



Obr.A16-30 Povodní fasáda NK v 1. poli. Pohled přibližně proti směru staničení, ke Slatině,

- většímu odstupu od fasády brání hustá stromová vegetace,
- na fasádu 8. nosníku silně zatéká zpod římsy, nepravidelně též pod spárami mezi prefabrikovanými římsovkami,
- příčná výztuž podhledu římsy je obnažena pravidelně, výztuž na fasádě římsy a nosníku jen místy.



2. pole zprava

Obr.A16-31 Povodní fasáda NK ve 2. poli. Pohled přibližně ve směru staničení, k Červené Hoře,

- většímu odstupu od fasády brání hustá stromová vegetace,
- na fasádu 8. nosníku silně zatéká zpod římsy, nepravidelně též pod spárami mezi prefabrikovanými římsovkami,
- příčná výztuž podhledu římsy je obnažena pravidelně, výztuž na fasádě nosníku jen místy.



Obr.A16-36

Povodní fasáda NK nad UP III. podpěry. Pohled diagonálně proti vodě a k Červené Hoře,

- na fasádu 8. nosníků zateká zpod římsy a ze spáry mezi prefabrikovanými římsovkami,
- vlastní spára mezi 1. nosníky sousedních polí, zaplněna heraklitem a dobetonávkami z betonu nízké pevnosti,
- příčná výztuž podhledu římsy je obnažena jen místy, výztuž fasády 8. nosníku jen na dolní přírubě, viz detail,
- dřevina na UP, pod dilatační spárou byla odstraněna, bohužel ale ne i s kořeny. Vyžaduje to speciálně dlouhý sekáč.



Obr.A16-37 Detail povodní fasády NK těsně před III.podpěrrou. Pohled proti vodě,

- podle stavu povrchu oceli i betonu je dolní příruba 8. nosníku již dávno otlučená, možná i z doby stavby. Oprava obnažené výztuže je možná, ale nebude dlouhodobě úspěšná. nejedná se však o závažné poškození.



3. pole zprava

Obr.A17-04

Povodní fasáda NK nad UP IV. podpěry. Pohled diagonálně proti vodě a k Červené Hoře,

- na fasádu 8. nosníků a čelo UP zatéká zpod římsy a ze spáry mezi prefabrikovanými římsovkami,
- vlastní spára mezi 1. nosníky sousedních polí, zaplněna heraklitem a dobetonávkami z betonu nízké pevnosti,
- koroďují jen kluzná (tangenciální) ložiska a výztuž dolní příruby 8. nosníku (mimo obraz, viz detail).



Obr.A17-05 Detail povodní fasády NK těsně před IV.podpěrrou. Pohled proti vodě a vzhůru,

- za obnažení a korozi výztuže dolní pořírubby je zde zodpovědná voda zdržující se dlouhodobě v nosníku a unikající montážním otvorem. Po opravě vozovky před lety byla voda z nosníku vypuštěna a světlou, čerstvou korozi má na svědomí boční déšť. Oprava, viz obr. A16-37.

MOSTNÍ ZÁVĚRY A MOSTNÍ SVRŠEK



Obr.A18-03

Vozovka v místě podpovrchového mostního závěru nad I. podpěrrou, slatin-skou opěrrou. Pohled proti vodě,

- nad dilatační spárou vznikla nepravidelná trhлина,
- vozovka nalevo od trhliny, nad rubem opěry je lehce pokleslá. Na okrajích v poklesech jemný písek a za dešťů louže,
- prefabrikované římsovky jsou shora opatřeny "striáží",
- v okrajových trhlinách vozovky uchyceny traviny.



Obr.A18-04 Vozovka před II. podpěrrou. Pohled diagonálně ke Slatině a proti vodě,

- trhliny v krytu z AB vznikly v přímkových pracovních spárách. Nesouvisí s mostním závěrem,
- v okrajových trhlinách vozovky uchyceny traviny.



Obr.A18-05

Vozovka v místě podpovrchového mostního závěru nad III. podpěrou. Pohled proti vodě,

- nad dilatační spárou nevznikla žádná trhлина,
- prefabrikované římsovky jsou shora opatřeny "striáží",
- v okrajových trhlinách vozovky uchyceny travičky.



Obr.A18-06

Vozovka asi 5,0 m před IV. podpěrou. Pohled proti vodě,

- v krytu z AB zde vznikla podélná a příčná trhлина. Nesouvisí s mostním závěrem,
- prefabrikované římsovky jsou shora opatřeny "striáží",
- v okrajových trhlinách vozovky uchyceny travičky.



Obr. A18-07

Levostranná část mostního svršku. Pohled ze slatiniského mostního nájezdu ve směru staničení, k Červené Hoře,

- kryt vozovky z AB je málo opotřebený. Je postižen jen zcela ojediněle příčnými a podélnými trhlinami a to ne vždy mad mostními závěry,
- římsa složená z ambulantně vyrobených prefabrikátů, na povrchu příčně rýhovaných nemá vodotěsné spáry,
- po ztrátě pasivačních vlastností betonu výztuž sloupků i mader zábradlí koroduje a jeho krycí vrstvy opadávají.
- třetí zábradelní sloupek je po havárii vykloněný,
- v okrajové spáře vozovky traviny.



Obr. A18-08

Pravostranná část mostního svršku. Pohled ze slatiniského mostního nájezdu ve směru staničení, k Červené Hoře,

- až na havarovaný sloupek, viz obr. A18-07.



