

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 2351 Bylnice (mimo) - Horní Lideč (mimo)		DÚ 04 Brumov - Valašské Klobouky		Evd. km 9,495
Objekt most	Úsek trati Širá trať	Vžitý název Údolí Dešná		
Délka mostu 165,85 m		Počet otvorů 5	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Ostrava		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 70/70		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C3-70
Návrh hodnocení stavebního stavu 2 / 2		Odpovědný pracovník vykonavatele Jakub Cikryt		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: 165,85 m (MES)

Šířka mostu: 5,30 m (MES 5,90 m)

Výška mostu (niveleta nad terénem): 23,0 m (MES)

Délka přemostění: 161,20 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 5

Počet otvorů: 5

Přemostěná překážka: volný terén, účelová komunikace zpevněná, trvalý vodní tok

Směr toku vodoteče: zprava

Souřadnice středu objektu

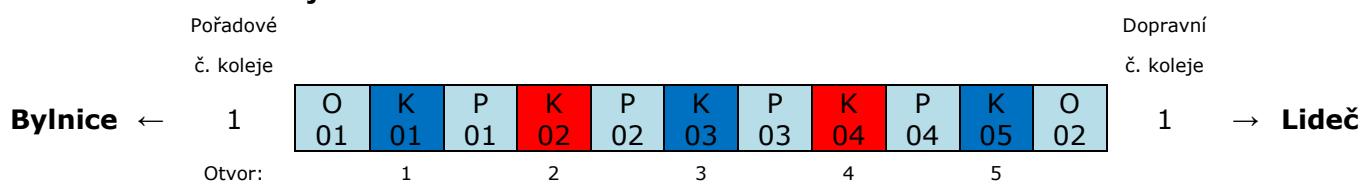
GPS: 49°7'17.882"N, 18°1'11.222"E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: 22 °C

Počasí: jasno

Schéma mostního objektu:



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Klenbová konstrukce. Konstrukce kolmá.
- Materiál: beton. Čelní zeď i čelní klenbový pás kamenný - zdivo řádkové hrubé.
- Římsa vlevo i vpravo železobetonová.
- Délka konstrukce 9,90 m (MES), rozpětí 8,95 m (MES), šířka 4,80 m (MES).
- Rok výstavby 1927 (MES), rok opravy 1977 (MES).
- Uložení konstrukce - přímé.

Konstrukce K 02

- Ocelová mostní konstrukce. Konstrukce kolmá. Mostovka prvková horní.
- Délka konstrukce 46,20 m (MES), rozpětí 45,60 m (MES), šířka 5,30 m (MES).
- Hlavní nosníky příhradové - soustava základní se svislicemi, spoje nýtové, výška 5200 mm, šířka pásnic až 320 mm, osová vzdálenost 3520 mm.
- Dolní podélné ztužení hlavních nosníků z ocelových úhelníků.
- Příčníky plnostěnné, spoje nýtové, výška 710 mm, šířka pásnic 270 mm.
- Příčné ztužení ze zdvojených ocelových úhelníků.
- Podélníky plnostěnné, spoje nýtové, výška 470 mm, osová vzdálenost 1800 mm.
- Příčné ztužení podélníků z profilů U, podélné ztužení podélníků z ocelových úhelníků.
- Rok výroby 1927 (MES), rok opravy 1977 (MES); PKO - 1977. firma není uvedena.
- Uložení ložiskové - ocelová vahadlová - na začátku pevná stolicová, na koci pohyblivá tříválcová.

Konstrukce K 03

- Ocelová mostní konstrukce. Konstrukce kolmá. Mostovka prvková horní.
- Délka konstrukce 46,20 m (MES), rozpětí 45,60 m (MES), šířka 5,30 m (MES).
- Hlavní nosníky příhradové - soustava základní se svislicemi, spoje nýtové, výška 5200 mm, šířka pásnic až 320 mm, osová vzdálenost 3520 mm.
- Dolní podélné ztužení hlavních nosníků z ocelových úhelníků.
- Příčníky plnostěnné, spoje nýtové, výška 710 mm, šířka pásnic 270 mm.
- Příčné ztužení ze zdvojených ocelových úhelníků.
- Podélníky plnostěnné, spoje nýtové, výška 470 mm, osová vzdálenost 1800 mm.
- Příčné ztužení podélníků z profilů U, podélné ztužení podélníků z ocelových úhelníků.
- Rok výroby 1927 (MES), rok opravy 1977 (MES); PKO - 1977. firma není uvedena.
- Uložení ložiskové - ocelová vahadlová - na začátku pevná stolicová, na koci pohyblivá tříválcová.

