

# 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 1851</b><br>Horní Cerekev (mimo) - Tábor (mimo)               |                                | <b>DÚ 22</b><br>ČEPRO Smyslov - Tábor                             |                          | <b>Evd. km</b><br><b>65,961</b>                                    |
| <b>Objekt</b><br>most                                               | <b>Úsek trati</b><br>šírá trať | <b>Vžitý název</b><br>Nad dálnicí D3                              |                          |                                                                    |
| <b>Délka mostu</b><br>62,75 m                                       |                                | <b>Počet otvorů</b><br>1                                          | <b>Počet kolejí</b><br>1 | <b>Elektrizace</b><br>ne                                           |
| <b>Objednatel</b><br>Správa železnic, státní organizace<br>OR Plzeň |                                | <b>Rychlost na mostě / traťová [km/h]</b><br>70/70                |                          | <b>Traťová třída zatížení<br/>s přidruženou rychlostí</b><br>C3-70 |
| <b>Návrh hodnocení stavebního stavu</b><br><b>2/2</b>               |                                | <b>Odpovědný pracovník vykonavatele</b><br>Ing. Ivana Švábeníková |                          | <b>Rok podrobné prohlídky</b><br>2024                              |



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: 62,75 m (MES)

Šířka mostu: 6,13 m

Výška objektu: 7,62 m (MES)

Délka přemostění: 42,00 m (MES)

Šikmost objektu: 90°

Objekt kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 1

Počet otvorů: 1

Přemostěná překážka: dálnice (MES)

### Souřadnice středu objektu

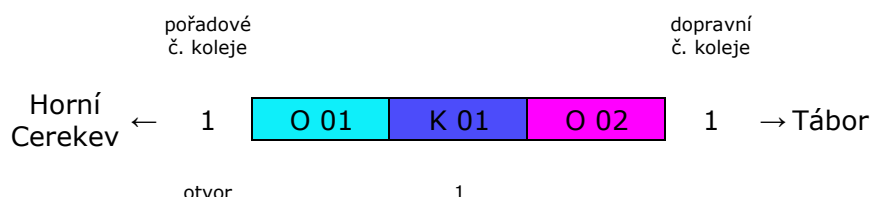
49°24'22.504"N, 14°43'3.153"E

### Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: + 20 °C

Počasí: jasno

### Schéma mostního objektu



## 1. Nosná konstrukce

### Konstrukce K 01

- Ocelová trámová příhradová, prostá, svařované prvky s nýtovými nebo šroubovými spoji, mostovka dolní, ukončení kolmé
- Rozměry NK: šířka – 6,13 m, rozpětí – 44,00 m (MES), délka – 44,80 m (MES)
- Hlavní nosníky: příhradové, osová vzdálenost – 5,54 m, výška – uprostřed 5,93 m, v uložení 1,20 m, šířka pasů – dolní 2x 200 mm, horní 500 mm
- Příčnický: 9x, plnostěnné, osová vzdálenost – 5,49 m, výška – 1,04 m, šířka pásnic – dolní i horní 320 mm
- Podélníky: plnostěnné, prosté, osová vzdálenost – 1,80 m, výška – 0,83 m, šířka pásnic – dolní i horní 250 mm, prosté
- Příčné ztužení podélníků: 16x, profily „U“, po cca 1,70 m
- Podélné ztužení hlavních nosníků a podélníků: při dolních pasech hlavních nosníků a podélníků, profily „T“
- Podélné ztužení podélníků: při horních pasech podélníků, profily „L“
- Uložení nosné konstrukce: ložiskové pevné na O 01 (ocelové vahadlové stolicové), ložiskové pohyblivé na O 02 (ocelové vahadlové dvouválcové)
- Rok výroby (výstavby): 1991 (MES), v dolní části hlavního nosníku na začátku i na konci na levé i na pravé straně štítek Škoda Plzeň 1990
- Rok provedení PKO: 1993 (MES), LAKMA TÁBOR 1994 na hlavním nosníku vlevo nad O 02

