

Protokol o podrobné prohlídce

mostního objektu provedené dle Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb.
a předpisu Správy železnic SŽDC S5 Správa mostních objektů

TÚ 1302 Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Miedzylesie (PKP) (mimo)		DÚ 02 Chlumec nad Cidlinou - Nové Město nad Cidlinou		Evd. km 0,903
Objekt most	Úsek trati Širá trať	Vžitý název Inundace - ulice V Lipkách		
Délka mostu 37,30 m		Počet otvorů 2	Počet kolejí 1	Elektrizace ano
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Hradec Králové		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 100/100		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D4 - 100
Návrh hodnocení stavebního stavu 2/2		Odpovědný pracovník vykonavatele Jindřich Bartoš		Rok podrobné prohlídky 2022



Pohled zprava

Centrum telematiky 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 telematiky a diagnostiky
Malletova 2363/10
190 00 Praha 9
spravazeleznic.cz/ctd



I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu

Délka mostu: 37,30 m (MES)

Šířka mostu: 4,90 m (měřeno na NK)

Výška objektu: 4,85 m (MES)

Délka přemostění: 23,00 m (MES)

Úhel křížení: 42°40' (MES)

Objekt: šikmý.

Šikmost objektu: pravá.

Počet kolejí: 1.

Počet nosných konstrukcí: 1.

Počet otvorů: 2.

Přemostěná překážka: otvor č. 1: inundace;

otvor č. 2: místní komunikace sběrná nebo obslužná.

Souřadnice středu objektu

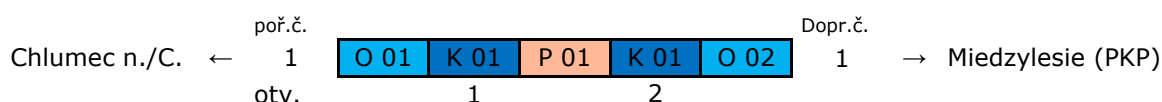
50°9'28.111"N, 15°27'58.962"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: +15 °C

Počasí: polojasno

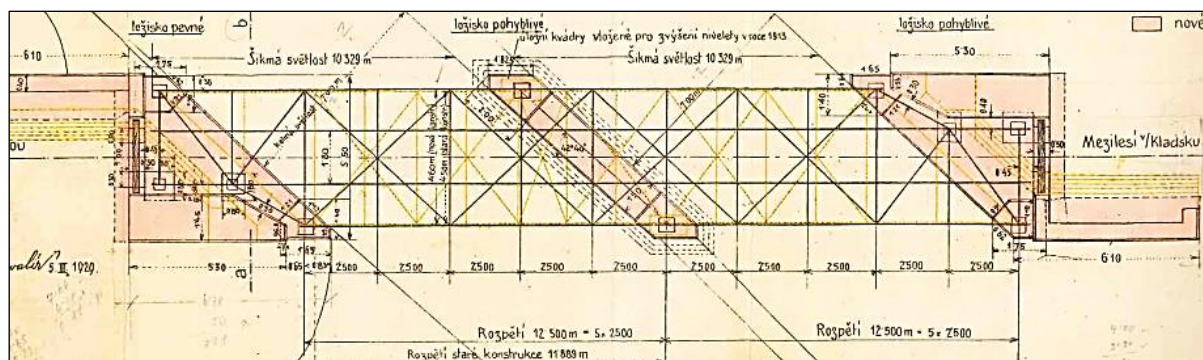
Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Konstrukce: ocelová, trémová, spojitá, plnostěnná, nýtovaná, s dolní mostovkou.
Ukončení konstrukce: šikmé, ukončení mostovky: kolmé.
 - Rozměry NK: rozpětí: 2x 12,50 m; délka: 25,40 m; šířka: 4,90 m.
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované.
 - Rozměry: délka: 25,40 m; výška: 0,90 m; osově vzdálené: 4,60 m.
- Příčníky: 13 ks (viz obr. č. 1), plnostěnné, nýtované.
 - Rozměry: délka 4,58 m; výška: 0,43 m; osově vzdálené: 2,50 m.
- Podélníky: plnostěnné, nýtované.
 - Rozměry: délka: 2,49 m; výška: 0,27 m; osově vzdálené: 1,80 m.
- Ztužení podélné dolní hlavních nosníků: zdvojený profil „L“ (viz obr. č. 1).
- Ložiska: na O 01 pevná, ocelová, tangenciální.
Na P 01 pohyblivá, ocelová, vahadlová, válcová (2x válec).
Na O 02 pohyblivá, ocelová, vahadlová, válcová (2x válec).
- Podružná ložiska: na O 01 vpravo (2 ks) a na O 02 vlevo (2 ks) z litinových hranolů.
- Rok výroby: 1936 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: 1995 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok obnovy PKO: 1977 (MES) - na objektu neuvedeno.