Konstrukce K 04

- Ocelová mostní konstrukce. Konstrukce kolmá. Mostovka prvková horní.
- Délka konstrukce 46,20 m (MES), rozpětí 45,60 m (MES), šířka 5,30 m (MES).
- Hlavní nosníky příhradové - soustava základní se svislicemi, spoje nýtové, výška 5200 mm, šířka pásnic až 320 mm, osová vzdálenost 3520 mm.
- Dolní podélné ztužení hlavních nosníků z ocelových úhelníků.
- Příčníky plnostěnné, spoje nýtové, výška 710 mm, šířka pásnic 270 mm.
- Příčné ztužení ze zdvojených ocelových úhelníků.
- Podélníky plnostěnné, spoje nýtové, výška 470 mm, osová vzdálenost 1800 mm.
- Příčné ztužení podélníků z profilů U, podélné ztužení podélníků z ocelových úhelníků.
- Rok výroby 1927 (MES), rok opravy 1977 (MES); PKO - 1977. firma není uvedena.
- Uložení ložiskové - ocelová vahadlová - na začátku pevná stolicová, na koci pohyblivá tříválcová.

Konstrukce K 05

- Klenbová konstrukce. Konstrukce kolmá.
- Materiál: beton. Čelní zeď i čelní klenbový pás kamenný - zdivo řádkové hrubé.
- Římsa vlevo i vpravo železobetonová.
- Délka konstrukce 9,90 m (MES), rozpětí 8,95 m (MES), šířka 4,80 m (MES).
- Rok výstavby 1927 (MES), rok opravy 1977 (MES).
- Uložení konstrukce - přímé.

2. Spodní stavba**Opěra O 01**

- Materiál: kámen.
- Šířka opěry - opěra je pod úrovní terénu.
- Rok výstavby 1927 (MES).
- Křídlo
 - vlevo - rovnoběžné, materiál: kámen, řádkování hrubé, římsa železobetonová.
 - vpravo - rovnoběžné, materiál: kámen, řádkování hrubé, římsa železobetonová.
- Svah u mostního objektu
 - vlevo - sypaný.
 - vpravo - sypaný.

Pilíř P 01

- Materiál: kámen, zdivo řádkové hrubé. Úložný práh kamenný.
- Úložné kvádry pod ložisky žulové.
- Šířka pilíře P 01 6,00 m (MES), P 04 5,60 m (MES)
- Rok výstavby 1927 (MES).
- Závěrná zeď kamenná, zdivo řádkové hrubé.
- Půdorysný tvar obdélníkový.

Pilíř P 02

- Materiál: kámen, zdivo řádkové hrubé. Úložný práh kamenný.
- Úložné kvádry pod ložisky žulové.
- Šířka pilíře P 02 7,20 m (MES), P 04 7,20 m (MES).
- Rok výstavby 1927 (MES).
- Půdorysný tvar obdélníkový.

Pilíř P 03

- Materiál: kámen, zdivo řádkové hrubé. Úložný práh kamenný.
- Úložné kvádry pod ložisky žulové.
- Šířka pilíře P 02 7,20 m (MES), P 04 7,20 m (MES).
- Rok výstavby 1927 (MES).
- Půdorysný tvar obdélníkový.

Pilíř P 04

- Materiál: kámen, zdivo řádkové hrubé. Úložný práh kamenný.
- Úložné kvádry pod ložisky žulové.
- Šířka pilíře P 01 6,00 m (MES), P 04 5,60 m (MES)
- Rok výstavby 1927 (MES).
- Závěrná zeď kamenná, zdivo řádkové hrubé.
- Půdorysný tvar obdélníkový.

Opěra O 02

- Materiál: kámen.
- Šířka opěry - opěra je pod úrovní terénu.
- Rok výstavby 1927 (MES).
- Křídlo
 - vlevo – rovnoběžné, materiál: kámen, řádkování hrubé, římsa železobetonová.
 - vpravo – rovnoběžné, materiál: kámen, řádkování hrubé, římsa železobetonová.
- Svah u mostního objektu
 - vlevo – sypaný.
 - vpravo – sypaný.

