

Protokol o podrobné prohlídce

mostního objektu provedené dle Vyhlášky MD č. 177/95 Sb.,
a předpisu SZDC S5 Správa mostních objektů

TÚ 0202 Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)		DÚ 32 Ejovice – Chrást u Plzně		evd. km	95,155
Objekt	Most	Širá trať	Vžitý název: U škodovky		
délka mostu	46,71 m	počet otvorů	3	počet kolejí na mostě	2
Elektrizace: ano		Objednatel: SZDC, s.o., OR Plzeň		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 95/95	
traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D3-95		Návrh hodnocení stavebního stavu		3/2	
Vedoucí regionálního pracoviště		Vít Šrámek		Rok podrobné prohlídky	
				2018	



Pohled zprava

Obchodní firma:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Sídlo: Praha 1 – Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obch. rejstříku: Městský soud v Praze, spis. značka A 48384

www.szdc.cz

Doručovací adresa:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,

Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Libeň

www.tudc.cz

Technická ústředna založena 1957



URS is a member of Registrar of Standards (Holdings) Ltd. URS is a member of Registrar of Standards (Holdings) Ltd. Tato logo prokazuje, že TUOC má zaveden integrovaný systém managementu zajišťující soulad s normou ISO 9001 a ISO 27001. Nevztahují se na dodávky služeb nebo výrobků.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0202** Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)Evd. km **95,155**

I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu:

Souřadnice středu objektu: GPS: 49°45'46.300"N, 13°29'58.500"E

Délka mostu: 46,71 m (MES)

Šířka mostu: 10,53 m (MES)

Výška objektu: 8,35 m (MES)

Délka přemostění: 32,36 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt: kolmý

Elektrizace: střídavá 25 kV 50 Hz

Počet kolejí: 2

Počet nosných konstrukcí: 3

Počet otvorů: 3

Výška kolejového lože: 1,61 m (MES)

Přemostěná překážka: otvor č. 1 – volný terén (MES)

otvor č. 2 – účelová komunikace zpevněná (MES)

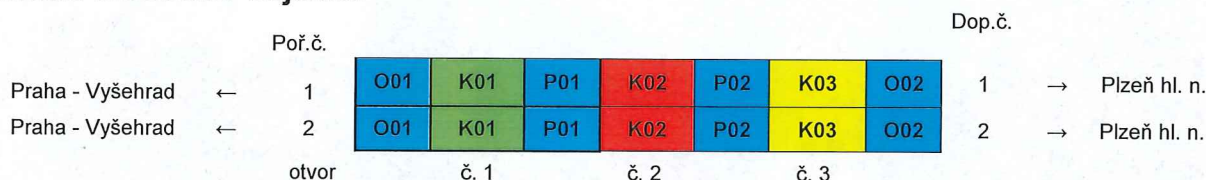
otvor č. 3 – občasný vodní tok (MES)

Podmínky při podrobné prohlídce:

Teplota: + 25,0 °C

Počasí: Jasno – slunečno

Schéma mostního objektu:



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Klenbová, půlkruhová kamenná, pravidelné řádkování, prostá, kolmá
- Rozměry NK: šířka 9,12 m (MES), délka 11,32 (MES), rozpětí 10,25 m (MES)
- Dilatační spára: podélná dilatační spára ve vzdálenosti 4,22 m zleva
- Povrchová úprava: ano betonový nástřik, v pravém dilatačním celku a vpravo
- Uložení: přímé
- Čelní zdi: kamenné, pravidelné řádkování, vpravo betonový nástřik, stažena 7 ks ocelových táhel
- Věnce: kamenné klenáky, vpravo betonový nástřik
- Římsy: vlevo kamenné kvádry, vpravo betonová
- Výška kolejového lože: 1,61 m (MES)
- Rok výstavby: 1861 (MES), na NK není uvedeno
- Rok opravy: 1970 (MES), na NK není uvedeno

