

# Protokol o podrobné prohlídce

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

<b>TÚ 0202</b> Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)		<b>DÚ 30</b> Chrást u Plzně – Plzeň hl.n.-os.n.		<b>evd. km</b> <b>103,545</b>
<b>Objekt</b>	<b>Most</b>	<b>Šírá trať</b>	<b>Vžitý název: Bukovec ves</b>	
délka mostu <b>23,08 m</b>	počet otvorů <b>1</b>	počet kolejí na mostě <b>2</b>	<b>Elektrizace: ano</b>	
<b>Objednatel:</b> SZDC, s.o., OŘ Plzeň		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 90/100	traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí <b>D3-100</b>	
<b>Návrh hodnocení stavebního stavu</b>	<b>2/2</b>	Vedoucí regionálního pracoviště	<b>Vít Šrámek</b>	<b>Rok podrobné prohlídky</b> <b>2018</b>



Pohled zleva

## 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 <b>0202</b>	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km <b>103,545</b>
----------------	--	------------------------

## **I. Celkový popis objektu**

### **Základní údaje o mostu:**

**Souřadnice středu objektu:** GPS: 49°46'14.600"N, 13°26'30.800"E

Délka mostu: 23,08 m (MES)

Šířka mostu: 9,30 m (MES)

Výška objektu: 6,85 m (MES)

Délka přemostění: 5,71 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt: kolmý

Elektrizace: střídavá 25 kV 50 Hz

Počet kolejí: 2

Počet nosných konstrukcí: 2

Počet otvorů: 1

Výška kolejového lože: 0,45 m (MES)

Přemostěná překážka: komunikace pro chodce mimo správu SŽDC, místní komunikace sběrná nebo obslužná (MES)

### **Podmínky při podrobné prohlídce:**

Teplota: + 25,0 °C

Počasí: Jasno – slunečno

### **Schéma mostního objektu:**

	Poř.č.		Dopr.č.	
Praha - Vyšehrad ←	1	O01 K01 O03	1	→ Plzeň hl. n.
Praha - Vyšehrad ←	2	O02 K02 O04	2	→ Plzeň hl. n.
	otvor	č. 1		

## **1. Nosná konstrukce**

### **Konstrukce K 01**

- Ocelobetonová, desková, zabetonované nosníky, 7 ks, prostá, kolmá, s průběžným kolejovým ložem
- Rozměry NK: šířka 3,76 m, délka 6,60 (MES), rozpětí 6,11 m (MES)
- Dilatační spára: podélná dilatační spára mezi K 01 a K 02
- Povrchová úprava: ne
- Uložení: na kluzné vrstvě
- Boční strany desky: betonové
- Římsy: betonové – kamenné – betonové (ve vrstvách)
- Výška kolejového lože: 0,45 m (MES)
- Rok výstavby: 1926 (MES), na NK není uvedeno
- Rok opravy: 1973 (MES), na NK není uvedeno

### **Konstrukce K 02**

- Klenbová segmentová, kamenná, pravidelné řádkování, s průběžným kolejovým ložem, prostá kolmá
- Rozměry: šířka 4,73 m, délka 6,52 m (MES), rozpětí 6,11 m (MES)
- Uložení: přímé
- Věnce: kamenné kvádry
- Čelní zdi: kamenné, nepravidelné řádkování
- Římsa vpravo: betonová – kamenná (ve vrstvách)
- Výška kolejového lože: 0,45 m (MES)

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0202</b>	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km <b>103,545</b>
----------------	--	------------------------

- Rok výstavby: 1861 (MES), na NK není uvedeno
- Rok opravy: 1973 (MES), na NK není uvedeno

**2. Spodní stavba****Opěra O 01**

- Závěrná zeď: železobetonová, nepřístupná
- Úložný práh: železobetonový
- Dřík: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování
- Rozměry: šířka 3,74 m (MES), výška 4,35 m
- Dilatační spára: svislá dilatační spára mezi O 01 a O 02
- Křídlo:  
vlevo – rovnoběžné s přilehlým svahovým kuzelem, materiál: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování, římsa: kamenná a betonová
- Rok výstavby: 1926 (MES), na spodní stavbě není uvedeno
- Rok opravy: 1973 (MES), na spodní stavbě není uvedeno