Obr.A18-09 Levostranná část mostního svršku. Pohled z červenohorského nájezdu proti směru staničení, ke Slatině,

- kryt vozovky z AB je málo opotřeбенý. Je postižen jen zcela ojediněle příčnými a podélnými trhlinami a to ne vždy nad mostními závěry,
- římsa složená z ambulantně vyrobených prefabrikátů, na povrchu příčně rýhovaných, nemá vodotěsné spáry,
- madla zábradlí korodují,
- třetí zábradelní sloupek od konce je po havárii vykloněný,
- v okrajové spáře vozovky traviny.



Obr.A18-10 Pravostranná část mostního svršku. Pohled z červenohorského nájezdu proti směru staničení, ke Slatině,

- až na havarovaný sloupek, viz obr. A18-09.



Obr.A18-16

Splavenina písku blízko
nejnižšího bodu levostran-
ného, návodního rigolu.
Pohled ve směru staničení,
k Červené Hoře,

- nejnižší neodvodněný bod
levostranného, návodního
rigolu není přesně na-
proti nejnižšímu bodu
pravostrannému. Návodní
je blíž ke Slatině.



Obr.A18-17

Splavenina písku blízko
nejnižšího bodu pravo-
stranného, povodního rigo-
lu. Pohled ve směru stani-
čení, k Červené Hoře,

- nejnižší neodvodněný bod
pravostranného, povodní-
ho rigolu není přesně
naproti nejnižšímu bodu
levostrannému. Povodní
je blíž k Červené Hoře.

ŘÍMSY



Obr.A18-32

První pravostranná římsovka. Pohled protu směru staničení, ke Slatině,

- římsovka posunuta i se sloupkem po havárii směrem po vodě, na obrázku doleva. Její funkci do zatím omezuje jen málo.



Obr.A18-18 Poslední levostranná římsovka. Pohled proti směru staničení, ke Slatině,

- římsovky jsou vybaveny pravoúhlou dutinou ve tvaru obdélníka naležato, zde zazděnou cihlou,
- vpravo 1. sloupek dnes již neexistujícího lanového svodidla za mostem, viz též obr. A18-20.



Obr.A18-15
Pravostranná 24. římsovka.
Pohled ve směru staničení
k Červené Hoře,
- beton nižší pevnosti
způsobuje na této jediné
římsovce na celém mostě
větrání její vnitřní
hrany,
- vlevo splavenina písku
blízko nejnižšího bodu
pravostranného rigolu,
viz též obr. A18-16 a
A18-17.

ZÁCHYTNÉ BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ



Obr.A18-11
První levostranný sloupek/
parapetní zeď. Pohled
proti vodě,
- koroze výztuže a opadá-
vání krycích vrstev be-
tonu po ztrátě jeho pa-
sivačních vlastností.



Obr.A18-31 Devátý sloupek pravostranného zábradlí a předcházející pole. Pohled po vodě a ke Slatině,
- sloupek je po havárii zlomený, náhradní ocelová madla v předchozích polích deformována. Bodově korodují po nedostatečné konzervaci.



Obr.A18-12 Dvacátýdruhý pravostranný zábradelní sloupek. Pohled po vodě,
- koroze výztuže a opadávání krycích vrstev betonu po ztrátě jeho pasivačních vlastností,
- betonová madla vlevo i vpravo postihuje stejný osud,
- ocelové trubkové madlo vlevo nahoře koroduje rovněž.



Obr.A18-13 Dvacátéosmé levostranné zábradelní pole a sousední sloupky. Pohled proti vodě a k Červené Hoře,

- koroze výztuže a opadávání krycích vrstev betonu zábradelních madel po ztrátě jeho pasivačních vlastností,
- sloupky jsou vychýlené ze svých poloh po haváriích,
- okolní vegetace neumožňuje inspekci a zpomaluje vysychání mostních konstrukcí.



Obr.A18-14 Dvacátéosmé pravostranné zábradelní pole a sousední sloupky. Pohled k Červené Hoře a po vodě,

- koroze výztuže a opadávání krycích vrstev betonu sloupku po ztrátě jeho pasivačních vlastností,
- betonová madla postihuje stejný osud,
- okolní vegetace neumožňuje inspekci a zpomaluje vysychání mostních konstrukcí.

ODVODŇOVACÍ ZAŘÍZENÍ



Obr. A18-22

Odpadní trouba mostního odvodňovače ve 3. poli vlevo. Pohled přímo dolů,

- primitivní mostní odvodňovač je tvořený betonovou troubou zabetonovanou v mezeře mezi prefabrikovanými římsovkami a vyústěnou jako "chrlič",
- trouba je sice nepoškozená, ale voda proniká trhlinami mezi monolitickou obetonávkou a římsovkami a zamáčí fasádu,
- kolem trhliny vlevo kolonie mechů.



Obr. A18-23

Odpadní trouba mostního odvodňovače ve 4. poli vlevo. Pohled přímo dolů,

- primitivní mostní odvodňovač je tvořený betonovou troubou zabetonovanou v mezeře mezi prefabrikovanými římsovkami a vyústěnou jako "chrlič",
- trouba je poškozená, a voda navíc proniká trhlinami mezi monolitickou obetonávkou a římsovkami a zamáčí fasádu.