3. Železniční svršek**Dopravní kolej č. 1****K 01, K 05**

- Směrové uspořádání koleje po délce: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po celé délce: niveleta stoupá
- Tvar kolejnic: 49 E1 (S49)
- Tvar podkladnic: žebrové
- Svěrky: ŽS4
- Poloha kolejnicových styků: před objektem 1x vstřícný otevřený,
- Velikost spár kolejnicových styků: 5 mm.
- Kolejnicové podpory: dřevěné a betonové pražce
- Kolejnicové dilatační zařízení: nad K 05
- Kolejové lože: štěrkové, uzavřené

K 02, K 03, K 04

- Směrové uspořádání koleje po celé délce: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po celé délce: niveleta stoupá
- Tvar kolejnic: 49 E1 (S49)
- Tvar podkladnic: žebrové
- Svěrky: ŽS4
- Poloha kolejnicových styků: na obou kolejnicích svarové
- Kolejnicové dilatační zařízení: nad P 02 a P 03
- Mostnice:
 - na K 02 78 ks, na K 03 78 ks, na K 04 77 ks, dřevěné s protištěpnými sponami
 - uložení plošné se svislým zajišťovacím šroubem
 - rozměr (v/š/d) 260/240/2400 mm; výška mostnic v uložení 240 mm
 - světlost mezi mostnicemi až 390 mm
- Pozednice:
 - na P 01 dřevěná, s protištěpnými sponami, rozměr: 245x245x2400 mm, uložená na závěrné zdi, na plastových podložkách tl. 16 mm.
 - na P 04 dřevěná, s protištěpnými sponami, rozměr: 240x245x2000 mm, uložená na závěrné zdi, na betonových patkách
 - osová vzdálenost mezi 1. mostnicí na K 02 a pozednicí na P 01: 610 mm
 - osová vzdálenost mezi pražcem a pozednicí na P 01: 535 mm
 - osová vzdálenost mezi 77. mostnicí na K 04 a pozednicí na P 04: 540 mm
 - osová vzdálenost mezi pražcem a pozednicí na P 04: 710 mm
- Pojistné úhelníky:
 - ocelové „L“ profily, rozměr 180x100x16 mm, vzdálenost od pojížděné hrany 180 mm
 - uloženy na ocelových podložkách tl. 10 mm, připevněny vrtulemi
 - zakončení ve výběžích dle SŽDC S3 díl XII

4. Vybavení mostu

Podlahy

- V koleji z rýhovaných plechů tl. 5 mm, připevněné vrtulemi.
- Na hlavách mostnic z rýhovaných plechů tl. 5 mm, připevnění šrouby a vruty.
- Chodníkové z rýhovaných plechů, připevnění šrouby.

Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové „L“ profily, spoje svary a nýty
- Dilatace zábradlí: v přechodech vzduchovou mezerou
- Počet madel/příčlů: 1/2
- Výška zábradlí: 1100 mm
- Délka zábradlí: oboustranně 169 m
- Upevnění sloupků: na OK přinýtované k chodníkovým konzolám, ve výběžích zalité
- Půdorysný tvar: lomený
- Bezpečnostní výklenky jsou oboustranně ve vzdálenosti 13,2 m od začátku/konce zábradlí.

Bezpečnostní nátěry a tabulky

- Nejsou.

Revizní zařízení - lávky

- V ocelových konstrukcích, šířka 1000 mm. Upevněno pomocí profilů U 140 k dolnímu podélnému ztužení hlavních nosníků. Vstupy na revizní lávku jsou pomocí žebříků na pilířích P 01 a P 04.
- Podlaha z rýhovaných plechů, tl. 5 mm, přichycení pomocí šroubů. Zábradlí je z ocelových úhelníků, výška 1100 mm.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Na vnější straně levého zábradlí je chránička z pozinkovaného plechu, rozměr 60x50 mm.
- Vlevo na konci je drážní telefon.
- Vpravo na zábradlí K 03 je osazen hektometrovník km 9,3.
- Terén v otvorech: 1. hliněný s kameny na povrchu
2. hliněný
3. u P 02 koryto vodního toku „Dešňanský potok“, dále asfaltová silnice
4. hliněný,
5. hliněný
- Příjezd automobilem možný z Valašských Klobouků po ulici Brumovská, odbočit kolem areálu kloboucké pily na Královec.

