

Všeobecně k mostům a propustkům:

V předmětném úseku Nový Bor (včetně) – Svor (včetně) se nachází 7 mostů a 14 propustků. Objekty v ŽST Nový Bor jsou dotčeny úpravou železničního svršku a spodku, ostatní objekty budou dotčeny pouze nově položenou kabelizací případně úpravou přejezdů. Se zvýšením traťové rychlosti se uvažuje pouze v ŽST Nový Bor, v mezistaničním úseku a v ŽST Svor zůstane rychlost zachována. Protože zadání dostatečně nereflektuje špatný stavební stav mostních objektů po trase kabelu, ke kterému bylo při návrhu opatření přihlédnuto, jsou předpokládané stavební náklady (pro ekonomické hodnocení) zpracovány ve čtyřech variantách rozsahu prací.

Propustek v ev. km 56.270

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 16, v ev. km 56.270, v širé trati. Propustek je z roku 1961. Nosnou konstrukci tvoří betonová trouba DN 600, z prostého betonu, s výškou přesypávky cca 0.75 m. Propustek je ve stavebním stavu 1. V čelním zdivu jsou vlasové trhliny, dochází k louhování vápence. Na levé římse je mechová vegetace a štěrk. Betonové římsy obou čel jsou olámané. Na levé straně objektu v místě napojení zdiva čela na troubu opadáva omítka hrdla trouby, je zde obnažená výztuž. V okolí propustku je silná vegetace.

Návrh opatření:

Propustek je z hlediska dosavadního provozu bezproblémový. Protože zde dochází k úpravám železničního svršku a spodku, navrhuje se s ohledem na jeho stáří a typ (šestihranná trouba) nový propustek. Propustek bude navržen železobetonový trubní nebo rámový, průtočný profil bude stanoven na základě hydrotechnického posouzení. Preferuje se šikmé ukončení propustku na vtoku/výtoku, v případě kolmého ukončení bude navrženo klasické tížné čelo, pokud možno bez zábradlí. Na vtoku bude věnována pozornost možnému zanášení propustku, na výtoku bude zajištěn odtok.

Most v ev. km 56.725

Stávající stav:

Most (U garáží) se nachází v TÚ 1101, v DÚ J1, v ev. km 56.725, ve stanici. Most je s kolejovým ložem, roku výstavby 1868 resp. 1962. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska, jedná se o prosté pole s délkou přemostění 3 m. Spodní stavba je betonová, založení plošné. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je C3/70, na mostě je VMP 2,2. Most je ve stavebním stavu 2/2. V nosné konstrukci jsou průsaky, zejména spárami v přechodu NK na spodní stavbu, beton degraduje (zejména u římsy vlevo), lokálně je odhalená a korodující výztuž desky a římsy (vlevo). Beton opěr degraduje, s výskytem trhlin. Konec křídla vlevo O1 (prodloužený konec křídla) je rozvolněný, s kavernou do hloubky 800 mm, sesednutý a naklopený.

Návrh opatření:

Most je ve zhoršeném stavebním stavu a nevyhovuje z hlediska šířkového uspořádání, navrhuje se nový polorámový most. Nový most bude navržen s průběžným kolejovým ložem, s železobetonovou nosnou konstrukcí. Ve stávajícím stavu je na mostě výhybka, v novém stavu bude most umístěn mimo výhybku.

POZN: Alternativně bude zvážena přestavba na rámový propustek min. světlé šířky 1,4 m a výšky 2,0 m.

Most v ev. km 57.710

Stávající stav:

Most (Šporka Bor) se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 57.71, v širé trati. Most je s kolejovým ložem, roku výstavby 1878 resp. 1965. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska, jedná se o prosté pole s délkou přemostění 3.68 m. Spodní stavba je betonová, založení plošné. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je C3/70, na mostě je VMP 2,5. Most je ve stavebním stavu 2/2. V nosné konstrukci jsou patrné průsaky podélnou dilatační spárou mezi deskami NK, na podhledu desky NK vpravo (na vnitřní straně desky) je plošná separace krycí vrstvy a v jednotlivých místech degraduje beton (degradace krycí vrstvy) s korodující odhalenou výztuží. Ve spodní stavbě jsou průsaky a výluhy pojiva (v místech odpadané povrchové úpravy a z míst trhlin).

