

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 0502 Mladotice (mimo) – – Žatec (mimo) (vč. Žatec západ)		DÚ 18 Kašnice – Žaboklíky		Evd. km 192,376
Objekt most	Úsek trati šírá trať	Vžitý název říčka Liboc v Čejkovicích		
Délka mostu 30,20 m		Počet otvorů 1	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ústí nad Labem		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 70 / 70		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C3-70
Návrh hodnocení staveb. stavu 2/1		Odpovědný pracovník vykonavatele Jaroslav Schejbal		Rok podrobné prohlídky 2023



Pohled zleva

Centrum techniky 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 techniky a diagnostiky
Malletova 2363/10
190 00 Praha 9
spravezeleznic.cz/ctd



I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu

Délka mostu: 30,20 m (MES)

Šířka mostu: 6,05 m (MES)

Výška objektu: 13,60 m (MES)

Délka přemostění: 14,88 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 1

Počet otvorů: 1

Přemostěná překážka: trvalý vodní tok /MES/ (vtok zleva, říčka Liboc)

Souřadnice středu objektu

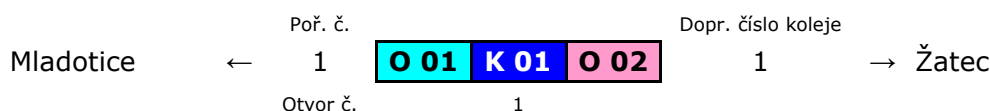
50°18'18.101"N, 13°25'20.560"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: +1 °C

Počasí: polojasno

Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

K 01 – Ocelová, trémová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce, bez mostovky, ukončení kolmé

- Rozměry - délka: 16,81 m (MES); šířka: 5,03 m; rozpětí: 16,40 m (MES); počet příhrad: 9
- Hlavní nosníky: 2x, plnostěnné, nýtované, na horních pásech vrstva polymerního betonu, délka: 16,81 m (MES); max. výška bez vrstvy polymerního betonu:
L. hl. nosník - 2,16 m, **P.** hl. nosník - 2,03 m; rozpětí: 16,40 m (MES),
osová vzdálenost: 1,90 m (MES), min. vzdálenost hl. nosníků od závěrné zdi:
na začátku - vlevo = 70 mm a vpravo = 50 mm, na konci - vlevo = 10 mm
(v horní části) a vpravo = nulová vůle (v horní části)
- Příčné ztužení: 10x, včetně koncových; vložené mezi hlavní nosníky; příhradové, nýtované; osová vzdálenost: 9x 1820 mm i + 3 mm
- Podélné ztužení: horní i dolní, jednosměrná soustava, horní - v 1. – 3. příhradě a v 7. – 9. příhradě ze zdvojených snýtovaných úhelníků, ve 4. – 6. příhradě z jednoduchých úhelníků, dolní - z jednoduchých úhelníků
- Mostní chodníkové konzoly: oboustranně - 2x 10 ks; příhradové („L“ profily), nýtované
- Uložení: ložiskové - ocelová tangenciální ložiska s úložnou deskou,
na O 01 pohyblivá ložiska (2x) - na O 02 pevná ložiska (2x)
- Rok výroby a výrobce: firemní (výrobní) tabulka se na konstrukci nenachází; 1872 (MES)
- Rok provedení PKO: údaj o PKO není na konstrukci uvedený; 1970 (MES)

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: kamenné zdivo, římsy železobeton; opěra bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 5,85 m (MES); výška opěry (dřík a úložný práh) - vlevo 8,70 m, vpravo 8,60 m; délka úložného prahu: 1,03 m; závěrná zeď s výklenkem pro pozednici, výška závěrné zdi: vlevo - 2,50 m, vpravo - 2,40 m
- Rok výstavby: na objektu neuveden; 1872 (MES)
- Odvodnění: ano - v dříku opěry i v křídlech otvory odvodnění
- Křídla - vlevo i vpravo: svahová, šikmá, šikmý líc; kamenné zdivo, římsy z kamenných desek; svahy za křídly: zemní svahy náspu
- Mezi opěrami pod ocelovou nosnou konstrukcí rozpěrná segmentová kamenná klenba s upravenou horní plochou (vyspádovaná betonová vrstva od středu ke krajům), šířka klenby 2,85 m, tloušťka klenáků čelních oblouků 0,80 m, římsové desky vyložené 130 mm – 150 mm, mezi dolními pásy hlavních nosníků OK a horní plochou rozpěrné klenby min. výška cca 290 mm

