Detail zdiva v podchodu

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 5 kolejí, podchod pod tratí. Trať v přímé.

Nosná konstrukce kamenná klenba polokruhová 1868 . Spodní stavba kamenné zdivo roku 1868. Křídla kamenná rovnoběžná.

Světlost mostu (kolmá): 3,80 m

Úhel křížení: 90°

Volná výška (k terénu podchodu): 2,30 m

Šířka mostu: 95,00 m

Výstavba: 1868

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K3/S2

Stav je v celku dobrý, podchod není osvětlený.

Návrh úprav dle variant:

BP, O2+ - přepočet nosné konstrukce, navržení sanace zdiva, provedení nasazené desky s hydroizolací.

M1, M2, K3 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 33,420



Pohled na most zprava

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, most přes polní cestu. Trať v oblouku vpravo.

Nosná konstrukce kamenná klenba polokruhová 1868 . Spodní stavba kamenné zdivo roku 1868. Křídla kamenná polokruhová.

Světlost mostu (kolmá):	3,80 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (pod vrcholem k terénu):	2,40 m
Šířka mostu:	4,68 m
Výstavba:	1868

Průčelní zdi – kamenné zdivo zvětralé, zdivo spodní stavby dobré, zábradlí nevyhovuje, most je úzký.

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K3/S1

Návrh úprav dle variant:

BP - přepočet nosné konstrukce, navržení sanace zdiva, provedení nasazené desky s hydroizolací, rozšíření nosné konstrukce, nové zábradlí.

O2+ – Demolice stávajícího mostu. Nový most o světlosti 5,0 m. Nosnou konstrukci bude tvořit železobetonová klenba. Spodní stavba betonová, křídla šikmá svahová.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu navrhuje nový most o 1 otvoru, světlost 9,00 m, v oblouku. Pod mostem bude umístěna místní komunikace do Važan a dále oboustranné chodníky, min. podjezdná výška 3,80 m. Nosná konstrukce je předpokládána jako deska s tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 33,750



Pohled zprava, pod mostem deskový propustek



Podélná trhlina ve vrcholu klenby

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, most přes polní cestu a potok. Trať v oblouku vpravo.

Nosná konstrukce betonová klenba polokruhová 1966 . Spodní stavba betonové zdivo z roku 1966. Křídla betonová rovnoběžná.

Světlost mostu (kolmá):	4,50 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (pod vrcholem k terénu):	4,95 m
Výška přesypu:	2,0 m
Šířka opěr:	11,50 m
Výstavba:	1966

V klenbě uprostřed trhlina, pod mostem trubní propustek, zábradlí nevyhovuje.

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K2/S1

Návrh úprav dle variant:

BP - přepočet nosné konstrukce, sanace trhliny, nové zábradlí, nasazená železobetonová deska s novou hydroizolací.

O2+ – Nadbetonování průčelních zdí, sanace trhliny, nové zábradlí, nasazená železobetonová deska s novou hydroizolací.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most o 1 otvoru, světlost 6,00 m, výška násypu je cca 8,0 m, délka celkem 32,0 m, v přímé. Pod mostem je umístěna cesta a Vážanský potok. Nosná konstrukce je předpokládána jako deska s tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu. Potok je umístěn v otevřeném korytě s jednostrannou cestou. V dalším stupni bude prověřena možnost zatrubnění.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 34,592



Pohled na most zprava, u přerovské opěry koryto potoka

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, most přes chodník a koryta potoka. Trať v přímé.

Nosná konstrukce betonová klenba polokruhová 1964 . Spodní stavba betonové zdivo z roku 1964. Křídla betonová šikmá.

Světlost mostu (kolmá):	4,50 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (pod vrcholem k terénu):	5,00 m
Výška přesypu:	4,4 m
Šířka:	17,20 m
Výstavba:	1964

Trhlina u průčelní zdi a římsy vlevo, jinak stav dobrý.

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K2/S2

Návrh úprav dle variant:

BP - přepočítání nosné konstrukce, sanace trhlín, nasazená železobetonová deska s novou hydroizolací.

O2+ – Nadbetonování průčelních zdí, sanace trhlíny, nové zábradlí, nasazená železobetonová deska s novou hydroizolací.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most o 1 otvoru, pro 2 koleje, světlost 3,0 m, v oblouku. Pod mostem je umístěn Habrovanský potok. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonový rám s kolmými svahovými křídly ukončenými dle profilu přilehlého násypového tělesa, potok je veden v otevřeném korytě. V dalším stupni bude prověřena možnost zatrubnění (sdružený propustek).

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 36,095

Pohled na most zprava, vpravo žst. Komořany u Vyškova

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 2 koleje, most přes silnici. Trať v oblouku vlevo.

Nosná konstrukce desková, prostá, zabetonované nosníky 1948 . Spodní stavba betonové zdivo z roku 1892. Křídla betonová šikmá.

Světlost mostu (kolmá):	4,00 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (pod vrcholem k terénu):	4,05 m
Šířka:	12,04 m
Výstavba:	1948

Deska poškozená od vysokých nákladů, zábradlí nevyhovuje, jinak stav dobrý.

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K2/S2

Návrh úprav dle variant:

BP, O2+ - přepoččet nosné konstrukce, oprava podhledu desky, eventuálně návrh protinárazové zábrany.

M1, M2, K3 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 36,750

Pohled na most zprava



Detailní pohled na přerovskou opěru – sepnutí klenby

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, most přes polní cestu. Trať v oblouku vpravo.

Nosná konstrukce kamenná klenba segmentová 1868 . Spodní stavba kamenné zdivo z roku 1868. Křídla kamenná rovnoběžná.

Světlost mostu (kolmá):	4,00 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (pod vrcholem k terénu):	3,60 m
Šířka:	5,10 m
Výstavba:	1868

Klenba stažená kolejnicemi a táhly, poruchy zdiva (vypadené kameny), nosná konstrukce je úzká 4,80 m, zábradlí má 2 příčle.

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K1/S2

Návrh úprav dle variant:

BP - přepočet nosné konstrukce, sanace zdiva, nové zábradlí, event. nové římsové nosníky.

O2+ – Rozšíření mostu železobetonovou klenbou stejné světlosti.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most přes polní cestu o 1 otvoru, pro 2 koleje, světlost 4,00 m, v přímé. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonový rám s kolmými svahovými křídly ukončenými dle profilu přilehlého násypového tělesa.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 38,139



Pohled na most zleva trati



Pohled na přerovskou opěru

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, most přes polní cestu a potok. Trať v přímé.

Nosná konstrukce ocelová konstrukce plnostěnná nýtovaná s mostovkou mezilehlou. Rok výroby 1952. Spodní stavba betonové zdivo z roku 1952. Křídla betonová rovnoběžná.

Světlost mostu (kolmá):	21,00 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (k hladině vody):	11,00 m
Šířka:	5,00 m
Výstavba:	1952, sanace 1916

OK koroduje, ve spodní stavbě otvory, pod mostem potok (koryto), stav dobrý.

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K2/S2

Návrh úprav dle variant:

BP - přepočet nosné konstrukce, opravy spodní stavby, obnova nátěrů OK.

O2+ – Rozšíření spodní stavby. Odstranění stávající nosné konstrukce. Nové ocelové nosné konstrukce s kolejovým ložem pro obě koleje.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most o 1 otvoru, pro 2 koleje, světlost 25,00 m, výška násypu je max. 14,0 m, trať je v oblouku. Pod mostem je umístěn potok Habrůvka a po obou stranách cesty. Nosná konstrukce je předpokládána jako spřažená, ocelobetonová, s kolejovým ložem, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, rovnoběžná železobetonová, obsypaná křídla.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 39,273

Pohled zprava



Detail konstrukce

Stávající stav:

Most o 1 otvoru, pro 1 kolej, most přes polní cestu. Trať v oblouku vpravo.

Nosná konstrukce deska se zabetonovanými nosníky. Rok výroby 1937. Spodní stavba betonové zdivo z roku 1868. Křídla betonová šikmá.

Světlost mostu (kolmá):	3,80 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (k terénu):	3,55 m
Šířka:	5,40 m
Výstavba:	1868, sanace 1921

Trhliny v desce i ve spodní stavbě, betonové zdivo degradovaný beton, odtržené římsy křídel. Zábradlí nevyhovuje.