Návrh opatření:

Most bude dotčený stavebními úpravami přejezdu a kabelizací, navrhuje se provedení nové izolace, odvodnění rubu opěr, zábradlí a sanace betonových povrchů (lokální reprofilace a pasivace výztuže + celoplošná sjednocující stěrka).

POZN: V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení bude, s ohledem na jeho stáří a stavební stav, navržena přestavba na nový polorámový most. Nový most bude navržen s průběžným kolejovým ložem, s železobetonovou nosnou konstrukcí. Ve stávajícím stavu je vedle mostu betonová lávka, v novém stavu bude zváženo její přičlenění k objektu mostu. Provést úpravu odláždění pod mostem (zhotovení kynety).

Propustek v ev. km 57.840

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 57.840, v širé trati. Propustek je z roku 1944. Nosnou konstrukci tvoří betonová trouba DN 800, z prostého betonu, s výškou přesypávky cca 0.70 m. Propustek je ve stavebním stavu 2. Na pravém čele je římsa spadlá do výtoku včetně zábradlí. Na římsách je štěrk a vegetace. Čelní zdivo je příčně prasklé, vlevo povrchově zvětralé a s místy narušeným spárováním. Vpravo je místy narušeno spárování čelního zdiva. Zábradlí nevyhovuje normě, nátěr PKO je sešlý a vlevo ve spodní části jsou sloupky oslabeny korozí. Místy je odpadlé vymazání spojů trub.

Návrh opatření:

Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu, s rozpadem čela vpravo. Protože zde nedochází k úpravám železničního svršku a spodku, navrhuje se pouze částečná rekonstrukce, tj. přezdění čela vpravo s doplněním římsy a nové zábradlí (při výšce římsy > 2,0 m).

POZN: V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení bude, s ohledem na stáří a stavební stav propustku, navržen nový propustek. Úprava sousedního přejezdu se propustku nedotkne, přibude tedy snesení a nová kolej na propustku.

Skalní zářez v km 58.100 - 58.310

Bez úprav, nedochází k ohrožení železničního provozu, uložení kabelů podél koleje je možné.

Propustek v ev. km 58.355

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 58.355, v širé trati. Propustek je z roku 1878. Nosnou konstrukci tvoří kamenná deska s rozpětím 0.90 m, s výškou přesypávky cca 1.95 m. Propustek je ve stavebním stavu 2. U opěry O02 a obou čel je narušeno spárování. U opěry O02 se vpravo pod deskami vytlačují jednotlivé kameny. Vlevo je z části zanesen vtok. Nad čelním zdivem a v okolí propustku je vegetace. Římsy jsou zasypany zeminou.

Návrh opatření:

V případě vedení kabelů vlevo na propustku nebo mimo propustek bude ponechán stávající stav. V případě vedení kabelů vpravo na propustku bude provedena přestavba na nový propustek. Propustek bude navržen železobetonový trubní nebo rámový, průtočný profil bude stanoven na základě hydrotechnického posouzení. Preferuje se šikmé ukončení propustku na vtoku/výtoku, v případě kolmého ukončení bude navrženo klasické tížné čelo, pokud možno bez zábradlí. Na vtoku bude věnována pozornost možnému zanášení propustku, na výtoku bude zajištěn odtok. Na propustku nedochází k úpravě železničního svršku a spodku, přibude tedy snesení a nová kolej na propustku.

POZN: Propustek se výhledově uvažuje na přestavbu, protože ve stávajícím stavu je kamenná deska. V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení je vhodné začlenit jej do stavby.