5. Přechody do trati

- Neřešeno.

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

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce:

mezi mostnicemi	1. a 2.	36. a 37.	75. a 76.
posun na K 02	6 mm vpravo	3 mm vpravo	0
posun na K 03	7 mm vpravo	9 mm vlevo	17 mm vlevo
posun na K 04	11 mm vlevo	4 mm vlevo	14 mm vpravo

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

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2580 mm	2530 mm	2530 mm
vpravo	2500 mm	2540 mm	2540 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy koleje ve výběžích:

	na začátku	na konci
vlevo	2590 mm	2510 mm
vpravo	2485 mm	2490 mm

Zábradlí zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

- Vzdálenost vnitřní hrany **římsy** od osy koleje ve výběžích:

	na začátku	na konci
vlevo	2000 mm	1950 mm
vpravo	1930 mm	1920 mm

Římsy zasahují do šířky obrysu nutného kolejového lože.

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: 1. otvor 8,00 m, 2. otvor 43,80 m, 3. otvor 43,60 m,
4. otvor 43,80 m, 5. otvor 8,00 m
- Volná výška: 1. otvor 3,90 m, 2. otvor 13,00 m, 3. otvor 16,20 m,
4. otvor 8,00 m, 5. otvor 3,00 m

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Omítka na líci klenby je popraskaná, odlupuje se. Beton je popraskaný, jsou zde stopy po průsacích vody, značně prostupují výluhy pojiva a tvoří se krusta (foto č. 1).
- Příčnými pracovními spárami prostupují výluhy pojiva. Pracovní spára 1500 mm před vrcholem je široká až cca 10 mm, beton je zde degradovaný do hloubky 20-30 mm.
- Beton nad P 01 je povrchově zvětřalý a degradovaný do hloubky až 40 mm.
- Vpravo ve vrcholu je mezi kameny čelního klenbového pásu podélná trhлина, délky až 2000 mm, šířky do 2 mm, trhlinou silně prostupují výluhy pojiva.
- Spárování čelních zdí je popraskané, porůstá mechem. Některé kameny jsou samostatně prasklé.
- Beton říms je popraskaný, povrchově zvětřalý, místy prostupují výluhy pojiva.

Konstrukce K 02

- Nátěr: Je sešlý, prostupuje základní nátěr, místy se odlupuje, prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 30 % (Ri 5).
- Oslabení: Na horních přírubách podélníků jsou otvory po starém rozdělení mostnic. Styčnickové plechy na horní ploše korodují, jsou se zde nečistoty a narůstá koroze na výšku až 2 mm.
- Spoje: V obou přípotech 3. příčníků k hl. nosníkům chybí 4 nýty
- Ložiska: Nátěr ložisek je sešlý, slabě prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: <10 % (Ri 4). Jsou mírně znečištěná a válce ložisek na P 02 jsou mírně zkřížené. Zalití ložisek na P 01 je popraskané a mírně vydrolené.

Konstrukce K 03

- Nátěr: Je sešlý, prostupuje základní nátěr, místy se odlupuje, prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 30 % (Ri 5).
- Oslabení: Na horních přírubách podélníků jsou otvory po starém rozdělení mostnic. Styčnickové plechy na horní ploše korodují, jsou zde nečistoty a narůstá koroze na výšku až 2 mm.
- Ložiska: Nátěr ložisek je sešlý, slabě prostupuje koroze. Jsou mírně znečištěná a válce ložisek jsou mírně zkřížené. Stav korozního napadení PKO: <10 % (Ri 4).

Konstrukce K 04

- Nátěr: Je sešlý, prostupuje základní nátěr, místy se odlupuje, prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 30 % (Ri 5).
- Oslabení: Na horních přírubách podélníků jsou otvory po starém rozdělení mostnic. Styčnickové plechy na horní ploše korodují, jsou zde nečistoty a narůstá koroze na výšku až 2 mm.
- Ložiska: Nátěr ložisek je sešlý, slabě prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: <10 % (Ri 4). Jsou mírně znečištěná. Zalití ložisek na P 04 je popraskané a mírně vydrolené.