Konstrukce K 02

- Klenbová, půlkruhová kamenná, pravidelné řádkování, prostá, kolmá
- Rozměry NK: šířka 9,12 m (MES), délka 11,32 (MES), rozpětí 10,25 m (MES)
- Dilatační spára: podélná dilatační spára ve vzdálenosti 4,22 m zleva
- Povrchová úprava: ano betonový nástřik, v pravém dilatačním celku a vpravo
- Uložení: přímé
- Čelní zdi: kamenné, pravidelné řádkování, vpravo betonový nástřik, stažena 7 ks ocelových táhel

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0202	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	95,155
----	-------------	--	---------	---------------

- Věnce: kamenné klenáky, vpravo betonový nástřik
- Římsy: vlevo kamenné kvádry, vpravo betonová
- Výška kolejového lože: 1,61 m (MES)
- Rok výstavby: 1861 (MES), na NK není uvedeno
- Rok opravy: 1970 (MES), na NK není uvedeno

Konstrukce K 03

- Klenbová, půlkruhová kamenná, pravidelné řádkování, prostá, kolmá
- Rozměry NK: šířka 9,12 m (MES), délka 11,32 (MES), rozpětí 10,25 m (MES)
- Dilatační spára: podélná dilatační spára ve vzdálenosti 4,22 m zleva
- Povrchová úprava: ano betonový nástřik, v pravém dilatačním celku a vpravo
- Uložení: přímé
- Čelní zdi: kamenné, pravidelné řádkování, vpravo betonový nástřik, stažena 7 ks ocelových táhel
- Věnce: kamenné klenáky, vpravo betonový nástřik
- Římsy: vlevo kamenné kvádry, vpravo betonová
- Výška kolejového lože: 1,61 m (MES)
- Rok výstavby: 1861 (MES), na NK není uvedeno
- Rok opravy: 1970 (MES), na NK není uvedeno

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Opěra: kamenné zdivo, pravidelné řádkování
- Rozměry: šířka 9,12 m, výška 0,95 m
- Dilatační spára: svislá dilatační spára ve vzdálenosti 4,22 m zleva
- Křídlo:
 - vlevo – rovnoběžné s přilehlým svahovým kuzelem, materiál: kamenné zdivo, pravidelné řádkování, římsa: kamenné kvádry
 - vpravo – rovnoběžné s přilehlým svahovým kuzelem, materiál: kamenné zdivo, pravidelné řádkování, římsa: betonová
- Přechodová zídka vpravo: betonová s betonovou římsou
- Rok výstavby: 1861 (MES), na spodní stavbě není uvedeno
- Rok opravy: není uvedeno

Pilíř P 01

- Pilíř: kamenné zdivo, pravidelné řádkování
- Rozměry: šířka 9,12 m, výška 0,95 m, délka 2,00 m
- Dilatační spára: svislá dilatační spára ve vzdálenosti 4,22 m zleva
- Rok výstavby: 1861 (MES), na spodní stavbě není uvedeno
- Rok opravy: není uvedeno

Pilíř P 02

- Pilíř: kamenné zdivo, pravidelné řádkování
- Rozměry: šířka 9,12 m, výška 0,95 m, délka 2,00 m
- Dilatační spára: svislá dilatační spára ve vzdálenosti 4,22 m zleva
- Rok výstavby: 1861 (MES), na spodní stavbě není uvedeno
- Rok opravy: není uvedeno

Opěra O 02

- Opěra: kamenné zdivo, pravidelné řádkování
- Rozměry: šířka 9,12 m, výška 0,95 m
- Dilatační spára: svislá dilatační spára ve vzdálenosti 4,22 m zleva
- Křídlo:

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0202	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	95,155
----	-------------	--	---------	---------------

vlevo – rovnoběžné s přilehlým svahovým kuželem, materiál: kamenné zdivo, pravidelné řádkování, římsa: kamenné kvádry

vpravo – rovnoběžné s přilehlým svahovým kuželem, materiál: kamenné zdivo, pravidelné řádkování, římsa: betonová

- Přechodová zídka vpravo: betonová s betonovou římsou
- Rok výstavby: 1861 (MES), na spodní stavbě není uvedeno
- Rok opravy: není uvedeno