Obr.A18-24

Odpadní trouba mostního odvodňovače ve 3. poli vpravo. Pohled přímo dolů,

- primitivní mostní odvodňovač je tvořený betonovou troubou zabetonovanou v mezeře mezi prefabrikovanými římsovkami a vyústěnou původně jako "chrlič",
- trouba je zničena a voda navíc proniká trhlinami mezi monolitickou obetónávkou a římsovkami a zamáčí fasádu.



Obr.A18-25

Odpadní trouba mostního odvodňovače ve 4. poli vpravo. Pohled přímo dolů,

- primitivní mostní odvodňovač je tvořený betonovou troubou zabetonovanou v mezeře mezi prefabrikovanými římsovkami a vyústěnou původně jako "chrlič",
- trouba je zničena a voda navíc proniká trhlinami mezi monolitickou obetónávkou a římsovkami a zamáčí fasádu.



Obr.A18-26 Vtok do mostního odvodňovače ve 2. poli vlevo.
Pohled proti vodě,

- mostní odvodňovač je skutečně primitivní. Je tvořený betonovou troubou zabetonovanou v mezeře mezi prefabrikovanými římsovkami a vyústěnou na opačné straně jako "chrlič",
- voda má velmi omezenou možnost dostat se do trouby, zvláště když je okrajová spára zarostlá travinami. Daleko větší příležitost se nabízí v pronikání trhlinami mezi monolitickou obetonávkou a římsovkami. A tato voda zamáčí fasádu, i když je "chrlič" v pořádku.



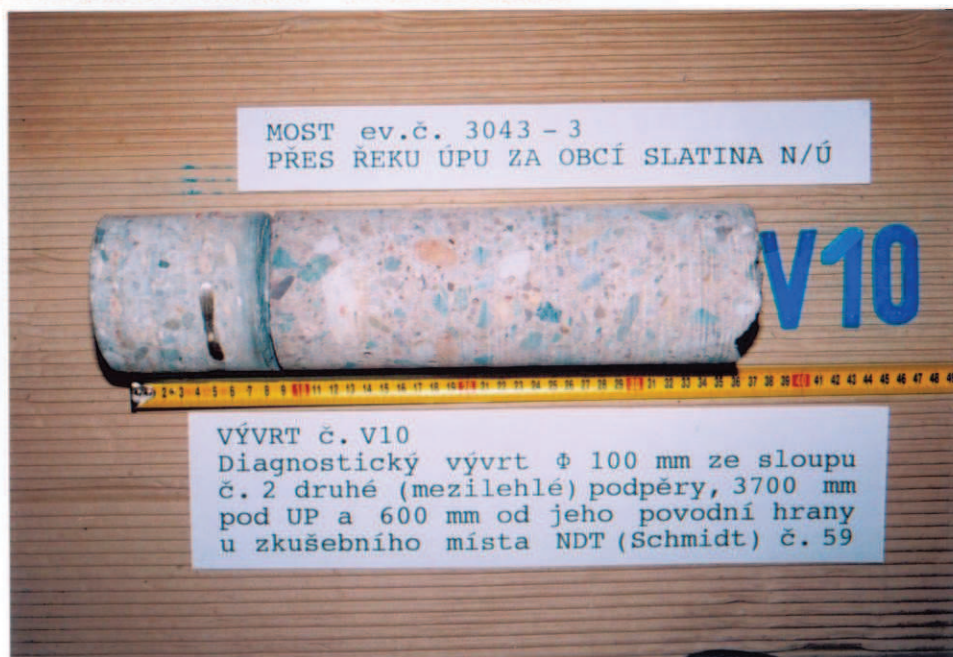
Obr.A18-27 Vtok do mostního odvodňovače ve 4. poli vpravo.
Pohled po vodě,

- viz obr. A18-26.

ZEMNÍ TĚLESO

Obr.A18-19 Svah zemního tělesa za koncem pravostranného křížidla V. podpěry, červenohorské opěry. Pohled po vodě,

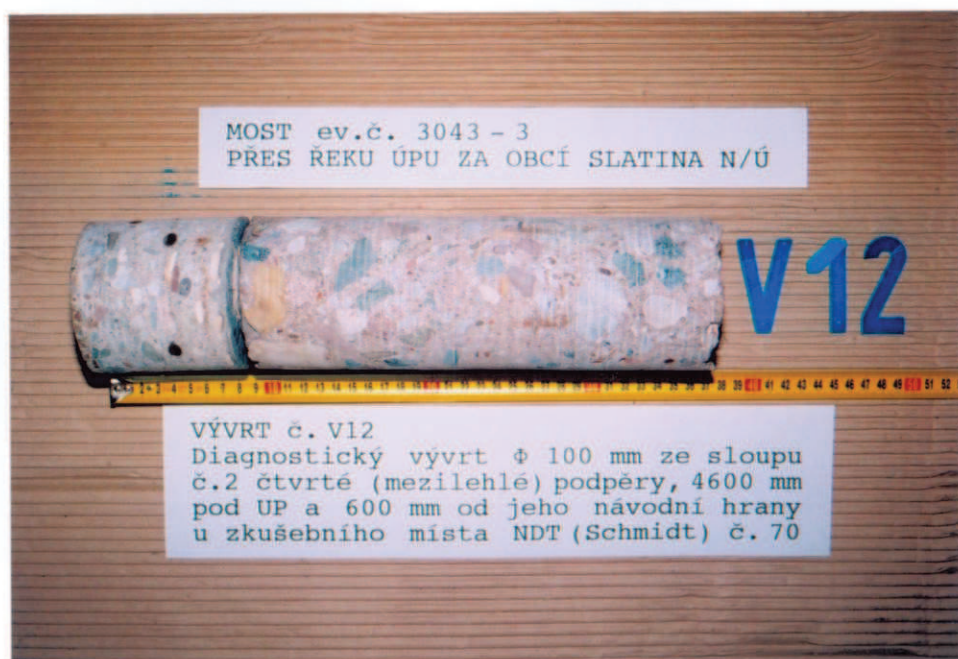
- voda přitékající z prudkého klesání od Červené Hory neteče silničním příkopem, ale podél drnu, kterým je zarostlá pravostranná krajnice. V tomto místě je drn prolomen a voda nebezpečně hlubokou erozivní rýhou ve svahu zemního tělesa opouští silnici,
- nad rýhou zbytky pravostranného lanového svodidla.