Propustek v ev. km 58.505

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 58.505, v širé trati. Propustek je z roku 2006. Nosnou konstrukci tvoří ocelová trouba DN 1000, z vlnitého plechu, s výškou přesypávky cca 1.18 m. Propustek je ve stavebním stavu 1. Obezdvíky obou čel jsou zarostlé mechem a v okolí je vegetace.

Návrh opatření:

Bez úprav.

Zárubní zeď v ev. km 58.592 - 58.639

Stávající stav:

Nízká kamenná zídka za odvodňovacím příkopem vlevo, s rozvolněným zdivem a vypadaným spárováním.

Návrh opatření:

Bez úprav, zídka neohrožuje železniční provoz.

POZN: Bude vyřešeno v rámci jiné akce, např. zřízením odvodňovacího žlabu místo příkopu před zídkou.

Most v ev. km 58.822

Stávající stav:

Most (U křižovatky) se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 58.822, v širé trati. Most je s kolejovým ložem, roku výstavby 1878. Nosnou konstrukci tvoří kamenné zdivo, jedná se o prosté pole s délkou přemostění 2.75 m. Spodní stavba je zděná z kamene na maltu, založení plošné. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je C3/70, na mostě je VMP 2,2. Most je ve stavebním stavu 3/2. V nosné konstrukci trhlíny, věnec odtržený od klenby (zhoršující se stav), degradace kamenů klenby. Vpravo nedodržená šířka nutného KL. V opěrách jsou trhlíny. Spárování opěr a křídel je porušené, kameny degradují, zdivo na křídle vpravo u O2 se boulí.

Návrh opatření:

Navrhuje se rekonstrukce spočívající ve zhotovení nové izolace, říms, zábradlí a přechodů do trati. S ohledem na špatný stav zdiva bude provedeno stažení zdiva klenby tyčovými kotvami. V místě trhlín mimo tyčové kotvy bude použita heliakální výztuž (špatný stav kamenného zdiva opěr a klenby - pravidelný vznik nových trhlín a jejich rozvoj; vyboulené a rozvolněné zdivo křídel - pravděpodobně vlivem kořenového systému). Na základě vodní tlakové zkoušky bude rozhodnuto o injektáži zdiva. Na mostě nedochází k úpravě železničního svršku a spodku, přibude tedy snesení a nová kolej na mostě.

POZN: V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení bude, s ohledem na špatný stavební stav a stáří mostu, navržena přestavba na nový polorámový most. Nový most bude navržen s průběžným kolejovým ložem, s železobetonovou nosnou konstrukcí. Ve stávajícím stavu je pod mostem zatrubněná vodoteč, v novém stavu bude provedeno nové zatrubnění vodoteče pod mostem.

POZN: Most je v plánu oprav pro rok 2021.

Propustek v ev. km 58.991

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 58.991, v širé trati. Propustek je z roku 1908. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba s rozpětím 1.45 m, s výškou přesypávky cca 5.40 m. Propustek je ve stavebním stavu 2. Hloubkově je narušeno spárování opěr a klenby, místy je i vypadané. V klenbě jsou místy vypadlé výplňové kameny. Věnec klenby je po obou stranách odtržen od výplňového zdiva, spára je rozevřena cca 3cm. Trhlíny za klenáky přecházejí do opěr jak po spárách, tak po kamenech. Je vypadané spárování a jednotlivé kameny jsou uvolněny a vytlačeny až o 4 cm. Obě opěry mají narušené spárování, vybočují a vytlačují se jednotlivé kameny. Je narušeno spárování i obou čel, která jsou vyboulena. Hloubkově je narušené a vypadané spárování všech 4 křídel. Křídlo KP2 je vyboulené a u paty s vypadlými kameny. Křídlo KP1 je prasklé v celé výšce a mírně vybočuje. U pravého čela jsou vybočené římsové desky. Levé čelní zdivo je vykloněné o 2 - 3 cm, vytlačují se jednotlivé kameny. U zdiva opěry O02 vlevo je cca 0,5 m od kraje část kamenů uvolněna a vytlačena o 12 - 15 cm. Na římsách čel a křídel padá štěrk a zemina, také je zde usazena vegetace.