**Opěra O 02**

- Opěra: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování
- Rozměry: šířka 4,75 m (MES), 2,53 m – 2,88 m
- Dilatační spára: svislá dilatační spára mezi O 01 a O 02
- Křídlo:  
vpravo – rovnoběžné s přilehlým svahovým kuzelem, materiál: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování, římsa: kamenná a betonová
- Rok výstavby: 1861 (MES), na spodní stavbě není uvedeno
- Rok opravy: 1973 (MES), na spodní stavbě není uvedeno

**Opěra O 03**

- Závěrná zeď: železobetonová, nepřístupná
- Úložný práh: železobetonový
- Dřík: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování
- Rozměry: šířka 3,74 m (MES), výška 4,35 m
- Dilatační spára: svislá dilatační spára mezi O 03 a O 04
- Křídlo:  
vlevo – rovnoběžné s přilehlým svahovým kuzelem, materiál: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování, římsa: kamenná a betonová
- Rok výstavby: 1926 (MES), na spodní stavbě není uvedeno
- Rok opravy: 1973 (MES), na spodní stavbě není uvedeno

**Opěra O 04**

- Opěra: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování
- Rozměry: šířka 4,75 m (MES), výška 2,53 m – 2,88 m
- Dilatační spára: svislá dilatační spára mezi O 03 a O 04
- Křídlo:  
vpravo – rovnoběžné s přilehlým svahovým kuzelem, materiál: kamenné zdivo, nepravidelné řádkování, římsa: kamenná a betonová
- Rok výstavby: 1861 (MES), na spodní stavbě není uvedeno
- Rok opravy: 1973 (MES), na spodní stavbě 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

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0202</b>	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km <b>103,545</b>
----------------	--	------------------------

- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: betonové pražce (SB 8)
- Poloha kolejnicových styků: v délce NK otevřené kolejnicové styky nejsou
- Kolejové lože: průběžné štěrkové, 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
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: betonové pražce (SB 8)
- Poloha kolejnicových styků: v délce NK otevřené kolejnicové styky nejsou
- Kolejové lože: průběžné štěrkové, uzavřené

**4. Vybavení mostu:****Zábradlí:**

- Popis zábradlí: ocelové, šroubované, sloupky pravého zábradlí v dolní části krepované
- Počet madel/příčlů: 1/1
- Výška zábradlí nad pochozí plochou:
  - vlevo 1,03 m
  - vpravo 1,08 m
- Délka zábradlí:
  - vlevo 23,10 m
  - vpravo 23,00 m
- Počet sloupků:
  - vlevo 12 ks
  - vpravo 13 ks
- Upevnění sloupků: zalité v římse
- Dilatace: 2 x šroubovaný spoj
- Ukolejnění: oboustranně ukolejněné
- Půdorysný tvar: přímé

**Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky**

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

**Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Vlevo i vpravo před a za objektem sloupy trakčního vedení
- Vpravo u křídla O 02 umístěn sloup elektrického osvětlení
- Příjezd k mostu možný dle GPS souřadnic středu objektu v obci Bukovec

**5. Přechody do trati:**

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

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0202</b>	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km <b>103,545</b>
----------------	--	------------------------

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

### **6.1 Prostorové uspořádání na objektu:**

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy koleje č. 1 (1) a č. 2 (2):

	na začátku	uprostřed	na konci
Vlevo	<b>2390 mm</b>	<b>2340 mm</b>	2630 mm
Vpravo	<b>2390 mm</b>	<b>2230 mm</b>	<b>2410 mm</b>

- Vzdálenost vnitřní hrany **říms** od osy koleje č. 1 (1) a č. 2 (2):

	na začátku	uprostřed	na konci
Vlevo	<b>1660 mm</b>	<b>1750 mm</b>	<b>2090 mm</b>
Vpravo	<b>1700 mm</b>	<b>1620 mm</b>	<b>1750 mm</b>

- Osová vzdálenost kolejí:

	uprostřed
č. 1 (1) a č. 2 (2)	4390 mm

- Zábradlí vlevo i vpravo zasahuje do VSMP, krajní sloupky opatřeny bezpečnostními nátěry.
- Římsy zasahují do nutného obrysu kolejového lože.