OVĚŘOVÁNÍ BETONU

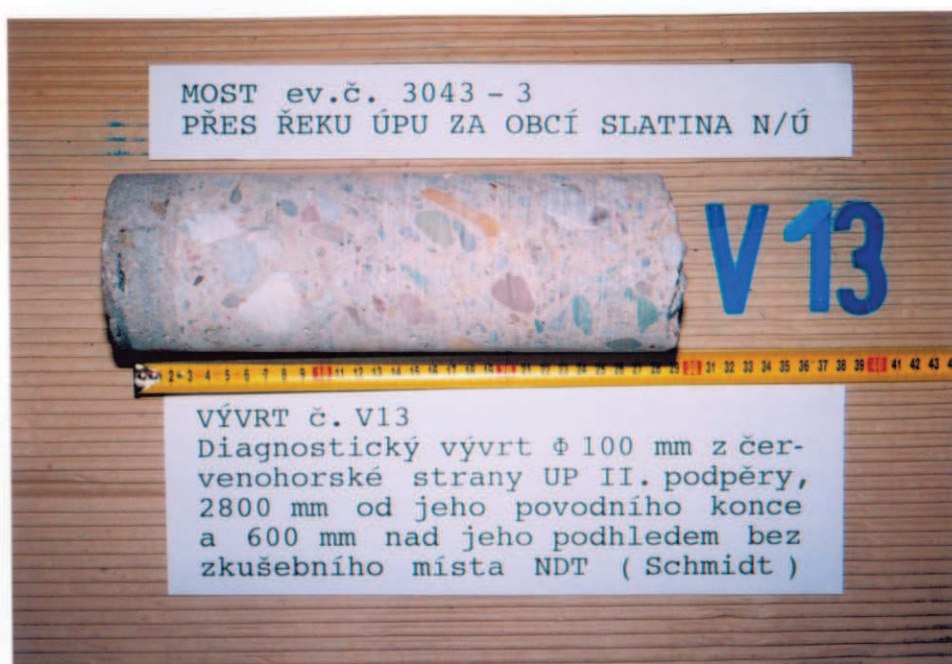
Obr.A14-17 Diagnostický vývrt č. V10 Ø 100 mm ze sloupu č. 2 druhé (mezilehlé) podpěry, 3700 mm pod UP a 600 mm od jeho povodní hrany u zkušebního místa NDT (Schmidt) č. 59.



Obr.A14-18 Diagnostický vývrt č. V11 Φ 100 mm ze sloupu č. 1 čtvrté (mezilehlé) podpěry, 4150 mm pod UP a 600 mm od jeho povodní hrany u zkušebního místa NDT (Schmidt) č. 68.



Obr.A14-19 Diagnostický vývrt č. V12 Φ 100 mm ze sloupu č. 2 čtvrté (mezilehlé) podpěry, 4600 mm pod UP a 600 mm od jeho povodní hrany u zkušebního místa NDT (Schmidt) č. 70.



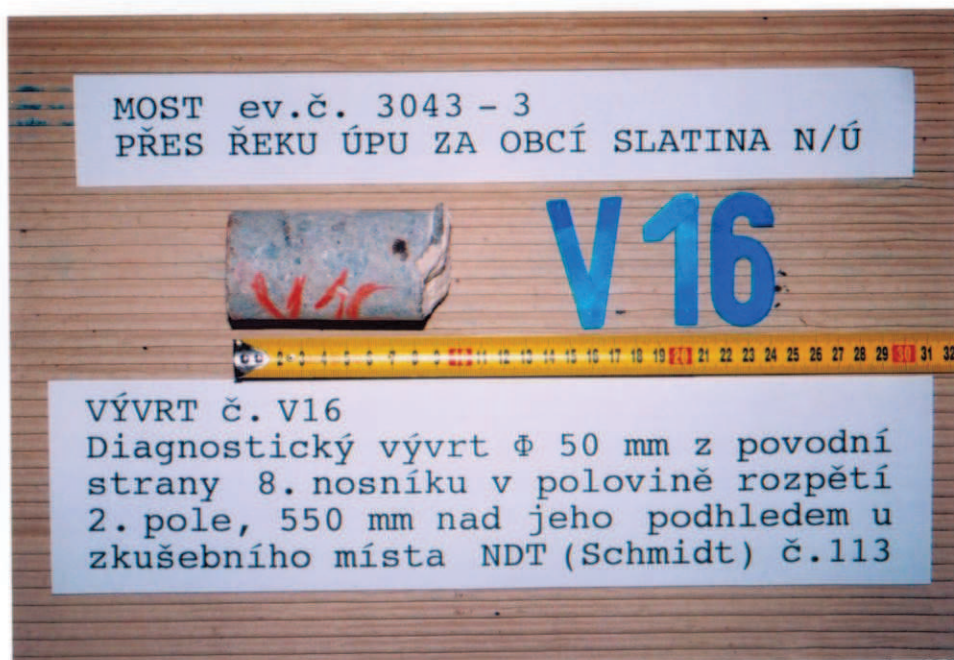
Obr.A14-20 Diagnostický vývrt č. V13 Φ 100 mm z červenohorské strany UP II. podpěry, 2800 mm od jeho povodního konce a 600 mm nad jeho podhledem bez zkušebního místa NDT (Schmidt).



