

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 1012 Mšeno (mimo) – Skalsko (včetně)		DÚ 02 Mšeno - Vrátno		Evd. km 0,751
Objekt most	Úsek trati Širá trať	Vžitý název Hlovecký viadukt		
Délka mostu 128,00 m		Počet otvorů 8	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Praha		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 40/50		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C3 – 50
Návrh hodnocení stavebního stavu 2/1		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: 128,00 m (MES)

Šířka mostu: 5,83 m

Výška objektu: 32,00 m (MES)

Délka přemostění: 119,47 m (MES)

Úhel křížení: cca 90°

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 8

Počet otvorů: 8

Přemostěná překážka v otvoru č. 1, 2, 3, 6, 7 a 8: volný terén

Přemostěná překážka v otvoru č. 4: trvalý vodní tok

Přemostěná překážka v otvoru č. 5: účelová komunikace nezpevněná

Směr toku vodoteče: vtok zleva

Výška kolejového lože a přesypávky: 1,30 m (MES)

Souřadnice středu objektu

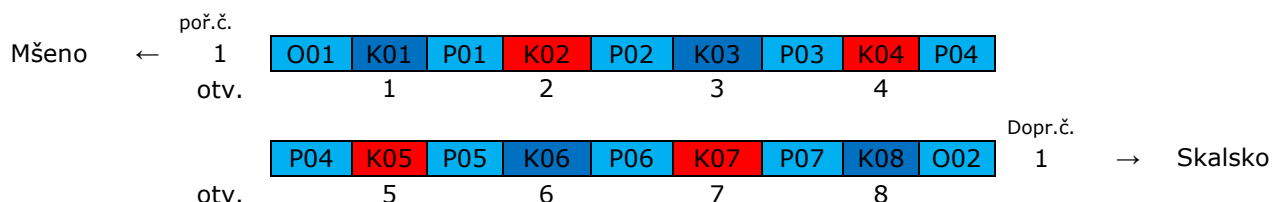
50°26'16.496"N, 14°38'58.483"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: + 12 °C

Počasí: jasno

Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

K 01 - K 08

Konstrukce K 01

- Klenbová, půlkruhová, betonová s kamenným obložením a betonovým nástřikem tl. 100 mm, ukončení konstrukce kolmé.
 - Rozměry NK: šířka: 5,70 m (MES); rozpětí: 13,20 m (MES); délka: 14,40 m (MES)
- Čelní zdi: vlevo i vpravo betonové
- Římsy: vlevo i vpravo betonové
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1928 (MES) - na objektu neuvedeno
- Rok opravy: 1974 (MES) - na objektu neuvedeno

Konstrukce K 02 a K 03 jsou shodné

- Klenbové, půlkruhové, kamenné s betonovým nástřikem tl. 100 mm, ukončení konstrukcí kolmé.
 - Rozměry NK: šířka: 5,55 m (MES); rozpětí: 13,20 m (MES); délka: 14,40 m (MES)
- Čelní zdi: vlevo i vpravo betonové
- Římsy: vlevo i vpravo betonové
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1928 (MES) - na objektu neuvedeno
- Rok opravy: 1974 (MES) - na objektu neuvedeno

Konstrukce K 04

- Klenbová, půlkruhová, kamenná s betonovým nástřikem tl. 100 mm, ukončení konstrukce kolmé.
 - Rozměry NK: šířka: 5,70 m (MES); rozpětí: 13,20 m (MES); délka: 14,40 m (MES)
- Čelní zdi: vlevo i vpravo betonové
- Římsy: vlevo i vpravo betonové
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1928 (MES) - na objektu neuvedeno
- Rok opravy: 1974 (MES) - na objektu neuvedeno

