

# 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 0501</b><br>Plzeň hl.n.-seř.n.(včet.jen seř.n.) -<br>Mladotice (včetně) |                                     | <b>DÚ A1</b><br>žst. Plzeň hl.n.-seř.n. - (kol.931,301a,301) |                           | <b>Evd. km</b><br><b>1,548</b>                                     |
| <b>Objekt</b><br>Most   | <b>Úsek trati</b><br>staniční obvod | <b>Vžitý název</b><br>ZŘUD                                   |                           |  |
| <b>Délka mostu</b><br>16,70 m   | <b>Počet otvorů</b><br>1            | <b>Počet kolejí</b><br>7                                     | <b>Elektrizace</b><br>Ano |  |
| <b>Objednatel</b><br>Správa železnic, státní organizace<br>OR Plzeň           |                                     | <b>Rychlost na mostě / traťová [km/h]</b><br>65/85           |                           | <b>Traťová třída zatížení<br/>s přidruženou rychlostí</b><br>C3-85 |
| <b>Návrh hodnocení stavebního stavu</b><br><b>3/3</b>                         |                                     | <b>Odpovědný pracovník vykonavatele</b><br>Vít Šrámek        |                           | <b>Rok podrobné prohlídky</b><br>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: 16,70 m (MES)

Šířka mostu: 43,50 m

Výška objektu: 5,40 m (MES)

Délka přemostění: 9,32 m (MES)

Úhel křížení: 60° (MES)

Objekt: objekt šikmý – šikmost pravá

Počet kolejí: 7

Počet nosných konstrukcí: 1

Počet otvorů: 1

Elektrizace: střídavé 25kV 50Hz

Přemostěná překážka: komunikace pro chodce mimo správu SŽDC, účelová komunikace zpevněná

### Souřadnice středu objektu

49°45'10.100"N, 13°24'04.000"E

### Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: + 23 °C

Počasí: polojasno

### Schéma mostního objektu

| Poř.č. |     | Dopr.č. |     |     |
|--------|-----|---------|-----|-----|
| 1      | O01 | K01     | O02 | 109 |
| 2      | O01 | K01     | O02 | 47  |
| 3      | O01 | K01     | O02 | 29  |
| 4      | O01 | K01     | O02 | 27  |
| 5      | O01 | K01     | O02 | 103 |
| 6      | O01 | K01     | O02 | 3   |
| 7      | O01 | K01     | O02 | 1   |
| Otvor  |     | 1       |     |     |

Plzeň hl.n. ← → Mladotice

## 1. Nosná konstrukce

### Konstrukce K 01

- Ocelová, trémová, plnostěnná, nýtovaná, s horní mostovkou (ortotropní, ocelové vany), prostá, šikmá, ukončení šikmé,
- Rozměry: rozpětí 9,61 m (MES), délka 8,61 m (MES), šířka 41,30 m (MES)
- Hlavní nosníky: plnostěnné nýtované, délka 8,61 m, 29 ks (vpravo krajní nosník šikmý + 2 nosníky jednostranně uložené na krajní šikmý nosník)
- Příčné ztužení: plnostěnné nýtované
- Uložení: na O 01 ocelová desková ložiska, pohyblivá, 27 ks
- na O 02 ocelová desková ložiska, pevná, 29 ks
- Rok výroby: 1898 (MES), vpravo z boční strany NK tabulka výrobce – Pražská mostárna
- Rok opravy: 1998 (MES)
- Rok nátěru: 1939 (MES)

## 2. Spodní stavba

### Opěra O 01

- Závěrná zeď: kamenné zdivo, pravidelné řádkování + železobeton
- Úložný práh: železobetonový s povrchovou úpravou
- Dřík: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování, šířka 41,57 m (MES)
- Křídla: svahová šikmá, kamenná, kykopské zdivo, horní plochy bez říms
- Rok výstavby: 1898 (MES)
- Rok opravy: není

### Opěra O 02

- Závěrná zeď: kamenné zdivo, pravidelné řádkování + železobeton
- Úložný práh: železobetonový s povrchovou úpravou
- Dřík: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování, šířka 41,57 m (MES)
- Křídla: svahová šikmá, kamenná, kykopské zdivo, horní plochy bez říms
- Rok výstavby: 1898 (MES)
- Rok opravy: není