## 2. Spodní stavba

### Opěra O 01

- Materiál: betonové zdivo vyspravené omítkou se sjednocujícím nátěrem, dilatační spára mezi opěrou a křídlem vlevo i vpravo je vyplněná heraklitem
- Rozměry:
  - výška viditelné části pod NK: vlevo 4,48 m, vpravo 4,52 m
  - šířka: 8,00 m
- Úložný práh: nevyznačený
- Závěrná zeď: betonové zdivo s omítkou a sjednocujícím nátěrem
- Parapetní římsy: vlevo i vpravo jsou betonové s omítkou a sjednocujícím nátěrem
- Svah před opěrou je dlážděný betonovými dlaždicemi
- Rok výstavby: 1991 (MES)
- Křídla:
  - vlevo – rovnoběžné, betonové se sjednocujícím nátěrem, římsa je betonová s omítkou a sjednocujícím nátěrem
    - Přilehlý svahový kužel je sypaný
  - vpravo – rovnoběžné, betonové se sjednocujícím nátěrem, římsa je betonová s omítkou a sjednocujícím nátěrem
    - Přilehlý svahový kužel je sypaný

### Opěra O 02

- Materiál: betonové zdivo vyspravené omítkou se sjednocujícím nátěrem, dilatační spára mezi opěrou a křídlem vlevo i vpravo je vyplněná heraklitem
- Rozměry:
  - výška viditelné části pod NK: vlevo 4,48 m, vpravo 4,50 m
  - šířka: 8,00 m
- Úložný práh: nevyznačený
- Závěrná zeď: betonové zdivo s pačokem
- Parapetní římsy: vlevo i vpravo jsou betonové s omítkou a sjednocujícím nátěrem
- Svah před opěrou je dlážděný betonovými dlaždicemi
- Rok výstavby: 1991 (MES)
- Křídla:
  - vlevo – rovnoběžné, betonové se sjednocujícím nátěrem, římsa je betonová s omítkou a sjednocujícím nátěrem
    - Přilehlý svahový kužel je sypaný, podél opěry a křídla je na šířku až 0,8 m beton
  - vpravo – rovnoběžné, betonové se sjednocujícím nátěrem, římsa je betonová s omítkou a sjednocujícím nátěrem
    - Přilehlý svahový kužel je sypaný

## 3. Železniční svršek

### Kolej č. 1

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: klesá
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: dřevěné pozednice a mostnice
- Pozednice:
  - uložené na závěrné zídce na betonových výstupcích
  - na začátku 240/240/2450 mm, na konci 240/250/2450 mm

- podložka pod pozednicí: na začátku dřevo, výška 25 mm, na konci podložky nejsou
- osová vzdálenost:
  - na začátku: vlevo pražec – pozednice: 685 mm, pozednice – mostnice č. 1: 595 mm
  - na začátku: vpravo pražec – pozednice: 635 mm, pozednice – mostnice č. 1: 670 mm
  - na konci: vlevo mostnice č 74 – pozednice: 620 mm, pozednice – pražec: 690 mm
  - na konci: vpravo mostnice č 74 – pozednice: 615 mm, pozednice – pražec: 705 mm
- Mostnice:
  - centrické uložení
  - dubové
  - rozměr 240/245/2600 mm
  - výška mostnic v uložení min. 240 mm
  - protištěpné spony
  - počet 74 kusů
  - světlost mezi mostnicemi 320 - 410 mm
  - kotevní plechy na přenos vodorovných sil: 8x vlevo i vpravo
- Pojistné úhelníky:
  - rozměry: 160 x 100 x 14 mm
  - vzdálenost od pojížděné hrany kolejnice: vlevo i vpravo 175 - 180 mm
  - spoje šroubované
  - ukončení: na začátku i na konci výběhy s dřevěným klínem
- Kolejové lože: v předpolí otevřené
- Kolejnicové podpory: v předpolí dřevěné pražce
- Ve vzdálenosti 3,0 m od líce závěrné zdi je za objektem malé dilatační zařízení

## 4. Vybavení mostu

### Podlahy

- V koleji plechy s oválnými výstupky, upevněné vrtulemi, podložky profil „L”
- Na hlavách mostnic plechy s oválnými výstupky, upevněné vruty, podložky profil „L” a „Ω”
- Na chodnících plechy s oválnými výstupky, upevněné šrouby do chodníkových nosníků, podložky plastové

