

## Protokol o podrobné prohlídce

mostního objektu provedené dle Vyhlášky MD č. 177/1995 Sb.  
a předpisu SŽDC S5 Správa mostních objektů

<b>TÚ 0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)		<b>DÚ 24</b> Hrobce – Bohušovice nad Ohří	<b>evd. km 487,870</b>
<b>Objekt</b> <b>most</b>	stanice	<b>Vžitý název:</b> Bohušovice n/O., most přes Ohři	
délka mostu <b>164,70 m</b>	počet otvorů <b>9</b>	počet kolejí na mostě <b>2</b>	elektrizace: <b>ano</b>
<b>Objednatel:</b> Správa železnic, státní organizace, OŘ Ústí nad Labem		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: <b>160/160</b>	Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí: <b>D4-120 , C3-160</b>
<b>návrh hodnocení stavebního stavu</b> <b>2/2</b>	Vedoucí regionálního pracoviště Jaroslav Schejbal		<b>Rok podrobné prohlídky</b> <b>2021</b>

Pohled zleva



Loga URS se vztahují na systém managementu zajišťující shodu s požadavky norem ISO 9001 a ISO 27001.  
Nevztahují se na dodávky služeb a výrobků.

Správa železnic, státní organizace  
Sídlo: Dlážděná 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 telematiky a diagnostiky  
Malletova 2363/10  
190 00 Praha 9 – Libeň  
spravazeleznic.cz



## I. Celkový popis objektu

### Základní údaje o mostu:

**Souřadnice středu objektu:** 50°29'23.410"N, 14°9'23.595"E

Délka mostu: 164,70 m (MES)

Šířka mostu: 12,83 m (MES)

Výška objektu: 8,30 m (MES)

Délka přemostění: 138,76 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 2 kolej

Počet nosných konstrukcí: 9

Počet otvorů: 9

Přemostěná překážka: otvor č. 1 – inundace (kamenná dlažba), otvor č. 2 inundace (kamenná dlažba), otvor č. 3 – trvalý vodní tok (řeka Ohře), otvor č. 4 – trvalý vodní tok (řeka Ohře), otvor č. 5 – trvalý vodní tok (řeka Ohře), otvor č. 6 – trvalý vodní tok (řeka Ohře), otvor č. 7 – trvalý vodní tok (řeka Ohře), otvor č. 8 – inundace (kamenná dlažba), otvor č. 9 – inundace (kamenná dlažba)

Směr vtoku vodoteče: vtok zleva

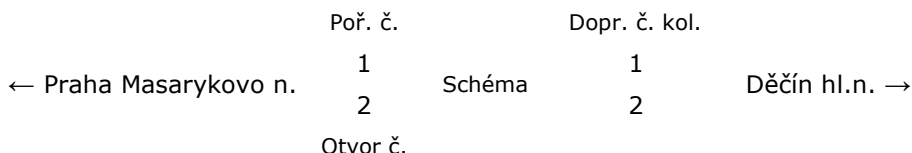
Výška kolejového lože: 0,85 m (MES)

### Podmínky při podrobné prohlídce:

Teplota: 0 °C

Počasí: zataženo, mlhavo, odpoledne postupně jasno

### Schéma mostního objektu:



O 01	K 01	P 01	K 02	P 02	K 03	P 03	K 04	P 04	K 05	P 05	K 06	P 06	K 07	P 07	K 08	P 08	K 09	O 02
O 01	K 01	P 01	K 02	P 02	K 03	P 03	K 04	P 04	K 05	P 05	K 06	P 06	K 07	P 07	K 08	P 08	K 09	O 02
1			2		3		4		5		6		7		8		9	

## 1. Nosná konstrukce

### Konstrukce K 01 – K 09

- Mostní otvor č. 1 – č. 9
- Kamenné zdivo + stříkaná omítka, klenbová (segmentová klenba), prostá, ukončení kolmé
- Rozměry: šířka = 12,83 m (MES), rozpětí = 13,54 m (MES)
- Čelní zdi: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Římsy: L i P – železobeton s povrchovou úpravou; Na líci římsy K 01 vpravo a K 08 vlevo tabulka – 2001 BETVAR a.s. Praha
- Uložení nosné konstrukce: přímé
- Rok výstavby: Z podhledu mostní klenby K 05 ve vrcholu uprostřed letopočet 1848; MES = 1853
- Rok opravy (optimalizace): 2001, firemní štítek vlevo i vpravo na čelní zdi - 2001 Železniční stavitelství Praha, a.s.

