

# Protokol o podrobné prohlídce

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

<b>TÚ 1371</b> Lipová Lázně (mimo) – Bernartice u Javorníka (mimo)		<b>DÚ 08</b> Žulová – Velká Kraš		<b>Evd. km</b> <b>19,881</b>
<b>Objekt</b> most	<b>Úsek trati</b> šírá trať	<b>Vžitý název</b> Před Kraší		
<b>Délka mostu</b> 41,57 m		<b>Počet otvorů</b> 1	<b>Počet kolejí</b> 1	<b>Elektrizace</b> ne
<b>Objednatel</b> Správa železnic, státní organizace OR Ostrava		<b>Rychlost na mostě / traťová [km/h]</b> 45 / 60		<b>Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí</b> C3-45
<b>Návrh hodnocení stavebního stavu</b> <b>1 / 1</b>		<b>Odpovědný pracovník vykonavatele</b> Jakub Cikryt		<b>Rok podrobné prohlídky</b> 2023



Pohled zleva

Centrum techniky a diagnostiky má zaveden integrovaný systém managementu zajišťující soulad s normou ISO 9001 a ISO 27001. Zobrazené značky URS se nevztahují na dodávky služeb nebo výrobků.

Správa železnic, státní organizace  
Sídlo: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234  
Zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384.

**Správa železnic, státní organizace**  
**Centrum techniky a diagnostiky**  
**Malletova 2363/10**  
**190 00 Praha 9**  
**spravazeleznic.cz/ctd**



## I. Celkový popis objektu

### Základní údaje o mostu

Délka mostu: 41,57 m (MES)  
Šířka mostu: 7,43 m (MES)  
Výška objektu: 2,70 m (MES)  
Délka přemostění: 31,30 m (MES)  
Šikmost objektu: 65°  
Objekt: šikmý, šikmost pravá  
Počet kolejí: 1  
Počet nosných konstrukcí: 1  
Počet otvorů: 1  
Přemostěná překážka: trvalý vodní tok (MES)  
Směr vodoteče: zleva

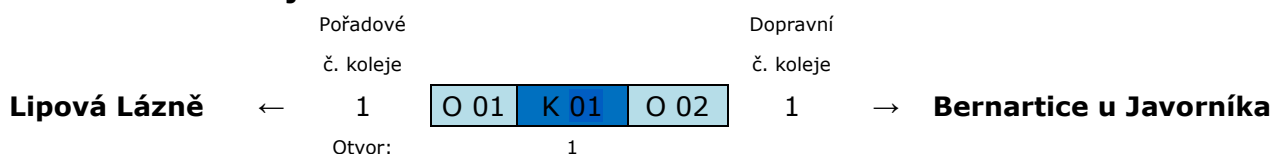
### Souřadnice středu objektu

GPS: 50°21'36.648"N, 17°07'34.438"E

### Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: + 11 °C  
Počasí: zataženo

### Schéma mostního objektu:



## 1. Nosná konstrukce

### Konstrukce K 01

- Ocelová přímo pojížděná konstrukce. Mostovka dolní.
- Konstrukce šikmá, šikmost pravá.
- Délka konstrukce 36,00 m (MES), rozpětí 32,89 m (MES), šířka 7,43 m (MES).
- Rok výroby 1986 (MES), nátěr ocelové konstrukce 1987 (MES).
- Hlavní nosníky plnostěnné, svařované, délky 36,00 m, výšky 3150 mm, šířky pásnic 400 mm.
- Osová vzdálenost hlavních nosníků 7000 mm.
- Podélné ztužení mostovkového plechu z L profilů.
- Příčnický plnostěnný, osová vzdálenost 2530 mm.
- Podélníky plnostěnné.
- Uložení ložiskové:
  - hlavní ocelová vahadlová na O 01 a pohyblivá dvouválcová, na O 02 pevná stolicová
  - podružná ocelová tangenciální.

## 2. Spodní stavba

### Opěra O 01

- Materiál: beton, úložný práh a závěrná zeď železobeton.
- Šířka opěry 9,50 m (MES). Viditelná výška opěry cca 0,50 - 2,00 m.
- Rok výstavby 1986 (MES).
- Křídlo - vlevo i vpravo - rovnoběžné železobetonové s římsou.
- Svah u mostního objektu - vlevo na křídlo navazuje kamenná zeď, vpravo sypaný, u konce křídla kamenný.