## 3. Železniční svršek

Číslování dle dopr. (poř) č. koleje (MES)

### Kolej č. 109 (1)

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v levém oblouku s převýšením
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: nezjištěno
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Pražce: dubové
- Poloha kolejnicových styků: na konci mostu vstřícné lepené izolované styky
- Výhybky: za mostem č. 320
- Kolejové lože: průběžné, šterkové, uzavřené

### Kolej č. 47 (2)

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v levém oblouku s převýšením
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: nezjištěno
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Pražce: dubové, výhybkové
- Výhybky: před mostem č. 491
- Kolejové lože: průběžné, šterkové, uzavřené

### Kolej č. 29 (3)

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v levém oblouku s převýšením
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: nezjištěno
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Pražce: dubové, výhybkové
- Výhybky: za mostem č. 489
- Kolejové lože: průběžné, šterkové, uzavřené

### Kolej č. 27 (4)

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: nezjištěno
- Tvar kolejnic: S 49

- Tvar podkladnic: žebrové
- Pražce: betonové (SB8)
- Kolejové lože: průběžné, šterkové, uzavřené

**Kolej č. 103 (5)**

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v pravém oblouku s převýšením
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: nezjištěno
- Tvar kolejnic: 19 49 E1
- Tvar podkladnic: žebrové
- Pražce: dubové, výhybkové
- Výhybky: č. 486b
- Kolejové lože: průběžné, šterkové, uzavřené

**Kolej č. 3 (6)**

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v pravém oblouku s převýšením
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: nezjištěno
- Tvar kolejnic: 14 49 E1
- Tvar podkladnic: pružné bezpodkladnicové upevnění Vossloh
- Pražce: betonové B91S
- Výhybky: za mostem č. 319
- Kolejové lože: průběžné, šterkové, uzavřené

**Kolej č. 1 (7)**

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v pravém oblouku s převýšením
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: nezjištěno
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: pružné bezpodkladnicové upevnění Vossloh
- Pražce: betonové B91S
- Kolejové lože: průběžné, šterkové, uzavřené

**4. Vybavení mostu****Podlahy**

- Chodníková podlaha vlevo: ocelové plechy s oválnými výstupky, upevněné šrouby ke 3 U profilům uloženým (šroubované) na chodníkových konzolách
- Chodníková podlaha vpravo: ocelové plechy s oválnými výstupky, přivařené k chodníkovým konzolám

**Zábradlí**

- Popis zábradlí: ocelové, válcované L profily, vlevo svařované a šroubované, vpravo svařované
- Počet madel/příčlí: 1/2
- Výška zábradlí nad pochozí plochou:
  - vlevo 1,14 m
  - vpravo 1,12 m
- Délka zábradlí:
  - vlevo 21,90 m
  - vpravo 13,20 m
- Počet sloupků:
  - vlevo 11 ks
  - vpravo 10 ks

- Upevnění sloupků: na NK nýtované a přivařené k chodníkovým konzolám, ve výběžích zalité v parapetech
- Dilatace zábradlí: vlevo 4 x šroubované dilatační spoje
- Půdorysný tvar: přímé
- Ukolejnění a vodivé propojení: ukolejňené
- Půdorysný tvar: přímé

### Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vlevo i vpravo vedle objektu veden plechový kabelový žlab 300/700 mm
- Před a za objektem sloupy a stožáry trakčního vedení
- Mezi kolejemi staniční rozhlas
- Mezi 1. a 2. kolejí trpasličí návěstidla
- Za objektem mezi 6. a 7. kolejí trpasličí návěstidlo
- Mezi 5. a 6. kolejí bouda posunovače
- Pod konstrukcí veden kabel a ocelová trubka
- V otvoru podél chodníku u opěry O 01 vedeno ocelové zábradlí s plnou výplní
- U levého křídla opěry O 01 umístěna elektrická rozvodná skříň
- Příjezd k objektu možný dle GPS souřadnic středu objektu, v Plzni ulicí Doubravecká