### Zábradlí

- Popis zábradlí: ocelové, vlevo 7 ks sloupků (SS), 10 ks sloupků (NK), 6 ks sloupků (SS), vpravo 5 ks sloupků (SS), 10 ks sloupků (NK), 7 ks sloupků (SS) „L” profil, šroubované
- Počet madel/příčlí: 1 / 2, „L” profily
- Výška zábradlí nad pochozí plochou (římsa): vlevo **1,09** m, vpravo **1,09** m
- Délka zábradlí: vlevo 11,20 m + 45,70 m + 9,30 m, vpravo 7,38 m + 45,70 m + 11,20 m
- Dilatace zábradlí: šroubové spoje
- Upevnění sloupků: na NK šroubované do chodníkových nosníků, na SS zalité do betonu
- Půdorysný tvar: lomené
- Ukolejnění / vodivé propojení: ne / ne

**Odvodňovací a odpadní zařízení**

- Na O 02 je 1x betonová trubka odvodnění o Ø 200 mm s vyústěním v odláždění pod objektem
- Na objektu jsou před římsami všech křídel betonové odvodňovací žlaby šířky 0,5 m
- V kuželech O 01 vlevo i vpravo a O 02 vlevo je betonový odvodňovací žlab o šířce 0,4 m

**Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky**

- Na všech čtyřech krajních zábradelních sloupcích na OK je bezpečnostní žluto-černé označení

**Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Vlevo je na OK ocelový kabelový žlab 230 x 420 mm, před křídly 200 x 250 mm
- Komunikace v mostním objektu zpevněná
- U O 01 v kuželu vlevo a u O 02 vlevo je výstupové schodiště se zábradlím
- Na zábradlí vlevo i vpravo nad vozovkou reklamní konstrukce
- Ve střední části O 01 nivelační bod
- Na všechna křídla navazuje drátěný plot
- Na závěrné zdi O 02 je geodetický bod
- Příjezd automobilem není možný. Na silnici z obce Zárubyčnická Lhota do obce Tábor odbočit před kruhovým objezdem na účelovou komunikaci vpravo. U železničního přejezdu odstavit vozidlo a dojít cca 200 m pěšky ve směru km. Pod objektem není možné parkování, dálnice

**5. Přejechy do trati**

- Neřešené, neupravené

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

- Poloha osy kolejí k ose nosné konstrukce:

|       | mezi 3. a 4. mostnicí | mezi 35. a 36. mostnicí | mezi 71. a 72. mostnicí |
|-------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|
| posun | vlevo o 13 mm         | vpravo o 1 mm           | vlevo o 9 mm            |

- Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje: (NK)

|        | na začátku | uprostřed | na konci       |
|--------|------------|-----------|----------------|
| vlevo  | 2540 mm    | 2980 mm   | <b>2430 mm</b> |
| vpravo | 2550 mm    | 2980 mm   | 2550 mm        |

- Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje: (spodní stavba)

|        | na začátku | na konci |
|--------|------------|----------|
| vlevo  | 3800 mm    | 3900 mm  |
| vpravo | 3780 mm    | 3880 mm  |

- Zábradlí vlevo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru

- Vzdálenost vnitřních hran říms od osy krajních kolejí: (spodní stavba)

|        | na začátku | na konci |
|--------|------------|----------|
| vlevo  | 3350 mm    | 3590 mm  |
| vpravo | 3440 mm    | 3540 mm  |

## 6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: 42,00 m
- Volná výška: 6,28 m nad vozovkou

# II. Popis závad a poruch

## 1. Stav nosné konstrukce

### Konstrukce K 01

- Hlavní nosníky: vlevo na svislici č. 6 pod úrovní podlahy na dolním šroubovém spoji na vnější pásnici chybí šroub.
- Příčníky: stav dobrý.
- Podélníky: vpravo pod mostnicí č. 66 chybí v podélníku šroub.
- Příčné ztužení podélníků: stav dobrý.
- Podélné ztužení hlavních nosníků a podélníků: stav dobrý.
- Podélné ztužení podélníků: stav dobrý.
- PKO: nátěr je ojediněle sešlý s prorezavěním do cca 1 % plochy (Ri 3).
- Uložení: ložiska jsou v sedlech nezalitá. PKO: nátěr je sešlý s prorezavěním do cca 90 % plochy (Ri 5) na O 01 a 100 % plochy (Ri 5) na O 02.