Konstrukce K 05 až K 07 jsou shodné

- Klenbové, půlkruhové, kamenné s betonovým nástřikem tl. 100 mm, ukončení konstrukcí kolmé.
 - Rozměry NK: šířka: 5,83 m (MES); rozpětí: 13,20 m (MES); délka: 14,40 m (MES)
- Čelní zdi: vlevo i vpravo betonové
- Římsy: vlevo i vpravo betonové
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1928 (MES) - na objektu neuvedeno
- Rok opravy: 1974 (MES) - na objektu neuvedeno

Konstrukce K 08

- Klenbová, půlkruhová, betonová s kamenným obložením a betonovým nástřikem tl. 100 mm, ukončení konstrukce kolmé.
 - Rozměry NK: šířka: 5,60 m (MES); rozpětí: 13,20 m (MES); délka: 14,40 m (MES)
- Čelní zdi: vlevo i vpravo betonové
- Římsy: vlevo i vpravo betonové
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1928 (MES) - na objektu neuvedeno
- Rok opravy: 1974 (MES) - na objektu neuvedeno

2. Spodní stavba

Opěra O 01

Opěra je po celé výšce zasypána zeminou

- Materiál: betonová s kamenným obložením a betonovým nástřikem tl. 100 mm (MES)
 - Rozměry: šířka opěry: 5,81 m (MES)
- Rok výstavby: 1928 (MES) - na objektu neuvedeno
- Rok opravy: 1974 (MES) - na objektu neuvedeno
- Křídla:
 - vlevo - rovnoběžné betonové s betonovou římsou a přilehlým svahovým kuželem.
 - vpravo - rovnoběžné betonové s betonovou římsou a přilehlým svahovým kuželem.

Pilíř P 01

- Materiál: kamenný s betonovou omítkou tl. 100 mm.
 - Rozměry: výška: 0,80 m (do otv. č. 2); šířka 5,25 m (ve výšce 1,00 m); délka 6,55 m

Pilíř P 02

- Materiál: kamenný s betonovou omítkou tl. 100 mm.
 - Rozměry: výška: 10,00 m (do otv. č. 3); šířka 8,40 m (ve výšce 1,00 m); délka 3,45 m

Pilíř P 03

- Materiál: kamenný s betonovou omítkou tl. 100 mm.
 - Rozměry: výška: 19,00 m (do otv. č. 4); šířka 8,40 m (ve výšce 1,00 m); délka 3,45 m

Pilíř P 04

- Materiál: kamenný s betonovou omítkou tl. 100 mm.
 - Rozměry: výška: 23,10 m (do otv. č. 5); šířka 8,40 m (ve výšce 1,00 m); délka 3,40 m

Pilíř P 05

- Materiál: kamenný s betonovou omítkou tl. 100 mm.
 - Rozměry: výška: 10,50 m (do otv. č. 6); šířka 8,40 m (ve výšce 1,00 m); délka 3,40 m

Pilíř P 06

- Materiál: kamenný s betonovou omítkou tl. 100 mm.
 - Rozměry: výška: 10,00 m (do otv. č. 7); šířka 8,40 m (ve výšce 1,00 m); délka 3,40 m

Pilíř P 07

- Materiál: kamenný s betonovou omítkou tl. 100 mm.
 - Rozměry: výška: 2,50 m (do otv. č. 7); šířka 8,40 m (ve výšce 1,00 m); délka 4,90 m

Opěra O 02

Opěra je po celé výšce zasypána zeminou

- Materiál: betonová s kamenným obložením a betonovým nástríkem tl. 100 mm (MES)
 - Rozměry: šířka opěry: 5,94 m (MES)
- Rok výstavby: 1928 (MES) - na objektu neuvedeno
- Rok opravy: 1974 (MES) - na objektu neuvedeno
- Křídla:
 - vlevo - rovnoběžné betonové s betonovou římsou a přilehlým svahovým kuželem.
 - vpravo - rovnoběžné betonové s betonovou římsou a přilehlým svahovým kuželem.