Opěra O 02

- Materiál: kamenné zdivo, římsy železobeton; opěra bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 5,85 m (MES); výška opěry (dřík a úložný práh) - vlevo 8,70 m, vpravo 8,60 m; délka úložného prahu: 1,03 m; závěrná zeď s výklenkem pro pozednici, výška závěrné zdi: vlevo - 2,50 m, vpravo - 2,40 m
- Rok výstavby: na objektu neuveden; 1872 (MES)
- Odvodnění: ano - v dříku opěry i v křídlech otvory odvodnění
- Křídla - vlevo i vpravo: svahová, šikmá, šikmý líc; kamenné zdivo, římsy z kamenných desek; svahy za křídly: zemní svahy náspu

3. Železniční svršek

Kolej č. 1

- Směrové uspořádání po délce objektu: pravý oblouk
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta stoupá
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory - druh pražců: na začátku a na konci mostu a zároveň před a za mostem - betonové pražce
- Mostnice: 28 ks, 250 (260) x 240 x 2460 - 2480 mm; světlost mezi mostnicemi: 250 – 390 mm; uložení, upevnění: na hlavních nosnících - na horních pásech vrstva polymerního betonu, plošné se svislým šroubem; min. výška v uložení (vlevo) = 235 – 240 mm; hlavy mostnic stažené
- Pozednice na O 01: 250 x 240 x 2530 mm; uložena na závěrné zdi, dřevěné podložky
 - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 650 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 560 mm
- Pozednice na O 02: 260 x 240 x 2530 mm; uložena na závěrné zdi, dřevěné podložky
 - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 480 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 620 mm
- Kolejové lože: před a za mostem otevřené

4. Vybavení

Podlahy

- Podlaha mezi kolejnicemi: ocelová, žebrované plechy, na konci 1x plech s oválnými výstupky, rovné, připojené vrtulemi, dřevěné podložky
- Podlahy na hlavách: ocelové, vlevo žebrované plechy a vpravo plechy s oválnými výstupky, rovné, připojené vruty, dřevěné podložky
- Podlahy na chodnících: ocelové, žebrované plechy, připojené šrouby, podélné podlahové nosníky (2x 2 ks) z „U“ profilů

Zábradlí vlevo i vpravo – na K 01, na O 01 a na O 02

- Popis zábradlí, materiál, spoje: zábradlí ocelová, svařovaná, prvky zábradlí z „L“ profilů, zábradlí na opěrách (na římsách) prodloužena směrem do trati nad svahy náspu, mezi zábradlími na NK a zábradlími na římsách vzduchové mezery
- Počet madel/příčlů: 1/2
- Výška zábradlí nad pochozí plochou vlevo: na O 01 (nad římsou) = **1,07 m**, na NK = **1,03 m** a na O 02 (nad římsou) = **1,04 m**
- Výška zábradlí nad pochozí plochou vpravo: na O 01 (nad římsou) = **1,02 m**, na NK = **1,03 m** a na O 02 (nad římsou) = **1,04 m – 1,05 m**
- Délky zábradlí (na O 01 + na NK + na O 02): L i P = 4,85 m + 17,07 m + 4,85 m
- Počet sloupků: oboustranně po 18 sl. - 4 sl. na O 01 + 10 sl. na NK + 4 sl. na O 02
- Upevnění sloupků: na spodní stavbě sloupky kotvené v žb římsách, v prodloužených částech zábradlí nad svahy náspu sloupky kotvené v betonových patkách, na NK sloupky pomocí styčnickového plechu připojené k vnějším podélným podlahovým nosníkům - spoje svary
- Půdorysný tvar: přímý