## 5. Přechody do trati

- Vlevo na chodníkovou podlahu navazuje drážní stezka, přechody plynulé, vpravo částečně řešeno drážní stezkou

## 6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

### 6.1 Prostorové uspořádání na objektu

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy koleje na NK:

|        | na začátku | uprostřed | na konci |
|--------|------------|-----------|----------|
| vlevo  | 3890 mm    | 3700 mm   | 3510 mm  |
| vpravo | 3085 mm    | 3120 mm   | 3040 mm  |

- Vzdálenost vnitřní hrany **podlahy** od osy koleje:

|        | na začátku | uprostřed      | na konci       |
|--------|------------|----------------|----------------|
| vlevo  | 2260 mm    | <b>2070 mm</b> | <b>1850 mm</b> |
| vpravo | 2610 mm    | 2600 mm        | 2510 mm        |

- Podlaha vlevo zasahuje do nutného obrysu kolejového lože

- Vzdálenost vnitřního líce **trpasličího návěstidla** od osy koleje č. 109 a č. 47:

|        | od osy koleje č. 109 | od osy koleje č. 47 |
|--------|----------------------|---------------------|
| vlevo  | -                    | 2510 mm             |
| vpravo | 2950 mm              | -                   |

- Osová vzdálenost kolejí:

|                        | uprostřed |
|------------------------|-----------|
| č. 109 (1) a č. 47 (2) | 6100 mm   |
| č. 47 (2) a č. 29 (3)  | 4530 mm   |

|                        |         |
|------------------------|---------|
| č. 29 (3) a č. 27 (4)  | 5450 mm |
| č. 27 (4) a č. 103 (5) | 5510 mm |
| č. 103 (5) a č. 3 (6)  | 9540 mm |
| č. 3 (6) a č. 1 (7)    | 5060 mm |

## 6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: 9,32 m
- Volná výška: 3,65 m (nejmenší naměřená vlevo na hraně komunikace u opěry O 02)
- Vlevo i vpravo u objektu umístěny dopravní značky – zákaz vjezdu vozidel vyšších než 3,60 m
  - **značení nevyhovuje (není dodržena bezpečnostní rezerva 150 mm)**
  - **vlevo na nosníku značka nečitelná**
  - **vpravo značka zarostlá vegetací**

## II. Popis závad a poruch

### 1. Stav nosné konstrukce

#### Konstrukce K 01

PKO:

- Zničená z cca 30-40% celkové plochy (Ri 5), dolní části konstrukce (dolní krční úhelníky nad ložisky a další) místy zaneseny nečistotami, v exponovaných místech, v místech korozních oslabení, v místech úbytků materiálu, v místech nárůstu koroze PKO zničená zcela

#### **Deformace:**

##### 1. Hlavní nosník

- Dolní pásnice deformována i se stojinou hl. nosníku směrem od osy koleje až o cca 100 mm na celou délku nosníku, nosník vrtulovitě deformovaný, vytržení pásnice do hl. 10 mm v délce 200 mm (viz foto č. 1), dolní pásnice zanesená nečistotami
  - Dolní pásnice z vnější i z vnitřní strany místy deformovaná směrem nahoru až o 20 mm v délce až 300 mm

##### 2. Hlavní nosník

- Dolní pásnice cca 8x deformována směrem nahoru až o 40 mm → utrhané nýty (viz foto č. 4)
- Nejhorší deformace v poli č. 6 v délce až 600 mm

##### 3. Hlavní nosník

- Dolní pásnice deformována i se stojinou hl. nosníku směrem doleva až o cca 35 mm na celou délku nosníku
- Dolní pásnice v poli č. 5 odtržená v délce 200 mm do hloubky 10 mm → utrhané nýty (viz foto č. 5)
- Dolní pásnice v poli č. 6 deformována směrem nahoru

##### 4. Hlavní nosník

- Dolní pásnice 1x mírná deformace směrem nahoru

##### 5. Hlavní nosník

- Dolní pásnice v poli č. 4, 2x deformována směrem nahoru

##### 6. Hlavní nosník

- Dolní pásnice v poli č. 3 deformována směrem dolů a v poli č. 4 deformována směrem nahoru
- Dolní pásnice v poli č. 5 tržená