## 2. Spodní stavba

### Opěra O 01

- Materiál: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Rozměry: šířka – 11,92 m, výška (viditelné části): L – 2,80 m, P – 2,82 m
- Rok výstavby: 1853 (MES)

Rovnoběžné křídlo s římsou vlevo

- Materiál: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Římsa: železobeton

Rovnoběžné křídlo s římsou vpravo

- Materiál: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Římsa: železobeton

Přilehlé svahy

- Oboustranně zemní svahové kužely zpevněné betonovými zatravňovacími tvárnicemi.

**Pilíř P 01**

- Materiál: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Rozměry: šířka – 11,36 m, výška (viditelné části): L – 2,90 m, P – 2,92 m
- Rok výstavby: 1853 (MES)

**Pilíř P 02**

- Materiál: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Rozměry: šířka – 11,60 m, výška (viditelné části): L – 2,90 m, P – 2,85 m, délka 5,40 m
- Rok výstavby: 1853 (MES)

**Pilíř P 03 – P 07**

- Materiál: kamenné zdivo + po obvodě v dolní části kamenný zához
- Rozměry: šířka – 12,00 m, výška (viditelné části): L – 2,86 m, P – 2,85 m, délka 5,25 m
- Rok výstavby: 1853 (MES)

**Pilíř P 08**

- Materiál: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Rozměry: šířka – 11,60 m, výška (viditelné části): L – 2,52 m, P – 2,50 m, délka 5,40 m
- Rok výstavby: 1853 (MES)

**Opěra O 02**

- Materiál: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Rozměry: šířka – 11,88 m, výška (viditelné části): L – 1,86 m, P – 2,18 m
- Rok výstavby: 1853 (MES)

Rovnoběžné křídlo s římsou vlevo

- Materiál: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Římsa: železobeton

Rovnoběžné křídlo s římsou vpravo

- Materiál: kamenné zdivo + stříkaná omítka
- Římsa: železobeton

Přilehlé svahy

- Oboustranně zemní svahové kužely zpevněné betonovými zatravňovacími tvárnicemi.

**3. Železniční svršek****Kolej č. 1**

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: UIC 60
- Tvar podkladnic: bezpodkladnicové Vossloh + pružné svěrky SKI 14
- Kolejnicové podpory: betonové pražce
- Výhybky: na konci mostu výhybka č. 1
- Kolejové lože: průběžné, uzavřené

**Kolej č. 2**

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: UIC 60

- Tvar podkladnic: bezpodkladnicové Vossloh + pružné svěrky Skl 14
- Kolejnicové podpory: betonové pražce
- Kolejové lože: průběžné uzavřené

#### 4. Vybavení mostu

##### Zábradlí, vlevo i vpravo

- Popis zábradlí, materiál, spoje: oboustranně - ocelové 93 x sloupek (profilu L), svařované.
- Ochranné výstupky o rozměru hloubka/délka (h/d) - Nad O 01 vlevo: 0,63 m / 2,59 m, vpravo: 0,56 m / 3,81 m. Nad P 02 vlevo: 0,49 m / 2,76 m, vpravo: 0,61 m / 2,89 m. Nad P 07 vlevo: 0,48 m / 2,61 m, vpravo: 0,54 m / 2,86 m. Nad O 02 vlevo: 0,56 m / 2,90 m, vpravo: 0,57 m / 2,89 m
- Počet madel/příčlích: 1/2 („L“ profily)
- Výška zábradlí nad pochozí plochou (římsa): L - 1,11 m, P - 1,11 m
- Délka zábradlí: L - 164,28 m, P - 164,25 m
- Upevnění sloupků: sloupky zalité v žb římsách
- Půdorysný tvar: přímý
- Ukolejnění: ano

##### Odvodňovací a odpadní zařízení

- V patách kleneb vyústěné kovové trouby o Ø 100 mm.
- Vyústěné odvodnění (vyústěná drenáž) vlevo na svazích náspu na začátku a na konci mostu.

##### Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Cizí zařízení: Oboustranně na čele pilíře P 02 a P 06 kotvený ocelový sloup trakčního vedení. Podél římsy vpravo z vnitřní strany veden betonový kabelový žlab. Na konci mezi kolejemi trpasličí návěstidlo. Za mostem oboustranně tabule stanice.
- V otvoru č. 1, 2, 8 a č. 9 terén zpevněný kamennou dlažbou.
- Podél pilířů situovaných v říčním korytě je kamenný ochranný zához.
- Příjezd automobilem: Příjezd ze směru Ústí nad Labem – Lovosice – Bohušovice nad Ohří. V Bohušovicích dojet k nádraží a poté pokračovat dále až k řece. Příjezd možný až k objektu.

#### 5. Přechody do trati

- Přechody řešeny na způsob šterkové rampy, na konci oboustranně stezky.

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

##### 6.1 Prostorové uspořádání na objektu

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy krajních kolejí:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo od kol. č. 1	3195 mm	3157 mm	3116 mm
vpravo od kol. č. 2	3547 mm	3286 mm	3265 mm

- Vzdálenost **vnitřních hran říms** od osy krajních kolejí:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo od kol. č. 1	2995 mm	2907 mm	2846 mm
vpravo od kol. č. 2	3277 mm	3026 mm	3045 mm

- Osová vzdálenost kolejí na mostě:

koleje	na začátku	na konci
č. 1 – č. 2	4302 mm	4730 mm



## 6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: otvor č. 1 = 12,30 m (MES), otvor č. 2 = 12,16 m (MES), otvor č. 3 – 7 = 12,64 m (MES), otvor č. 8 = 12,16 m (MES), otvor č. 9 = 12,20 m (MES)
- Volná výška nad kamennou dlažbou pod vrcholem klenby: otvor č. 1 = 4,90 m vpravo, otvor č. 2 = 4,96 m vpravo, otvor č. 8 = 4,62 m vpravo, otvor č. 9 = 4,19 m vlevo
- Volná výška nad vodním tokem pod vrcholem klenby: otvor č. 3 – č. 7 = 6,77 m (MES)

## II. Popis závad a poruch

### 1. Stav nosné konstrukce

#### Konstrukce K 01

- Pouze ojediněle stříkaná omítka popraskaná - trhliny (š. 0,1 mm) s výluhy pojiva.
- Vpravo nad pilířem P 01 byly v době PPM na podhledu mostní klenby patrné průsaky v místech původního, nyní zaslepeného odvodňovače a zároveň průsaky v místech vyvedení odpadní trouby současného odvodnění. Vpravo na rozhraní čela (čelo klenby a čelní zeď) a zhlaví pilíře P 01 byly patrná vlhnutí místa (slabší průsaky, ojedinělé výluhy pojiva). **(foto č. 1)**

Římsové části rozšíření mostu po celé jeho délce na levé i pravé straně, včetně úložných a římsových bloků na hlavách nadbetonovaných zhlaví (čel) podpěr mostu

- Římsový blok z vnější strany u sloupku č. 52 vlevo (nad pilířem P 05) porušený → rozpraskání bloku (povrchové úpravy a omítky), viditelné též svislé odtržení hrany římsy v místě kotvení sloupku zábradlí. Dále je omítka na lici a horní ploše odpadlá – dochází k progresivní degradaci materiálů.
- Úložný a římsový blok z čela hlavy pilíře P 07 na levé straně je porušený → rozpraskání bloku (povrchové úpravy a omítky), viditelné svislé trhliny a plošná separace omítky. Dále je omítka odpadlá v ploše **(foto č. 2)**.
- Na rozhraní jednotlivých podélných žb římsových nosníků a jednotlivých čelních zdí kleneb (zejména na obou koncích nad patami kleneb) jsou patrné stopy po průsacích, v době PPM byla patrná i vlhnutí místa **(foto č. 3)**.
- Na jednotlivých místech bloky popraskané nebo prasklé při povrchu rozpraskané (místa též zviditelněna technologická rozhraní betonáže).
- Převážně v místech trhlín prostupuje nebo vytéká rez a výluhy pojiva.
- Na jednotlivých místech je vrstva povrchové úpravy bloků porušená (odfouklá, odtržená, uvolněná i odpadaná).
- Na jednotlivých místech jsou vnitřní i vnější hrany římsových bloků odštípané, degradované.
- Místa ochranný nátěr ofouklý i odloupaný.
- Z podhledů na jednotlivých místech povrchové výluhy pojiva.
- Pod úložnými a římsovými betonovými (železobetonovými) bloky hlav podpěr mostu stéká voda (mapy, povlaky).