3. Železniční svršek:

Číslováno dle dopr. (poř.) číslování (MES)

Kolej č. 1 (1)

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v pravostranném oblouku s převýšením
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: nezjištěno
- Tvar kolejnic: S 49, svařovaná
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: betonové pražce (SB 8)
- Poloha kolejnicových styků: v délce NK otevřené kolejnicové styky nejsou
- Kolejové lože: průběžné štěrkové, částečně uzavřené

Kolej č. 2 (2)

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v pravostranném oblouku s převýšením
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: nezjištěno
- Tvar kolejnic: S 49, svařovaná
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: betonové pražce (SB 8)
- Poloha kolejnicových styků: v délce NK otevřené kolejnicové styky nejsou
- Kolejové lože: průběžné štěrkové, částečně uzavřené

4. Vybavení mostu:

Zábradlí:

- Popis zábradlí: ocelové, rovnoramenné úhelníky, vlevo nýtované, vpravo svařované, L profil
- Počet madel/příčlí: 1/1
- Výška zábradlí nad pochozí plochou:
 - vlevo 1,07 m
 - vpravo 1,14 m
- Délka zábradlí:
 - vlevo 48,16 m
 - vpravo 36,00 m
- Počet sloupků:
 - Vlevo 25 ks
 - vpravo 21 ks
- Upevnění sloupků: zalité v římsách
- Dilatace: oboustranně 6 x šroubovaný a nýtovaný spoj
- Ukolejnění: oboustranně ukolejňené
- Půdorysný tvar: přímé

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Nátěry: oboustranně na prvním a posledním sloupku zábradlí ocelové pásy s polepy

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0202** Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)Evd. km **95,155**

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vlevo i vpravo před a za objektem sloupy TV
- Vlevo podél římsy plastová kabelová chránička
- Otvor: povrch dlážděný, kamenný
- Příjezd autem možný – objekt se nachází v obci Dýšíná, u areálu firmy (bývalá Škodovka) souřadnice GPS - 49°45'52.593"N 13°29'40.936"E, příjezd přes areál, dále průjezd bránou po prašné cestě k objektu (při PPM brána otevřena), další cesty k objektu nepřístupné (uzavřeny závorou)

5. Přechody do trati:

- Přechody neřešené. Na obou koncích říms vlevo i vpravo se sesypává štěrk na svah, přechod do trati není bezpečný

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

6.1 Prostorové uspořádání na objektu:

- Vzdálenost vnitřního líce zábradlí od osy koleje č. 1:

	na začátku	uprostřed	na konci
Vlevo	3080 mm	2200 mm	<u>1990 mm</u>
Vpravo	2100 mm	2310 mm	2520 mm

- Zábradlí zasahuje vlevo – uprostřed a na konci + vpravo – na začátku a uprostřed do VSMP
- Vzdálenost vnitřních hran říms od osy koleje č. 1:

	na začátku	uprostřed	na konci
Vlevo	2790 mm	1950 mm	1720 mm
Vpravo	1570 mm	1920 mm	2120 mm

- Římsa zasahuje vlevo – uprostřed a na konci + vpravo – na začátku a uprostřed do nutného obrysu kolejového lože.

- Osová vzdálenost kolejí:

	na začátku	uprostřed	na konci
č. 1 (1) a č. 2 (2)	4420 mm	4400 mm	4380 mm

6.1 Prostorové uspořádání pod objektem:

- Kolmá světlost v otvoru č. 1 a č. 2: 9,45 m (MES)
- Volná výška:
 - otvor č. 1 (minimální naměřená k vrcholu) – 5,65 m
 - otvor č. 2 (minimální naměřená k vrcholu) – 5,75 m
 - otvor č. 3 (minimální naměřená k vrcholu) – 5,50 m

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0202	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	95,155
----	-------------	--	---------	---------------

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce.