### **6.2 Prostorové uspořádání pod objektem:**

- Kolmá světlost: 5,70 m (MES)
- Volná výška: 4,57 m (měřeno vlevo uprostřed rozpětí pod K 01)  
4,16 m (měřeno vlevo pod vrcholem K 02)  
3,42 m (měřeno vlevo pod K 02; 0,5 m od O 01)  
3,53 m (měřeno vlevo pod K 02; 0,5 m od O 02)
- Dopravní značení – zákaz vjezdu vozidel vyšších než 3,8 m – umístěno vlevo z boční strany K 01 a O 01, vpravo z boční strany K 02 a na sloupu elektrického osvětlení u pravého křídla O 02.
- Povrch v otvoru asfaltová komunikace – stav dobrý, podél opěr vedeny chodníky z betonové dlažby – stav dobrý

## **II. Popis závad a poruch**

### **1. Stav nosné konstrukce.**

#### **Konstrukce K 01:**

Vlastní konstrukce (z pohledu):

- Odspondu konstrukce místy drobné trhliny, místy s drobnými průsaky vody
- Úložnými spárami místy prosakuje voda (viz foto č. 1)
- Beton odspondu konstrukce místy vydrolený do hloubky až 40 mm v ploše 3,0 m<sup>2</sup> (viz foto č. 2)
- 5 ks dolních přírub nosníků obnaženo a korozně oslabeno až o 3 mm (viz foto č. 3)

Boční strana desky:

- Vlevo:
  - Místy drobné nepravidelné trhliny, místy s mírnými průsaky vody
  - Pracovní spárou mezi konstrukcí a římsou místy mírně prosakuje voda
- Vpravo:

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0202</b>	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km <b>103,545</b>
----------------	--	------------------------

- Místy drobné nepravidelné trhliny, místy s mírnými průsaky vody
- Pracovní spárou mezi konstrukcí a římsou místy mírně prosakuje voda

Římsa:

- Vlevo:
  - V betonových částech římsy místy drobné trhliny, jednotlivě s mírnými průsaky vody
  - V horní betonové části místy trhliny až na celou výšku i šířku, šířky do 0,5 mm
- Vpravo:
  - V betonových částech římsy místy drobné trhliny, jednotlivě s mírnými průsaky vody
  - V horní betonové části místy trhliny až na celou výšku i šířku, šířky do 0,5 mm
- Chování nosné konstrukce při jízdě vlaku: klidné

**Konstrukce K 02:**

Vlastní konstrukce:

- Zdivem klenby místy mírně prosakuje voda
- Úložnými spárami místy prosakuje voda s výluhy pojiva (viz foto č. 4)
- Kameny klenby místy povrchově zvětrávají do hloubky až 30 mm, místy rýhy od vozidel do hloubky až 20 mm (viz foto č. 5)

Větec:

- Vlevo:
  - Z čelní strany 13 ks kamenů vydrolených do hloubky až 50 mm (viz foto č. 6)
  - Klenáky místy povrchově zvětrávají do hloubky až 100 mm, místy rýhy od vozidel do hloubky až 50 mm
- Vpravo:
  - Klenáky místy povrchově zvětrávají do hloubky až 100 mm, místy rýhy od vozidel do hloubky až 50 mm

Čelní zdivo vpravo:

- Spárování zdiva místy popraskané a vypadané do hloubky až 170 mm
- Zdivo místy porůstá mechem a drobnou vegetací

Římsa vpravo:

- Betonová část římsy místy vydrolená do hloubky až 50 mm
- Horní kamenná římsa po celé délce odtržená