Konstrukce K 05

- Omítka na líci klenby je popraskaná, odlupuje se. Beton je popraskaný, povrchově zvětřalý a degradovaný do hloubky až 120 mm, nad O 02 až 160 mm (foto č. 2). Jsou zde stopy po průsacích vody, značně prostupují výluhy pojiva a krusta.
- Příčnými pracovními spárami prostupují výluhy pojiva.
- Spárování čelních zdí je popraskané, porůstá mechem. Některé kameny jsou samostatně prasklé.

- Beton římsy je popraskaný, povrchově zvětralý, místy prostupují výluhy pojiva. Porůstá mechem.

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Pod úrovní terénu.

Křídlo vlevo

- Spárování je popraskané. Beton římsy je slabě popraskaný, místy prostupují výluhy pojiva. Na horní ploše je beton povrchově zvětralý. Porůstá mechem.

Křídlo vpravo

- Spárování je popraskané. Beton římsy je slabě popraskaný, místy prostupují výluhy pojiva. Na horní ploše je beton povrchově zvětralý. Porůstá mechem.

Přechodová zed' vlevo

- Sesednutá o cca 100 mm, vykloněná o cca 80 mm. Beton mírně popraskaný.

Přechodová zed' vpravo

- Sesednutá o cca 100 mm, vykloněná o cca 80 mm. Beton mírně popraskaný.

Svah u mostního objektu vlevo

- Je porostlý vegetací.

Svah u mostního objektu vpravo

- Je porostlý vegetací.

Pilíř P 01

- V 1. otvoru je vydrolené spárování a jsou zde průsaky s prostupujícími výluhy pojiva.
- Spárování ve 2. otvoru je popraskané, slabě se vydroluje. Spáry porůstají mechem a vyrůstají z něho stromky \varnothing až 40 mm. Některé kameny jsou samostatně prasklé
- Spárování závěrné zdi je slabě popraskané, vydrolené do hloubky až 40 mm a místy prostupují výluhy pojiva.

Pilíř P 02

- Spárování je popraskané, slabě se vydroluje. Jsou zde stopy po mírných průsacích vody a místy mírně prostupují výluhy pojiva. Některé kameny jsou samostatně prasklé. Porůstá mechem.

Pilíř P 03

- Spárování je popraskané, slabě se vydroluje. Jsou zde stopy po mírných průsacích vody a místy mírně prostupují výluhy pojiva. Některé kameny jsou samostatně prasklé. Porůstá mechem.

Pilíř P 04

- V 5. otvoru je téměř celá pod úrovní terénu.
- Spárování ve 4. otvoru je popraskané, slabě se vydroluje. Spárováním prostupují výluhy pojiva. Některé kameny jsou samostatně prasklé
- Spárování závěrné zdi je slabě popraskané, vydrolené do hloubky až 40 mm a místy prostupují
- výluhy pojiva.

Opěra O 02

- Pod úrovní terénu.

Křídlo vlevo

- Spárování je popraskané. Beton římsy je slabě popraskaný, místy prostupují výluhy pojiva. Na horní ploše je beton povrchově zvětralý. Porůstá mechem.

Křídlo vpravo

- Spárování je popraskané. Beton římsy je slabě popraskaný, místy prostupují výluhy pojiva. Na horní ploše je beton povrchově zvětralý. Porůstá mechem.

Přechodová zeď vlevo

- Sesednutá o cca 90 mm, vykloněná o cca 60 mm. Beton mírně popraskaný.

Přechodová zeď vpravo

- Sesednutá o cca 90 mm, vykloněná o cca 60 mm. Beton mírně popraskaný.

Svah u mostního objektu vlevo

- Je porostlý vegetací.

Svah u mostního objektu vpravo

- Je porostlý vegetací.

3. Železniční svršek

- Pražce: Jsou místy slabě popraskané
- Mostnice: jsou popraskané, šrouby v upevnění místy jsou místy volné, místy chybí matice.
- Pozednice: jsou popraskané
- Pojistné ú.: Nátěr je sešlý a korodují. Stav korozního napadení PKO: 40 % (Ri 5).
Ve spojích místy chybí šrouby. Na začátku chybí 4 vrtule.
- Kol. lože: Je mírně znečištěné.

4. Vybavení mostu**Podlahy**

- Nátěr je slabě sešlý a místy prostupuje koroze. Na hlavách mostnic jsou plechy volné a místy deformované či zvlněné. Stav korozního napadení PKO: 50 % (Ri 5).