Konstrukce K 01:

Vlastní konstrukce (z pohledu) levá část:

- Klenbou místy prosakuje voda s výluhy pojiva a tvorbou vápenných krápníků (viz foto č. 1)
- Dilatační spárou mezi levou a pravou částí místy prosakuje voda s výluhy pojiva (viz foto č. 2)

Vlastní konstrukce (z pohledu) pravá část:

- Betonový nástřik klenby místy popraskaný s průsaky vody a výluhy pojiva
- V pravé části nad pilířem P 01 betonový nástřik vydrolen do hloubky až 50 mm na šířku 250 mm v délce 2,0 m
- V dilatační spáře degradace betonu

Věvec:

- Vlevo:
 - Stav dobrý
- Vpravo:
 - Jednotlivé klenáky zvětřelé, odpadává povrchová úprava, nárůst vegetace

Čelní zeď:

- Vlevo:
 - Zdivem místy prosakuje voda s výluhy pojiva
 - Spárování zdiva místy popraskané a vypadané
 - Zdivo místy porůstá mechem a drobnou vegetací
- Vpravo:
 - Betonový nástřik místy popraskaný a odpadaný na ploše cca 5,0 m²
 - Zdivem místy mírně prosakuje voda
 - Spárování zdiva a věnce klenby místy popraskané a vypadané
 - Zdivo místy porůstá mechem a drobnou vegetací

Římsa:

- Vlevo:
 - Popraskané spárování, nárůst vegetace
- Vpravo:
 - Beton římsy v délce 4,0 m degradovaný (vydrolený) na celou výšku do hloubky až 50 mm

Chování nosné konstrukce při jízdě vlaku: klidné

Konstrukce K 02:

Vlastní konstrukce (z pohledu) levá část:

- Klenbou místy prosakuje voda s výluhy pojiva a tvorbou vápenných krápníků
- Dilatační spárou mezi levou a pravou částí místy prosakuje voda s výluhy pojiva

Vlastní konstrukce (z pohledu) pravá část:

- Betonový nástřik klenby místy popraskaný s průsaky vody a výluhy pojiva
- Ve vrcholu klenby místy obnažená výztuž s korozí (viz foto č. 3)
- V dilatační spáře degradace betonu

Věvec:

- Vlevo:
 - Stav dobrý
- Vpravo:

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0202	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	95,155
----	-------------	--	---------	---------------

- Klenáky věnce klenby jsou nad P 01 z čelní strany vydrolené do hloubky až 250 mm na výšku 800 mm
- Klenáky věnce klenby jsou nad P 02 z čelní strany vydrolené do hloubky až 100 mm na výšku 700 mm

Čelní zeď:

- Vlevo:
 - Zdivem místy prosakuje voda s výluhy pojiva
 - Spárování zdiva místy popraskané
 - Zdivo místy porůstá mechem a drobnou vegetací
- Vpravo:
 - V horní části zdiva vodorovná trhлина ve spárování šířky až 5 mm v délce 5,0 m a zdivo nad trhlinou vytlačené až o 20 mm na výšku až 500 mm, v místě poruchy vzrostlý strom (viz foto č. 4)
 - Spárování zdiva popraskané a místy vypadané
 - Zdivo porůstá drobnou vegetací, keři a stromky

Římsa:

- Vlevo:
 - Stav dobrý
- Vpravo:
 - Římsa utržena a vysunuta až o 20 mm v délce 7,0 m

Chování nosné konstrukce při jízdě vlaku: klidné

Konstrukce K 03:

Vlastní konstrukce (z pohledu) levá část:

- Klenbou místy prosakuje voda s výluhy pojiva a tvorbou vápenných krápníků a krust (viz foto č. 5)
- Dilatační spárou mezi levou a pravou částí místy prosakuje voda s výluhy pojiva

Vlastní konstrukce (z pohledu) pravá část:

- Betonový nástřik klenby místy popraskaný s průsaky vody a výluhy pojiva (viz foto č. 6)
- Ve vrcholu klenby místy obnažená výztuž s korozi
- V dilatační spáře degradace betonu

Věнец:

- Vlevo:
 - Stav dobrý
- Vpravo:
 - Povrchová úprava věnce klenby vydrolen do hloubky až 90 mm v délce 5,0 m
 - Klenáky věnce klenby z čelní strany místy vydrolené do hloubky až 70 mm
 - Místy porostlý vegetací

Čelní zeď:

- Vlevo:
 - Zdivem nad P 02 místy prosakuje voda s výluhy pojiva
 - Spárování zdiva místy popraskané a vypadané
 - Zdivo místy porůstá drobnou vegetací
- Vpravo:
 - Spárování zdiva místy popraskané a vypadané
 - Zdivo porůstá drobnou vegetací, keři

Římsa:

- Vlevo:
 - Stav dobrý

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0202	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	95,155
----	-------------	--	---------	---------------

- Vpravo:
 - Stav dobrý

Chování nosné konstrukce při jízdě vlaku: klidné

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01:

Opěra (levá část):

- Kámen povrchově zvětrává
- Dilatační spára mezi levou a pravou částí porušená

Opěra (pravá část):

- Zdivem opěry místy prosakuje voda
- Ve střední části opěry 3 ks kamenů vydroleny do hloubky 270 mm na šířku až 2,0 m
- V levé části opěry jeden kámen římsy vydrolen do hloubky až 200 mm (viz foto č. 7)
- Zdivo opěry místy porůstá mech

Křídlo vlevo:

- Spárování v místě dilatační spáry popraskané a vypadané
- Křídlo v horní části odtržené a vysunuté až o 20 mm
- Římsový kvádr nad dilatační spárou prasklý do šířky až 1,0 mm

Křídlo vpravo:

- Křídlo odtržené od opěry, trhliny šířky až 10 mm na celou výšku křídla
- Ve střední části křídla svislá trhlina po spárování šířky až 10 mm v délce 3,8 m, kameny okolo trhliny vysunuty až o 20 mm v ploše cca 1,0 m² (viz foto č. 8)
- V horní části křídla 4 ks kamenů vydroleny do hloubky až 300 mm (viz foto č. 8)
- Spárování zdiva místy popraskané a vypadané

Pilíř P 01

Pilíř (levá část):

- dilatační spára mezi levou a pravou částí porušená

Pilíř (pravá část):

- Zdivem pilíře místy prosakuje voda
- Ve střední části pilíře z otvoru č. 1 i č. 2 vždy po 2 ks kamenů vydroleny do hloubky až 200 mm v levé části kamenné římsy z otvoru č. 2 jeden kámen vydrolen do hloubky až 100 mm

Pilíř P 02

Pilíř (levá část):

- Dilatační spára mezi levou a pravou částí porušená (viz foto č. 9)
- Zdivem pilíře místy prosakuje voda, z otvoru č. 3 místy s výluhy pojiva (viz foto č. 10)

Pilíř (pravá část):

- Zdivem pilíře místy mírně prosakuje voda
- Z pravé čelní strany jeden kámen římsy vydrolen do hloubky až 300 mm

Opěra O 02:

Opěra (levá část):

- Zdivem místy mírně prosakuje voda
- Spárování zdiva místy popraskané

Opěra (pravá část):

- Zdivem opěry místy mírně prosakuje voda
- V opěře jednotlivě 3 ks kamenů vydroleny do hloubky až 140 mm
- V levé části opěry 1 kámen vydrolen do hloubky až 200 mm (viz foto č. 11)
- Spárování zdiva místy popraskané a vypadané
- Zdivo místy porůstá mech

Křídlo vlevo:

- Římisa křídla na konci utržená a vysunutá až o 150 mm v délce 1,30 m (viz foto č. 12)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0202	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	95,155
----	-------------	--	---------	---------------

Křídlo vpravo:

- Zdivem křídla místy mírně prosakuje voda
- Spárování zdiva křídla místy popraskané a vypadané
- Na konci křídla v místě rozšíření svislá trhlinka šířky až 2 mm na výšku 2,00 m

3. Stav železničního svršku

Číslováno dle dopr. (poř.) číslování

Kolej č. 1 (1)