Odvodňovací a odpadní zařízení

- V dřících opěr a v křídlech jsou odvodňovací otvory.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Oboustranně na začátku i na konci mostu na zábradlích výstražné tabulky.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Cizí zařízení: podélný plechový kabelový žlab vpravo vně zábradlí uložený na konzolkách připojených ke sloupkům zábradlí, vlevo na římsě O 01 a na horní ploše závěrné zdi O 02 vpravo měřický bod, za mostem vpravo staničník km 192,400 a vlevo před mostem sklonovník, vlevo před mostem a za mostem kovové sloupky s konzolovými zajišťovacími značkami
- Koryto vodního toku: pod mostem uprostřed, upravené, kamenné
- Příjezd automobilem: na začátku obce Čejkovice, ze směru od Žatce a obce Žabokliky, odbočit vlevo (první odbočka za železničním přejezdem) a dojet cestou k železničnímu mostu v ekm 192,485 a odtud dojít k objektu

5. Přejechy do trati

- Přejechy KL nejsou řešeny šterkovou rampou ani pod ochranou říms.

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

6.1 Prostorové uspořádání na objektu

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce:

	mezi mostnicí 1 – 2	mezi mostnicí 27 – 28
posun	vpravo o 10 mm	vpravo o 10 mm

- **VSMP: Zábradlí na NK vlevo i vpravo zasahuje po celé délce do volného schůdného a manipulačního prostoru na objektu.**

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na NK** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed (5. sl. na NK)	na konci
vlevo	2484 mm	2390 mm	2463 mm
vpravo	2410 mm	2511 mm	2411 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na opěrách** od osy koleje (min. hodnoty):

	na O 01 (4. sl.)	na O 02 (1. sl. od OK)
vlevo	2608 mm	2603 mm
vpravo	2523 mm	2520 mm

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: 14,88 m (MES)
- Volná výška nad vodním tokem - min. pod vrcholem rozpěrné klenby: 9,70 m

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Stav PKO: Povrchy zašpiněné, nátěr matný, vodorovné styčnickové plechy jsou zanesené, místy jsou i zanesené horní pásy hl. nosníků. Lokálně je nátěr popraskaný - mozaikovitě praskliny, množství (hustota) 5. Prorezavění, odloupání nátěru - na horních pásech a z vnějších stran stěn hlavních nosníků na cca 50 – 70 % plochy (Ri 5), na dolních pásech hlavních nosníků na cca 60 – 80 % plochy (Ri 5), na vodorovných styčnickových plechách a současně na prvcích v místech styčnicků na 50 – 80 % ploch (Ri 5), na dolních úhelnících koncových příčných ztužení (nad opěrami) na 100 % plochy (Ri 5), na koncovém příčném ztužení nad O 01 na cca 30 % plochy (Ri 5), na ostatních plochách prorezavění nátěru na méně než 10 % ploch (Ri 4). V místech poškozeného nátěru jsou vrstvy rzi - plátková koroze.
- Pod mostnicí č. 28 vpravo je ve vodorovné přírubě vnějšího krčního úhelníku horního pásu hlavního nosníku příčná trhlina od kraje příruby k otvoru pro mostnicový šroub, délka trhliny 20 mm, zde je i štěrbinová koroze mezi pásnicí a vodorovnou přírubou krčního úhelníku - odtažení materiálů o 15 – 20 mm ve spojení s deformací vodorovné příruby, mostnicový šroub není dotažený **(foto č. 1)**.
- Prvky nosné konstrukce jsou lokálně oslabené o 1 – 3 mm, místy i o 4 mm.