**2. Stav spodní stavby****Opěra O 01:**

Závěrná zeď:

- Nepřístupná

Úložný práh:

- Místy drobné trhliny, kterými místy mírně prosakuje voda

Dřík:

- Opěrou místy mírně prosakuje voda
- Ve střední části v místě dilatační spáry opěry 3 ks kamenů vydroleny do hloubky až 60 mm
- Spárování zdiva opěry místy popraskané

Křídlo vlevo:

- Zdivo místy porůstá mechem a drobnou vegetací
- V betonových částech římsy místy drobné trhliny, jednotlivě s mírnými průsaky vody

**Opěra O 02:**

Opěra:

- Opěrou místy mírně prosakuje voda



**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0202</b>	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km <b>103,545</b>
----------------	--	------------------------

- Ve střední části v místě dilatační spáry opěry 3 ks kamenů vydroleny do hloubky až 60 mm (viz foto č. 7)
- Spárování zdiva opěry místy popraskané

Křídlo vpravo:

- V horní části křídla na začátku kameny vydroleny do hloubky až 180 mm v ploše 0,5 m<sup>2</sup> (FOTO Č. 8)
- Beton v dolní části římsy křídla místy vydrolen do hloubky až 70 mm v délce 1,5 m na výšku až 250 mm
- Spárování zdiva místy popraskané a vypadané
- Zdivo místy porůstá mechem, drobnou vegetací a keři

**Opěra O 03:**

Závěrná zeď:

- Nepřístupná

Úložný práh:

- Místy drobné trhliny, kterými místy mírně prosakuje voda

Dřík:

- Opěrou místy mírně prosakuje voda
- Ve střední části opěry v místě dilatační spáry 2 ks kamenů jednotlivě vydroleny do hloubky až 100 mm
- Spárování zdiva opěry místy popraskané a vypadané
- Zdivo opěry místy porůstá mechem a drobnou vegetací

Křídlo vlevo:

- Zdivo místy porůstá mechem a drobnou vegetací
- V betonových částech římsy místy drobné trhliny, jednotlivě s mírnými průsaky vody

**Opěra O 04:**

Opěra:

- Opěrou místy mírně prosakuje voda
- Ve střední části opěry v místě dilatační spáry 2 ks kamenů jednotlivě vydroleny do hloubky až 100 mm
- Z pravé čelní strany opěry 3 ks kamenů vydroleny do hloubky až 110 mm (viz foto č. 9)
- Spárování zdiva opěry místy popraskané a vypadané
- Zdivo opěry místy porůstá mechem a drobnou vegetací

Křídlo vpravo:

- Beton v dolní části římsy křídla místy vydrolen do hloubky až 50 mm v délce 2,0 m na výšku až 250 mm
- Spárování zdiva místy popraskané a vypadané
- Zdivo místy porůstá mechem, drobnou vegetací a keři

**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 – 5% svérkových šroubů nedotažených
  - pravý kolejnicový pás – 30% svérkových šroubů nedotažených
- Stav prachů: jednotlivě podélné trhliny zanedbatelných šířek
- Stav kolejnicových styků: v délce NK otevřené kolejnicové styky nejsou
- Stav kolejového lože: místy narůst drobné vegetace, zejména mezi kolejemi, blátivá místa

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0202</b> Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km <b>103,545</b>
---	------------------------

**Kolej č. 2 (2)**

- Stav kolejnic: stav dobrý
- Stav podkladnic: povrchová koroze
- Stav upevnění:
  - levý kolejnicový pás – 30% svěrkových šroubů nedotažených
  - pravý kolejnicový pás – 50% svěrkových šroubů nedotažených
- Stav pražců: jednotlivě příčné trhliny zanedbatelných šířek
- Stav kolejnicových styků: v délce NK otevřené kolejnicové styky nejsou
- Stav kolejového lože: místy narůst drobné vegetace, zejména mezi kolejemi