- 7. Hlavní nosník
  - Dolní pásnice 4x deformována směrem nahoru → utrhané nýty
- 8. Hlavní nosník
  - Dolní pásnice v poli č. 5 deformována směrem nahoru
- 9. Hlavní nosník
  - Dolní pásnice v poli č. 6 – 3x deformována směrem nahoru a v poli č. 7 – 1x deformována směrem dolů, v délce až 400 mm
- 13. Hlavní nosník
  - Dolní pásnice v poli č. 7 deformována směrem nahoru
- 21. Hlavní nosník
  - Dolní pásnice v poli č. 6, 3x deformována směrem nahoru
- 27. Hlavní nosník
  - Dolní pásnice v poli č. 5 deformována směrem nahoru
- 29. Hlavní nosník
  - z vnější strany v **5. poli – tržení dolní pásnice včetně krčního úhelníku dl. 70 mm, š. 180 mm, vyhnutá (deformovaná) směrem nahoru o 70 mm (viz foto č. 7)**

**Korozní oslabení hlavních nosníků nad opěrou O 01:**

- Dolní pásnice a dolní krční úhelník u ložiska zcela prokorodované v délce až 500 mm a v nejhorších případech až ke stojině hlavního nosníku → **nosníky č. 1 (viz foto č. 2), 5, 6, 7, 8, 13, 14 (viz foto č. 6), 15, 20, 21, 22 a 25**, u ostatních hlavních nosníků korozní oslabení 2 – 6 mm
- Stojina hlavního nosníku u ložiska v dolní části u závěrné zdi zcela prokorodovaná → **nosník č. 1**
- Úhelníky svislého ztužení nad ložisky korozně oslabené až o 3 mm na výšku až 200 mm

**Korozní oslabení hlavních nosníků nad opěrou O 02:**

- Dolní pásnice a dolní krční úhelník u ložiska zcela prokorodované v délce až 500 mm a v nejhorších případech až ke stojině hlavního nosníku → **nosníky č. 1 (viz foto č. 3), 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 16, 17, 19, 23, 24, 25 a 26**, u ostatních hlavních nosníků korozní oslabení 2 – 6 mm
- Stojina hlavního nosníku u ložiska v dolní části u závěrné zdi zcela prokorodovaná v délce až ke svislému krčnímu úhelníku na výšku až 100 mm → **nosník č. 1, 2, 3, 23, 24 a 25**
- Úhelníky svislého ztužení nad ložisky korozně oslabené až o 3 mm na výšku až 200 mm

**Příčného ztužení:**

- Dolní úhelník na začátku (nad opěrou O 01) prokorodovaný v délce až 250 mm a šířce až ke stojině příčného ztužení, příčné ztužení mezi hlavními nosníky:
  - 1 a 2 – v délce 250 mm
  - 2 a 3 – v délce 300 mm
  - 5 a 6 – trhlina (korozní oslabení)
  - 20 a 21 – v délce 510 mm
  - 21 a 22 – v délce 620 mm (viz foto č. 9)
  - Ostatní úhelníky korozně oslabené s hranami do ostra
- Mezi hl. nosníkem č. 23 a č. 24 nad opěrou O 02 **svislá výztuha** (styčnicková deska) spoje hl. nosníku a příčného ztužení **prasklá**, svislá trhlina pokračuje ve spoji příčného ztužení k hl. nosníku podél krčního úhelníku (viz foto č. 8)

**Vruby v dolních pásnicích a dolních krčnících úhelnících hlavních nosníků:**

- Na dolních pasech množství vrubů od průjezdu vozidel do hloubky až 10 mm (zejména v místě deformací)

Ložiska na opěře O 01:

- Pohyblivá ložiska pod hl. nosníkem č. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15 a 27 z čela obnažená, zanesená nečistotami, PKO zničená z 100% plochy (Ri 5) – koroze
- Všechna ložiska uvolněná v osazení
- Vzhledem k situaci, že jednotlivá ložiska jsou zcela zanesena nečistotami, nelze přesně zjistit jejich stav

Ložiska na opěře O 02:

- Pevná ložiska pod nosníkem č. 1, 2, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 19, 24, 25, 27 z čela obnažená, zanesená nečistotami, PKO zničená z 100% plochy (Ri 5) - koroze
- Všechna ložiska uvolněná v osazení
- Vzhledem k situaci, že jednotlivá ložiska jsou zcela zanesena nečistotami, nelze přesně zjistit jejich stav

## 2. Stav spodní stavby

### Opěra O 01

Závěrná zeď:

- Místy patrné průsaky vody
- Kamenné zdivo mezi 1. – 3. hlavním nosníkem rozvolněné, z čela zajištěné dřevěnými fošnami
- **Kamenné zdivo mezi 6. a 7. hlavním nosníkem v horní části vypadané do hloubky až 430 mm, kaverna v ploše 400/700 mm (viz foto č. 10)**
- Mezi 3. – 4., 21. – 22. hlavním nosníkem vysunutý 1 kámen až o 60 mm
- Za 7. hlavním nosníkem vysunutý kámen
- Spárování zdiva místy popraskané, uvolněné a vypadlé

Úložný práh:

- **V levé části úložného prahu (od 1. po 3. nosník) beton silně rozpraskaný, degradovaný (vydrolený) do hl. až 60 mm na téměř celou výšku, možná ztráta pevnosti (viz foto č. 12)**
- **Pod ložisky degradace betonu do hloubky až 60 mm, pod nosníky č.: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 13, 14 a 20**
- Horní plocha silně zanesená, napadaný štěrk
- Z čela vlevo degradace povrchových úprav vč. degradace betonu, do hl. až 40 mm

Dřík opěry:

- Dříkem opěry místy prosakuje voda
- Vlevo 2,00 m od hrany šikmá trhlinka po spárování šířky až 5 mm na celou výšku dříku (viz foto č. 11)

Křídlo vlevo:

- Místní drobné průsaky vody
- Spárování zdiva popraskané, uvolněné a na začátku v horní části vypadané

Křídlo vpravo:

- Místní drobné průsaky vody
- Spárování zdiva popraskané, uvolněné



**Opěra O 02**

Závěrná zeď:

- Místy silné průsaky vody (viz obr. č. 13)
- Kameny závěrné zídky mezi 2. – 3. hlavním nosníkem **rozvolněné**, z čela zajištěné dřevěnými fošnami
- Kameny závěrné zídky mezi 3. – 4. hlavním nosníkem vysunuté o cca 100 mm (jedná se o cca 4 ks kamenů) + svislá trhлина šířky až 3 mm
- Spárování zdiva místy popraskané, uvolněné a vypadlé

Úložný práh:

- **V pravé části úložného prahu beton místy degradovaný (vydrolený) do hl. až 250 mm v ploše cca 0,30 m<sup>2</sup>** (jedná se o hranu úložného prahu a oblast pod ložiskem)
- **Povrchová úprava ŽB (betonová omítka) utržená na horní hraně úložného prahu v téměř celé délce opěry s průsaky vody a místními degradacemi**
- Beton úložného prahu místy popraskaný, degradovaný
- Horní plocha silně zanesená, napadaný štěrk

Dřík opěry:

- Dříkem opěry místy prosakuje voda

Křídlo vlevo:

- Místní drobné průsaky vody
- Spárování zdiva popraskané, uvolněné

Křídlo vpravo:

- Místní drobné průsaky vody
- Spárování zdiva popraskané, uvolněné, v konci křídla vypadané - kameny uvolněné

**3. Železniční svršek**

Číslování dle dopr. (poř) č. koleje (MES)

**Kolej č. 109 (1)**

Kolejnice:

- Stav dobrý

Upevnění:

- Levý kolejnicový pás – drážebnost upevňovadel dobrá
- Pravý kolejnicový pás – drážebnost upevňovadel dobrá

Pražce:

- Podélně popraskané

Kolejové lože a přesypávka:

- Stav dobrý

**Kolej č. 47 (2)**

Kolejnice:

- Stav dobrý

Upevnění:

- Levý kolejnicový pás – drážebnost upevňovadel dobrá
- Pravý kolejnicový pás – drážebnost upevňovadel dobrá

Pražce:

- Podélně popraskané

Kolejové lože a přesypávka:

