

Zápis z podrobné běžné prohlídky tunelu¹

T u n e l : M I K U L O V S K Ý

evidenční číslo: 6 1

dne: 23.11.2017

předchozí prohlídka dne: 29.11.2012

Účastníci prohlídky, organizační útvar, podpisy (pouze u podrobné prohlídky):

Ing. Kudrnáč Vladimír OŘ ÚL – P SMT

Ing. Kuruc Jiří OŘ ÚL – SMT- SS

Zástupce ST OŘ ÚL -omluven

1. Plnění opatření z předchozí prohlídky :

2. Závady v zářezech před portálem :

Po provedení opravných prací stav stabilizován

3. Závady v jednotlivých pásech :

V tunelové troubě chybí značení pásů a vzhledem k provedení pažení je problém se přesně orientovat v pásech (dle evidenčního listu není trouba rozdělena na jednotlivé pasy). Opěry ojediněle lokálně deformovány. Tunel je z pohledu zavodnění hodnocen stupněm 3, zejména v inflexu je toto zavodnění V4!

Dále je nutné sledovat trhlinu v výklenku č.1 vlevo!

Pokračující hniloba dřevěného vkládaného pažení. Místy zavodnění je výdřeva volná a nefunkční.

Vlivem zatékání dochází postupnému zhoršování vkládaného pažení - koroze hlavní výztuže.

Dále dochází k úbytku kotvících prvků kolejnic do zdiva. Tím dochází k oslabování jejich celkové držečnosti a funkce

Z důvodu zatékání a zmrazovacích cyklů dochází k degradaci zdiva opěr a klenby.

Dále dochází k oslabování provedeného zajištění tunelové trouby (plátková koroze kolejnic a kotvících prvků – oslabení je místy až 50% původního materiálu).

Dřevěná výdřeva je místy uvolněná a ztrouchnivělá z důvodu zatékání – nefunkční.

Bezpečnostní značení tunelu je lokálně poškozené.

4. Jiné závady : Objekt nelze členit dle pásů.

5. **Změny v zóně indukovaných účinků tunelu :** *V roce 2013 byla provedena v rámci údržby výměna vyhnílych dřevěných pažnic a klínů, lokální oprava (přezdění) zdiva opěr a lokální oprava spárování.*
6. **Stav elektrické instalace :** *Tunel jí není vybaven*
7. **Železniční svršek :** *Tv. A stykovaná z roku 1967 ; dřevěné pražce ; rozdělení „c“.*
8. **Zaměření PPT v tunelu (pouze u podrobné prohlídky) :** *Provedeno firmou AMBERG ENGINEERING Brno a.s. zaměření tunelového ostění zařízením PROFILER 2000 (v terénu měřeno ve dnech 13.-14.5.2003) - viz dokumentace zak.č. B 106-10. V rámci zpracování PD provedeno doplňující měření.*
9. **Prostorová průchodnost : M-GČD,**
v roce 2015 bylo v rámci měření prostorové průchodnosti zjištěno, že do průjezdného průřezu zasahují vyhnílá dřeva a dva uvolněné ztužující pruty od pažnic kolejnic (odstranila ST)
10. **Klasifikace staveb. stavu : „ 3 “**
11. **Uložená opatření :** *běžná údržba, lokální opravy zdiva + vkládaného pažení, bezpečnostní značení v tunelu*
12. **Výhled opravných a udržovacích prací :** *OŘ ÚL –SMT žádalo v roce 2012 opakovaně o zařazení rekonstrukce tunelu do plánu investičních akcí v koordinaci s Novoměstským tunelem.*
13. **Závěr :**
*Z důvodu zajištění bezpečnosti železničního provozu je tunel zapažen naohýbanými kolejnicemi a dřevěným vkládaným pažením a v tunelu je zavedeno TOR 10 km/h.
Na trati mezi tunely došlo v roce 2017 k sesuvu. V současné době probíhá odstranění následků a zajištění stability náspu trati mezi oběma tunely ve výši cca 100 mil. Kč s dlouhodobou výlukou (výluka 2017 – 2018). Tunel je tedy v současné době neprovozovaný.*