### Opěra O 02

- Materiál: beton, úložný práh a závěrná zeď železobeton.
- Šířka opěry 9,50 m (MES). Videltná výška opěry cca 2,15 m.
- Rok výstavby 1986 (MES).
- Křídlo - vlevo i vpravo - rovnoběžné, železobetonové s římsou.
- Svah u mostního objektu - vlevo sypaný, u konce křídla kamenný, vpravo navazuje kamenná zeď.

## 3. Železniční svršek

- Směrové uspořádání koleje po celé délce: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po celé délce: niveleta stoupá ve směru staničení
- Tvar kolejnic: 49 E1 (S49)
- Tvar podkladnic: na nosné konstrukci žebrové, na pozednicích a výběžích rozponové
- Svěrky: na nosné konstrukci ŽS4
- Poloha kolejnicových styků: před i za objektem vstřícný otevřený, na nosné konstrukci vstřícný svarový
- Velikost spár kolejnicových styků: před do 8 mm, za vlevo 26 mm a vpravo 28 mm
- Přímé upevnění koleje
  - 2x60 ks, podkladnice jsou připevněné pomocí 4 šroubů a dvou upevňovacích lišt rozchodovým deskám, které jsou přivařené k mostovkovému plechu.
  - rozteč rozchodových desek 570 - 610 mm
- Pozednice:
  - dřevěné
  - rozměr pozednice (v/š/d) O 01 240/260/2370mm, O 02 225/265/2350 mm
  - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 01 a 1. upevněním: 580 mm
  - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 01 a pražcem: 590 mm
  - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 02 a 60. upevněním: 530 mm
  - osová vzdálenost mezi pozednicí na O 02 a pražcem: 600 mm
- Pojistné úhelníky:
  - z ocelových profilů L160 x 100 x 14, délka cca 53,75 m
  - připevněné pomocí šroubů ke stoličkám, které jsou přivařené k hornímu mostovkovému plechu
  - vzdálenost od vnitřní hrany kolejnice 175 - 180 mm; ukončení pojistných úhelníků ocelovým hrotem.
  - na začátku a na konci je oboustranně šroubovaný dilatační spoj pojistných úhelníků
- Kolejnicové podpory: ve výběžích dřevěné pražce
- Kolejové lože: ve výběhu uzavřené.

## 4. Vybavení mostu

### Podlahy

- Chodníková a v koleji je tvořena mostovkovým plechem. Na začátku i konci je ocelový plech připevněný šrouby.

### Zábradlí

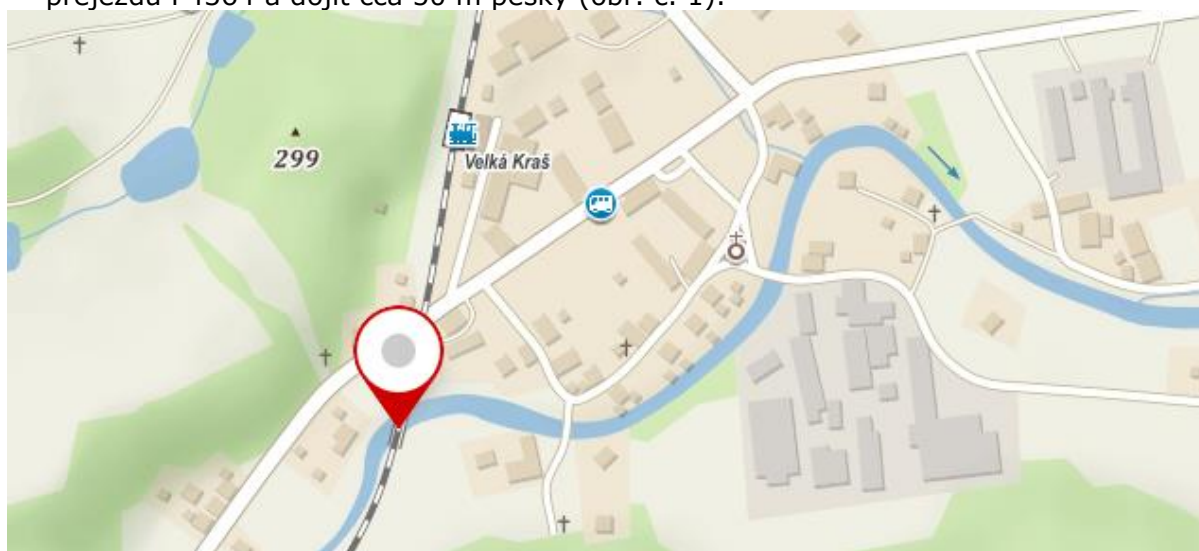
- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové „L“ profily; spoje svařované. Na nosné konstrukci je zábradlí tvořeno přesahem hlavních nosníků.
- Dilatace zábradlí: -
- Počet madel/příčlích: 1/2
- Délka zábradlí: SS vlevo 2,90 + 3,25 m, vpravo 3,25 + 6,60 m
- Výška zábradlí: oboustranně 1100 mm
- Počet sloupků: vlevo 6 a vpravo 7
- Upevnění sloupků: SS zalité v římse
- Půdorysný tvar: lomený.