- První tři horní vodorovné styčnickové plechy ztužení na pravé straně NK jsou oslabené i o 5 – 6 mm s kraji oslabenými i do ostra, zde i úbytky materiálu styčnickových plechů do hl. 3 – 5 mm a i do hl. 15 – 30 mm, třetí vodorovný styčnickový plech je i od okraje prasklý.
- Kraje přírub pouze jednotlivých úhelníků ztužení jsou místy s úbytky materiálu do hloubky 3 – 5 mm.
- Vlevo nad horními vodorovnými styčnickovými plechy jsou příruby svislých přípojných úhelníků příčného ztužení s úbytky materiálu do hl. 2 – 10 mm a u příčného ztužení č. 9 mají příruby přípojných úhelníků úbytky materiálu v celé šířce, zároveň jsou zde úbytky materiálu i na vodorovné přírubě jednoho z horních vodorovných úhelníků příčného ztužení a úbytky materiálu jsou i při okraji vodorovného styčnickového plechu.
- U 1. příčného ztužení vlevo je horní vodorovný styčnickový plech s úbytky materiálu, zde je i oslabená a s úbytky materiálu vodorovná příruba horního vodorovného úhelníku příčného ztužení, a i příruba přípojného úhelníku.
- U 9. příčného ztužení vpravo horní vodorovný styčnickový plech na 2 místech prorezivělý v ploše 10 x 5 mm a 3 x 4 mm.
- Na konci nosné konstrukce (nad úložným prahem O 02) vodorovná příruba jednoho z dvojice dolních úhelníků koncového příčného ztužení vlevo prorezivělá v ploše o $\varnothing$ 25 mm a v ploše o $\varnothing$ 10 mm **(foto č. 2)**.
- Na konci nosné konstrukce je horní vodorovný styčnickový plech vpravo prorezivělý v ploše o $\varnothing$ 2,5 mm.
- V 1. – 5. příhradě jsou svislé příruby úhelníků dolního podélného ztužení v místě nad vodorovnými styčnickovými plechy od konců úhelníků s úbytky materiálu do hloubky (v délce) 40 – 90 mm, popř. jsou příruby i prorezivělé.
- V 6. – 9. příhradě jsou svislé příruby úhelníků dolního podélného ztužení v místě nad vodorovnými styčnickovými plechy od konců úhelníků s úbytky materiálu do hloubky 5 – 20 mm, popř. jsou příruby i prorezivělé.
- Lokálně mezi profily anebo mezi profily a pásnicemi výskyt štěrbinové koroze - odtažení materiálů o 2 – 5 mm, u dolních vodorovných členěných prutů koncových příčných ztužení nad úložnými prahy opěr a na horních pásech hlavních nosníků odtažení materiálů i o 10 – 25 mm. Vlivem narostlé rzi jsou příruby deformované. **(foto č. 3)**
- Hlavy jednotlivých nýtů korozně oslabené o 2 – 4 mm, hlavy jednotlivých nýtů jsou oslabené i o 8 mm a ojediněle jsou hlavy jednotlivých nýtů zcela zkorodované.
- Na konci OK v poslední příhradě ve stěně hlavního nosníku vpravo je v místě nad dolními krčnými úhelníky otvor o $\varnothing$ 20 mm.
- Na konci nosné konstrukce je mezi horní částí hlavního nosníku vpravo a závěrnou zdí opěry O 02 nulová vůle.
- Chování konstrukce při průjezdu vlaku: klidné
- Ložiska:
 - Stav PKO: Prorezavění, odloupání nátěru na téměř 100% plochy (Ri 5), nečistoty, důlková koroze 1 mm **(foto č. 4 a č. 5)**.
 - V upevnění vahadel ložisek k hlavním nosníkům je část šroubů, včetně matic, korozně oslabená. Na konci OK u hlavního nosníku vlevo je jeden vnitřní šroub značně zkorodovaný a ohnutý a oba vnější šrouby jsou přerušené - horní části šroubů s maticemi chybí **(foto č. 6)**.
 - Ložiska jsou z části zanesená.

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

Závěrná zeď

- V krajních částech závěrné zdi (vlevo i vpravo) jsou jednotlivé kameny degradované do hl. 30 – 80 mm.
- Spárování je místy popraskané.
- Na začátku pod římsou vlevo jsou vypadané kameny.

Úložný práh

- ÚP je místy zanesený.