Návrh opatření:

S ohledem na vysokou přesypávku se uvažuje bez úprav.

POZN: V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení bude zvažována sanace propustku vložením flexibilní ocelové trouby min. DN 800 do otvoru propustku. V případě vyšších průtoků bude, s ohledem na nižší průtočný profil, voda svedena pod sousední most v km 58,822.

Most v ev. km 59.300

Stávající stav:

Most (dálničák) se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 59.3, v širé trati. Most je s kolejovým ložem, roku výstavby 1991. Nosná konstrukce je železobetonová trámová (komora), jedná se o spojitá pole s délkou přemostění 50.1 m. Spodní stavba je železobetonová, založení plošné. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je C3/70, na mostě je VMP 2,5. Most je ve stavebním stavu 2/1. V nosné konstrukci jsou trhlíny s průsaky a výluhy z pohledu konstrukce vlevo a vpravo nad P 01, dále jsou trhlíny s průsaky a výluhy římsy vlevo a vpravo. Spodní stavba je bez zjevných závažných závad a poruch.

Návrh opatření:

S ohledem na vyhovující stav mostu nejsou navržena žádná opatření.

POZN: Na mostě s kolejovým ložem jsou dřevěné pražce s pojistnými úhelníky, jako bezpečnostní opatření při vykolejení vozidla. V rámci jiné akce naplánovat výměnu izolace a sanaci betonových povrchů.

Most v ev. km 59.573

Stávající stav:

Most (Za dálničákem) se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 59.573, v širé trati. Most je s kolejovým ložem, roku výstavby 1878. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba, jedná se o prosté pole s délkou přemostění 2.83 m. Spodní stavba je zděná z kamene na maltu, založení plošné. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je C3/70, most je

s přesypávkou a bez zábradlí (VMP se neposuzuje). Most je ve stavebním stavu 2/2. V nosné konstrukci jsou lokální průsaky zdivem klenby a podélná trhлина přes vrchol klenby vpravo. Dále je popraskaná betonová část čelní zdi vpravo a římsové desky čelních zdí degradují. Lokálně dochází k degradaci zdící malty. Zdivo křídla opěry O1 vpravo je mírně vysunutě, lokálně s vypadaným spárováním, zdivo je neinjektované. Stejný stav zdiva je i na opěře O2.

Návrh opatření:

S ohledem na vysokou přesypávku se uvažuje bez úprav.

POZN: V rámci jiné akce naplánovat rekonstrukci mostu, zejména nová křídla (křídla jsou vyboulená, některá hodně). Provést doplňující stažení klenby Helifixem v místě tyčových kotev (trhлина - pravděpodobně krátké kotvy). Vytvořit kynetu vodoteče, tj. předláždění dna až po konce křídel.

Propustek v ev. km 59.972

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 59.972, v širé trati. Propustek je z roku 1878. Nosnou konstrukci tvoří kamenná deska s rozpětím 1.00 m, s výškou přesypávky cca 1.24 m. Propustek je ve stavebním stavu 2. U obou opěr, čel a křídel je silně narušeno spárování a ve spodní části zdiva jsou jednotlivé kameny zvětrané do hloubky až 20 cm. U čelních zdí se místy začínají mírně vytlačovat kameny, spárování je zcela rozrušeno. U zábradlí je sešlý nátěr PKO, sloupky jsou ve spodních částech již silně oslabeny rzí, levé zábradlí chybí a pravé je silně vykloněno z profilu ven. Všechna čtyři křídla jsou na styku s vodotečí silně podemletá až do hloubky 15 cm. Ve betonových římsách jsou vlasové trhliny, na římsách je štěrk a vegetace. Kamenná dlažba je narušená. V obou opěrách jsou vlasové trhliny, i přes kameny. V místě uložení stropních desek je zcela rozrušeno spárování a místy se vytlačují jednotlivé kameny. Ve vtoku jsou naplaveniny. U propustku je silná vegetace.

Návrh opatření:

V případě vedení kabelů na propustku nová římsa a zábradlí, jinak bez úprav.