3. Železniční svršek**Kolej č. 1**

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: nad K 01 levý oblouk a dále přechodnice a pravý oblouk (inflex)
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: klesá
- Tvar kolejnic: 49E1
- Kolejnicové styky: nejsou
- Tvar podkladnic: žebrové, tuhé
- Kolejnicové podpory: pražce dřevo/buk, pražcové kotvy
- Kolejové lože: průběžné štěrkové, uzavřené

Pojistný úhelník

- Způsob upevnění: vrtulemi připevněn k pražcům
- Rozměry: „L“ profil, 160x100x14 mm
- Délka úhelníku: 142 m
- Vzdálenost od kolejnice: vlevo i vpravo 180 - 195 mm
- Ukončení: dřevěné klíny

4. Vybavení mostu**Zábradlí:**

- Popis zábradlí, materiál, spoje: zábradlí ocelové („L“ profil); svařované
- Počet sloupků: vlevo i vpravo 58 ks
- Počet madel/příčlíc: vlevo i vpravo 1 / 2
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: vlevo i vpravo min. 1,14 m
- Délka zábradlí vlevo: 128,60 m
- Délka zábradlí vpravo: 127,30 m
- Dilatace zábradlí: ve střední části šroubovým spojem
- Půdorysný tvar: kopíruje oblouk mostního objektu
- Upevnění sloupků: ukotvené do římsy
- Ukolejnění / vodivé propojení: ne / ne

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Na krajních sloupcích zábradlí jsou osazeny žlutočerné výstražné pásy a ve střední části jsou sloupky opatřeny žlutočerným výstražným nátěrem.

Odvodnění

- Ve vrcholech konstrukcí je vyvedeno odvodnění z ocelových trubek Ø 160 mm.
- V patě konstrukce K 01 je vyvedena ocelová trubka Ø 40 mm.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vlevo je na objektu podél římsy veden zasypaný betonový kabelový žlab.
- Pod objektem je v otvorech č. 1, 2, 3, 6, 7, a 8 volný terén.
- V otvoru č. 4 je veden trvalý vodní tok.
- V otvoru č. 5 je nebezpečná lesní cesta.
- Příjezd k objektu je možný. Příjezd z obce Mšeno z centra po ulici Karlova a před autobusovou zastávkou Mšeno - Podolí odbočit vpravo a dále se držet modré turistické značky.

5. Přechody do trati

- Na konci nejsou bezpečné, výškový rozdíl 0,60m.

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

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce: neměřena
- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** na konstrukci od osy koleje:

Č. sloupku	vlevo	vpravo
1	2940 mm	2410 mm
10	2710 mm	2660 mm
20	2700 mm	2680 mm
30	2770 mm	2600 mm
40	2620 mm	2630 mm
50	2530 mm	2800 mm
58	2870 mm	2570 mm

- Zábradlí vpravo na začátku zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru na objektu.

- Vzdálenost **vnitřních hran říms** od osy koleje:

Č. sloupku	vlevo	vpravo
1	2240 mm	1480 mm
10	2030 mm	1730 mm
20	2030 mm	1770 mm
30	2060 mm	1670 mm
40	1960 mm	1750 mm
50	zasypána	zasypána
58	2040 mm	1680 mm

- Římsa vlevo a vpravo zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

– Světlosti a volné výšky otvorů ve vrcholech konstrukcí:

	světlost	volná výška
Otvor č. 1	11,80 m	3,20 m
Otvor č. 2	11,80 m	8,85 m
Otvor č. 3	11,80 m	17,10 m
Otvor č. 4	11,80 m	29,30 m
Otvor č. 5	11,80 m	22,50 m
Otvor č. 6	11,80 m	16,75 m
Otvor č. 7	11,80 m	7,15 m
Otvor č. 8	10,50 m	2,10 m