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K2/S2

Návrh úprav dle variant:

BP - kompletní přestavba objektu vzhledem ke zhoršení od poslední revize. Nová konstrukce stejného typu i světlosti jako stávající

O2+ – Kompletní přestavba objektu. Nová konstrukce pod oběma kolejemi stejného typu i světlosti jako stávající

M1, M2, K3 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 39,505

Pohled na viadukt zprava (od silnice)



Detail pilíře

Stávající stav:

Most o 9 otvorech, pro 1 kolej, most přes potok Rakovec. Trať v přímé.

Nosné konstrukce železobetonové desky. Rok výroby 1954. Spodní stavba různé, betonové a kamenné zdivo z roku 1868. Křídla betonová rovnoběžná.

Světlost mostu (kolmá):	97,50 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (k terénu max.):	19,90 m
Šířka:	7,50 m
Výstavba:	1868, sanace 1954

Dobrý stav.

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K2/S2

Návrh úprav dle variant:

BP - přepočít nosné konstrukce, prověřit šířku nosné konstrukce, jinak bez úprav.

O2+ – Stávající most bude zachován. Most pro druhou kolej stejného typu v odsunutě poloze (nutné zvětšení osově vzdálenosti kolejí). V opačném případě kompletní přestavba stávajícího objektu.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most o 6-ti otvorech, pro 2 koleje, rozpětí 6 x 30,0 m, délka celkem 180,0 m, výška násypu je max. 21,0 m trať je v oblouku. Pod mostem je umístěn potok Rakovec, cesta a přeložená silnice II. třídy. Nosná konstrukce je předpokládána jako spřažená, ocelobetonová, s kolejovým ložem, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, pilíře ze železobetonu, rovnoběžná křídla.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 39,808

Pohled zprava

Stávající stav:

Most o 1 otvoru pro 1 kolej, most přes silnici. Trať v oblouku vpravo.

Nosná konstrukce betonová klenba polokruhová. Rok výroby 2005. Spodní stavba kamenné zdivo z roku 1868. Křídla kamenná polokruhová

Světlost mostu (kolmá):	5,60 m
Úhel křížení:	90°
Volná výška (k terénu max.):	8,00 m
Šířka:	7,05 m
Výstavba:	1868, rekonstrukce 2005

Dobrý stav.

Stav objektu (dle hodnocení správcem): K /S 1/1

Návrh úprav dle variant:

BP, N1, N2 – bez úprav

O2+ – Odbourání římsy a křídel. Přístavba nového mostu pro druhou kolej stejné světlosti. Nosnou konstrukci bude tvořit železobetonová klenba. Opěry betonové, nová šikmá svahová křídla.

M1, M2, K3 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

Most v km 40,464



Most v km 40,464 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes polní cestu. Objekt je ve stanici (žst. Luleč), převádí tři koleje. Koleje na mostě v přímé s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná (jedna kolej), resp. betonová (dvě koleje) klenba. Konstrukce mají kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná (kamenná klenba), resp. betonová (betonová klenba). Křídla kamenná šikmá svahová vlevo trati, resp. betonová kolmá vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	3,80m
úhel křížení	90°
volná výška	2,80m nad terénem
délka podpěr	16,8 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP, O2+, N1, N2 – Bude provedena nová izolace rubu klenby, sanace kamenného a betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby a osadí se nové zábradlí.

M1, M2, K3 – Bude provedena nová izolace rubu klenby, sanace kamenného a betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby a osadí se nové zábradlí, odláždí se povrch pod mostem. Most bude sloužit jako podchod pro přístup na nové ostrovní nástupiště.

Most v km 42,631



Most v km 42,631 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes bezejmenná vodoteč. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná, křídla kamenná šikmá svahová

Základní rozměry:

světlost kolmá	3,70m
úhel křížení	90°
volná výška	3,40m nad vodotečí
délka podpěr	5,20 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace rubu klenby, rozšíření MPP prostřednictvím vykonzolování říms a sanace kamenného zdiva nosné konstrukce a spodní stavby.

O2+ – Odbourání římsy a křídel. Přístavba nového mostu pro druhou kolej stejné světlosti. Nosnou konstrukci bude tvořit železobetonová klenba. Opěry betonové, nová šikmá svahová křídla.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most o jednom otvoru pro dvě koleje přes bezejmennou vodoteč světlosti 3,7m, trať je ve směrovém oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová deska, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu.

N1, N2 – Sanace mostního objektu.

Most v km 46,056

Most v km 46,056 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes chodník pro pěší a vodní tok Drnůvka. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v přímé s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří betonová klenba vejčitého tvaru. Konstrukce mají kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je betonová. Křídla betonová šikmá svahová vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	5,50m
úhel křížení	90°
volná výška	4,40m nad chodníkem
délka podpěr	22,15 m
rok výstavby	1942
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Provede se sanace dilatačních spar pružným tmelem a sanace betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby.

O2+, M1, M2, N1, N2, K3 – Nadbetonování průčelních zdí, sanace dilatačních spar pružným tmelem a sanace betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby.

Most v km 46,497



Most v km 46,497 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes silnici II.třídy č.379. Objekt je ve stanici (žst. Vyškov), převádí dvě koleje. Koleje na mostě v přímé s průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce je trémová plnostěnná prostá, dodatečně předpjatá. Konstrukce mají kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je betonová. Křídla betonová kolmá svahová vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	18,50m
úhel křížení	90°
volná výška	6,00m nad komunikací
délka podpěr	11,55 m
rok výstavby	1993
stav objektu	hodnoceno správcem K2S1

Návrh úprav dle variant:

BP – Provede se nová izolace nosné konstrukce a nové římsy.

O2+, M1, M2, N1, N2, K3 – Na ponechávaných konstrukcích se provede nová izolace a nové římsy. Rozšíření mostu o dvě koleje je navrženo přidáním obdobných konstrukcí. Vzhledem k tomu, že nelze zasahovat do stávající komunikace, je navržen zdvih koleje a s tím související zdvih stávající NK tak, aby přidáním konstrukcí nedošlo ke snížení podjezdové výšky.

Most v km 47,212



Most v km 47,212 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes silnice III tř. č.37728. Objekt je ve stanici (žst. Vyškov), převádí jednu kolej. Kolej na mostě v přímé s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová vlevo i vpravo trati

Základní rozměry:

světlost kolmá	7,60m
úhel křížení	90°
volná výška	6,50m nad komunikací
délka podpěr	5,25 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace rubu klenby a sanace kamenného zdiva nosné konstrukce a spodní stavby. Dále se provede rozšíření MPP prostřednictvím vykonzolování říms.

O2+, M1, M2, N1, N2, K3– Bude provedena nová izolace rubu klenby a sanace kamenného zdiva nosné konstrukce a spodní stavby. Dále se provede rozšíření mostu o jednu kolej prostřednictvím betonové klenby s kamenným obkladem.

Most v km 47,342



Most v km 47,342 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o sedmi otvorech přes chodník pro pěší, vodní tok Haná a volný terén (městský park). Objekt je ve stanici (žst. Vyškov), převádí jednu kolej. Kolej na mostě v přechodnici k oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosné konstrukce tvoří železobetonové prostě uložené desky. Konstrukce mají kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je částečně kamenná a částečně betonová. Křídla betonová rovnoběžná vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	10,15m (každý otvor)
úhel křížení	90°
volná výška	3,3+12,8+12,7+14,9+12,9+13,0+4,0m
délka podpěr	8,10 m
rok výstavby	1952, sanace 2013
stav objektu	hodnoceno správcem K3S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bez úprav.

O2+, M1, M2, N1, N2, K3 – Vzhledem k nově navrženému zdvoukolejnění, kdy není možné využití stávající konstrukce, bude navržen nový most pro dvě koleje o třech otvorech. Rozpětí jednotlivých polí 24 m. Nosná konstrukce je předpokládána jako spřažená, ocelobetonová, s kolejovým ložem, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, pilíř ze železobetonu, rovnoběžná křídla.

Most v km 47,436



Most v km 47,436 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes chodník pro pěší. Objekt je ve stanici (žst. Vyškov), převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba (pod kolejí), resp. železobetonová deska s tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků (prodloužení pod svahem). Konstrukce mají kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná (kamenná klenba), resp. betonová (prodloužení). Křídla kamenná šikmá svahová vpravo trati, resp. betonová kolmá svahová vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	6,00m
úhel křížení	90°
volná výška	3,80m nad komunikací
délka podpěr	27,00 m
rok výstavby	1868 (kamenná klenba)
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace na nasazené desce z tuhou výztuží. Dále se provede sanace kamenného a betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby.