Obr. č. 1 - půdorysný náčrtek (r. 1929).

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: kamenné zdivo, pravidelné řádkování (dolní část, v. 2,50 m) + prostý beton (horní část, v. 1,25 m).
 - Rozměry: výška viditelné části dříku: celkem 3,75 m; šířka opěry: 8,00 m.
- Úložné kvádry: kamenné, žulové.
- Závěrná zeď: kamenné zdivo + prostý beton, výška: 1,08 m.
- Rok výstavby: 1874 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: 1936 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Křídla:
 - vlevo - rovnoběžné, kamenné, pravidelné řádkování (dolní část) + prostý beton (horní část) včetně římsy, kamenný kužel.
 - vpravo - rovnoběžné, kamenné, pravidelné řádkování (dolní část) + prostý beton (horní část) včetně římsy, kamenný kužel s betonovou patní zdí výšky 0,70 m.

Pilíř P 01

- Materiál: kamenné zdivo, pravidelné řádkování (dolní část, v. 2,30 m) + prostý beton (horní část, v. 0,75 m).
 - Rozměry: výška viditelné části dříku: celkem 3,05 m; šířka pilíře: 8,00 m; délka pilíře: 1,50 m.
- Úložné kvádry: kamenné, žulové.
- Rok výstavby: 1874 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: 1936 (MES) - na objektu neuvedeno.

Opěra O 02

- Materiál: kamenné zdivo, pravidelné řádkování (dolní část, v. 2,45 m) + prostý beton (horní část, v. 1,50 m).
 - Rozměry: výška viditelné části dříku: celkem 3,95 m; šířka opěry: 8,00 m.
- Úložné kvádry: kamenné, žulové.
- Závěrná zeď kamenná + beton. Výška 1,08 m.
- Rok výstavby: 1874 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: 1936 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Křídla:
 - vlevo - rovnoběžné, kamenné, pravidelné řádkování (dolní část) + prostý beton (horní část) včetně římsy, kamenný kužel.
 - vpravo - rovnoběžné, kamenné, pravidelné řádkování (dolní část) + prostý beton (horní část) včetně římsy, kamenný kužel.

3. Železniční svršek

- Směrové uspořádání koleje: v přímé.
- Výškové uspořádání koleje: stoupá.
- Tvar kolejnic: R65
- Tvar podkladnic, upevnění: žebrové, pružné.
- Kolejnicové styky: nejsou.
- Kolejnicové podpory: mostnice, dřevo/dub; čelní spony proti štěpení.
- Způsob uložení: plošné; vodorovné mostnicové šrouby; mostnice jsou zaříznuté o 20 - 40 mm.
- Počet/rozměr mostnic: 50 ks (v krajních polích /č. 1 a 12/ po 5 ks, v ostatních polích po 4 ks; 240x265x2450 mm.
- Světlost mostnic: 330 - 340 mm;
- Pozednice: 2 ks; dřevo/dub; čelní spony proti štěpení.
- Rozměr pozednic: na O 01: 220x265x2500 mm;
na O 02: 200x265x2500 mm.
- Osová vzdálenost pražec - pozednice; pozednice - mostnice:
na začátku: pražec - pozednice: 540 mm; pozednice - mostnice: 580 mm;
na konci: pražec - pozednice: 600 mm; pozednice - mostnice: 485 mm.

Pojistný úhelník

- Materiál a rozměr: ocelový, profil „L“ 160x100x14 mm.
- Délka úhelníku: 102,00 m (společný pro objekt evid. km. 0,854).
- Způsob upevnění: vrtulemi do mostnic a pražců.
- Způsob ukončení: dle předpisu SŽDC S3, díl XII.
- Vzdálenost od pojezdové hrany: 170 -180 mm.