**Odpadní a odvodňovací zařízení**

- V každém poli K 01 vyústí odvodňovací trubka Ø 40 mm.
- Na O 01 i O 02 je odvodnění Ø 60 mm.

**Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Na závěrné zdi O 01 vpravo se na horní ploše římsy nachází měřický bod
- Vlevo na konci je v přechodové oblasti umístěn hektometrovník – Km 19,9 a vedle kolejí osvětlovací stožár
- Vpravo na konci je v přechodové oblasti zařízení izolovaného styku
- Vlevo na vnější straně hlavního nosníku je připevněných 14 konzol.
- Vpravo na vnější straně hlavního nosníku je připevněný na konzolách ocelový kabelová chránička 200 x 300 mm.
- Terén v otvoru: trvalý vodní tok - řeka Vidnávká. K 01 zprava a O 02 zleva přiléhají návodní zdi. Podél opěry O 02 je opěrná zeď. Podél opěry O 01 je ochranná zeď.
- Příjezd automobilem není možný. Objekt je umístěn obci Velká Kraš u silnice do Kobylé nad Vidnavkou nedaleko vlakové stanice Velká Kraš. Zastavit u železničního přejezdu P4364 a dojít cca 50 m pěšky (obr. č. 1).



obr. č 1: příjezd k objektu v obci Velká Kraš [zdroj: www.mapy.cz]

**5. Přechody do trati**

- Neřešeno.

**6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním****6.1 Prostorové uspořádání na objektu**

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce:

mezi PUK	u 1. upevnění	u 30. upevnění	u 60. upevnění
posun na K 01	vlevo o 10 mm	vpravo o 37 mm	vpravo o 37 mm

- Vzdálenost vnitřního líce hrany hlavního nosníku od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	3230 mm	3320 mm	3330 mm
vpravo	3310 mm	3330 mm	3350 mm

– Vzdálenost koutové výztuhy od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2920 mm	3000 mm	3000 mm
vpravo	2960 mm	2930 mm	2910 mm

– Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje ve výběžích:

	na začátku	na konci
vlevo	4170 mm	4220 mm
vpravo	4210 mm	4220 mm

– Vzdálenost vnitřní hrany římsy od osy koleje ve výběžích:

	na začátku	na konci
vlevo	3900 mm	3970 mm
vpravo	4120 mm	3950 mm

## 6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: 29,80 m
- Šikmá světlost: 31,30 m
- Volná výška: 2,55 m, měřeno k hladině vodního toku

# II. Popis závad a poruch

## 1. Stav nosné konstrukce

### Konstrukce K 01

#### Hlavní nosníky

##### Nátěr

- Nátěr je zašlý, loupe se a na jednotlivých místech prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 30% (Ri 5).

##### Oslabení

- Dolní pásnice a stojiny hlavních nosníků a příčníků jsou nad ložisky místy oslabené korozí až o 1 mm.

#### Příčníky

##### Nátěr

- Nátěr je mírně sešlý. Stav korozního napadení PKO): <10% (Ri 4).

#### Ložiska

##### Nátěr

- Ložiska mají sešlý nátěr a prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO): <40% (Ri 5).

##### Obetonování

- Obetonování je popraskané a místy zcela chybí. V jeho místě se drží voda.

##### Válce ložisek

- Válce pohyblivých ložisek jsou pootočené, zarážky jsou místy zamačkané.