O2+, M1, M2, N1, N2, K3 – Bude provedena nová izolace rubu klenby a desky z tuhou výztuží. Dále se provede sanace kamenného a betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby. Rozšíření mostu se provede prostřednictvím betonové klenby s kamenným obkladem.

Most v km 47,896



Most v km 47,896 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes místní komunikace. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska s tuhou výztuží ze

zabetonovaných nosníků. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná s železobetonovými úložnými prahy. Křídla kamenná šikmá svahová nadbetonovaná vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	5,65m
úhel křížení	90°
volná výška	3,350m nad komunikací
délka podpěr	4,80 m
rok výstavby	1994
stav objektu	hodnoceno správcem K1S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Provede se nová izolace nosné konstrukce a sanace kamenného zdiva spodní stavby.

O2+, N1, N2, K3 – Vzhledem k nově navrženému zdvoukolejnění, kdy není možné využití stávající konstrukce, bude navržen nový dvoukolejný most o stejné světlosti a typu nosné konstrukce.

M1, M2 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

Most v km 49,394



Most v km 49,394 – pohled zprava proti km

Stávající stav:

Most o dvou otvorech přes rychlostní komunikace R46. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v přechodnici k oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce je trémová plnostěnná prostá (komorové nosníky KT27), dodatečně předpjatá. Konstrukce má šikmé ukončení s kolmým závěrem. Spodní stavba mostu je betonová. Křídla betonová rovnoběžná vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	21,30m
úhel křížení	60°
volná výška	7,00m nad komunikací
délka podpěr	5,20 m
rok výstavby	1989
stav objektu	hodnoceno správcem K1S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Provede se nová izolace nosné konstrukce, sanace betonového zdiva říms a sanace betonového zdiva spodní stavby.

O2+, N1, N2, K3 – Navrhuje se nový most o dvou polích pro dvě koleje přes rychlostní komunikace R46 světlosti 2x22m, min. podjezdová výška 7,0 m. Kolej je v přechodnici směrového oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako spřažená, ocelobetonová, s kolejovým ložem, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, pilíř ze železobetonu, rovnoběžná křídla.

M1, M2 – Nový most jako u variant O2+ a K3, jen v nové poloze dle situování varianty.

Most v km 49,482



Most v km 49,482 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes vodní tok Marchanice. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová vlevo i vpravo trati

Základní rozměry:

světlost kolmá	9,43m
úhel křížení	90°
volná výška	9,60m nad vodotečí
délka podpěr	5,10 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K3S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena sanace mostního objektu a nová izolace nosné konstrukce.

O2+, N1, N2, K3 – Navrhuje se nový most pro dvě koleje o jednom otvoru přes vodní tok Marchanice světlosti 2,5m. Kolej je v přechodnici směrového oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonový rám s kolmými svahovými křídly ukončenými dle profilu přilehlého násypového tělesa.

M1, M2 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

Most v km 49,595



Most v km 49,595 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes polní cestu. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	3,78m
úhel křížení	90°

volná výška	3,40m nad terénem
délka podpěr	5,10 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace rubu klenby a sanace kamenného zdiva nosné konstrukce a spodní stavby. Dále se provede rozšíření MPP prostřednictvím vykonzolování říms.

O2+, N1, N2, K3 – Navrhuje se nový most pro dvě koleje o jednom otvoru přes polní cestu světlosti 4,0 m. Kolej je ve směrovém oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonový rám s kolmými svahovými křídly ukončenými dle profilu přilehlého násypového tělesa.

M1, M2 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

Most v km 51,714

Most v km 51,714 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes polní cestu a bezejmenný vodní tok. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v přímé s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba s betonovými čelními zdmi. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	6,90m
úhel křížení	90°
volná výška	7,90m nad terénem
délka podpěr	6,35 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace rubu klenby a sanace kamenného zdiva nosné konstrukce a spodní stavby.

O2+, N1, N2, K3 – Vzhledem k tomu, že při stavebních úpravách by s největší pravděpodobností došlo k narušení stávající nosné konstrukce, bude navržen nový most pro dvě koleje o stejné světlosti. Nosnou konstrukci bude tvořit betonová klenba s kamenným obkladem.

M1, M2 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

Most v km 52,996



Most v km 52,996 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes místní komunikaci. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku bez kolejového lože. Nosnou konstrukci tvoří trámová plnostěnná svařovaná ocelová konstrukce bez mostovky. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je betonová. Křídla betonová šikmá svahová vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	3,73m
úhel křížení	90°
volná výška	3,15m nad komunikací
délka podpěr	5,40 m
rok výstavby	1937
stav objektu	hodnoceno správcem K2S1

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena obnova nátěrů a výměna mostnic.

O2+, N1, N2, K3 – Most bude nahrazen novým mostem o jednom otvoru světlosti 7,0 m převádějící dvě koleje. Nosnou konstrukci bude tvořit železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Spodní stavba bude betonová, křídla šikmá svahová.

M1, M2 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

Most v km 54,298



Most v km 54,298 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes místní komunikaci. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku bez kolejového lože. Nosnou konstrukci tvoří trámová plnostěnná svařovaná ocelová konstrukce s dolní mostovkou. Konstrukce má šikmé ukončení. Spodní stavba mostu je betonová. Křídla betonová rovnoběžná vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	9,50m
volná výška	4,15m nad komunikací
délka podpěr	6,30 m
rok výstavby	1892
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena obnova nátěrů, výměna prvků NK, sanace betonového zdiva spodní stavby a na konstrukci bude umístěna protinárazová zábrana.

O2+, N1, N2, K3 – Most bude nahrazen novým mostem o jednom otvoru světlosti 7,0 m převádějící dvě koleje. Nosnou konstrukci bude tvořit železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Spodní stavba bude betonová, křídla rovnoběžná.

M1, M2 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

Most v km 55,810

Most v km 55,810 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes silnici II tř. č.428. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v přímé s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska s tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná s železobetonovými úložnými prahy. Křídla kamenná kolmá svahová vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	7,50m
úhel křížení	90°
volná výška	3,30m nad komunikací
délka podpěr	6,35 m
rok výstavby	1979
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace rubu nosné konstrukce, sanace kamenného zdiva spodní stavby a na konstrukci bude umístěna protinárazová zábrana.

O2+, M1, M2, N1, N2, K3 – Bude provedena nová izolace rubu stávající nosné konstrukce, sanace kamenného zdiva spodní stavby a na konstrukci bude umístěna protinárazová zábrana. Dále se most rozšíří o jednu kolej prostřednictvím obdobné konstrukce.

Most v km 57,268



Most v km 57,268 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes Pustiměřský potok. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba s betonovými čelními zdmi. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	9,20m
úhel křížení	90°
volná výška	9,40m nad komunikací
délka podpěr	6,45 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace rubu klenby, sanace kamenného a betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby.

O2+, N1, N2 – Přestavba na nový mostní objekt o 1 otvoru pro 2 koleje světlosti 8,0 m. Nosnou konstrukci bude tvořit betonová klenba. Spodní stavba betonová, šikmá svahová křídla.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje a konfiguraci stávajícího terénu se navrhuje nový most o 8-ti otvorech, pro 2 koleje, rozpětí 8 x 25,0 m, délka celkem 200,0 m, výška násypu je max. 13,0 m trať je v oblouku. Pod mostem je umístěn Pustiměřský potok. Nosná konstrukce je předpokládána jako spřažená, ocelobetonová, s kolejovým ložem, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, pilíře ze železobetonu, rovnoběžná křídla.

Most v km 58,244



Most v km 58,244 – pohled zleva

Stávající stav:

Most o dvou otvorech přes silnice III tř. č.43914 (tvor č.1) a Chvalkovický potok (Zeletčsky, otvor č.2). Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří v otvoru č.1 kamenná klenba a v otvoru č.2 betonová klenba s kamenným obkladem. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	7,40m
úhel křížení	90°
volná výška	5,00m nad komunikací 6,70m nad vodotečí
délka podpěr	5,10 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace rubu kleneb, sanace kamenného a betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby a provede se rozšíření MPP prostřednictvím vykonzolování říms.

O2+, N1, N2 – Přestavba na nový mostní objekt o 2 otvorech pro 2 koleje světlosti 2 x 8,0 m. Nosnou konstrukci bude tvořit železobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Spodní stavba betonová, šikmá svahová křídla.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most pro dvě koleje o dvou otvorech přes silnici III tř. č.43914 a Chvalkovický potok (Zeletčsky) světlosti 2x8,0m a volné výšky 4,50+0,15 m v místě komunikace. Kolej je ve směrovém oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová deska z tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry a pilíř z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu.