POZN: Propustek se výhledově uvažuje na přestavbu, protože ve stávajícím stavu je kamenná deska. V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení je vhodné začlenit jej do stavby. Na propustku nedochází k úpravě železničního svršku a spodku, přibude tedy snesení a nová kolej na propustku. Propustkem protéká lesní potok, s občasné velkým průtokem.

POZN: Přestavba propustku je v plánu oprav pro rok 2021.

Propustek v ev. km 60.213

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 60.213, v širé trati. Propustek je z roku 1962. Nosnou konstrukci tvoří betonová trouba DN 600, z prostého betonu, s výškou přesypávky cca 2.05 m. Propustek je ve stavebním stavu 2. V čelním zdivu i v římsách jsou vlasové podélné trhliny, dochází k louhování vápence. Na římsách je štěrk a uchycený mech s travní vegetací. Vtok, výtok i profil je do 3/4 zanesen. Místy je vypadlé spárování spojů trub a ty jsou vůči sobě výškově posunuty. Po obou stranách vystupují římsy původního kamenného objektu.

Návrh opatření:

Propustek je z hlediska dosavadního provozu bezproblémový, bez úprav.

POZN: Propustek se výhledově uvažuje na přestavbu, z důvodu v současnosti nevyhovujících trub (stávající propustek je osazen v původní kamenné klenbě propustku). V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení je vhodné začlenit jej do stavby. Na propustku nedochází k úpravě železničního svršku a spodku, přibude tedy snesení a nová kolej na propustku.

Propustek v ev. km 60.376

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 60.376, v širé trati. Propustek je z roku 1990. Nosnou konstrukci tvoří betonová trouba DN 800, z železobetonu, s výškou přesypávky cca 0.50 m. Propustek je ve stavebním stavu 1. Špatné odtokové poměry, propustek z 1/3 zanesen. Mechová vegetace a štěrk na římsách. Vlasové trhliny čelního zdiva, dochází k louhování vápence.

Návrh opatření:

Propustek je z hlediska dosavadního provozu bezproblémový, bez úprav.

POZN: Propustek se výhledově uvažuje na přestavbu, z důvodu v současnosti nevyhovujících trub s nízkou přesypávkou. V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení je vhodné začlenit jej do stavby. Na propustku nedochází

k úpravě železničního svršku a spodku, přibude tedy snesení a nová kolej na propustku (propustek může být částečně dotčen úpravu sousedního přejezdu).

Propustek v ev. km 60.469

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 60.469, v širé trati. Propustek je z roku 1990. Nosnou konstrukci tvoří betonová trouba DN 800, z železobetonu, s výškou přesypávky cca 0.66 m. Propustek je ve stavebním stavu 2. Ne obou římsách je uchycený mech. Mezi 1. a 2. troubou je mezera, kde jsou vidět kameny (štěrk), mezera se dál nerozšiřuje. Římsa pravého čela je podélně prasklá v celé délce.

Návrh opatření:

Propustek je z hlediska dosavadního provozu bezproblémový, bez úprav.

POZN: Propustek se výhledově uvažuje na přestavbu, z důvodu rozevírání trub (staré trouby + nízká přesypávka). V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení je vhodné začlenit jej do stavby. Na propustku nedochází k úpravě železničního svršku a spodku, přibude tedy snesení a nová kolej na propustku.

Propustek v ev. km 60.634

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 60.634, v širé trati. Propustek je z roku 1878. Nosnou konstrukci tvoří kamenná deska s rozpětím 0.90 m, s výškou přesypávky cca 0.54 m. Propustek je ve stavebním stavu 3. Na levé straně propustku dochází mezi posunutými stropními deskami k propadání štěrkového lože. Pod rozevřenou deskou je objekt zasypán štěrkem. Narušené spárování obou opěr, vytlačené a místy vypadlé kameny ve spodní části. Na pravém čelu je narušeno spárování, římsové desky jsou prasklé a ulomené. Na levém čelu je narušeno spárování, je roztržené a vybočené. Vysunutí 1 desky o 3 cm a trhliny pod ní v opěrách šíře cca 2 cm. Rohové zdivo opěr zvětřelé a vytlačené o 3 cm. Propustek je zanesen do 2/3. Stav zdiva obou opěr se pravidelně zhoršuje.