Obr.A14-21 Diagnostický vývrt č. V14 Φ 100 mm z červenohorské strany UP III. podpěry, 2650 mm od jeho povodního konce a 670 mm nad jeho podhledem u zkušebního místa NDT (Schmidt) č. 84.



Obr.A14-22 Diagnostický vývrt č. V15 Φ 100 mm ze slatinské strany UP IV. podpěry, 2800 mm od jeho povodního konce a 450 mm nad jeho podhledem u zkušebního místa NDT (Schmidt) č. 90.



Obr.A14-23 Diagnostický vývrt č. V16 Φ 50 mm z povodní strany 8. nosníku v polovině rozpětí 2. pole, 550 mm nad jeho podhledem u zkušebního místa NDT (Schmidt) č. 113.



Obr.A14-24 Diagnostický vývrt č. V17 Φ 50 mm z povodní strany 8. nosníku, 9400 mm za III. podpěrrou, 550 mm nad jeho podhledem u zkušebního místa NDT (Schmidt) č. 114.



Obr.A14-25 Diagnostický vývrt č. V18 Φ 50 mm z návodní strany 1. nosníku, 1500 mm před V. podpěrrou, 210 mm nad jeho podhledem u zkušebního místa NDT (Schmidt) č. 115.

OVĚŘOVÁNÍ VÝZTUŽE



Obr.A16-18 Sonda S2 do podhledu 2. nosníku v jeho ose, 5 m před MP II. Pohled přímo vzhůru,

- sonda provedena na začátku trhliny s velkými inkrustacemi i ve formě krápníků, viz obr. A16-20 v odst. NK-PODHLÉDY,
- kabelový kanálek není tvořen trubicí a je dobře zainjektovaný. Krytí kabelu je 41 mm. Jeho předpjaté dráty jsou jen místy povrchově korodované, bez oslabení, pravděpodobně ještě z doby stavby. Injektážní malta je silně provlhlá! Proto ty krápníky na obr. A16-20.



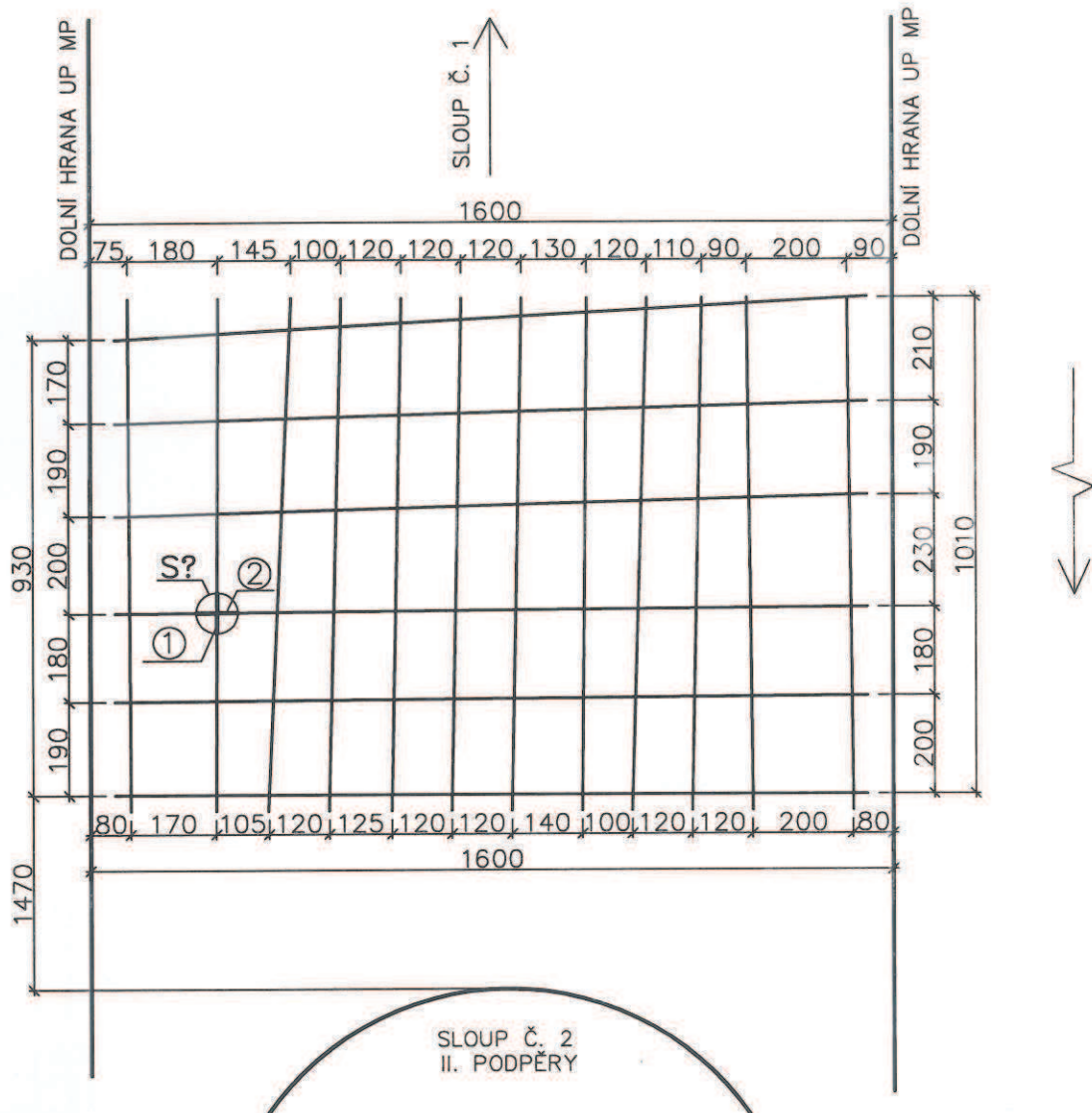
Obr.A16-19 Sonda S1 do fasády 1. nosníku asi ve 3/4 rozpětí 1. pole, 4 m před MP II. Pohled po vodě,