Most v km 59,776



Most v km 59,776 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes polní cestu. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v přímé s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba s betonovými čelními zdmi. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová nadbetonovaná vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	5,70m
úhel křížení	90°
volná výška	3,75m nad komunikací
délka podpěr	5,90 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace rubu klenby, sanace kamenného a betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby.

O2+, N1, N2 – Přestavba na nový mostní objekt o 1 otvoru pro 2 koleje světlosti 4,0 m. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonový rám s kolmými svahovými křídly.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most pro dvě koleje o jednom otvoru přes polní cestu světlosti 4,0 m. Kolej je v přechodnici směrového oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonový rám s kolmými svahovými křídly ukončenými dle profilu přilehlého násypového tělesa.

Most v km 61,196



Most v km 61,196 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes silnici III tř. č.43313. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba s betonovými čelními zdmi. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová nadbetonovaná vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	5,65m
úhel křížení	90°
volná výška	3,72m nad komunikací
délka podpěr	5,99 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena nová izolace rubu klenby, sanace kamenného a betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby.

O2+, N1, N2 – Přestavba na nový mostní objekt o 1 otvoru pro 2 koleje světlosti 8,0 m. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová deska z tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most pro dvě koleje o jednom otvoru přes silnici III tř. č.43313 světlosti 8,0 m a volné výšky 4,50+0,15 m. Kolej je v přechodnici směrového oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová deska z tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu.

Most v km 63,113



Most v km 63,113 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes polní cestu. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v přímé s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová parabolická vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	3,80m
úhel křížení	90°
volná výška	3,75m nad komunikací
délka podpěr	4,80 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K2S2

Návrh úprav dle variant:

BP– Bude provedena nová izolace rubu klenby, sanace kamenného a betonového zdiva nosné konstrukce a spodní stavby a nasazená deska pro rozšíření MPP.

O2+, N1, N2 – Rozšíření mostní konstrukce pro druhou kolej

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most pro dvě koleje o jednom otvoru přes polní cestu světlosti 4,0 m. Kolej je ve směrovém oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonový rám s kolmými svahovými křídly ukončenými dle profilu přilehlého násypového tělesa.

Most v km 63,432



Most v km 63,432 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes vodoteč Brodečka a účelovou komunikaci. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v přechodnici k oblouku bez kolejového lože. Nosnou konstrukci tvoří trámová plnostěnná nýtovaná ocelová konstrukce bez mostovky. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je betonová. Křídla betonová šikmá svahová vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	10,95m
úhel křížení	90°
volná výška	3,90 – 5,40m
délka podpěr	4,65 m
rok výstavby	1892
stav objektu	hodnoceno správcem K2S1

Návrh úprav dle variant:

BP – Bude provedena obnova nátěrů, sanace betonového zdiva spodní stavby a budou vyměněny mostnice.

O2+, N1, N2 – Přestavba nosné konstrukce, rozšíření pro druhou kolej. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová deska z tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků. Světlost otvoru a spodní stavba budou zachovány.

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most pro dvě koleje o jednom otvoru přes vodoteč Brodečka a účelovou komunikaci světlosti 11,0 m. Kolej je ve směrovém oblouku. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová deska z tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu.

Most v km 63,501

Most v km 63,501 – pohled zprava

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes silnici III tř. č.4315. Objekt je v širé trati, převádí jednu kolej. Kolej na mostě v oblouku s průběžným kolejovým ložem. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba s betonovými římsami vpravo i vlevo trati. Konstrukce má kolmé ukončení. Spodní stavba mostu je kamenná. Křídla kamenná šikmá svahová nadbetonovaná vlevo i vpravo trati.

Základní rozměry:

světlost kolmá	5,60m
úhel křížení	80°
volná výška	3,85m nad komunikací
délka podpěr	4,75 m
rok výstavby	1868
stav objektu	hodnoceno správcem K1S1

Návrh úprav dle variant:

BP – Bez úprav.

O2+, N1, N2 – Rozšíření mostu pro druhou kolej

M1, M2, K3 – Vzhledem k posunu koleje se navrhuje nový most pro dvě koleje o jednom otvoru přes silnici III tř. č.4315 světlosti 8,0 m a volné výšky 4,50+0,15 m. Kolej je v přímé. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová deska z tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků, opěry z prostého betonu, úložné prahy železobetonové, křídla šikmá svahová, z prostého betonu.

Most v km 64,725

Most v km 64,725

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes polní cestu. Objekt v širé trati převádí jednu kolej. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska, která je uložena kolmo. Spodní stavba mostu je betonová. Křídla mostu jsou betonová, svahová, šikmá. Kolej na mostě v přímé. Zábradlí na mostě je ze sloupků se dvěma madly - vše z úhelníku 50/75/6mm.

Základní údaje:

délka konstrukce	5,40 m
světlost kolmá	3,80 m
úhel křížení	90°
volná výška	3,70 m
délka opěr:	4,60 m
rok výstavby:	1968
Stav objektu:	hodnoceno správcem K1, S1

Kolejové lože mírně znečištěno a přesypáno až na římsy. V opěrách a křídlech místy trhliny, kterými prosakuje voda. Deformované sloupky zábradlí, koroze. Nejsou provedeny přechody do tratě.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo	2,42 - 2,37 - 2,37 m	vpravo	2,17 - 2,15 - 2,16 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Vzdálenost vnitřních hran říms od osy koleje:

vlevo	1,74 - 1,69 - 1,69 m	vpravo	1,46 - 1,48 - 1,48 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace spodní stavby a nosné konstrukce. Nová izolace na mostním objektu. V dalším stupni prověřit posun osy koleje, v opačném případě úprava římsy a zábradlí. Lokální výměna prvků zábradlí.

O2+, N1, N2 – Rozšíření mostu pro druhou kolej

M1, M2, K3 – Trať vedena mimo mostní objekt, možné zrušení bez náhrady.

Most v km 65,497

Most v km 65,497

Stávající stav:

Most o jednom otvoru v širé trati přes potok Žlebůvka ústící pod most zleva. Objekt převádí jednu kolej v obluku o poloměru R655. Nosnou konstrukci tvoří betonová klenba s přesypávkou cca 2,00m. Křídla betonová, rovnoběžná. Kužely jsou odlážděny. Zábradlí je umístěno u koleje v pláni.

Základní údaje:

světlost kolmá	2,40 m
úhel křížení	90°
volná výška	2,60 m
délka opěr:	11,30 m
výška přesypávky	2,0 m
rok výstavby:	1961
Stav objektu:	hodnoceno správcem K1, S1

Podélná trhlinka v koruně klenby procházející přes celou délku. Kolejové lože mírně znečištěno. V opěrách místy trhliny, kterými prosakuje voda. Dlažba kuželů je místy rozrušena a porostlá keři. Deformované sloupky zábradlí, koroze.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo	3,24 - 3,18 - 3,24 m	vpravo	2,57 - 2,45 - 2,40 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Návrh úprav dle variant:

BP, O2 – Sanace betonového zdiva klenby a spodní stavby. Nová izolace prostřednictvím nasazené desky. Výměna zábradlí.

O2+, N1, N2 – Rozšíření mostu pro druhou kolej

M1, M2, K3 – Trať je pro vyšší rychlost přeložena od stávající železniční tratě z tohoto důvodu je navržen nový železniční most pro dvě koleje s kolejovým ložem o jednom otvoru šířky cca 2,5m, volné výšky 2,6m s přesypávkou cca 2,5m přes potok Žlebůvka z toho vyplývá délka opěry cca 17,5m. Nosná konstrukce železničního mostu bude tvořena železobetonovou deskou.

Most v km 65,582



Most v km 65,582

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes silnici II/433. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Ocelová mostní konstrukce z plnostěnných nosníků, nýtovaná. Mostovka zapuštěná, konstrukce kolmá. Ložiska desková, na začátku pohyblivá. Opěry kamenné, úložné lavice, závěrné zídky a parapety betonové. Křídla kamenná, svahová, šikmá, parabolická. Koleje uloženy v oblouku. Příčné ztužení U 160 mm.