4. Vybavení mostu

Podlahy

- Mezi kolejnicemi: rýhovaný plech tl. 6 mm
- Po hlavách mostnic: rýhovaný plech tl. 6 mm
- Chodníkové podlahy: rýhovaný plech tl. 6 mm

Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, profil „L“; nýtované.
- Počet madel/příčlů: 1 / 0 (na NK); 1 / 1 (v předpolí).
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: v předpolí min. 1100 mm;
na NK: 490+600 mm = 1090 mm!
- Počet sloupků: 4+11+4 ks (19 ks).
- Délka zábradlí: vlevo: 6,93+25,42+5,75 m (38,10 m);
vpravo: 5,82+25,42+5,43 m = 36,67 m.
- Dilatace zábradlí: vzduchovou mezerou;
- Upevnění sloupků: na NK přinýtované k horním pásnicím hl. n.;
v předpolí upevněné pomocí patní desky a 4 ks kotevních šroubů.
- Půdorysný tvar: přímý.
- Ukolejnění / vodivé propojení: ano / ne.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Bezpečnostní tabulky osazený na začátku vlevo, na konci vlevo a vpravo.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Cizí zařízení: vlevo z vnější strany zábradlí je osazen kabelový žlab. Vpravo z vnější strany zábradlí je vedena ocelová trubní chránička.
- Terén pod objektem: v otvoru č. 1 je inundace; v otvoru č. 2 je inundace a místní asfaltová komunikace (ulice V Lipkách).
- Příjezd autem až k objektu je možný. Objekt se nachází v městě Chlumec nad Cidlinou, příjezd po místní komunikaci (ulice V Lipkách).

5. Přechody do trati

- Neřešené.

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

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce:

Číslo konstrukce	výztuha č. 3	výztuha č. 6	výztuha č. 11
K 01	10 mm vlevo	5 mm vlevo	10 mm vlevo

- Vzdálenost vnitřního líce **koutových výztuh na NK** od osy koleje: (číslování dle levého nosníku):

	u výztuhy č. 3	u výztuhy č. 6	u výztuhy č. 11
vlevo	1990 mm	1990 mm	1980 mm
vpravo	2010 mm	2040 mm	1990 mm

- Koutové výztuhy zasahují do volného schůdného a manipulačního prostoru.

- Vzdálenost vnitřního líce **horních pásnic na NK** od osy koleje: (číslování dle levého nosníku):

	u výztuhy č. 3	u výztuhy č. 6	u výztuhy č. 11
vlevo	2150 mm	2160 mm	2150 mm
vpravo	2170 mm	2170 mm	2170 mm

- Horní pásnice zasahují do volného schůdného a manipulačního prostoru.

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí v předpolí** od osy koleje:

	na začátku	na konci
vlevo	2580 mm	2520 mm
vpravo	2420 mm	2490 mm

- Zábradlí vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

- Vzdálenost vnitřních hran **řím v předpolí** od osy koleje:

	na začátku	na konci
vlevo	1780 mm	-
vpravo	-	1740 mm

- Římsy vlevo a vpravo zasahují do nutného obrysu kolejového lože.

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

Číslo otvoru	Kolmá světlost	Šikmá světlost
otvor č. 1	7,00 m	10,30 m
otvor č. 2	7,00 m	10,30 m

Volná výška	0,5 m u P 01	střed	0,5 m u O 02
otvor č. 2 vlevo	3550 mm	3640 mm	3730 mm
otvor č. 2 vpravo	3640 mm	3620 mm	3610 mm

- Dopravní značka B 16 není na objektu osazena.