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

K 01

- Konstrukce: z podhledu konstrukce jsou ve vrcholu a nad P01 zejména příčné trhliny se silnými průsaky a výluhy, místy s krápníky (viz foto č. 1).
Nad O 01 jsou při okrajích konstrukce podélné trhliny s průsaky a výluhy, místy s krápníky.
- Čelní zeď: vlevo i vpravo jsou v čelní zdi viditelné průsaky s výluhy.
- Římsa: vlevo i vpravo v římsách z podhledu místy krátké trhliny s průsaky a výluhy.
Na horní ploše říms beton povrchově degraduje a římsy jsou místy zasypány štěrkem. Místy jsou pod římsami viditelné průsaky s výluhy.
- Uložení: přímé uložení, ložná spára zasypána.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

K 02

- Konstrukce: z podhledu konstrukce jsou ve vrcholu a nad P 02 místy jsou viditelné krátké trhliny s mírnými průsaky s výluhy.
Vlevo jsou při okraji v celé délce viditelné výluhy.
- Čelní zeď: vlevo i vpravo po čelní zdi stéká voda, pod spárami v římse.
- Římsa: vlevo i vpravo v římsách z podhledu místy viditelné průsaky a výluhy.
Na horní ploše říms beton povrchově degraduje a římsy jsou místy zasypány štěrkem.
- Uložení: přímé uložení, ložná spára bez zjevných poruch.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

K 03

- Konstrukce: z podhledu konstrukce jsou ve vrcholu v obou hranách a dále nad P 02 viditelné mírné průsaky s výluhy, včetně krátkých trhlin.
Vlevo jsou při okraji v celé délce viditelné výluhy.
- Čelní zeď: vlevo i vpravo po čelní zdi stéká voda, (pod spárami v římsě).
- Římsa: vlevo i vpravo v římsách z podhledu místy viditelné průsaky a výluhy.
Na horní ploše říms beton povrchově degraduje a římsy jsou místy zasypány štěrkem.
- Uložení: přímé uložení, ložná spára bez zjevných poruch.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

K 04

- Konstrukce: z podhledu konstrukce jsou nad P 03, P 04 a ve vrcholu patrné mírné průsaky s výluhy, vlevo při okraji v celé délce.
- Čelní zeď: vlevo i vpravo po čelní zdi stéká voda.
- Římsa: vlevo i vpravo jsou ve spárách mezi segmenty průsaky.
Vpravo z líce je šikmá trhlina pod sloupkem zábradlí.
Na horní ploše říms beton povrchově degraduje a římsy jsou místy zasypány štěrkem.
- Uložení: přímé uložení, ložná spára bez zjevných poruch.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

K 05

- Konstrukce: z podhledu konstrukce jsou nad P 04 a P 05 v patě klenby a ve vrcholu viditelné slabé průsaky s výluhy, včetně krátkých trhlin.
- Čelní zeď: vlevo i vpravo po čelní zdi stéká voda.
- Římsa: vlevo i vpravo jsou ve spárách mezi segmenty průsaky, vpravo je degradace betonu v horní hraně.
Na horní ploše říms beton povrchově degraduje a římsy jsou místy zasypány štěrkem.
- Uložení: přímé uložení, ložná spára bez zjevných poruch.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

K 06

- Konstrukce: z podhledu konstrukce jsou nad P 05 a P 06 v patě klenby viditelné slabé průsaky s výluhy.
- Čelní zeď: vlevo i vpravo po čelní zdi stéká voda.
Vlevo jsou pod římsou v čelní zdi slabé průsaky s výluhy.
- Římsa: vlevo i vpravo jsou ve spárách mezi segmenty průsaky, vpravo degradace betonu v horní hraně.
Na horní ploše říms beton povrchově degraduje a římsy jsou místy zasypány štěrkem.
- Uložení: přímé uložení, ložná spára bez zjevných poruch, pouze v patě klenby jsou viditelné slabé průsaky s výluhy.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

K 07

- Konstrukce: z podhledu konstrukce jsou ve vrcholu krátké všesměrné trhliny s průsaky a výluhy.
- Čelní zeď: vlevo i vpravo po čelní zdi stéká voda.
- Římsa: vlevo i vpravo jsou ve spárách mezi segmenty průsaky.
Na horní ploše říms beton povrchově degraduje a římsy jsou místy zasypány štěrkem.
- Uložení: přímé uložení, ložná spára bez zjevných poruch.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