Základní údaje:

délka konstrukce	8,65 m
rozpětí konstrukce	8,25 m
světlost kolmá	7,28 m
úhel křížení	90°
volná výška	3,70 m
délka opěr:	4,80 m
rok výstavby:	1968
Stav objektu:	hodnoceno správcem K2, S2

Kolejové lože mírně znečištěno. Mostnice a pozednice místy popraskané. Deformace spodního úhelníku zavětrování. Spodní pásnice hl. nosníků odřeny od vysokých nákladů. Konstrukce znečištěna. Špatný nátěr na konstrukci. Všechna ložiska uvolněna v hnízdech a jejich obetonování popraskáno. Levé pevné ložisko při jízdě vlaku klesá. V opěrách, křídlech, parapetech místy vlasové trhlinky. Oba konce pravých křídel utrženy. Kamennou částí prosakuje voda.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo 2,38 - 2,37 - 2,38 m vpravo 2,22 - 2,25 - 2,23 m

Návrh úprav dle variant:

BP – Lokální výměna prvků OK . Nátěr OK. Sanace kamenného zdiva spodní stavby. Výměna mostnic. Pro ochranu mostní konstrukce se osadí protinárazová zábrana.

O2+, N1, N2 – Přestavba nosné konstrukce, rozšíření pro druhou kolej. Nosná konstrukce je předpokládána jako železobetonová deska z tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků. Světlost otvoru bude zachována.

M1, M2, K3 – Trať je pro vyšší rychlost přeložena od stávající železniční tratě z tohoto důvodu je navržen nový železniční most pro dvě koleje o jednom otvoru šířky cca 12m a volné výšky 4,80+0,15m pro mimoúrovňové křížení se silniční komunikací II/433. Nosná konstrukce mostu bude tvořena železobetonovou konstrukcí s tuhou výztuží se zabetonovaných nosníků. Pro dosažení požadované podjezdové výšky bude upravena niveleta silniční komunikace a železniční trati.

Most v km 66,881

Most v km 66,881

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes polní cestu. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska s kolmým ukončením. Opěry betonové. Křídla svahová, šikmá, betonová. Kolej v přímé. Na mostě je přestavník výhybky.

Základní údaje:

délka konstrukce	4,68 m
světlost kolmá	3,80 m
volná výška	3,48 m
délka brněnské opěry	8,70 m
délka přerovské opěry	8,30 m
úhel křížení	90°
rok výstavby:	1935

Stav objektu: hodnoceno správcem K1, S2

Na nosné konstrukci, opěrách, křídlech jsou vlasové trhlinky kterými místy mírně až silně prosakuje voda. Na nosné konstrukci je podélná trhlinka (cca tl. 1mm) po celé délce a opadaná omítka (cca na ploše $0,25\text{m}^2$), která je i na opěrách i křídlech.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo	2,99 - 3,01 - 3,03 m	vpravo	3,81 - 3,79 - 3,77 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Vzdálenost vnitřních hran říms od osy koleje:

vlevo	2,40 - 2,41 - 2,43 m	vpravo	3,24 - 3,23 - 3,21 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace betonového zdiva spodní stavby i nosné konstrukce. Nová izolace. Výměna zábradlí.

O2+, N1, N2 – Rozšíření mostu pro druhou kolej

M1, M2, K3 – Trať je pro vyšší rychlost přeložena od stávající železniční tratě z tohoto důvodu je navržen nový železniční most pro dvě koleje o jednom otvoru šířky cca 4m a volné výšky 3,50m pro mimoúrovňové křížení s polní cestou (most v km 66,881). Nosná konstrukce mostního objektu bude tvořena železobetonovým rámem.

Most v km 67,840



Most v km 67,840

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes silnici III/4315 a Hraniční potok. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří předpjatá železobetonová deska s kolmým ukončením. Opěry betonové. Ochranná zídka brněnské opěry kamenná. Křídla betonová, svahová, vpravo kolmá. Kolej v oblouku. Zábradlí se dvěma madly.

Základní údaje:

délka konstrukce	14,95 m
rozpětí	14,15 m
světlost kolmá	13,09 m
volná výška	5,40-4,60 m
délka opěr	4,20m
úhel křížení	90°
rok výstavby:	1974

Stav objektu: hodnoceno správcem K1, S1

V konstrukci a čelních stranách konstrukce místy vlasové trhliny, kterými místy mírně prosakuje voda, omítka konstrukce je ze spodní strany opadaná, úložnými spárami místy mírně prosakuje voda, v opěrách a křídlech místy vlasové trhliny, kterými prosakuje voda, v pravé části opěr omítka opadaná, ve spodních částech opěr beton odřen od vozidel.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo	3,07 – 3,00 – 3,00 m	vpravo	2,96 - 2,93 - 2,93 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Vzdálenost vnitřních hran říms od osy koleje:

vlevo	2,96 – 2,93 – 2,93 m	vpravo	2,37 - 2,42 - 2,36 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace betonového zdiva spodní stavby i nosné konstrukce. Nová izolace a zábradlí.

O2+, N1, N2 – Rozšíření mostu pro druhou kolej

M1, M2, K3 – Trať je pro vyšší rychlost přeložena od stávající železniční tratě z tohoto důvodu je navržen nový železniční most pro dvě koleje přes Hraniční potok o jednom otvoru šířky 5m. Nosná konstrukce mostního objektu bude tvořena železobetonovým rámem.

Most v km 69,249



Most v km 69,249

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes silnici III/4335. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska s kolmým ukončením. Opěry betonové. Křídla betonová, svahová, šikmá. Kolej v oblouku. Zábradlí se dvěma madly. Betonové kabelové žlaby jsou vedeny u obou říms z vnitřní strany.

Základní údaje:

délka konstrukce	11,90 m
světlost kolmá	9,75 m
volná výška	3,00 m
délka opěr	4,05 m
úhel křížení	90°

rok výstavby: 1969

Stav objektu: hodnoceno správcem K1, S1

Kolejové lože znečištěno. Dilatačními a úložnými spárami místy prosakuje voda. Beton levé konstrukce je z levé a spodní strany odřen od vysokých nákladů, kde je armatura v těchto místech obnažena (reziví) a chybí uprostřed rozpětí z každé strany cca 5profilů podélné výztuže. V opěrách i křídlech místy vlasové trhlinky, kterými mírně prosakuje voda. V levé střední části opěr je beton vydrolen. Zábradlí reziví.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo	2,72-2,75-2,73 m	vpravo	2,75-2,76-2,75 m
-------	------------------	--------	------------------

Vzdálenost vnitřních hran říms od osy koleje:

vlevo	2,59-2,59-2,58 m	vpravo	2,63-2,63-2,64 m
-------	------------------	--------	------------------

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace zdiva spodní stavby i nosné konstrukce. Nová izolace a lokální výměna ocelových prvků zábradlí. Pro ochranu mostní konstrukce se osadí protinárazová zábrana.

O2+, N1, N2 – Rozšíření mostu pro druhou kolej

M1, M2, K3 – U stávajícího mostního objektu se provede sanace zdiva spodní stavby i nosné konstrukce na které se zřídí nová izolace s tvrdou ochranou. Lokální výměna ocelových prvků zábradlí. *Pro druhou kolej* je navržen nový železniční most s kolejovým ložem o jednom otvoru šířky 9,75m. Nosná konstrukce železničního mostu bude tvořena železobetonovou deskou s tuhou výztuží se zabetonovaných nosníků. Z důvodu mále volné výšky budou osazeny protinárazové zábrany.

Most v km 73,764



Most v km 73,764

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes silnici II/366. Objekt se nachází v obvodu stanice žst Kojetín a převádí dvě koleje. Nosnou konstrukci tvoří ocelové dvojčité plnostěnné nosníky, svařované, nýtované. Úložné lavice, závěrné zídky, parapety a římsy jsou betonové. Opěry a i svahová šikmá křídla jsou injektované a kamenné.