## 2. Stav spodní stavby

### Opěra O 01

- Oboustranně je na horním rohu beton silně zvětralý a vydroluje se, vlevo na výšku až 0,3 m na šířku až 1,5 m a na délku až 1,7 m do hloubky až 150 mm, vpravo na výšku až 0,6 m na šířku až 1,3 m a na délku až 0,6 m do hloubky až 150 mm, vlevo i vpravo silně prosakuje voda a pojivo, roste vegetace. Hrana opěry vpravo je na celou výšku silně zalitá pojivem (viz foto č. 1). Vpravo pod parapetní římsou je beton od hrany vydrolený v délce 0,5 m na výšku až 100 mm do hloubky až 30 mm, obnažená armatura je rezivá.
- Ve výšce 2,5 m nad terénem je po celém obvodu nepravidelná vodorovná trhлина v pracovní spáře o šířce až 2 mm s průsakem vody a pojiva.
- Zleva i zprava je ve výšce úložné plochy je nepravidelná vodorovná trhлина v pracovní spáře na celou délku o šířce až 0,2 mm s průsakem vody a pojiva. Zprava je beton na výšku 1,2 m a na délku 2,0 m vydutý a odpojený v tloušťce až 25 mm.
- Nátěr se olupuje. Na zdivu je graffiti.
- Horní plocha je na výšku 50 až 100 mm přibetonovaná, po celém obvodu je trhлина o šířce až 2 mm se silným průsakem vody a pojiva, vpravo se tvoří krusta. Kolem ložisek je beton místy nepravidelně popraskaný, trhliny o šířce až 1 mm. Na horní ploše je beton slabě znečištěný, zvětralý, vydroluje se do hloubky až 15 mm, roste vegetace a stromky. Rámečky kolem ložisek vlevo i vpravo jsou popraskané, vlevo i odpojené, horní plocha je znečištěná zeminou, roste vegetace, mech a stojí voda.
- Závěrná zeď: ve vzdálenosti 0,35 m od horní hrany je od hrany vlevo i vpravo nepravidelná vodorovná trhлина v pracovní spáře až po pozednici o šířce až 1 mm, od trhliny jsou vlevo i vpravo v místě sloupků zábradlí nepravidelné svislé trhliny na

celou výšku i šířku o šířce až 1,5 mm. Omítky jsou nepravidelně popraskané, trhliny o šířce až 0,5 mm, prosakuje pojivo, nátěr se olupuje.

- Parapetní římsy: vlevo i vpravo jsou omítky povrchově zvětralé. Vlevo je beton na dolní ploše vydrolený na délku 300 mm na šířku až 100 mm a do hloubky až 50 mm, obnažená armatura je rezivá.
- Odláždění před opěrou stav dobrý.

#### **Křídlo vlevo**

- V pracovních spárách jsou nepravidelné svislé trhliny na celou výšku o šířce až 0,5 mm. Hrana u opěry je nepravidelně popraskaná, trhliny o šířce až 3 mm, beton se vydroluje od terénu na výšku 1,5 m do hloubky až 20 mm, obnažená armatura je rezivá. Nátěr se olupuje. Na zdivu je graffiti.
- Římsa: 3x nepravidelná svislá trhlina na celou výšku o šířce až 0,5 mm, omítky jsou povrchově zvětralé. Horní plocha je zvětralá a vydroluje se do hloubky až 15 mm.
- Přilehlý svahový kužel je porostlý vegetací. Kužel je sesedlý až o 0,5 m.

#### **Křídlo vpravo**

- V pracovních spárách jsou nepravidelné svislé trhliny na celou výšku o šířce až 0,1 mm. Hrana u opěry je nepravidelně popraskaná, trhliny o šířce až 3 mm, beton se vydroluje od terénu na výšku 2,0 m do hloubky až 20 mm, obnažená armatura je rezivá. Nátěr se olupuje. Na zdivu je graffiti. Před křídlem rostou stromy o průměru až 300 mm.
- Římsa: omítky jsou povrchově zvětralé. Horní plocha je zvětralá a vydroluje se do hloubky až 15 mm.
- Přilehlý svahový kužel je porostlý vegetací.