- Stav dobrý

**Kolej č. 29 (3)**

Kolejnice:

- Stav dobrý

Upevnění:

- Levý kolejnicový pás – jednotlivé svěrkové šrouby a vrtule nedotažené, cca 5%,
- Pravý kolejnicový pás – jednotlivé svěrkové šrouby a vrtule nedotažené, cca 5%,

Pražce:

- podélně popraskané, jednotlivé nahnilé, 1 ks vyhnílý

Kolejové lože a přesypávka:

- Vpravo nárůst vegetace

### **Kolej č. 27 (4)**

Kolejnice:

- Stav dobrý

Upevnění:

- Levý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá
- Pravý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá

Pražce:

- Podélně popraskané, šířka trhlin až 0,1 mm

Kolejové lože a přesypávka:

- Stav dobrý

### **Kolej č. 103 (5)**

Kolejnice:

- Stav dobrý

Upevnění:

- Levý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá
- Pravý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá

Pražce:

- Podélně popraskané

Kolejové lože a přesypávka:

- Stav dobrý

### **Kolej č. 3 (6)**

Kolejnice:

- Stav dobrý

Upevnění:

- Levý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá
- Pravý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá

Pražce:

- Stav dobrý

Kolejové lože a přesypávka:

- Stav dobrý

### **Kolej č. 1 (7)**

Kolejnice:

- Stav dobrý

Upevnění:

- Levý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá
- Pravý kolejnicový pás – držebnost upevňovadel dobrá

Pražce:

- Stav dobrý

Kolejové lože a přesypávka:

- Stav dobrý

## 4. Stav vybavení

### Podlahy

- Na levé straně: PKO znečištěná od provozu, zničená z cca 10% (Ri 4), povrchová koroze
- Na pravé straně: plechy nové, PKO porušená pouze jednotlivě, do 1% plochy (Ri 3)

### Zábradlí

Zábradlí vlevo:

- PKO porušená z cca 20% plochy (Ri 5), povrchová koroze
- Sloupek č. 2 přerušený
- Na 8. sloupku volný šroub v upevnění horní příčle
- Poslední sloupek uvolněný i s bet. patkou

Zábradlí vpravo:

- PKO stav dobrý (Ri0)
- Na začátku a na konci porušené zalití sloupků
- Konzole sloupků a podlah – prokorodovaný horný úhelník

### Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- V okolí mostu rostlou keře

## 5. Přechody do trati

- Vlevo na chodníkovou podlahu navazuje drážní stezka, přechody plynulé, vpravo částečně řešeno drážní stezkou

### III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

#### 1. Hodnocení nosné konstrukce

##### Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 3

z těchto důvodů:

- Značná korozní oslabení a úbytky materiálu prvků OK, zejména v místech kolem ložisek
- Deformace, naražení, tržení, korozní oslabení levého krajního hlavního nosníku
- Deformace v dolní pásnici pravého krajního hlavního nosníku
- Deformace, poškozené hlavy nýtů dolních pásnic hlavních nosníků
- Stav ložisek (korozní oslabení, zanesení, obnažení)

#### 2. Hodnocení spodní stavby

##### Opěra O 01 – hodnocení stupněm 3

z těchto důvodů:

- Průsaky vody zdivem závěrné zdi a dříkem
- Porušené zdivo závěrné zídky – kaverna mezi 6. a 7. nosníkem
- Trhliny a degradace povrchových úprav a **betonu úložného prahu**
- Porušené spárování zdiva

##### Opěra O 02 – hodnocení stupněm 3

z těchto důvodů:

- Průsaky vody zdivem závěrné zdi a dříkem
- Porušené zdivo závěrné zídky
- Degradace povrchových úprav a **betonu úložného prahu**
- Porušené spárování zdiva

## 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 3

na základě hodnocení K 01

### Spodní stavba: S 3

na základě hodnocení O 01 a O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 16.08.2023

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Jiří Švarc dne 02.10.2023

Odpovědný pracovník vykonavatele  
podrobné prohlídky

**Vít Šrámek**  
vedoucí RP PLZ

Podpis.....