Základní údaje:

délka konstrukce K 01 6,00 m

K 02 6,00 m

rozpětí konstrukce K 01 5,60 m

K 02 5,60 m

světlost 4,90 m

volná výška 2,94 m

délka opěr 9,80 m

úhel křížení 90°

rok výstavby: 1889 (původního mostu)

Stav objektu: hodnoceno správcem K1, S1

Kolejové lože znečištěné i úložné lavice. Nátěr konstrukcí špatný z 20% plochy. Podélná dřeva prohnílá místy. Některé prvky ocelové konstrukce jsou oslabeny. Všechna ložiska jsou uvolněna v hnízdech. Brněnskou i přerovskou opěrou místy prosakuje voda. Spárování místy popraskáno a vypadáno. Ochranné betonové části úložného prahu před čely ložisek utrženy. Opěra místy porůstá mechem. V horní části levého brněnského křídla prosakuje voda. V betonových římsách levých křídel místy vlasové trhliny, kterými prosakuje voda. Spárování levých křídel částečně popraskáno, vypadáno. Křídla porůstají mechem a travinou.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo 3,04 - 3,05 - 3,05 m

vpravo 3,04 - 3,04 - 3,04 m

Návrh úprav dle variant:

BP – Lokální výměna prvků OK. Nátěr OK. Sanace kamenného zdiva spodní stavby. Výměna mostnic. Pro ochranu mostní konstrukce se osadí protinázarová zábrana.

O2+, N1, N2 – Přestavba mostního objektu. Novou konstrukci bude tvořit železobetonový polorám světlosti 6,0 m.

M1, M2, K3 – Stávající železniční most i úroňový přejezd bude zrušen, nahradí je nový most v stávající ose silniční komunikace II/366. Mostní objekt bude o jednom otvoru šířky 14m a volné výšky 4,80+0,15m s nosnou ocelovou konstrukcí.

Most v km 74,188



Most v km 74,188

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes polní cestu. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří svařované ocelové plnostěnné nosníky bez mostovky s kolmým ukončením. Rovnoběžná křídla jsou betonová a i opěry opatřené úložnými kamennými kvádry. Kolej v přímé.

Základní údaje:

délka konstrukce 4,68 m

rozpětí konstrukce 4,30 m

světlost 3,77 m

volná výška 2,40 m

délka opěr 5,12 m

úhel křížení 90°

rok výstavby: 1868

Stav objektu: hodnoceno správcem K1, S1

Mostnice i pozednice popraskané. Podlahy deformované. Zábradlí reziví.

Praskliny v horní přírubě levého hl. nosníku a ve vnější svislé výztuže levého hl. nosníku. Horní příruby hl. nosníků jsou pod mostnicemi vytlučeny. Všechna ložiska uvolněna v hnízdech. V opěrách vlasové trhliny, kterými místy mírně prosakuje voda. Oba parapety utrženy.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo 2,43 – 2,42 – 2,43 m

vpravo 2,42 – 2,41 – 2,43 m

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace betonového zdiva spodní stavby. Lokální výměna prvků OK. Nátěr OK. Výměna mostnic. Zajištění MPP prostřednictvím vykonzolování nového zábradlí.

N1, N2 – Přestavba mostního objektu. Novou konstrukci bude tvořit železobetonový polorám světlosti 4,0 m.

O2+, M1, M2, K3 – Je navržen nový železniční most pro dvě koleje s průběžným kolejovým ložem o jednom otvoru světlé šířky cca 4m a volné výšky 2,40m pro podjezd polní cesty. Nosná konstrukce mostního objektu bude tvořena železobetonovým rámem. Pro nový mostní objekt je požadován zdiv nivelety koleje a úprava polní cesty.

Most v km 74,556



Most v km 74,556

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes volný prostor (zátopové území). Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří nýtované ocelové plnostěnné nosníky mostovky s kolmým ukončením. Rovnoběžná křídla i opěry jsou betonové. Kolej v přímé.

Základní údaje:

délka konstrukce 6,52 m

rozpětí konstrukce 6,23 m

světlost 5,52 m

volná výška 1,95 m

délka opěr 4,53 m

úhel křížení 90°

rok výstavby: 1932

Stav objektu: hodnoceno správcem K1, S2

Mostnice i pozednice popraskané. Chodníková podlaha místy uvolněna. Středová místy reziví.

Horní pásnice hlavních nosníků jsou pod mostnicemi vytlučeny. Všechna ložiska uvolněna v hnízdech.

Úložné kvádry opěr uvolněny. V opěrách a závěrné zídce vlasové trhliny, kterými místy mírně prosakuje voda.

Opěra místy porůstá mechem.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo 2,20 - 2,19 - 2,20 m

vpravo 2,20 - 2,20 - 2,19 m

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace betonového zdiva spodní stavby. Lokální výměna prvků OK. Nátěr OK. Výměna mostnice a lokální výměna ocelových prvků zábradlí.

N1, N2 – Novou nosnou konstrukcí bude tvořit železobetonová deska. Zdvih koleje bude upřesněn s ohledem na hladinu Q_{100} .

O2+, M1, M2, K3 – V stávající poloze železničního mostu s ocelovou nosnou konstrukcí přes zátopové území bude navržen nový železniční most pro dvě koleje s průběžným kolejovým ložem o jednom otvoru šířky cca 5,5 m. Nosnou konstrukcí bude tvořit železobetonová deska. Zdvih koleje bude upřesněn s ohledem na hladinu Q_{100} .

Most v km 74,798



Most v km 74,798

Stávající stav:

Most o třech otvorech přes vodní tok Moravu. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří nýtované ocelové příhradové nosníky s dolní mostovkou s kolmým ukončením. Spodní stavba, rovnoběžná křídla i úložné kvádry jsou kamenné. Úložné lavice, závěrné zídky a parapety betonové. Kolej v přímé. Podélníky vetknuté.

Základní údaje:

délka konstrukce	K 01 36,25 m
	K 02 48,22 m
	K 03 36,25 m
rozpětí konstrukce	K 01 36,65 m
	K 02 47,55 m
	K 03 35,65 m
světlost	34,00 – 45,50 – 34,05 m
volná výška	2,20 – 4,20 – 3,05 m
délka opěr	9,20 – 8,20 m
délka pilířů	8,80 – 8,80 m
úhel křížení	90°
rok výstavby:	1935
Stav objektu:	hodnoceno správcem K3, S1

Zábradlí je deformováno, zkorodováno.

Popraskané jsou pozednice i mostnice a pod pokladnicemi jsou občas prohnílé. Příruha výztužného úhelníku koutové výztuhy 1. svislice levého hl. nosníku je deformovaná od osy koleje. Horní pásnice podélníků jsou pod mostnicemi vytlučeny (cca o 3 mm). Příruha výztužného úhelníku u 3. koutové výztuhy levého hl. nosníku a u 5. koutové výztuhy levého hlavního nosníku je deformovaná směrem od osy koleje. Spodní styčný plech pod pravým podélníkem v 5. poli u 6. příčnicku je oslaben a spodní úhelník 6. příčnicku je oslaben v 6. poli mezi podélníky. V 10. poli u 10. příčnicku v pravém podélníku je ve styku horních krčních úhelníků se stojinou podélníku 19 ks nýtů uvolněno a horní pásnice i s horními krčními úhelníky při jízdě vlaku klesá. Všechna ložiska uvolněna v hnízdech. Válce pohyblivých ložisek zkříženy. Všechna ložiska uvolněna v hnízdech. Vlasovými trhlínkami v opěrách a pilířích místy mírně prosakuje voda.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

K01	vlevo	2,31 - 2,31 - 2,34 m	vpravo	2,33- 2,32 - 2,32 m
K02	vlevo	2,35 - 2,36 - 2,36 m	vpravo	2,33- 2,37 - 2,32 m
K03	vlevo	2,36 - 2,32 - 2,35 m	vpravo	2,29- 2,30 - 2,32 m

Návrh úprav dle variant:

BP, N1, N2 – Sanace spodní stavby. Lokální výměna prvků OK. Nátěr OK. Nové zábradlí.

O2+, M1, M2, K3 – Nová mostní konstrukce o třech polích, stejného rozpětí jako stávající, převádějící dvě koleje. Nosná konstrukce bude ocelová s dolní mostovkou se štěrkovým ložem. Pilíře a opěry betonové. Zdvih koleje bude upřesněn s ohledem na hladinu Q_{100} .

Most v km 75,614



Most v km 75,614

Stávající stav:

Most o dvou otvorech přes polní cestu a volný prostor (zátopové území). Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosná konstrukce s tuhou výztuží ze zabetonovaných nosníků s kolmým ukončením. Spodní stavba betonová. Křídla mostu betonová šikmá, svahová. Kolej se nachází v přímé.

Základní údaje:

délka konstrukce	9,10-9,10m
světlost	8,00-8,00 m
volná výška	2,60-2,70m
délka opěr	4,60m
délka pilíře	6,10m
úhel křížení	90°
rok výstavby:	1922
Stav objektu:	hodnoceno správcem K2, S2

Zábradlí deformováno.