### **Opěra O 02**

- Zdivem prosakuje voda a pojivo, tvoří se krusty (viz foto č. 2). Zdivo je nepravidelně popraskané, trhliny o šířce až 0,5 mm. Beton je zvětralý, místy se vydroluje až do hloubky 20 mm. Nátěr se olupuje. Na zdivu je graffiti.
- Ve výšce 2,8 m od terénu je po celém obvodu nepravidelná vodorovná trhlina v pracovní spáře o šířce až 3 mm s průsakem vody a pojiva, zleva silně prosakuje voda. Vpravo na hraně je nad trhlinou utržený roh na výšku až 0,7 m a na šířku až 0,4 m v délce až 150 mm, a pod trhlinou je utržený roh na výšku až 0,4 m a na šířku až 0,3 m v délce 100 mm. Část nad trhlinou se vysouvá do otvoru až 40 mm, beton kolem se vydroluje do hloubky až 100 mm, obnažená armatura je rezivá. Na hraně vlevo je beton pod trhlinou na výšku až 200 mm v délce až 150 mm na šířku až 100 mm odpojený a vydrolený do hloubky až 50 mm.
- Na horní ploše je beton slabě znečištěný, zvětralý, vydroluje se do hloubky až 15 mm, slabě roste mech. Rámečky kolem ložisek vlevo i vpravo jsou popraskané, vlevo i odpojené, horní plocha je znečištěná zeminou, roste vegetace, mech a stojí voda.
- Závěrná zeď: ve vzdálenosti 0,2 m od horní hrany je od hrany vlevo i vpravo nepravidelná vodorovná trhlina v pracovní spáře až po pozednici o šířce až 2 mm, od trhliny jsou vlevo i vpravo v místě sloupků zábradlí nepravidelné svislé trhliny na celou výšku i šířku o šířce až 1,5 mm. Beton je nepravidelně popraskaný, trhliny o šířce až 0,1 mm, nátěr se olupuje. Zdivem místy slabě prosakuje pojivo.
- Parapetní římsy vlevo i vpravo jsou odpojené v délce až 1 m, trhliny jsou o šířce až 3 mm. Omítky jsou povrchově zvětralé, na dolní ploše je beton místy vydrolený do hloubky až 30 mm, obnažená armatura je rezivá.
- Odláždění před opěrou stav dobrý.

#### **Křídlo vlevo**

- V pracovních spárách jsou nepravidelné svislé trhliny na celou výšku o šířce až 0,5 mm. Ve zdivu jsou nepravidelné trhliny o šířce do 0,1 mm, nátěr se olupuje. Na zdivu je graffiti.

- Římsa: omítky jsou povrchově zvětralé. Horní plocha je zvětralá a vydroluje se do hloubky až 15 mm. Dolní plocha je zvětralá a místy se vydroluje až do hloubky 30 mm, obnažená armatura je rezivá. V místě dilatační spáry mezi křídlem a opěrou je nepravidelná svislá trhlina na celou výšku i šířku o šířce až 2 mm.
- Přilehlý svahový kužel je porostlý vegetací. Beton u křídla je popraskaný, v horní části je trhlina o šířce až 20 mm, beton je sesedlý až 80 mm a odpojený od křídla, trhlina o šířce až 20 mm, silně roste mech a vegetace.

#### Křídlo vpravo

- V pracovních spárách jsou nepravidelné svislé trhliny na celou výšku o šířce až 0,3 mm. Hrana u opěry se vydroluje na celou výšku v šířce až 0,25 m do hloubky až 30 mm, obnažená armatura je rezivá. Nátěr se olupuje. Na zdivu je graffiti. Na zdivu roste řasa, u terénu roste mech.
- Římsa: omítky jsou povrchově zvětralé. Horní plocha je zvětralá a vydroluje se do hloubky až 15 mm. Dolní plocha je zvětralá a místy se vydroluje až do hloubky 30 mm, obnažená armatura je rezivá. V místě dilatační spáry mezi křídlem a opěrou je nepravidelná svislá trhlina na celou výšku i šířku o šířce až 2 mm.
- Přilehlý svahový kužel je porostlý vegetací.