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Hlavní nosníky: horní pásnice jsou povrchově oslabené, nátěr se místy odlupuje. Šikmé výztuhy č. 10 a 11 vpravo na konci jsou úhelníky mírně deformované. Krycí úhelníky z čel nosníků jsou nad ložisky, z vnitřní strany oslabeny důlkovou korozí do hl. 2 mm. Krycí úhelník vpravo na začátku je mírně deformovaný. Svislé výztuhy jsou mírně oslabené, v poli č. 5 vpravo je výztuha mírně deformovaná. Stojiny a vnitřní pasové úhelníky jsou mírně oslabeny důlkovou korozí do hl. 2 mm, nátěr se v těchto místech odlupuje. Dolní pásnice jsou v otvoru č. 2 odřené od provozu pod objektem do hl. 1 mm. Dolní pásnice vlevo v mostním poli č. 7 je dolní pásnice 2x naražená do hl. 5 mm. Stav PKO: poškozen na ploše cca 30 % (Ri 5).
- Příčnický: horní pásnice v celé délce povrchově korodují, v koncích v místě napojení na hlavní nosníky jsou oslabené do hl. 1 - 2 mm. V nultých polích jsou dolní pasové úhelníky oslabeny důlkovou korozí do 3 mm, nátěr se zde odlupuje, místy narůstá plátková koroze, hlavy nýtů v těchto místech jsou oslabeny korozí z 1/2 tl. - (příčnický č. 1, 2 a příčnický č. 11, 12). Stav PKO: poškozen na ploše cca 40 % (Ri 5).
- Podélníky: horní pásnice kolem mostnic jsou oslabené o 1 - 2 mm. Horní pásnice nejsou v celé délce podélníku, v koncích jsou nezaslepené otvory. Hlavy nýtů na horních pásnicích mírně korodují. Dolní pasové úhelníky jsou v koncích oslabeny o 1 - 2 mm. V 0. polích jsou stojiny a dolní pasové úhelníky oslabeny korozí do hl. 2 - 3 mm, hlavy nýtů jsou v těchto místech oslabeny korozí z 1/2 tl. (viz foto č. 1). V místě uložení podélníků na příčnický narůstá šterbinová koroze. Volné nýty horních pasových úhelníků:
 - V poli č. 2, pod mostnicí č. 6 vpravo je volný 1 ks nýtu z vnitřní strany.
 - V poli č. 2, pod mostnicí č. 7 vlevo jsou volné 2 ks nýtů z vnitřní strany.
 - V poli č. 3, pod mostnicí č. 10 vpravo je volný 1 ks nýtu z vnitřní strany.
 - V poli č. 4, pod mostnicí č. 14 vpravo je volný 1 ks nýtu z vnější strany.
 - V poli č. 6, pod mostnicí č. 25 vlevo je volný 1 ks nýtu z vnější a vnitřní strany.
 - V poli č. 8, pod mostnicí č. 30 vpravo je volný 1 ks nýtu z vnější a vnitřní strany.
 - V poli č. 9, pod mostnicí č. 34 vlevo je volný 1 ks nýtu z vnější a vnitřní strany.
 - V poli č. 9, pod mostnicí č. 37 vlevo je volný 1 ks nýtu z vnitřní strany.

- V poli č. 12, pod mostnici č. 49, vpravo jsou volné 3 ks nýtů z vnitřní strany.
Stav PKO: poškozen na ploše cca 40 % (Ri 5).
- Ztužení: stykové desky jsou v 0. polích oslabeny korozí s okraji do ostra, hrany jsou zkorodované do hl. až 60 mm, hlavy nýtů jsou v přípojích zcela zkorodované.
Styková deska před příčnicem č. 11 vlevo je prokorodovaná.
Dolní úhelník v poli č. 8 je deformovaný.
Mezi jednotlivými dolními úhelníky narůstá šterbinová koroze tl. až 10 mm.
Stav PKO: poškozen na ploše cca 35 % (Ri 5).
- Ložiska: na O 01 jsou ložiska oslabena korozí do hl. 2 mm.
Matice nadložiskových desek jsou uvolněné a korodují.
Na P 01 povrchově korodují, jinak bez vážných poruch.
Na O 02 vlevo je vypadlý šroub spřáhla, které je uvolněné.
Stav PKO: poškozen na ploše 80 % (RI 5).
- Podružná ložiska: silně korodují, jsou oslabena do hl. 3 mm.
Nad O 01 vpravo je ložisko č. 1 (u závěrné zdi) zamačkané, při průjezdu vlaku je zde silný pokles podélníku - viz video ve složce objektu!
Nad O 02 vlevo je ložisko č. 2 (u závěrné zdi) zamačkané, při průjezdu vlaku je zde silný pokles podélníku - viz video ve složce objektu!
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku: silný pokles pravého podélníku na O 01 vpravo a levého podélníku na O 02 vlevo** - viz video ve složce objektu!
Při průjezdu vlaku **vlevo na konci** vlivem nedostatečně podbitého levého kolejnicového pasu v předpolí **dochází k pružení kolejového roštu** na mostním objektu **s následným přenosem rázů do podružného ložiska** - viz video ve složce objektu!