Voda prosakuje silně nosnou konstrukcí, úložnými spárami a už méně vodorovnými trhlkami v čelních stranách. Spodní příruby zabetonovaných nosníků jsou místy rezivé a oslabeny. Pravá i levá římsa je popraskána, utržena a vytlačena od osy koleje. Beton říms je místy vydrolen.

Silné průsaky vody vlasovými trhlkami v opěře přerovské i brněnské.

V pilířích jsou vlasové trhlinky, kterými místy silně prosakuje voda. V křídlech se vyskytují vlasové trhlinky místy se silně prosakující vodou.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

K 01: vlevo	2,23 - 2,17 - 2,17 m	vpravo	2,14 - 2,13 - 2,14 m
K 02: vlevo	2,19 - 2,18 - 2,17 m	vpravo	2,13 - 2,11 - 2,12 m

Vzdálenost vnitřních hran říms od osy koleje:

K 01: vlevo	1,92 - 1,87 - 1,87 m	vpravo	1,83 - 1,82 - 1,82 m
K 02: vlevo	1,87 - 1,87 - 1,86 m	vpravo	1,82 - 1,83 - 1,83 m

Návrh úprav dle variant:

BP, N1, N2 – Sanace zdiva spodní stavby i nosné konstrukce. Izolace nosné konstrukce. Zabezpečení MPP na mostě prostřednictvím vykonzolování říms nebo pomocí lehké ocelové konstrukce uchycené do betonového zdiva říms.

O2+, M1, M2, K3 – V stávající poloze železničního mostu s nosnou konstrukcí tvořenou tuhou výztuží se zabetonovaných nosníků přes zátopové území je navržen nový železniční most pro dvě koleje s průběžným kolejovým ložem o dvou otvorech šířek 2x8,0m. Novou nosnou konstrukci budou tvořit železobetonové desky s tuhou výztuží se zabetonovaných nosníků.

Most v km 75,790



Most v km 75,790

Stávající stav:

Most o dvou otvorech přes volný prostor (zátopové území). Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří nýtované plnostěnné nosníky bez mostovky s kolmým ukončením. Úložné kvádry konstrukcí, spodní stavba jsou kamenné a závěrné zídky, parapety betonové. Křídla kamenná svahová, šikmá, v horní části betonová. Kolej v přímé

Základní údaje:

délka konstrukce	K01	10,60m	
	K02	10,60m	
rozpětí	K01	10,30m	
	K02	10,30m	
světlost		9,35 - 9,35,,m	
volná výška		2,55 - 2,55m	
délka opěr		4,50m	
délka pilíře		4,50m	
úhel křížení		90°	
rok výstavby:		1922	
Stav objektu:		hodnoceno správcem K1, S2	

Zábradlí je deformováno.

Mostnice jsou popraskané. V chodníkových podlahách jsou fošny místy prohnílé. Chybí obrubnice. Horní pásnice hlavních nosníků jsou pod mostnicemi deformovány (cca až o 2~3mm). Všechna ložiska jsou uvolněna v hnízdech. Úložné lavice znečištěny.

Pilířem i Brněnskou, přerovskou opěrou mírně prosakuje vlasovými trhlinkami voda. Beton úložné lavice brněnské opěry je mezi úložnými kvádry popraskan a pod pravým úložným kvádrem pozednice je beton vydrolen. U přerovské opěry v betonové závěrné zdi se vyskytují vlasové trhlinky s mírně prosakující vodou a pod levým úložným kvádrem pozednice je beton závěrné zdi vydrolen (cca do hl. 50mm na výšku 300mm v dl. 650mm). Spárování kamenného zdiva popraskáno.

V horních betonových částech křídel jsou vlasové trhlinky a v pravém křídle šikmá trhlinka. Křídla i opěry porůstají mechem.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

K 01	vlevo	2,21 - 2,21 - 2,22 m	vpravo	2,22 - 2,22 - 2,21 m
K 02	vlevo	2,21 - 2,22 - 2,22 m	vpravo	2,21 - 2,22 - 2,20 m

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace kamenného zdiva spodní stavby. Lokální výměna prvků OK. Nátěr OK. Nové zábradlí a výměna mostnic.

N1, N2 – V stávající poloze mostu přes zátopové území s ocelovou nosnou konstrukcí je navržen nový železniční most o dvou otvorech šířek cca 2x 9,5m s nosnou ocelovou konstrukcí pro jednu kolej s průběžným kolejovým ložem.

O2+, M1, M2, K3 – V stávající poloze mostu přes zátopové území s ocelovou nosnou konstrukcí je navržen nový železniční most o dvou otvorech šířek cca 2x 9,5m s nosnou ocelovou konstrukcí pro dvě koleje s průběžným kolejovým ložem.

Most v km 75,960



Most v km 75,960

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes polní cestu. Objekt převádí jednu kolej v širší trati. Nosnou konstrukci tvoří nýtované plnostěnné ocelové nosníky IP800 bez mostovky s kolmým ukončením. Spodní stavba betonová. Křídla kamenná svahová, šikmá. Kolej v přímé.

Základní údaje:

délka konstrukce	8,95m
rozpětí konstrukce	8,54m
světlost	7,33m
volná výška	2,40m
délka opěr	4,80m
úhel křížení	80°
rok výstavby:	1868

Stav objektu: hodnoceno správcem K1, S2

Zábradlí je deformováno. Chybí obrubnice podlah. Mostnice jsou popraskané i pozednice, které jsou pod podkladnicemi místy prohnílé. Horní příruby hl. nosníků jsou pod mostnicemi vytlučeny. Úložné lavice znečištěny a také všechna ložiska, která jsou navíc uvolněna v hnízdech.

Vlasové trhlínky s prosakující vodou se vyskytují v opěrách, závěrných zídkách, v římsách. Kamenná římsa pravého brněnského křídla je vylomena. Konec levého i pravého přerovského křídla utržen.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo 2,42 - 2,42 - 2,42 m

vpravo 2,44 - 2,44 - 2,44 m

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace kamenného zdiva spodní stavby. Lokální výměna prvků OK. Nátěr OK. Nové zábradlí a výměna mostnic.

N1, N2 – V stávající poloze mostního objektu o jednom otvoru s nosnou ocelovou konstrukcí přes polní cestu je navržen nový rámový objekt pro jednu kolej o dvou otvorech šířek cca 2x4m a volné výšky 2,40m s průběžným kolejovým ložem.

O2+, M1, M2, K3 – V stávající poloze mostního objektu o jednom otvoru s nosnou ocelovou konstrukcí přes polní cestu je navržen nový rámový objekt pro dvě koleje o dvou otvorech šířek cca 2x4m a volné výšky 2,40m s průběžným kolejovým ložem.

Most v km 77,054



Most v km 77,054

Stávající stav:

Most o jednom otvoru s jednou kolejí přes vodní tok Malá Bečva. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří nýtované ocelové plnostěnné nosníky se zapuštěnou mostovkou s kolmým ukončením. Spodní stavba i rovnoběžná křídla betonová. Úložné kvádry pod ložisky a pozednicemi kamenná. Ložiska na začátku pohyblivá dvouválcová, na konci pevná stolicová. Kolej v přímé.

Základní údaje:

délka konstrukce	20,57m
rozpětí konstrukce	20,20m
světlost kolmá	18,75m
volná výška	1,20m
délka opěr	5,80m
úhel křížení	80°
rok výstavby:	1891

Stav objektu: hodnoceno správcem K2, S1

Zábradlí je zkorodováno. Popraskané pozednice a mostnice, které jsou i místy prohnílé. Podlaha hlavová chybí, chodníková místy uvolněna, zkorodována. Všechna ložiska uvolněna v hnízdech a levé pohyblivé ložisko je prosedlé směrem na Brno.

V závěrných zdích, křídlech i opěrách se vyskytují vlasové trhlinky místy s mírně prosakující vodou. Úložné kvádry pozednice uvolněny a beton kolem kvádrů vydrolen. Opěry jsou porostlé vegetací, mechem, travinou. V pravém brněnském křídle vodorovná trhlinka, kterou prosakuje voda.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo 2,54 - 2,57 - 2,54 m

vpravo 2,53 - 2,55 - 2,53 m

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace spodní stavby. Lokální výměna prvků OK. Nátěr OK. Nové zábradlí a mostnice.