Dřík opěry

- Jednotlivé kameny jsou popraskané, prasklé.

Křídlo vlevo

- U konce křídla nánosy zeminy, nárůst vegetace.

Křídlo vpravo

- U konce křídla nánosy zeminy, nárůst vegetace.

Rozpěrná segmentová zděná klenba mezi opěrami

- Betonová vrstva úpravy horní plochy pod ocelovou nosnou konstrukcí je místy popraskaná, trhliny šířky do 1 mm.

Opěra O 02

Závěrná zeď

- Za nosnou konstrukcí v horní části závěrná zeď vyboulená o cca 20 – 30 mm – stabilizováno (spárování místy popraskané a místně odtržené).
- Vpravo v horní části závěrné zdi, v místech pod koncem pozednice, kameny degradované, vypadané (tento stav nemá zatím vliv na uložení pozednice, ta je uložena v místech pod kolejnicí na stabilním kamenném kvádru)
- Spárování je místy popraskané, ojediněle vypadané.
- V krajních částech závěrné zdi (vlevo i vpravo) jsou jednotlivé kameny degradované do hl. 40 – 80 mm.
- Beton římsy vlevo je z podhledu a z čela na začátku a na konci římsy degradovaný, odlámané hrany do hl. 50 – 90 mm, odhalená výztuž.

Úložný práh

- ÚP je zanesený, vpravo na vnější straně v okolí ložiska narůstá vegetace.

Dřík opěry

- Jednotlivé kameny jsou popraskané, prasklé.

Křídlo vlevo

- Část jedné kamenné římsové desky je odštípnutá do hl. cca 100 mm.
- U konce křídla nánosy zeminy, nárůst vegetace.

Křídlo vpravo

- Jedna římsová deska je při hranách degradovaná do hl. 30 – 40 mm.

- U konce křídla nánosy zeminy, nárůst vegetace.

3. Stav železničního svršku

Kolej č. 1

- Mostnice:
 - Jednotlivé mostnice v uložení neleží celou plochou, část svislých mostnicových šroubů není dotažená - u 3 mostnicových šroubů chybí matice (vlevo u 12. a 18. mostnice a vpravo u 20. mostnice).
 - U pouze jednotlivých mostnic v prasklinách na úložné ploše hniloba do hl. 25 – 55 mm (nový záznam od minulé PPM).
- Pozednice na O 01 a na O 02: Bez zjevných poruch.
- Kolejnicové podpory na začátku a na konci mostu a na předmostích:
 - Betonové pražce jsou při hranách otlučené.
 - Na konci mostu a za mostem jsou jednotlivé pražce příčně popraskané (nový záznam od minulé PPM).
- V kolejovém loži na začátku a na konci mostu je narostlá drobná vegetace. Na konci mostu je vpravo u hlavy 3. a 4. pražce od pozednice KL podmáčené (nový záznam od minulé PPM).

4. Stav vybavení

Podlahy

- Podlaha mezi kolejnicemi: Ve 3. styku plechů je vrtule vlevo uvolněná (nedrží v mostnici); Stav PKO: Prorezavění nátěru na 100 % plochy (Ri 5).
- Podlahy na hlavách: Vlevo pouze jednotlivé vruty volné, přetržené; vpravo plechy podlahy zvlněné; mezi podlahami na hlavách a na chodnicích výškové rozdíly - vlevo max. 20 mm, vpravo 40 – 50 mm, na začátku 100 mm; Stav PKO: Prorezavění nátěrů vlevo na 100 % plochy (Ri 5) a vpravo na 80 – 90 % plochy (Ri 5).
- Podlahy na chodnicích: Vlevo je 1. – 4. plech na vnitřní straně mírně deformovaný, vpravo v připojení 6. plechu chybí 1 šroub; Stav PKO podlahových plechů a podlahových nosníků: Prorezavění, odloupání nátěrů vlevo i vpravo na 90 % plochy (Ri 5).