Zábradlí

- Nátěr je sešlý a místy prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 30 % (Ri 5).

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Chybí.

Revizní zařízení - lávky

- Nátěr zábradlí a podlah je sešlý a místy slabě prostupuje koroze. Stav korozního napadení PKO: cca 20 % (Ri 5).

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Okolí objektu je porostlé vegetací.

5. Přechody do trati

- Neřešeno.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Stopy po průsacích vody, výluhy pojiva
- Trhliny

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Oslabení korozí
- Chybějící nýty

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Oslabení korozí

Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Oslabení korozí

Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Stopy po průsacích vody, výluhy pojiva
- Trhliny
- Degradovaný beton

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Sesednuté přechodové zdi
- Popraskané spárování křídel

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Popraskané spárování

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Popraskané spárování

Pilíř P 03 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Popraskané spárování

Pilíř P 04 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Popraskané spárování

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Sesednuté přechodové zdi
- Popraskané spárování křídel

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

Spodní stavba: S 2

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

Podrobná prohlídka provedena dne 15.06.2022

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Adam Ludvík dne 17.06.2022

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Jakub Cikryt
vedoucí RP Olomouc

Podpis.....

Přílohy protokolu

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

Příloha č. 1

Fotodokumentace závad a poruch

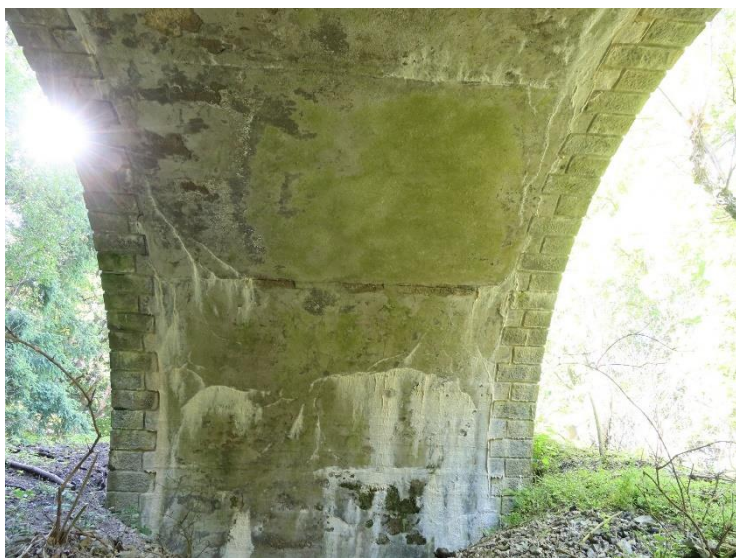


Foto č. 1 Konstrukce K 01

Trhliny, výluhy pojiva

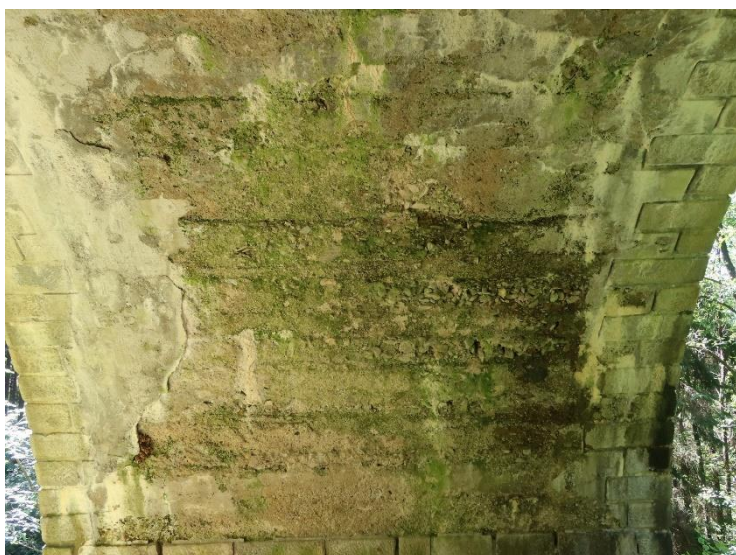


Foto č. 2 Konstrukce K 05

Trhliny, degradovaný materiál



**Foto č. 3 Opěra O 01 –
přechodová zeď - vpravo**

Sesednutí a výsun