N1, N2 – Pro převedení jednokolejné trati s průběžným kolejovým ložem přes vodní tok Malá Bečva bude navržen nový železniční most se dvěma otvory šířek cca 2x9,5m s ocelovými nosnými konstrukcemi. Nový mostní objekt s nosnou konstrukcí s kolejovým ložem bude mít větší stavební výšku proto bude upravena niveleta železniční tratě a návrh zohlední hladinu Q_{100} .

O2+, M1, M2, K3 – Pro převedení dvojkolejné trati s průběžným kolejovým ložem přes vodní tok Malá Bečva bude navržen nový železniční most se dvěma otvory šířek cca 2x9,5m s ocelovými nosnými konstrukcemi. Nový mostní objekt s nosnou konstrukcí s kolejovým ložem bude mít větší stavební výšku proto bude upravena niveleta železniční tratě a návrh zohlední hladinu Q_{100} .

Most v km 77,217



Most v km 77,217

Stávající stav:

Most o jednom otvoru s jednou kolejí přes potok Svodnici. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Spodní stavba kamenná a i křídla svahová šikmá, parabolická. Kolej v přímé.

Základní údaje:

světlost kolmá 3,75m
volná výška 3,00 m
délka opěr: 4,75m
úhel křížení 90°
rok výstavby: 1868

Stav objektu: hodnoceno správcem K2, S1

Zábradlí deformované, místy zkorodováno. Klenbou prosakuje voda. Spárování popraskáno a místy vypadáno v koruně klenby. Křídla místy porůstají mechem.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo	2,33 - 2,32 - 2,29 m	vpravo	2,19 - 2,25 - 2,25 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Vzdálenost vnitřních hran říms od osy koleje:

vlevo	1,89 - 1,82 - 1,80 m	vpravo	1,81 - 1,82 - 1,84 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Návrh úprav dle variant:

BP, N1, N2 – Sanace kamenného zdiva klenby. Zajištění MPP prostřednictvím nasazené desky s izolací a novým zábradlím.

O2+, M1, M2, K3 – Sanace kamenného zdiva ponechané části klenby. Zajištění MPP prostřednictvím nasazené desky s izolací a novým zábradlím. Rozšíření stávajícího kamenného mostu přes potok Svodnici kamennou klenbou pro druhou kolej s průběžným kolejovým ložem.

Most v km 77,699



Most v km 77,699

Stávající stav:

Most o dvou otvorech s jednou kolejí přes potok Svodnici a polní cestu. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Ocelová mostní konstrukce svařovaná s plnostěnnými nosníky, bez mostovky, kolmá. Spodní stavba betonová, úložné kvádry konstrukcí kamenné. Betonová křídla u brněnské opěry jsou svahová, šikmá a u přerovské rovnoběžná. Kolej v přímé.

Základní údaje:

délka konstrukce	K01	4,68m	
	K02	4,68m	
rozpětí	K01	4,38m	
	K02	4,38m	
světlost kolmá		3,70 – 3,70m	
volná výška		3,20 (polní cesta) – 4,70m (potok)	
délka opěr		5,10m	
délka pilíře		4,80m	
úhel křížení		90°	
rok výstavby:		1868	
Stav objektu:		hodnoceno správcem K2, S2	

Mostnice a pozednice popraskané. Podlahy jsou zkorodované i zábradlí které je navíc deformované. Některé svary ocelové konstrukce popraskané.

V křídlech, opěrách a pilíři jsou vlasové trhlinky s prosakující vodou. Vydrolen beton v opěrách. V levé spodní části přerovské opěry je opadaná omítka. Svahová křídla porůstají mechem.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

K 01	vlevo	2,43 - 2,44 - 2,44 m	vpravo	2,42 - 2,42 - 2,43 m
K 02	vlevo	2,44 - 2,44 - 2,44 m	vpravo	2,42 - 2,43 - 2,42 m

Návrh úprav dle variant:

BP – Sanace betonového zdiva spodní stavby. Lokální výměna prvků OK. Nátěr OK. Nové zábradlí a výměna mostnice.

N1, N2 – V stávající poloze mostního objektu o dvou otvorech s nosnou ocelovou konstrukcí je navržen nový železniční most pro jednu kolej s kolejovým ložem se dvěma otvory stejných šířek 4,5m. Nosná konstrukce mostního objektu bude tvořena železobetonovými rámy. Mostní objekt vyvolá zdvih nivelety koleje.

O2+, M1, M2, K3 – V stávající poloze mostního objektu o dvou otvorech s nosnou ocelovou konstrukcí je navržen nový železniční most pro dvě koleje s kolejovým ložem se dvěma otvory stejných šířek 4,5m. Nosná konstrukce mostního objektu bude tvořena železobetonovými rámy. Mostní objekt vyvolá zdvih nivelety koleje.

Most v km 83,420



Most v km 83,420

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes potok Svodnici. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska s kolmým ukončením. Spodní stavba kamenná, úložné prahy a parapety betonové. Opěry na obou stranách rozšířeny v délkách 0,5 m betonové. Křídla betonová rovnoběžná. Kolej v přímé.

Základní údaje:

délka konstrukce 4,70m

kolmá světlost: 3,57m

volná výška 1,55 m

délka opěr: 5,95m

úhel křížení 90°

rok výstavby: 1936

Stav objektu: hodnoceno správcem K2, S1

Zábradlí silně zkorodováno.

Vlasové trhlíčky s prosakující vodou jsou na konstrukci, na čelní straně, na opěrách. Úložnými spárami prosakuje voda. Beton nosné konstrukce je vydrolen. V pravé střední části přerovské opěry jsou kameny vydroleny. Spárování místy popraskáno.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo 2,22 - 2,22 - 2,22 m

vpravo 2,18 - 2,18 - 2,18 m

Vzdálenost vnitřních hran říms od osy koleje:

vlevo 1,87 - 1,87 - 1,87 m

vpravo 1,82 - 1,82 - 1,83 m

Návrh úprav dle variant:

BP, N1 – Sanace betonového zdiva spodní stavby i nosné konstrukce. Úprava osy koleje pro zajištění MPP. Zábradlí a izolace nové.

O2+, M1, M2, N2, K3 – Ve stávající poloze mostního objektu s nosnou železobetonovou deskou přes potok Svodnici je navržen nový železniční most pro dvě koleje s kolejovým ložem o jednom otvoru šířky cca 4m. Nosná konstrukce bude tvořena železobetonovou deskou. Mostní objekt vyvolá zdvih nivelety koleje železniční trati.

Most v km 87,339

Most v km 87,339

Stávající stav:

Most o jednom otvoru přes potok Svodnici. Objekt převádí jednu kolej v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska s kolmým ukončením. Spodní stavba kmenná, úložné prahy a parapety betonové. Křídla betonová rovnoběžná. Kolej v oblouku.

Základní údaje:

délka konstrukce	3,53m
Světlost	2,50m
volná výška	1,95 m
délka opěr:	5,10m
úhel křížení	90°
rok výstavby:	1888
Stav objektu:	hodnoceno správcem K2, S1

Zábradlí je deformováno, zkorodováno.

Vlasové trhlínky se vyskytují na konstrukci, čelních stranách, na úložných parapetech, římsách, křídlech, opěrách kterými místy prosakuje voda. Úložnými spárami prosakuje voda. Levá i pravá římsa je svisle prasklá, utržena a vysunuta. U přerovské opěry pravý parapet utržen a vysunut od osy koleje.

Prostorová průchodnost

Vzdálenost zábradlí od osy koleje:

vlevo	2,09 - 2,10 - 2,11 m	vpravo	2,83 - 2,87 - 2,90 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Vzdálenost vnitřních hran říms od osy koleje:

vlevo	1,66 - 1,66 - 1,67 m	vpravo	2,56 - 2,58 - 2,62 m
-------	----------------------	--------	----------------------

Návrh úprav dle variant:

BP, N1 – Sanace betonového zdiva spodní stavby i nosné konstrukce. Zábradlí a izolace nové. Zajištění MPP vlevo trati prostřednictvím římsového nosníku.

O2+, M1, M2, N2, K3 – Přeložka trati pro vyšší rychlost je vzdálena od původní železniční trasy, z tohoto důvodu je navržen nový železniční most s kolejovým ložem pro dvě koleje a polní cestu o jednom otvoru šířky cca 2,5m. Nosná konstrukce mostu bude tvořena železobetonovou deskou. Nový mostní objekt vyvolá zdvih nivelety koleje, případně i terénní úpravy.

Zpracovatel:

Ing. Radomír Hanák, SUDOP Brno s.r.o.

tel.: 972 625 039, e-mail: rhanak@sudop-brno.cz