- Stav kolejnic: stav dobrý
- Stav podkladnic: povrchová koroze
- Stav upevnění:
 - levý kolejnicový pás – drážnost upevňovadel dobrá
 - pravý kolejnicový pás – drážnost upevňovadel dobrá
- Stav pražců: místy podélné trhliny do šířky 0,5 mm
- Stav kolejnicových styků: v délce NK otevřené kolejnicové styky nejsou
- Stav kolejového lože: místy narůst drobné vegetace

Kolej č. 2 (2)

- Stav kolejnic: stav dobrý
- Stav podkladnic: povrchová koroze
- Stav upevnění:
 - levý kolejnicový pás – drážnost upevňovadel dobrá
 - pravý kolejnicový pás – drážnost upevňovadel dobrá
- Stav pražců: jednotlivě podélné trhliny do šířky 0,5 mm
- Stav kolejnicových styků: v délce NK otevřené kolejnicové styky nejsou
- Stav kolejového lože: místy narůst drobné vegetace

4. Stav vybavení**Zábradlí:**

- PKO: zničeno 100 % plochy (Ri 5) – po celé ploše koroze (korozní oslabení do 1 mm)
- 1 a 5. sloupek levého zábradlí jsou v dolní části korozí přerušené, uvolněné
- 2., 11. a 12. sloupek levého zábradlí uvolněny v římse
- 11., 15 a poslední sloupek levého zábradlí deformovány
- V dolní části sloupků levého zábradlí korozní oslabení až 4 mm na výšku až 40 mm
- 1., 2. a 3. sloupek pravého zábradlí uvolněny v římse a vykloněny od osy koleje až o 160 mm
- U 1. a 2. sloupku pravého zábradlí chybí šrouby ve spoji s madlem
- Madlo pravého zábradlí v 1. poli deformované směrem dolů až o 60 mm v délce
- 1,70 m, vykloněné od osy koleje o 300 mm
- Zábradlí vlevo i vpravo na začátku není pevné

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Nátěry: stav dobrý

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Otvor č. 3 – silně zarostlý vegetací
- V okolí objektu narůst stromů

5. Přechody do trati:

- Přechody neřešené. Na obou koncích říms vlevo i vpravo se sesypává štěrk na svah, přechod do trati není bezpečný

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0202	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	95,155
----	-------------	--	---------	---------------

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

Hodnocení nosné konstrukce:

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 3

Z těchto důvodů:

- Jednotlivé kameny vydrolené do hloubky až 250 mm
- Zdivem kleneb místy prosakuje voda s výluhy pojiva
- Betonové nástřiky kleneb popraskané s průsaky vody a výluhy pojiva

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 3

Z těchto důvodů:

- Jednotlivé kameny vydrolené do hloubky až 250 mm
- Pravé čelní zdivo klenby K 02 v horní části vysunutě až o 20 mm
- Zdivem kleneb místy prosakuje voda s výluhy pojiva
- Betonové nástřiky kleneb popraskané s průsaky vody a výluhy pojiva

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 3

Z těchto důvodů:

- Jednotlivé kameny vydrolené do hloubky až 250 mm
- Zdivem kleneb místy prosakuje voda s výluhy pojiva
- Betonové nástřiky kleneb popraskané s průsaky vody a výluhy pojiva

Hodnocení spodní stavby:

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Zdivem opěry místy prosakuje voda s výluhy pojiva
- Jednotlivé kameny vydrolené do hloubky až 270 mm
- Pravé křídlo opěry O 01 odtržené od opěry na celou výšku, kameny vytlačeny až o 20 mm

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Zdivem opěry a pilířů místy prosakuje voda s výluhy pojiva
- Jednotlivé kameny vydrolené do hloubky až 200 mm

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Zdivem opěry a pilířů místy prosakuje voda s výluhy pojiva
- Jednotlivé kameny vydrolené do hloubky až 300 mm

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Zdivem opěry a pilířů místy prosakuje voda s výluhy pojiva
- Jednotlivé kameny vydrolené do hloubky až 200 mm