- sonda provedena ke zvedanému kabelu v místě trhliny s inkrustací nad dolní přírubou. Trhlina vede až k výztuži,
- kanálek tvořený trubicí je zainjektovaný jen asi z 25%, Krytí trubky vytvářející kanálek je 34 mm. Předpjaté dráty kabelu jsou jen povrchově korodované (bez oslabení), pravděpodobně ještě z doby stavby. Injektážní malta je suchá.

VYZTUŽENÍ ČÁSTÍ KONSTRUKCÍ

VÝZTUŽENÍ PODHLEDU ÚLOŽNÉHO PRAHU II. (MEZILEHLÉ) PODPĚRY

SONDA S 4 PŮDORYSNÉ SCHÉMA M 1:15



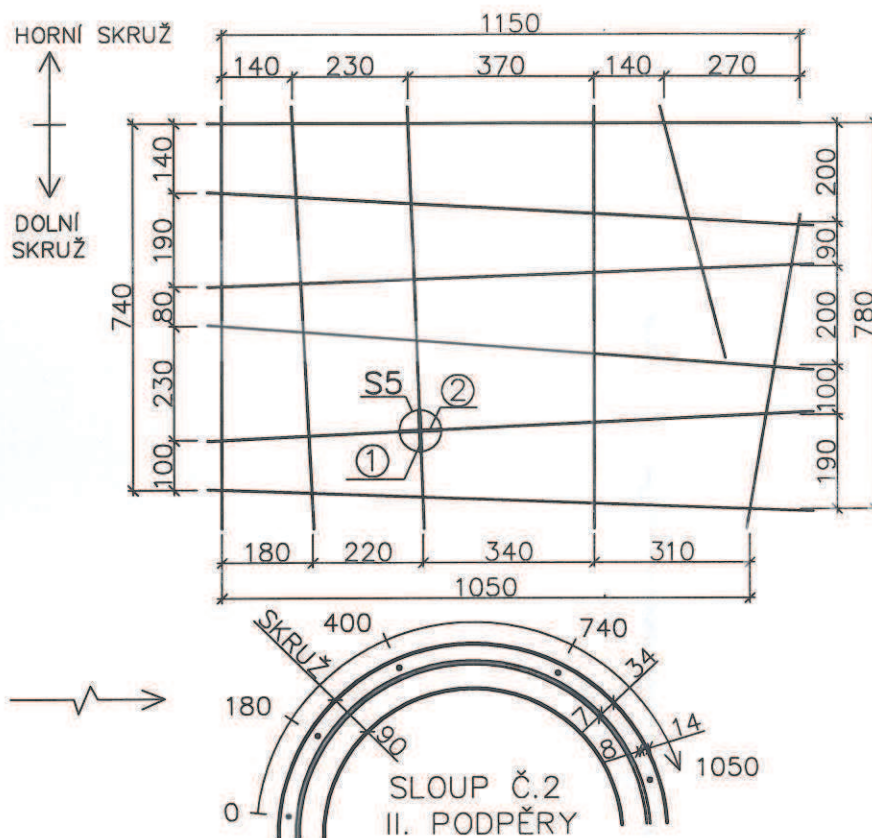
- ① Hlavní výztuž je téměř rovnoběžná, v sondě S4 kruhového průřezu \varnothing 28 mm na povrchu hladká po 90 ÷ 200 mm, průměrně po 131 mm. Krytí v sondě je 22 mm. Výztuž je povrchově korodovaná z doby stavby.
- ② Rozdělovací výztuž je téměř rovnoběžná, v sondě S4 kruhového průřezu \varnothing 12 mm na povrchu hladká po 170 ÷ 230 mm, průměrně po 194 mm. Krytí v sondě je 0 ÷ 5 mm. Výztuž je místy důlkovitě korodovaná.