## 2. Spodní stavba

### Opěra O 01

- Na opěře jsou stopy po průsacích vody s výluhy pojiva.
- V podélných pracovních spárách jsou místy trhliny, beton kolem je degradovaný.
- Ve střední části je u horní hrany podélná trhlina šířky do 0,5 mm, délky 2200 mm se stopy po průsacích vody a výluhy pojiva.
- V horním rohu vpravo vede v závěrné zdi šikmá trhlina šířky do 2 mm, délky 150 mm
- Na úložném prahu je rozpraskaný degradovaný beton a napadaný štěrk z kolejového lože.
- Římsa nad O 01 vpravo je popraskaná a beton kolem trhlín degraduje a místy prostupuje obnažená korodující výztuž.
- Opěra porůstá slabě mechem.

### Křídlo vlevo

- Křídlo s římsou je odpojené od O 01. Vysunutí křídla je o 15 mm. Mezi křídlem a závěrnou zdí je trhlina šířky do 10 mm. V dolní části mezera šířky až 55 mm.
- V křídle jsou místy trhliny do 0,2 mm.
- V římsě vede svislá trhlina po celém obvodu, římsa je vysunutá od osy koleje až o 35 mm.

### Křídlo vpravo

- V křídle vedou místy trhliny do 0,2 mm.
- Beton je povrchově degradovaný.

### Svah u mostního objektu vpravo

- Spárování mezi kameny svahu je popraskané a místy mírně degradované.
- Svah porůstá mechem a vegetací.

### Opěra O 02

- Na opěře jsou patrné stopy po průsacích vody s výluhy pojiva. Opěra je zvětší části zavlhlá a porostlá mechem.
- V úložném prahu vedou od horní hrany až po návodní zeď 2 svislé trhliny s výluhy pojiva šířky až 3,0 mm.
- Pravý roh úložného prahu je poškozený a beton v tomto místě degraduje.

### Křídlo vlevo

- Beton je povrchově degradovaný.
- Beton římsy křídla je na konci v podhledu uštípnutý.

### Křídlo vpravo

- Beton křídla je povrchově degradovaný.
- Na konci křídla prostupuje obnažená korodující výztuž.
- Římsa křídla je místy na hraně podhledu mírně uštípnutá a mírně porůstá mechem.

### Svah u mostního objektu vlevo

- Spárování mezi kameny svahu je popraskané a místy mírně degradované.
- Svah porůstá mechem a vegetací.

### 3. Železniční svršek

#### Svěrky

- V upevnění kolejnic na konstrukci jsou ojediněle uvolněné.

#### Přímé upevnění

- Koroduje.

#### Pozednice

- Jsou popraskané a nahnílé. Podkladnice jsou zamačkané.

#### Kolejové podpory

- Dřevěné pražce ve výběžích jsou popraskané, nahnílé a podkladnice do nich zamačkané.

#### Kolejové lože

- Ve výběhu před i za objektem je mírně znečištěné.

#### Pojistné úhelníky

- Ve styčích jsou místy volné šrouby, cca 30% šroubů je volných.

### 4. Vybavení mostu

#### **Podlahy**

- Mostovkový plech a plechy v přechodech korodují. Stav korozního napadení PKO: <80% (Ri 5).

#### **Zábradlí**

- Nátěr zábradlí je degradovaný a prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: <25% (Ri 5).

#### **Odpadní a odvodňovací zařízení**

- Je znečištěné a koroduje, zejména na O 02 je zanesené (nefunkční).

#### **Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Ochranná zeď u O 01 je místy podemletá, kameny jsou částečně rozvolněné.
- Na konstrukci vlevo 8. konzola chybí a 9. konzola je uvolněná.

### 5. Přechody do trati

- Neřešené.

## III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

### 1. Hodnocení nosných konstrukcí

#### **Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 1**

z těchto důvodů:

- bez zjevných závažných závad a poruch

### 2. Hodnocení spodní stavby

#### **Opěra O 01 – hodnocení stupněm 1**

z těchto důvodů:

- bez zjevných závažných závad a poruch

#### **Opěra O 02 – hodnocení stupněm 1**

z těchto důvodů:

- bez zjevných závažných závad a poruch

## IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu

V souladu s předpisem SŽDC S 5, částí druhou, a na základě provedené podrobné prohlídky mostu navrhuji následující výsledné hodnocení stavebního stavu:

### Nosná konstrukce: K 1

na základě hodnocení K 01.

### Spodní stavba: S 1

na základě hodnocení O 01, O 02.

Podrobná prohlídka provedena dne 25.05.2023

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Bc. Milan Venhuda dne 31.05.2023

Odpovědný pracovník vykonavatele  
podrobné prohlídky

**Jakub Cikryt**  
vedoucí RP Olomouc

Podpis.....