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0202 Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)

Evd. km 95,155

IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu

V souladu s předpisem SŽDC S5, částí druhou a na základě provedené podrobné prohlídky mostu navrhuji následující výsledné hodnocení stavebního stavu:

⇒ **nosná konstrukce: K 3**

na základě hodnocení K 01, K 02 a K 03

⇒ **spodní stavba: S 2**

na základě hodnocení O 01, P 01, P 02 a O 02

Podrobná prohlídka provedena dne: 18.07.2018

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Pekník dne: 03.09.2018

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Malletova 10/2362, 190 02 Praha 9 - Libeň
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Vít Šrámek
Vedoucí RP PLZ

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Plzeň
Sušická 23, 326 00 Plzeň
IČ: 709 94 234, DIČ: CZ70994234
(19)

V Plzni dne: 7.2.2019

Ing. Václav Suchý
Přednosta SMT

Přílohy protokolu:

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1

TU 0202 Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)

Evd. km 95,155



Foto č. 1 – Konstrukce K 01 –
podhled vlevo, průsaky s výluhy
pojiva

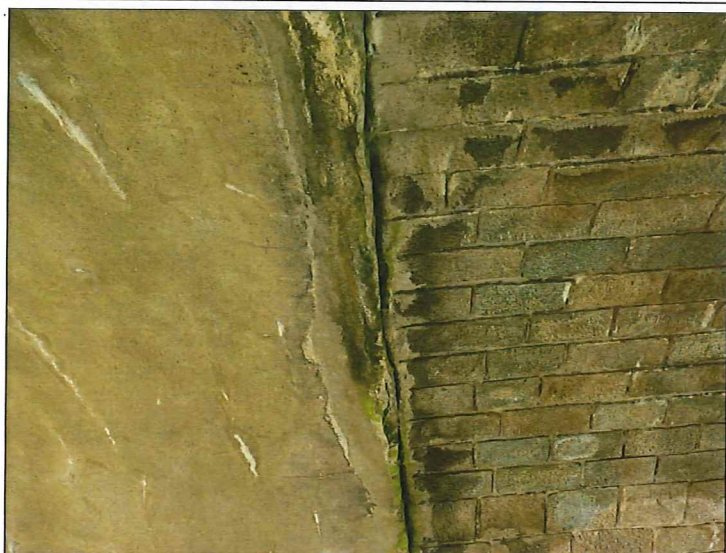


Foto č. 2 – Konstrukce K 01 –
podhled, dilatační spára průsaky
s výluhy, degradace



Foto č. 3 - Konstrukce K 02 –
podhled vpravo, ve vrcholu
obnažená výztuž s korozí

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1

TU 0202 Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)

Evd. km 95,155



Foto č. 4 – Konstrukce K 02 – čelní zed' vpravo, vodorovná trhлина, zdivo vytlačené