Návrh opatření:

V případě vedení kabelů na propustku nové římsy, jinak bez úprav.

POZN: Propustek se výhledově uvažuje na přestavbu (na výtoku výškově s ohledem na příkop cyklostezky), protože ve stávajícím stavu je kamenná deska. V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení je vhodné začlenit jej do stavby. Na propustku nedochází k úpravě železničního svršku a spodku, přibude tedy snesení a nová kolej na propustku.

POZN: Přestavba propustku je v plánu oprav pro rok 2021.

Propustek v ev. km 61.075

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 61.075, v širé trati. Propustek je z roku 1878. Nosnou konstrukci tvoří kamenná deska s rozpětím 0.95 m, s výškou přesypávky cca 0.50 m. Propustek je ve stavebním stavu 3. Levé čelo je roztržené a vybočené, s narušeným spárováním. Krajní úložné kvádry pod deskou jsou vybočené a římsové desky jsou ulomené. U pravého čela je narušeno spárování, stejně tak u obou opěr. Vlevo je stropní deska vytlačena o 4 cm a pod ní je ve zdivu opěry trhlina. Rohové zdivo opěr je mírně vykloněné a silně zvětřelé. Vlevo na konci objektu jsou vytlačeny římsové desky včetně jedné vrstvy kamenů rovnoběžného křídla. Na římsách je štěrk a mechová vegetace. Održené levé čelo se otvírá až do opěr a propadá štěrk.

Návrh opatření:

V případě vedení kabelů na propustku nové římsy, jinak bez úprav.

POZN: Propustek se výhledově uvažuje na přestavbu (Na výtoku výškově s ohledem na vtokovou jímku silničního propustku), protože ve stávajícím stavu je kamenná deska. V případě vyhovujícího ekonomického hodnocení je vhodné začlenit jej do stavby. Na propustku nedochází k úpravě železničního svršku a spodku, přibude tedy snesení a nová kolej na propustku.

POZN: Přestavba propustku je v plánu oprav pro rok 2021.

Propustek v km 61.232

Stávající stav:

Zrušený propustek (není v evidenci správce) z roku 1926 se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v km 61.232, v širé trati. Nosnou konstrukci tvoří kamenná deska s rozpětím 0.70 m, s výškou přesypávky cca 0.95 m. Propustek je ve stavebním stavu 3. Byl zrušen přejezd a přilehlý propustek se stal nepotřebným, proto byl zrušen bez náhrady (zasypaný, nefunkční). V současném stavu je k propustku opět přiveden příkop, voda však neodtéká.

Návrh opatření:

Navrhuje se obnova propustku novou konstrukcí. Propustek bude navržen železobetonový trubní nebo rámový, průtočný profil bude stanoven na základě hydrotechnického posouzení. Preferuje se šikmé ukončení propustku na vtoku/výtoku, v případě kolmého ukončení bude navrženo klasické tížné čelo, pokud možno bez zábradlí. Na vtoku bude věnována pozornost možnému zanášení propustku, na výtoku bude zajištěn odtok.

Most v ev. km 61.582

Stávající stav:

Most (U štětů) se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 61.582, v širé trati. Most je s kolejovým ložem, roku výstavby 1878. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba, jedná se o prosté pole s délkou přemostění 2.8 m. Spodní stavba je zděná z kamene na maltu, založení plošné. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je C3/70, most je s přesypávkou a bez zábradlí (VMP se neposuzuje). Most je ve stavebním stavu 2/2. V nosné konstrukci trhlina za prstencem klenby vpravo, rozevřená až na 2,5 mm, dále lokálně vydrolené spárování do hloubky až 150 mm a lokální průsaky klenbou. Zdivo opěr se boulí, u O1 ve střední části až o 25 mm, u O2 ve střední části až o 40 mm. V opěrách a křídlech jsou trhliny, křídlo vpravo degraduje do hloubky až 65 mm.