Zábradlí vlevo i vpravo

- Vlevo na NK je u 2. sloupku v dolní části, 250 mm nad podlahou a u 7. sloupku v dolní části, 350 mm nad podlahou, deformovaná příruba.
- Sloupky zábradlí v místech nad svahy náspu jsou v dolních částech v narostlé rzi oslabené o 2 – 4 mm.
- Na začátku a na konci mostu jsou vlevo i vpravo oba sloupky zábradlí v místech nad svahy náspu uvolněné společně s betonovými základovými patkami (nejhorší stav je vlevo na konci mostu), poslední sloupek vpravo je v dolní části deformovaný.
- Nad římsou na začátku mostu vlevo a na konci mostu vpravo jsou převislé konce madel, popř. i příčle, mírně deformované.
- Stav PKO: Prorezavění nátěrů na cca 40 – 50 % plochy (Ri 5), na zábradlí vpravo na NK na cca 60 % plochy (Ri 5).

Odvodňovací a odpadní zařízení

- V jednom odvodňovacím otvoru v křídle O 01 vpravo je narostlá drobná vegetace, ostatní odvodňovací otvory v dřících opěr a v křídlech nejsou viditelně zanesené.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Výstražné tabulky nejsou poškozené, tabulky jsou čitelné.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vnější plechový kabelový žlab vpravo má na konci mostu deformovaný kryt a vnější stěnu.
- Koryto vodního toku je čisté, dlažba opevnění břehů je porostlá a prorostlá vegetací.

5. Přechody do trati

- Za koncem římsy O 02 vlevo je štěrk KL vysypaný na horní část svahu náspu.
- V přechodech z pochozích ploch říms jsou výškové rozdíly (schody).

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí**1. Hodnocení nosné konstrukce****Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2**

z těchto důvodů:

- Lokální oslabení prvků s korozními úbytky, oslabené hlavy jednotlivých nýtů, lokální štěrbinová koroze - deformace přírub profilů, prasklá příruba horního krčního úhelníku hlavního nosníku pod 28. mostnicí vpravo
- Koroze ložisek, včetně šroubů v upevnění vahadel
- Stav PKO – lokálně poškozené nátěry
- Nedotažené mostnicové šrouby

2. Hodnocení spodní stavby**Opěra O 01 – hodnocení stupněm 1**

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 1

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu

V souladu s předpisem SŽDC S 5, částí druhou, a na základě provedené podrobné prohlídky objektu navrhuji následující výsledné hodnocení stavebního stavu:

Nosná konstrukce: K 2

na základě hodnocení K 01

Spodní stavba: S 1

na základě hodnocení O 01 a O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 17.10.2023

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Růžička dne 07.12.2023

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Jaroslav Schejbal
vedoucí RP UNL

podpis _____

Přílohy protokolu

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

Příloha 1

Fotodokumentace závad a poruch



Foto č. 1

K 01

– trhlina ve vodorovné přírubě
vnějšího krčního úhelníku
horního pásu hlavního nosníku
vpravo pod mostnicí č. 28
(trhlina v místech mostnicového
šroubu)



Foto č. 2

K 01

– prerezivělá vodorovná příruba
jednoho z dvojice dolních
úhelníků na levé straně
koncového příčného ztužení
nad úložným prahem opěry O 02



Foto č. 3

K 01

– štěrbinová koroze mezi profily
dolního vodorovného členěného
prutu koncového příčného
ztužení nad opěrou O 02,
oslabení, odtažení a deformace
přírub mezi spínacími nýty

Příloha 1

Fotodokumentace závad a poruch



Foto č. 4

K 01,
uložení hlavního nosníku
na ložisku na opěře O 01 vlevo

– nečistoty a koroze ložiska



Foto č. 5

K 01,
uložení hlavního nosníku
na ložisku na opěře O 01 vpravo

– nečistoty a koroze ložiska



Foto č. 6

K 01,
uložení hlavního nosníku
na ložisku na opěře O 02 vlevo

– značná koroze šroubů, resp.
přerušené šrouby, v připojení
vahadla ložiska na vnější straně
hl. nosníku (chybějící horní části
šroubů, včetně matic)