2. Stav spodní stavba

Opěra O 01

- Opěra: z čela, v horní betonové části, v pracovní spáře, jsou silné průsaky s výluhy, tato porucha přechází do obou líců.
Z líce vpravo, pod pravým úložným kvádrem, beton z líce degraduje do hl. 100 mm (viz foto č. 2) a z čela do hl. 50 mm.
Z čela, u horní hrany, beton degraduje do hl. 30 mm.
Z čela v dolním kamenném zdivu je spárování místy vypadané.
- Úložné kvádry: spárování okolo kvádrů je uvolněné.
- Závěrná zeď: z čela v místech pracovních spár jsou vodorovné trhliny s průsaky, rozevření 2 - 3 mm, v místech poruch beton povrchově degraduje - včetně rubové strany závěrné zdi.
Z čela vlevo (u horní hrany) beton degraduje do hl. 80 mm.

Křídlo vlevo

- Křídlo má v místech pracovních spár patrné průsaky s vápennými výluhy. V horní části křídla je v pracovní spáře podélná trhlina s rozevřením do 1,5 mm, beton v místě poruchy mírně degraduje.
V dolním kamenném zdivu je místy vypadané spárování.
- V římse křídla beton povrchově degraduje.
- Kamenný kužel je přesypaný zeminou a porostlý vegetací.

Křídlo vpravo

- Křídlo má v místech pracovních spár patrné průsaky s vápennými výluhy.
V dolním kamenném zdivu je místy vypadané spárování.
- V římse křídla beton povrchově degraduje.
- Kamenný kužel je přesypaný zeminou a porostlý vegetací.

Pilíř P 01

- Dřík pilíře: v horní betonové části jsou v pracovní spáře průsaky s vápennými výluhy, směrem do obou otvorů.
Pod pravým úložným kvádrem směrem do otvoru č. 2 je místy vypadané spárování.
v kamenném zdivu je místy vypadané spárování (v malých plochách).

Opěra O 02

- Opěra: z čela, v horní betonové části, v pracovní spáře, jsou silné průsaky s výluhy, tato porucha přechází do obou líců.
Z čela, v horní betonové části, beton povrchově degraduje.
Z čela v dolním kamenném zdivu je spárování místy vypadané.
Z líce vpravo, pod úložným kvádrem, počínající degradace betonu (viz foto č. 3).
- Úložné kvádry: okolo kvádrů je uvolněné spárování.
- Závěrná zeď: ve vodorovných pracovních spárách jsou trhliny s průsaky, po celé šířce závěrné zdi, beton okolo povrchově degraduje.
Vlevo z rubové strany závěrné zdi jsou podélné trhliny v pracovních spárách s rozevřením až 1 mm s průsaky a výluhy, trhliny přechází do levého líce a křídla vlevo se silnými průsaky a výluhy.

Křídlo vlevo

- Křídlo má v místech pracovních spár patrné průsaky s vápennými výluhy.
V horní betonové části jsou nepravidelné trhliny s průsaky a výluhy.
V dolním kamenném zdivu je místy vypadané spárování.
- V římse křídla beton povrchově degraduje.
Z čela římsy je podélná trhlina, rozevření až 1,5 mm, v místě poruchy beton degraduje do hl. 25 mm.
Ve střední části je příčná trhlina v celé šířce, rozevření 0,5 mm.
- Kamenný kužel je přesypaný zeminou a porostlý vegetací.

Křídlo vpravo

- Křídlo má v pracovních spárách patrné průsaky s výluhy (viz foto č. 3).
V horní betonové části jsou nepravidelné trhliny s průsaky a výluhy.
V horní betonové části (ve střední části) je v místě pracovní spáry vodorovná trhlina, beton okolo degraduje do hl. až 30 mm (viz foto č. 3).
V dolním kamenném zdivu je místy vypadané spárování.
- V římse křídla beton povrchově degraduje.
Ve střední části je vodorovná trhlina s průsakem a výluhem.
- Kamenný kužel je přesypaný zeminou a porostlý vegetací.