**4. Stav vybavení****Zábradlí:**

- PKO zábradlí porušená na 100% plochy (Ri 5), koroze, sloupky vpravo v dolní části oslabené až o 3 mm
- Příčle levého zábradlí na začátku deformované směrem dolů o 140 mm a směrem od osy koleje o 40 mm v délce 330 mm + na konci chybí madlo
- 5., 6. a 7. sloupek levého zábradlí jsou deformovány od osy koleje až o 20 mm na celou výšku
- 3. a 8. sloupek pravého zábradlí v dolní části prasklý v délce 30 mm
- 3. sloupek pravého zábradlí korozně oslabený až o 5 mm
- 11. sloupek pravého zábradlí deformován směrem od osy koleje až o 30 mm na celou výšku
- 12. a 13. sloupek jsou deformovány směrem od osy koleje až o 170 mm na celou výšku
- 13. sloupek pravého zábradlí vytržen z římsy
- Zalití u sloupků popraskané
- Zábradlí pevné

**Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky**

- Nátěry: stav dobrý

**Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Otvor: stav dobrý
- U objektu rostou keře a stromy

**5. Přechody do trati:**

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



## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0202</b>	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km	<b>103,545</b>
----	-------------	--	---------	----------------

### III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

#### Hodnocení nosné konstrukce:

##### **Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2**

###### z těchto důvodů:

- Odspodu konstrukce místy drobné trhliny, místy s drobnými průsaky vody
- Úložnými spárami místy prosakuje voda
- Beton odspodu konstrukce místy vydrolený do hloubky až 40 mm v ploše 3,0 m<sup>2</sup>
- 5 ks dolních přírub nosníků obnaženo a korozně oslabeno až o 3 mm

##### **Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2**

###### z těchto důvodů:

- Zdivem klenby a úložnými spárami místy prosakuje voda s výluhy pojiva
- Kameny klenby místy povrchově zvětřávají do hloubky až 30 mm, místy rýhy od vozidel do hloubky až 20 mm
- Na levém věnci klenby z čelní strany 13 ks kamenů vydrolených do hloubky až 50 mm

#### Hodnocení spodní stavby:

##### **Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2**

###### z těchto důvodů:

- V betonovém úložném prahu pod K 01 místy drobné trhliny, kterými místy mírně prosakuje voda
- Opěrou místy mírně prosakuje voda
- Ve střední části v místě dilatační spáry opěry 3 ks kamenů vydroleny do hloubky až 60 mm

##### **Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2**

###### z těchto důvodů:

- Opěrou místy mírně prosakuje voda
- Ve střední části v místě dilatační spáry opěry 3 ks kamenů vydroleny do hloubky až 60 mm
- V horní části pravého křídla na začátku kameny vydroleny do hloubky až 180 mm v ploše 0,5 m<sup>2</sup>

##### **Opěra O 03 – hodnocení stupněm 2**

###### z těchto důvodů:

- V betonovém úložném prahu pod K 01 místy drobné trhliny, kterými místy mírně prosakuje voda
- Opěrou místy mírně prosakuje voda
- Ve střední části opěry v místě dilatační spáry 2 ks kamenů jednotlivě vydroleny do hloubky až 100 mm

##### **Opěra O 04 – hodnocení stupněm 2**

###### z těchto důvodů:

- Opěrou místy mírně prosakuje voda
- Ve střední části opěry v místě dilatační spáry 2 ks kamenů jednotlivě vydroleny do hloubky až 100 mm
- Z pravé čelní strany opěry 3 ks kamenů vydroleny do hloubky až 110 mm
- Beton v dolní části římsy pravého křídla místy vydrolen do hloubky až 50 mm v délce 2,0 m na výšku až 250 mm

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0202</b>	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km <b>103,545</b>
----------------	--	------------------------