K 08

- Konstrukce: z pohledu konstrukce jsou nad P 07 příčné trhliny a při okrajích nepravidelné trhliny se silnými průsaky a výluhy (viz foto č. 2).
Nad O 02 jsou v hranách podélné trhliny se silnými průsaky a výluhy a ve střední části nepravidelné trhliny s mírnými průsaky a výluhy.
Vlevo na hraně konstrukce se vlivem průsaků betonový nástřik odpojuje trhlinou téměř po celé délce s rozevřením až 1,5 mm (viz foto č. 3).
- Čelní zeď: vpravo jsou v čelní zdi nepravidelné trhliny rozevřeny do 0,5 mm, včetně průsaků.
Vpravo jsou nad P 07 ve věnci klenutí průsaky s výluhy.
- Římsa: vlevo i vpravo v římsách z pohledu místy krátké trhliny s průsaky a výluhy.
Na horní ploše římsy beton povrchově degraduje a římsy jsou místy zasypány štěrkem.
Vpravo nad P 07 je v římsě šikmá trhlina přecházející do pohledu římsy s rozevřením až 2 mm.
- Uložení: přímé uložení, ložná spára zasypána.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

2. Spodní stavba**Opěra O 01**

- Opěra: opěra je po celé výšce zakryta zeminou.

Křídlo vlevo

- Na křídle jsou v betonovém nástřiku místy podélné trhliny rozevřeny do 0,2 mm, místy s mírnými výluhy.
- Na římsě křídla beton degraduje do hloubky 10 mm a dolní hrana je místy vylomená do hloubky 10 mm.
Na horní ploše římsy narůstá mech a drobná vegetace.
- Na přilehlém svahovém kuželu silně narůstá vegetace.

Křídlo vpravo

- Na křídle jsou v betonovém nástřiku místy podélné trhliny rozevřeny do 0,2 mm.
V křídle jsou viditelné zabetonované fošny.
- Na římsě křídla beton degraduje do hloubky 10 mm a dolní hrana je místy vylomená do hloubky 15 mm.
Z líce, pod sloupkem č. 2, všesměrné trhliny v místě zabetonované fošny.
Na horní ploše římsy narůstá mech a drobná vegetace.
- Na přilehlém svahovém kuželu silně narůstá vegetace.

Pilíř P 01

- Pilíř: je do prvního otvoru zakryt zeminou.
Ve druhém otvoru je pilíř v dobrém stavu.

Pilíř P 02

- Pilíř: vlevo z líce (v horní části) při pravé hraně, krátká svislá trhlina s výluhy.
Do obou otvorů jsou na ploše výluhy.
Do otvoru č. 3 je pokleslý svah s obnažením základu.

Pilíř P 03

- Pilíř: směrem do třetího otvoru jsou v levé dolní části viditelné výluhy. Směrem do čtvrtého otvoru a líců pilíře je pokleslý svah a obnažené původní kamenné zdivo. Směrem do čtvrtého otvoru jsou na pilíři místy viditelné výluhy.

Pilíř P 04

- Pilíř: směrem do čtvrtého otvoru je pokleslý svah a obnažené původní kamenné zdivo. Směrem do pátého otvoru jsou na pilíři místy viditelné průsaky s výluhy, zejména v dolní části. Vpravo z líce pilíře betonový nástřik povrchově degraduje.

Pilíř P 05

- Pilíř: je v dobrém stavu, pouze směrem do otvoru č. 5 jsou viditelné mírné výluhy.

Pilíř P 06

- Pilíř: směrem do šestého otvoru jsou na pilíři ve střední části viditelné průsaky s výluhy, nejvíce v levé hraně.