Foto č. 5 – Konstrukce K 03 – podhled vlevo, průsaky s výluhy

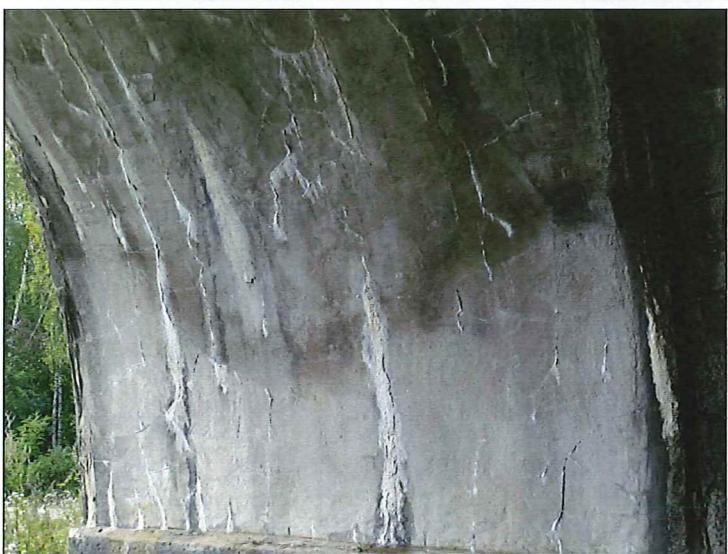

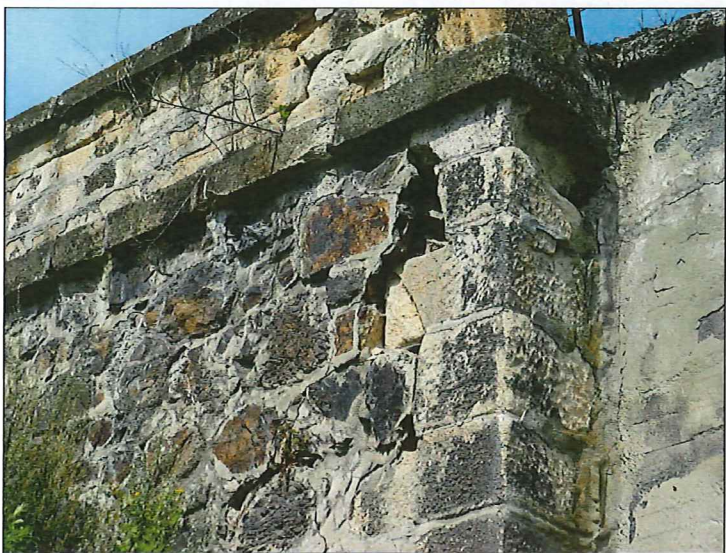



Foto č. 6 – Konstrukce K 03 – podhled vpravo, průsaky s výluhy

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1

TU	0202	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	95,155
<div data-bbox="172 353 901 907"></div> <div data-bbox="927 593 1390 674"><p>Foto č. 7 – Opěra O 01 – pravá část, vydrolený kameny</p></div>				
<div data-bbox="172 922 901 1473"></div> <div data-bbox="927 1122 1417 1249"><p>Foto č. 8 – Opěra O 01 křídlo vpravo, svislá trhлина, vydrolený kameny</p></div>				
<div data-bbox="172 1496 901 2047"></div> <div data-bbox="927 1713 1465 1794"><p>Foto č. 9 – Pilíř P 02 – v otvoru č. 2, dilatace porušení</p></div>				

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1

TU	0202	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	95,155
----	-------------	--	---------	---------------



Foto č. 10 – Pilíř P 02 – v otvoru č. 3, vlevo průsaky s výluhy pojiva



Foto č. 11 – Opěra O 02 – vpravo, vydrolený kameny

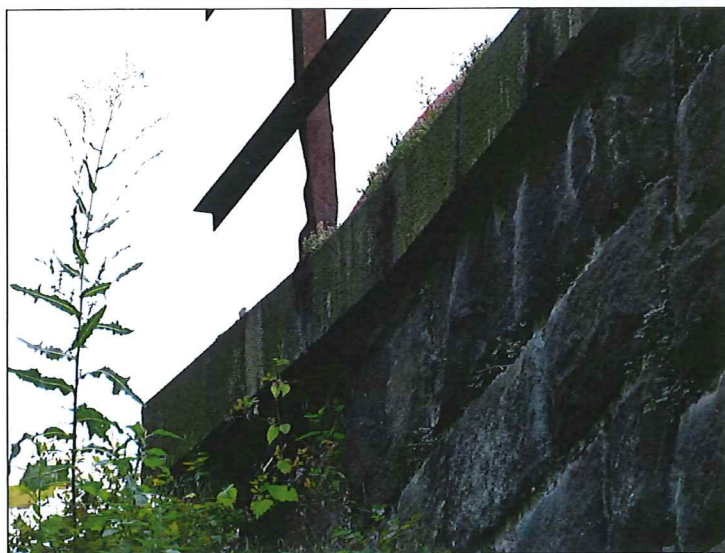


Foto č. 12 – Opěra O 02 – křídlo vpravo, konec křídla vysunutí

OPJ21