Výztuž v sondě není vzájemně vázána.

Chl. Křiváček

VÝZTUŽENÍ POVRCHU 2. SLOUPU II. (MEZILEHLÉ)
PODPĚRY

SONDA S 5 NÁRYSNÉ SCHÉMA (ROZVINUTO) M 1:15



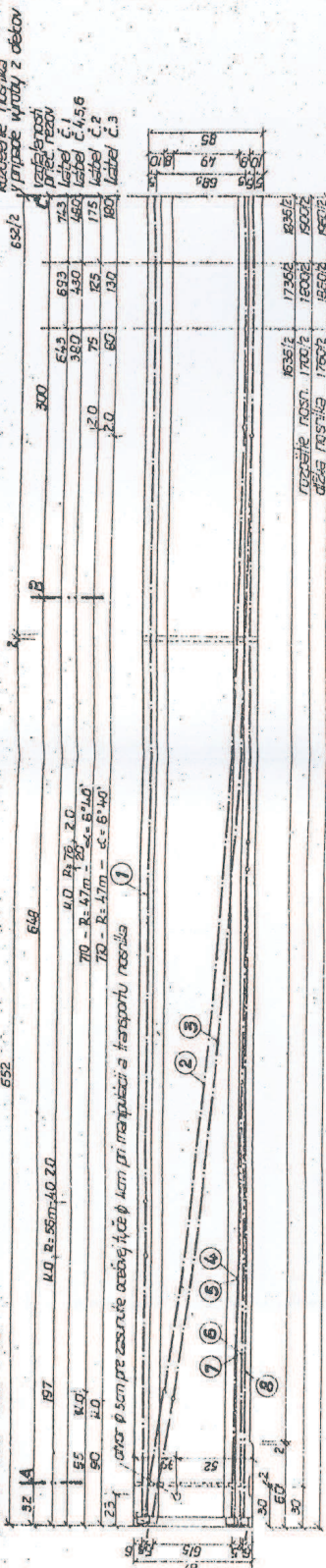
- ① Hlavní výztuž skruže je téměř svislá, rovnoběžná, ale místy přerušená a zde svislá není. V sondě S5 je kruhového průřezu $\varnothing 8$ mm na povrchu hladká po 140 ÷ 370 mm, průměrně po 200 mm. Krytí v sondě je 14 mm. Výztuž je povrchově korodovaná (z doby stavby) bez oslabení.
- ② Rozdělovací příčná výztuž skruže není vodorovná ani rovnoběžná. V sondě S5 je kruhového průřezu $\varnothing 7$ mm na povrchu hladká po 80 ÷ 230 mm, průměrně po 152 mm. Krytí v sondě je 34 mm. Výztuž je povrchově korodovaná (z doby stavby) bez oslabení.
- ③ Mimo vyztužení skruží je vyztuženo i jádro sloupu. Svislá výztuž byla zjištěna náhodně při odebírání 3 jádrových vývrtů v jediném případě, ve vrtu V 11. Je kruhového průřezu min $\varnothing 26$ mm, spíše však více, neboť vložka nebyla zasažena v plném profilu. Krytí ve vrtu je 28 mm od spáry skruží-jádro a 123 mm do vnějšího povrchu skruže. Výztuž není korodovaná. Rozdělovací příčná výztuž nebyla zachycena. Mezi skruží a jádrem sloupu je asi 2 mm separační vápenito-cementová vrstva.

JAN KRYPPEL

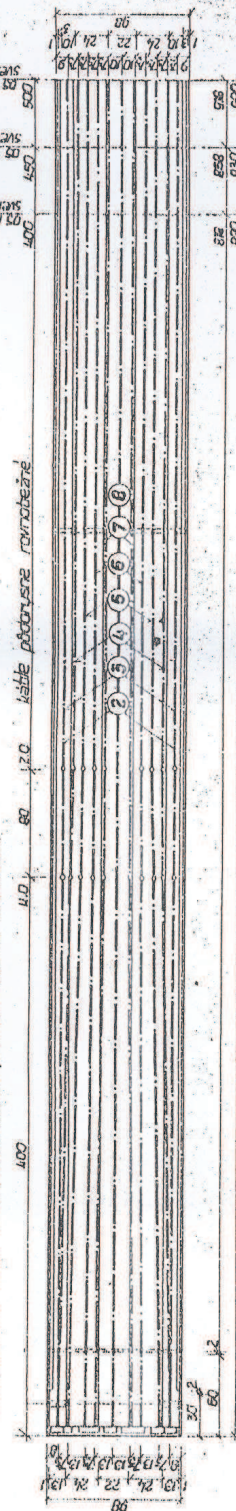
VÝKRES VÝZTUŽE NOSNÍKU KA - 61
PRO SVĚTLOST 18 m

52:1 234 MAY 20 2004

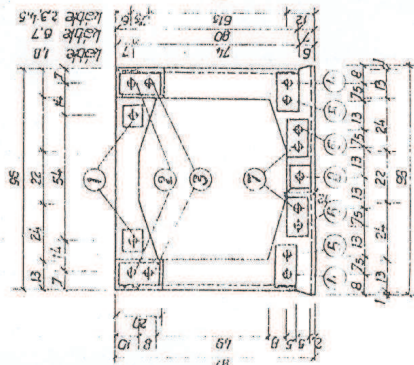
652/2 Rozdelenie nosníka
y priľade výroby z dekov



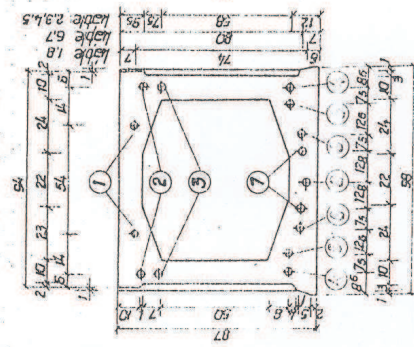
VODOROVNÝ REZ 1:25 (kabel č. 1 sú prímie a nie sú zahreslene).