**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 2**

na základě hodnocení K 01 a K 02

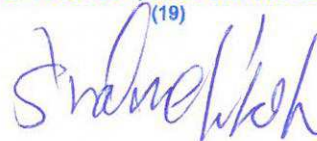
⇒ **spodní stavba: S 2**

na základě hodnocení O 01, O 02, O 03 a O 04

Podrobná prohlídka provedena dne: 24.07.2018

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Pekník dne: 13.09.2018

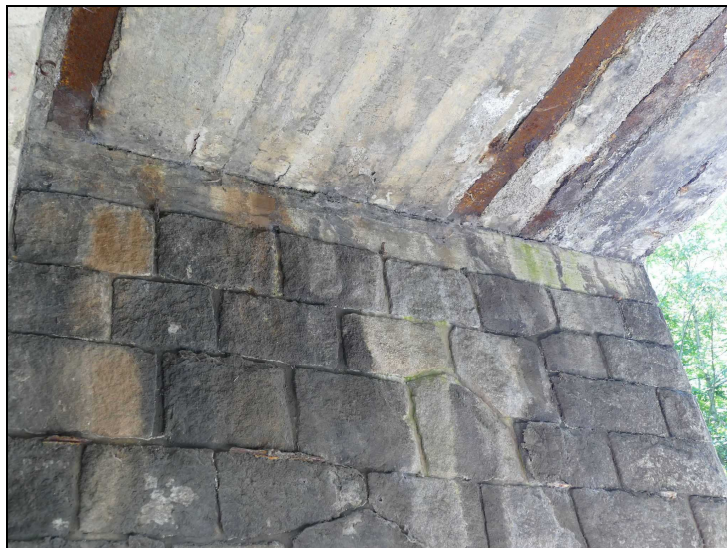
Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Technická ústředna dopravní cesty  
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

(19)  


.....  
**Vít Šrámek**  
**Vedoucí RP PLZ**

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 **103,545**

**Foto č. 1 – Konstrukce K 01 –  
úložná spára nad O 01, průsaky  
vody s výluhy pojiva**



**Foto č. 2 – Konstrukce K 01 –  
popraskaný a vydrolená beton  
z pohledu konstrukce**



**Foto č. 3 – Konstrukce K 01 –  
obnažené příruby nosníků s korozí**

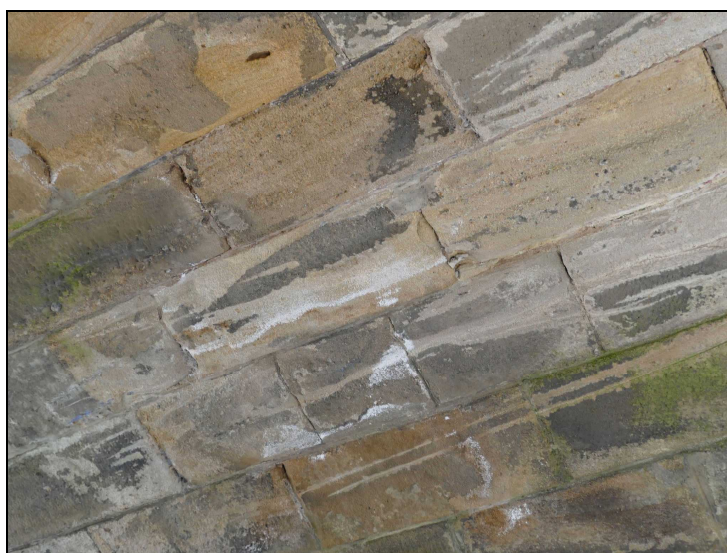


**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1**

TU <b>0202</b>	Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)	Evd. km <b>103,545</b>
----------------	--	------------------------



