

Manažerské shrnutí výsledků diagnostického průzkumu a statického posouzení mostu

1. Identifikace mostu

OŘ	Km	TUDU	Název TU	Místní název	
OVA	1,222	199102	Suchdol nad Odrou (mimo) – Nový Jičín město (včetně)	Suchdol nad Odrou	
Popis mostu				Dopravní parametry	
Trať na mostě je v přímé, na konci je levostranný oblouk. Jednokolejný kolmý most přemostující inundaci a řeku Odru. Most má 11 prostých polí o rozpětí 11,0 + 5,6 + 5,7 + 5,7 + 5,5 + 17,8 + 19,9 + 17,8 + 5,5 + 5,7 + 5,7 m. Nosné konstrukce jsou z roku 1957 a 1965. Hlavní nosníky ocelové plnostěnné, prvková mostovka zapuštěná (K01), prvková mostovka dolní (K06, K07 a K08) a bez mostovky (K02, K03, K04, K05, K09, K10 a K11). Celková délka mostu je 113,9 m. Spodní stavba je tvořena kamennými pískovcovými opěrami a pilíři, které jsou založeny plošně.				Rychlost dle TTP*	40
				Rychlost na mostě	40
				TTZ**	C4-40
				Stavební stav	1/1

*Tabulka traťových poměrů

** Traťová třída zatížení

Referenční fotografie:



2. Prohlídka a diagnostika

Konstrukce z roku 1957 jsou v lepším stavu, než konstrukce z roku 1965. Na konstrukcích z roku 1957 lze pouze lokálně pozorovat korozi, která v současné době neoslabuje průřezy jednotlivých prvků. Hlavní poruchou konstrukcí z roku 1957 je velké množství vrypu a různých nedokonalostí na jednotlivých prvcích nosných konstrukcí. Konstrukce z roku 1965 obsahují mnoho konstrukčních vad a poruch, které momentálně nemají zásadní vliv na zatížitelnost a přechodnost. Nejzásadnější vady na konstrukcích z roku 1965 jsou způsobeny výrobou samotných nosných konstrukcí. Za nejzásadnější poruchu lze považovat korozní oslabení, které je v mnoha místech přetřené. Za významnou vadu lze považovat umístění pohyblivých ložisek sousedních konstrukcí na jeden pilíř (P05, P08), sousední konstrukce tak dilatují proti sobě.

Na spodní stavbě jsou patrné stopy po tekoucí vodě, trhliny v železobetonových pilířích a zanesené a znečištěné úložné prahy.

Vadou železničního svršku jsou kolejnicové styky, většina kolejnicových styků uzavřena již při cca 20° C, při vyšších teplotách může v krajním případě dojít k vybočení. V oblasti

železničního svršku se nachází neoznačený schod výšky 8 cm a plechy, kde se usazuje voda.

Dle vyhodnocených tahových zkoušek jsou hodnoty mezí kluzu vyšší, než udává předpis S5/1.

Pro diagnostiku a statický přepočet byly rozhodující konstrukce K01, K07 a K11.

3. Statické posouzení, traťová třída zatížení

Řešené konstrukce nevykazují vady nebo poruchy, které by v současné době ovlivňovaly zatížitelnost a přechodnost. Posouzení bylo provedeno s uvažováním skutečných materiálových charakteristik oceli. Korozní oslabení na těchto nosných konstrukcích je malé a není tedy uvažováno s korozním úbytkem na nosných konstrukcích.

Nosná konstrukce K01 vyhovuje pro traťovou třídu zatížení C3-40 (D4-20). Stanovená traťová třída zatížení planí za předpokladu zesílení koncového příčnicku)

Nosné konstrukce K02, K03, K04, K05, K09, K10 a K11 vyhovují pro traťovou třídu zatížení C3-40 (D4-20).

Nosné konstrukce K06, K07 a K08 vyhovuje pro traťovou třídu zatížení C3-40 (D4-20).

Celý most vyhovuje pro traťovou třídu zatížení **C3-40 (D4-20)**.

4. Návrh opatření, závěry

4.1 Dohlédací činnost a diagnostika

Provádět pravidelnou dohlédací činnost dle předpisu SŽDC S 5 Správa mostních objektů. Při pravidelných prohlídkách je nutné kontrolovat vady ve svarech na koncových příčnicích a věnovat zvýšenou pozornost na dilatační pohyby nosných konstrukcí.

4.2 Stavební opatření

Okamžité opatření – pro zajištění dostatečné přechodnosti provést zesílení pásnic koncového příčnicku K01, které jsou limitující s ohledem na přechodnost.

Údržba – provádět běžnou údržbu. Odstranit kolejnicové styky nebo zřídit bezstykovou kolej. Viditelně označit schod na pochozím plechu mezi K08 a K09. Zajistit odtok vody z pochozích plechů. Očistit protikorozi ochranu.

Oprava – provést lokální opravu protikorozi ochrany a zatmelení problematických míst. V rámci této opravy se doporučuje zaměření korozního oslabení na otryskaných prvcích konstrukcí z roku 1965 (K01, K06-K08) a provedení speciální předúpravy povrchů korozně oslabených prvků, aby byl zajištěn dostatečný kotvící profil nátěrového systému. Provést **do 5 let**. Náklady **cca 16 mil. Kč**.

Investice – za předpokladu provedení opravy a pravidelné údržby se nepředpokládá investice v dalších 30 letech.