### 3. Stav železničního svršku

#### Kolej č. 1

- Upevnění koleje: mostnicové šrouby jsou ojediněle uvolněné.
- Utržené kotevní plechy vlevo i vpravo mezi mostnicemi: č. 7 a 8, č. 13 a 14, č. 31 a 32, č. 43 a 44, č. 49 a 50, č. 61 a 62, č. 67 a 68. Jen vpravo jsou utržené mezi mostnicemi č. 25 a 26 (viz foto č. 3).
- Pozednice jsou podélně popraskané, při průjezdu vlaku pulzují až 10 mm.
- Mostnice jsou podélně popraskané, místy prohnílé do hloubky až 130 mm (viz foto č. 4). V sedlech místy nedosedají, při průjezdu vlaků pulzují i se sedly až 10 mm. Na mostnicích č. 3 vlevo (viz foto č. 5) a č. 72 vlevo je dřevokazná houba. Houba na mostnici č. 46 je odpadlá.
- Pojistný úhelník je vlevo ve vzdálenosti 1,8 m od začátku deformovaný v délce 0,5 m. Dřevěné klíny ve výběžích jsou prohnílé. Ve výběhu za objektem ve styku chybí 4 ks šroubů. PKO: nátěr je ojediněle sešlý s prorezavěním do cca 2 % plochy (Ri 4).
- Kolejové lože v předpolí je mírně zahliněné, prorůstá vegetace. Pražce v předpolí jsou silně podélně popraskané a prohnílé.
- Malé dilatační zařízení: stav dobrý.

### 4. Stav vybavení

#### Podlahy

- V koleji stav dobrý, koroze profilů, prorezavění nátěrů cca 2 % (Ri 4).
- Na hlavách mostnic: stav upevnění je dobrý, výpaly nezabroušené. Koroze profilů, prorezavění nátěrů cca 2 % (Ri 4).
- Na chodnících stav dobrý, koroze profilů, prorezavění nátěrů cca 2 % (Ri 4).

#### Zábradlí

- Vlevo: koroze profilů, prorezavění nátěrů cca 1 % (Ri 3). Deformace madla ve 3. poli na začátku na spodní stavbě směrem dolů o 10 mm.
- Vpravo: koroze profilů, prorezavění nátěrů cca 1 % (Ri 3).

**Odvodňovací a odpadní zařízení**

- Na O 02 je funkční.
- Odvodňovací žlaby před všemi křídly jsou zasypané štěrkem.
- Odvodňovací žlaby v kuželech zarůstají vegetací.

**Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky**

- Stav dobrý.

**Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Svahy před i za objektem porůstají vegetací, keři a stromy.
- Kabelový žlab je před i za objektem obnažený, poklopy chybí z 90 %.

**5. Přechody do trati**

- Neupravené, neřešené, štěrk před římsami a za závěrnými zdmi je nedosypaný.

**III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí****1. Hodnocení nosných konstrukcí****Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Popraskané svary kotevních plechů centrického uložení
- Prohnilé mostnice a dřevokazné houby na mostnicích

**2. Hodnocení spodní stavby****Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Průsaky vody s prostupujícím pojivem

**Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Průsaky vody s prostupujícím pojivem

## 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 2

na základě hodnocení K 01

### Spodní stavba: S 2

na základě hodnocení O 01, O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 13.05.2024

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Jan-Robert Medek dne 10.06.2024