## Přílohy protokolu

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

## Příloha č. 1

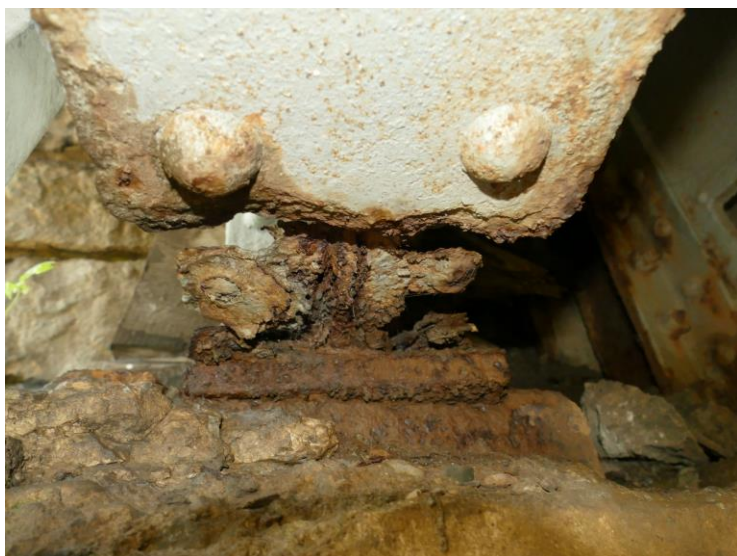
### Fotodokumentace závad a poruch

**Konstrukce K 01 hlavní nosník 1:**

- dolní pásnice deformována i se stojinou hl. nosníku směrem od osy koleje až o cca 100 mm na celou délku nosníku, nosník vrtulovitě deformovaný, vytržení pásnice do hl. 10 mm v délce 200 mm

**Foto č. 1****Konstrukce K 01 hlavní nosník 1:**

- dolní pásnice a dolní krční úhelník na začátku (nad opěrou O 01) u ložiska zcela prokorodované

**Foto č. 2****Konstrukce K 01 hlavní nosník 1:**

- dolní pásnice a dolní krční úhelník na konci (nad opěrou O 02) u ložiska zcela prokorodované

**Foto č. 3**



**Konstrukce K 01 hlavní nosník 2:**

- dolní pásnice cca 8x deformována směrem nahoru až o 40 mm → utrhané nýty

**Foto č. 4****Konstrukce K 01 hlavní nosník 3:**

- dolní pásnice v poli č. 5 odtržená v délce 200 mm do hloubky 10 mm → utrhané nýty

**Foto č. 5****Konstrukce K 01 hlavní nosník 14:**

- dolní pásnice a dolní krční úhelník na začátku (nad opěrou O 01) u ložiska zcela prokorodované

**Foto č. 6**

**Konstrukce K 01 hlavní nosník 29:**

- z vnější strany v 5. poli - tržení dolní pásnice včetně krčního úhelníku dl. 70 mm, š. 180 mm, vyhnutá (deformovaná) směrem nahoru o 70 mm

**Foto č. 7****Konstrukce K 01 příčné ztužení mezi nosníky 23 a 24:**

- nad opěrou O 02 svislá výztuha (styčnicková deska) spoje hl. nosníku a příčného ztužení prasklá, svislá trhlina pokračuje ve spoji příčného ztužení k hl. nosníku podél krčního úhelníku

**Foto č. 8****Konstrukce K 01 příčné ztužení mezi nosníky 21 a 22:**

- dolní úhelník na začátku (nad opěrou O 01) prokorodovaný v délce až 250 mm a šířce až ke stojině příčného ztužení, příčné ztužení mezi hlavními nosníky

**Foto č. 9**



**Závěrná zed' O 01**

- kamenné zdivo mezi 6. a 7. hlavním nosníkem v horní části vypadané do hloubky až 430 mm, kaverna v ploše 400/700 mm

**Foto č. 10****Opěra O 01:**

- vlevo 2,00 m od hrany šikmá trhлина po spárování šířky až 5 mm na celou výšku díku

**Foto č. 11****Úložný práh O 01:**

- v levé části úložného prahu (od 1. po 3. nosník) beton silně rozpraskaný, degradovaný (vydrolený) do hl. až 60 mm na téměř celou výšku, možná ztráta pevnosti

**Foto č. 12**