#### Konstrukce K 02

- Vpravo nad pilířem P 02 byly v době PPM na podhledu mostní klenby patrné průsaky v místech vyvedení odpadní trouby odvodnění.
- Podhled mostní klenby je znečištěný sazí od ohně.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

#### Konstrukce K 03

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

#### Konstrukce K 04

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

#### Konstrukce K 05

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Konstrukce K 06**

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Konstrukce K 07**

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Konstrukce K 08**

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Konstrukce K 09**

- Lokálně stříkaná omítka popraskaná, místní výluhy pojiva z trhlín.
- Vpravo na konci z čela (čelo klenby a čelní zeď) byla v době PPM patrná vlhnutí místa a na rozhraní čela a zhlaví opěry O 02 byly patrné průsaky.
- Podhled mostní klenby je znečištěný sazemi od ohně.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

## **2. Stav spodní stavby**

### **Opěra O 01**

- Vlevo v dolní části dříku opěry byla v době PPM stříkaná omítka navlhla od odstříkující vody vytékající z odvodňovače při patě mostní klenby.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

#### Křídlo vlevo

- Líc bez zjevných závažných poruch.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

#### Křídlo vpravo

- Líc bez zjevných závažných poruch.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

#### Přilehlé svahy

- Vlevo v dolní části svahového kuželu chybí v ploše zatravnovací tvárnice.

### **Pilíř P 01**

- Pouze ojediněle stříkaná omítka popraskaná - trhliny (š. 0,1 mm) s výluhy pojiva.
- Po líci pilíře z otvoru č. 1 vpravo v době PPM stékala voda z průsaků v mostní klenbě (K 01).
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Pilíř P 02**

- Na levé straně v dolní část dříku pilíře z otvoru č. 2 stříkaná omítka navlhla od stékající a odstříkující vody vytékající z odvodňovače v patě mostní klenby (K 02).
- Z otvoru č. 2 uprostřed je líc pilíře znečištěný sazemi od ohně.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Pilíř P 03**

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Pilíř P 04**

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.
- Vlevo na líci nadbetonovaného zhlaví pilíře je lokálně degradovaná (odpadaná) vrchní vrstva torkretu.

### **Pilíř P 05**

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Pilíř P 06**

- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Pilíř P 07**

- Na zhlaví (na čele) pilíře vlevo (ze strany mostního otvoru č. 7) je v torkretu svislá trhlinka šířky 1 – 3 mm rozšiřující se směrem dolů.
- Na zhlaví (na čele) pilíře vpravo je místně degradovaná (odpadaná) vrchní vrstva torkretu.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Pilíř P 08**

- Na zhlaví (na čele) pilíře vpravo je na jednotlivých místech degradovaná (odpadaná) vrchní vrstva torkretu.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

### **Opěra O 02**

- Na zhlaví (na čele) opěry vpravo je na jednotlivých místech stříkaná omítka popraskaná - jednotlivé trhliny (š. 0,1 mm) s výluhy pojiva a nečistot.
- Vpravo v době PPM po líci stékala voda z průsaků na rozhraní klenby a zhlaví opěry.
- Na zhlaví (na čele) opěry vlevo je místně degradovaná (odpadaná) vrchní vrstva torkretu.
- Líc dřívku opěry je znečištěný sazemi od ohně.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

#### Křídlo vlevo

- Líc bez zjevných závažných poruch.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

#### Křídlo vpravo

- Líc bez zjevných závažných poruch.
- Stav římsových částí je uvedený v souhrnném popisu u K 01 pro celý mostní objekt.