**Foto č. 4 – Konstrukce K 02 –  
úložná spára nad O 02, průsaky  
vody s výluhy pojiva**

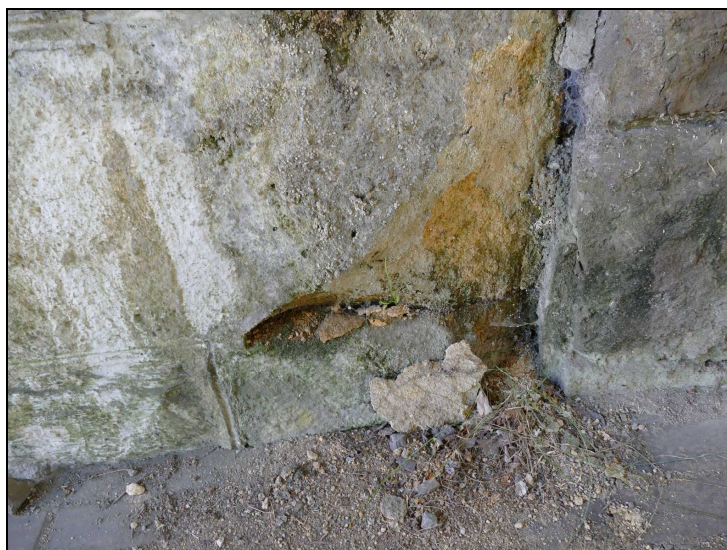


**Foto č. 5 – Konstrukce K 02 –  
zvětralé kameny a rýhy od vozidel**

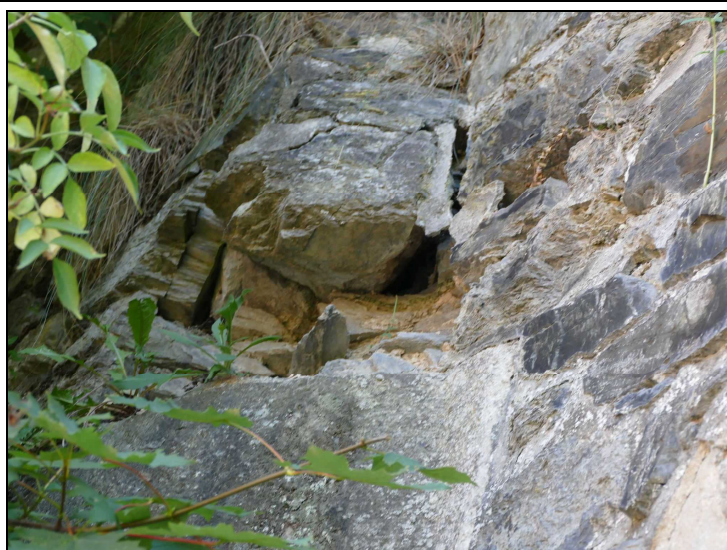


**Foto č. 6 – Konstrukce K 02 –  
věnec vlevo, zvětralé kameny**

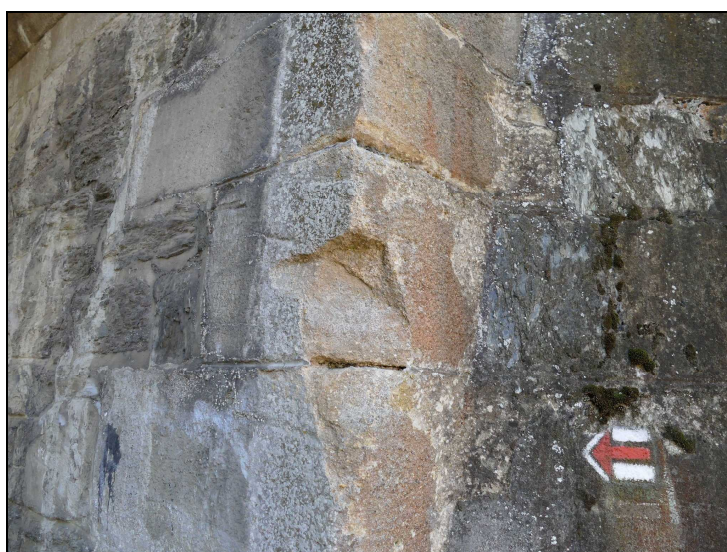


**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1**TU **0202** Praha – Vyšehrad (mimo) – Plzeň hl.n. - os.n. (včetně, bez seř.n.)Evd. km **103,545**

**Foto č. 7 – Opěra O 02 – dilatační spára, vydrolený kameny**



**Foto č. 8 – Opěra O 02 – křídlo vpravo, vydrolené kameny**



**Foto č. 9 – Opěra O 04 – vpravo z čela, zvětralé kameny**