Pilíř P 07

- Pilíř: zakryt zeminou

Opěra O 02

- Opěra: opěra je po celé výšce zakryta zeminou.

Křídlo vlevo

- Na křídle jsou v betonovém nástřiku místy nepravidelné trhliny rozevřeny do 0,2 mm. Místy jsou viditelné slabé průsaky.
- Na římsě křídla beton na horní ploše degraduje do hloubky až 10 mm. Na horní ploše římsy křídla narůstá mech a drobná vegetace. Z podhledu římsy je ve spáře viditelný průsak. U sloupku zábradlí č. 3 (od konce objektu), je římsa vylomená až ke sloupku zábradlí.
- Na přilehlém svahovém kuželu silně narůstá vegetace.

Křídlo vpravo

- Na křídle jsou v betonovém nástřiku místy podélné trhliny rozevřeny do 0,2 mm.
- Na římsě křídla beton na horní ploše degraduje do hloubky až 10 mm. Na horní ploše římsy křídla narůstá mech a drobná vegetace. V římsě jsou pod sloupky zábradlí svislé trhliny rozevřeny do 1 mm.
- Na přilehlém svahovém kuželu silně narůstá vegetace.

3. Železniční svršek

Kolej č. 1

- Upevnění koleje: bez zjevných poruch.
- Štěrkové lože: bez zjevných poruch.
- Pražce: bez zjevných poruch.

Pojistný úhelník

- Pojistný úhelník: bez zjevných poruch.
- Dřevěné klíny: bez zjevných poruch.

4. Vybavení mostu

Zábradlí

- **Vlevo:** zábradlí je funkční. Mezi sloupky č. 3 - 4; 9 - 10; 38 - 39; 48 - 49; 51 - 52 jsou prasklé svary madla.
Mezi sloupkem č. 55-56 je madlo deformované, v konci uvolněné v římse a vykloněné.
Stav PKO: koroze cca 40 % (Ri 5).
- **Vpravo:** zábradlí je funkční. Mezi sloupky č. 36 - 37; 38 - 39; 41 - 42; 45 - 46; 52 - 53 jsou prasklé svary madla.
Sloupky č. 45 a 46 mají v dolní části korozně oslabené a prasklé dolní příruby.
Stav PKO: koroze cca 40 % (Ri 5).

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Výstražné pásky na krajních sloupcích zábradlí nejsou dostatečné reflexní., vpravo na začátku oloupaný.
- Nátěr ve střední části zábradlí je zašlý.

Odvodnění

- Odvodnění konstrukcí je v dobrém stavu.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Pod objektem a v okolí objektu silně narůstá vegetace.
V otvoru č. 8 jsou odpadky.

5. Přechody do trati

- Na konci nejsou bezpečné, výškový rozdíl 0,60 m.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Trhliny s průsaky a výluhy z podhledu konstrukce, včetně tvorby krápníků.
- Průsaky pod římsami.

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy z podhledu konstrukce

Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy z podhledu konstrukce

Konstrukce K 06 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy z podhledu konstrukce a v čelní zdi vlevo.

Konstrukce K 07 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Konstrukce K 08 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Trhliny s průsaky a výluhy z podhledu konstrukce.
- Podélná trhlina vpravo na hraně konstrukce.
- Trhlina v římse vpravo.

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 1 - pouze stav křídel

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 03 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 04 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 05 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 06 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 07 – hodnocení stupněm 1

Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 1 - pouze stav křídel

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 mostu navrhuji následující výsledné hodnocení stavebního stavu:

Nosná konstrukce: K 2

na základě hodnocení K 01, K 04, K 05, K 06, K 08

Spodní stavba: S 1

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

Podrobná prohlídka provedena dne 22.03.2022

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Jindřich Bartoš dne 30.03.2022

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 - trhliny s průsaky a
výluhy, tvorba krápníků



Foto č. 2
K 08 - trhliny s průsaky a
výluhy nad P 07



Foto č. 3
K 08 - podélná trhlina na
levé hraně