## **3. Stav železničního svršku**

### **Kolej č. 1**

- Upevnění kolejnic v průběhu délky mostu je v pořádku.
- Pražce nejsou poškozené.
- Kolejové lože je čisté.

### **Kolej č. 2**

- Upevnění kolejnic v průběhu délky mostu je v pořádku.
- Pražce nejsou poškozené.
- Kolejové lože je čisté.

## **4. Stav vybavení**

### **Zábradlí, vlevo i vpravo**

- Stav PKO: Prorezavění, odloupání nátěru na méně než 10 % ploch (Ri 4).
- Zalití sloupků zábradlí je lokálně popraskané a ojediněle i odtržené.
- Vlevo deformace madla u 1., 49. a 51. sloupku.
- Vlevo v zábradelním poli mezi 47. a 48. sloupkem je u dolní příčle prasklý svar.
- Vlevo je 52. sloupek uvolněný - v místě ukotvení sloupku je porušená římsa.

### **Odvodňovací a odpadní zařízení**

- Při patě klenby K 01 nad pilířem P 01 vpravo a při patě klenby K 02 nad pilířem P 02 vpravo dochází k průsakům vody okolo odpadní trouby odvodňovače.
- Vývody drenáže na svazích náspu u mostu vlevo nejsou poškozené.

### **Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- U pilířů situovaných v korytě vodního toku (P 03 – P 06) dochází na návodní straně k záchytům splavovaného dřeva (větvě, kmeny) anebo i jiného splaveného materiálu.
- V kamenných záhozech pilířů situovaných v korytě vodního toku narůstá vegetace, včetně vzrostlé.

## 5. Přechody do trati

- Přechody jsou bezpečné.

## III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

---

### Hodnocení nosných konstrukcí:

#### Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí
- Místní průsaky (vpravo nad pilířem P 01 a na rozhraní klenby a zhlaví pilíře)

#### Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí
- Místní průsaky (vpravo nad pilířem P 02)

#### Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

#### Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

#### Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

#### Konstrukce K 06 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

#### Konstrukce K 07 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

#### Konstrukce K 08 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

#### Konstrukce K 09 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí
- Místní průsaky (na konci vpravo na rozhraní klenby a zhlaví opěry O 02)



## **Hodnocení spodní stavby:**

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

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

### **Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

### **Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

### **Pilíř P 03 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

### **Pilíř P 04 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí
- Lokální degradace vrstvy stříkané omítky

### **Pilíř P 05 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

### **Pilíř P 06 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí

### **Pilíř P 07 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí
- Svislá trhlinka v torkretu (vlevo na zhlaví pilíře)
- Místní degradace vrstvy stříkané omítky

### **Pilíř P 08 – hodnocení stupněm 2**

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí
- Lokální degradace vrstvy stříkané omítky

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

Z těchto důvodů:

- Degradace povrchů a betonů římsových částí
- Místní degradace vrstvy stříkané omítky

## 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, K 02, K 03, K 04, K 05, K 06, K 07, K 08 a K 09

⇒ **spodní stavba: S 2**

na základě hodnocení O 01, P 01, P 02, P 03, P 04, P 05, P 06, P 07, P 08 a O 02

Podrobná prohlídka provedena dne: 03.02.2021

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Růžička dne: 25.03.2021

 **Správa železnic**  
státní organizace  
Centrum telematiky a diagnostiky  
Máletova 2303/10, 190 00 Praha 9  
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234  
[sloj]  
  
.....  
**Jaroslav Schejbal**  
Vedoucí RP UNL

*Přílohy protokolu*

*Příloha č. 1 – fotodokumentace poruch a závad*

**Foto č. 1**

Konstrukce K 01 – klenba

Průsaky v místech  
odvodnění -  
v místě zaslepeného otvoru  
odvodnění a v místech  
vývodu současného  
odvodňovače



**Foto č. 2**

Pilíř P 07 – zhlaví pilíře,  
římsová část vlevo

Degradace povrchů a betonů



**Foto č. 3**

Konstrukce K 06 – čelní zeď  
s římsovou částí vlevo

Stopy po průsacích  
a vlhnuoucím místech na rozhraní  
čelní zdi a žb římsového  
nosníku