3. Železniční svršek

- Železniční svršek (před i za NK): **kolejový rošt je za NK nedostatečně podbitý, při průjezdu vlaku dochází k jeho poklesu. Mostnice vlevo na konci vlivem pružení kolejového roštu nedosedají na podélník, jsou vymačkané.**
- Držebnost upevňovadel: svršek bez patrných poruch; mostnicové šrouby jsou jednotlivě uvolněné.
- Mostnice: podélně popraskané.
- Pozednice: podélně popraskané.
- Pojistný úhelník: bez patrných poruch
- Stav PKO: koroze z 20 % (Ri 5). Povrchová koroze.

4. Vybavení mostu

Podlahy

- Podlahy mezi kolejnicemi: bez patrných poruch.
Stav PKO: poškozen na ploše cca 45 % (Ri 5). Povrchová koroze.
- Podlahy po hlavách mostnic: **nejsou dostatečně upevněné**, v celé délce jsou zvlněné. Plechy jsou místy ve spojích přizvednuté - **nebezpečí pádu osob**.
Stav PKO poškozen na ploše cca 45 % (Ri 5). Povrchová koroze.
- Chodníkové podlahy: bez patrných poruch.
Stav PKO: poškozen na ploše cca 45 % (Ri 5). Povrchová koroze.

Zábradlí

- Vlevo: funkční, na NK mají sloupky č. 3 - 9 a 11 prasklé svary v ohybu, jinak bez vážných poruch.
Stav PKO: nátěr poškozen z 50 % (Ri 5).
- Vpravo: funkční, na NK vpravo místy chybí nýty (místy jsou madlo a příčle přivařené). Mezi sloupky č. 8 - 9 je prasklý svar madla, madlo je uvolněné.
Na NK mají sloupky č. 1 - 5, 8, 9 a 10 prasklé svary v ohybu, jinak bez vážných poruch.
Stav PKO: nátěr poškozen z 50 % (Ri 5).

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Bezpečnostní tabulky jsou nedostatečně upevněné, nejsou dostatečně reflexní.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Cizí zařízení: kabelový žlab není dostatečně upevněn.
- Terén pod objektem: v otvoru č. 1 je vzrostlá vegetace; v otvoru č. 2 jsou v komunikaci výtluky.

5. Přechody do trati

- Bezpečné.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 - hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- **Pokles v podružných ložiskách** (na O 01 vpravo a O 02 vlevo).
- **Pokles kolejového roštu vlevo na konci** (v předpolí a 0. poli na NK).
- Korozní oslabení všech ocelových prvků.
- Volné nýty v horních úhelnících podélníků.
- Uvolněné podlahy po hlavách mostnic - nebezpečí pádu osob.
- Prasklé sloupky zábradlí na nosné konstrukci.

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 - hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Trhliny s průsaky v betonové části (dřík, závěrná zeď a obě křídla).
- Porušené spárování v dolním kamenném zdivu.
- Degradace betonových částí.

Pilíř P 01 - hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Trhliny s průsaky v betonové části směrem do obou otvorů.

Opěra O 02 - hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Trhliny s průsaky v betonové části (dřík, závěrná zeď a obě křídla).
- Porušené spárování v dolním kamenném zdivu.
- Degradace betonových částí.

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, P 01, O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 21.06.2022

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Okurka dne 27.06.2022

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Jindřich Bartoš
vedoucí RP Pardubice

Podpis.....

Přílohy protokolu

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

Příloha č. 1

Fotodokumentace závad a poruch



Foto č. 1
K 01 - podélník v 0. poli vpravo, korozní oslabení stojiny. Dále silné korozní oslabení stykové desky dolního podélného ztužení.



Foto č. 2
O 01 - úložný kvádr vpravo z líce, degradace betonu pod úložným kvádrem.



Foto č. 7
O 02 - úložný kvádr a křídlo vpravo, trhliny s průsaky a vápennými výluhy. Degradace betonu pod úložným kvádrem.