Odpovědný pracovník vykonavatele  
podrobné prohlídky

**Ing. Ivana Švábeníková**  
vedoucí RP Brno

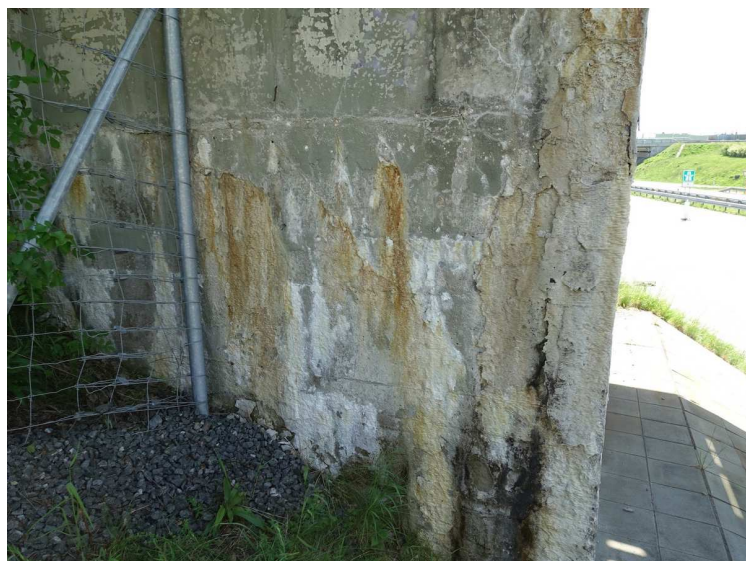
Podpis (v zastoupení)

### Přílohy protokolu

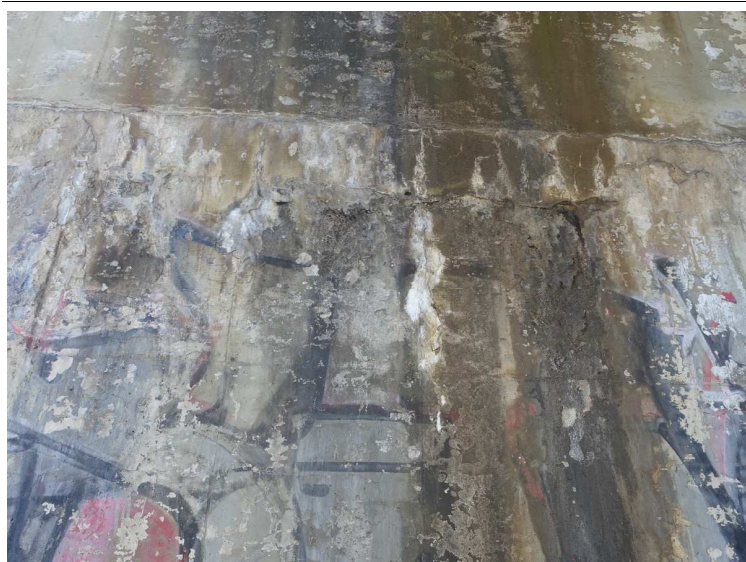
Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

## Příloha č. 1

### Fotodokumentace závad a poruch



**Foto č. 1 Opěra O 01 –**  
zprava – průsak vody a pojiva



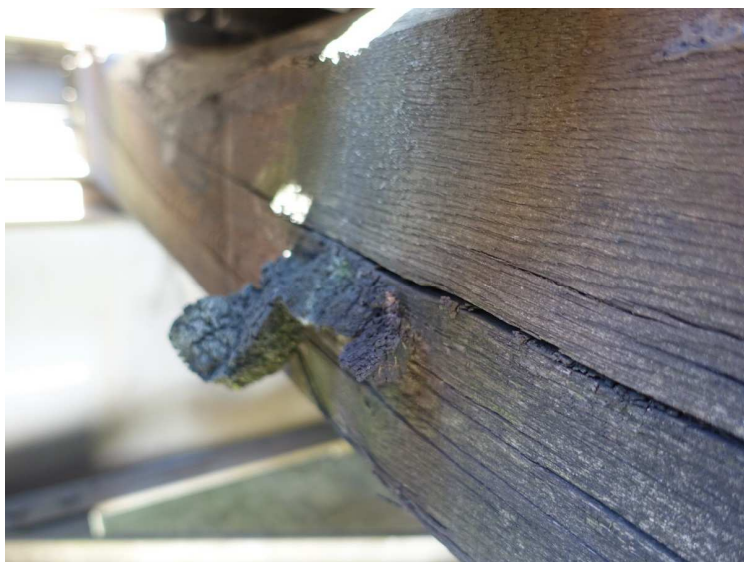
**Foto č. 2 Opěra O 02 –**  
průsak vody a pojiva



**Foto č. 3 Svršek K 01 –**  
kotevní plech mezi mostnicí č.  
25 a 25 vpravo – trhlina



**Foto č. 4 Svršek K 01 –**  
mostnice č. 46 – prohnílá



**Foto č. 5 Svršek K 01 –**  
mostnice č. 3 vlevo –  
dřevokazná houba