Návrh opatření:

S ohledem na vysokou přesypávku se uvažuje bez úprav.

POZN: V rámci jiné akce naplánovat rekonstrukci mostu, zejména vpravo ve směru staničení otlučení omítky křídel a tenká kotvená ŽB přibetonávka líce křídel, stažení klenby a opěr heliakální výztuží v délce cca 3.0 m. Vyboulené zdivo střední části opěr v délce cca 2.0 m přezdít a doplnit o ŽB pilíře se zemními kotvami (klenbu dočasně při přezdění podepřít). Lokální přespárování zdiva + zábradlí.

Propustek v ev. km 61.844

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ 20, v ev. km 61.844, v širé trati. Propustek je z roku 1878, se sanací v roce 2014 (provedena oprava narušeného zdiva a výřez vegetace). Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba s rozpětím 1.75 m, s výškou přesypávky cca 6.40 m. Propustek je ve stavebním stavu 1. Propustek je bez zjevných závad, pouze zarůstá vegetací.

Návrh opatření:

Uvažuje se bez úprav.

POZN: Klenba je z dřívější opravy stažena Helifixem.

Propustek v ev. km 61.983

Stávající stav:

Propustek se nachází v TÚ 1101, v DÚ K1, v ev. km 61.983, ve stanici. Propustek je z roku 1878, se sanací v roce 2014 (provedena rozsáhlá oprava narušeného zdiva, osazeno nové zábradlí). Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba s rozpětím 1.35 m, s výškou přesypávky cca 2.60 m. Propustek je ve stavebním stavu 1. Propustek je bez zjevných závad, pouze zarůstá vegetací.

Návrh opatření:

Uvažuje se bez úprav.

POZN: Klenba je z dřívější opravy stažena Helifixem.

Most v ev. km 62.427

Stávající stav:

Most (Svorský) se nachází v TÚ 1101, v DÚ K1, v ev. km 62.427, ve stanici (na jejím konci). Most je s kolejovým ložem, roku výstavby 1878, se sanací v roce 1995. Nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba, jedná se o prosté pole s délkou přemostění 9,5 m. Spodní stavba je zděná z kamene na maltu, založení plošné. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je C3/70, na mostě je VMP 3,0. Most je ve stavebním stavu 2/2. V nosné konstrukci jsou průsaky s výluhy, z pohledu konstrukce při okrajích po celém obvodu, dále popraskané a vypadané spárování z pohledu konstrukce ve vrcholu, průsaky s výluhy v čelním zdivu vlevo a vpravo. Dochází k vypadávání spárování pod římsou v celé délce vlevo i vpravo. Na opěře O1 degradují kameny a je vyplavené spárování nad vodním tokem, ve zdivu opěry a křídel jsou průsaky s výluhy, u římsy křídla vpravo došlo k rozvolnění a vylomení. Na opěře O2 je vodorovná trhlina na celou délku křídla se vzduťm a degradací, hloubkově vypadané spárování a rozvolnění konce křídla vpravo, průsaky s výluhy křídla vlevo i vpravo a vysunutí římsy křídla vpravo.

Návrh opatření:

Uvažuje se bez úprav, most je mimo uvažovaný rozsah nových kabelových tras.

POZN: V rámci jiné akce naplánovat rekonstrukci mostu, zejména lokální reprofilace střední části klenby opravnou (restaurátorskou) maltou a opatření líce klenby ochrannou sítí proti odpadávání úlomků klenby na vozovku. Očistit a lokálně přespárovat (jedno křídlo je hodně zarostlé, výluhy jsou z doby před provedením izolace). Lokální dozdění horní části křídla a oprava/doplnění betonových říms, lokální přezdění konce křídla. Přespárování a lokální přezdění/dozdění regulační zídky a dna vodoteče. Oprava svodu odvodnění.