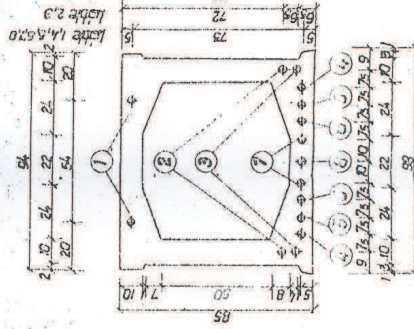
REC B 1:15



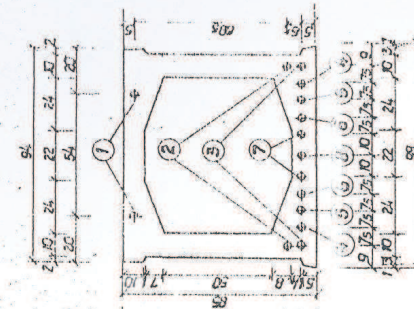
REZ A 1:15



REF B 1:15



RECEIVED 1:15



POJÉT PREREDNACHY DZÉTOV

1st 1st C. 1	6 6 PZ 4.5
1st 2nd C. 2,3,4,5	12 6 PZ 4.5
1st 3rd C. 5,7	11 6 PZ 4.5
1st 4th C. 8	9 6 PZ 4.5

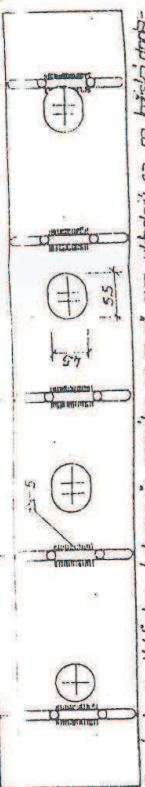
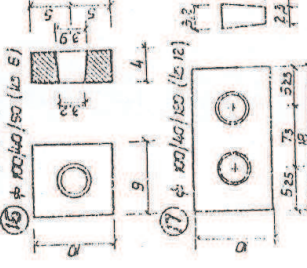
SWETLHOF	10m	17m	16m
BENAU	500	500	500
KUBATUBA	703m	6,59m	6,32m
VAMA	12,29l	17,37l	16,43l

PRÁVNÍKOVÝ ÚSTAV SVETLOSTI 9-21m, MONTOVANÉ Z PŘEDP. NOSNÝCH KLA-6I	18
---	----

BETON	500
KUBATURA	7,01 m ²
VAHA	18,22 t



239



Opazovanja: Vzhledom k tomu, že nosniky su. 15 až 21 m, utrdaj se na bršljan, dobi-

Year	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100							
19	12,000	13,000	14,000	15,000	16,000	17,000	18,000	19,000	20,000	21,000	22,000	23,000	24,000	25,000	26,000	27,000	28,000	29,000	30,000	31,000	32,000	33,000	34,000	35,000	36,000	37,000	38,000	39,000	40,000	41,000	42,000	43,000	44,000	45,000	46,000	47,000	48,000	49,000	50,000	51,000	52,000	53,000	54,000	55,000	56,000	57,000	58,000	59,000	60,000	61,000	62,000	63,000	64,000	65,000	66,000	67,000	68,000	69,000	70,000	71,000	72,000	73,000	74,000	75,000	76,000	77,000	78,000	79,000	80,000	81,000	82,000	83,000	84,000	85,000	86,000	87,000	88,000	89,000	90,000	91,000	92,000	93,000	94,000	95,000	96,000	97,000	98,000	99,000	100,000

100

PROJEKTOVANÉ ČESNÉ POUŽÍ SVĚTLOSTI 9-21m MONTOVANÉ 2 PŘEDŘ. NOSNIKOV NA 6l	st. 19
--	-----------

MOSTNÍ LIST, DETAILNÍ POPIS
A VÝTAH Z PASPORTU SDO

MOSTNÍ LIST

SÚS Náchod

zpracoval: ing. J. Hauck 03/94

1. Název mostu: Most přes Úpu u Slatinského mlýna		304 3 - 3
2. Předmět přemostění: řeka Úpa		Rok postavení (rok) nezjištěn
3. druh silnice a stanicení: III/3043, km 4,820 4,746		Zatížitelnost: empirická Normální: 19,8 Výhradní: 25,3 Výjimečná: 42,2 navrh. zatížení: nezjištěno
4. Katastr. obec: Slatina n. Úpou, Červená Hora		
5. Okres: Náchod		
6. Udržovatel: SÚS Náchod		
8. Počet otvorů: 4		9. Světlost otvorů: kolmo: 74,68 m šikmo: 76,20 m
10. Délka přemost.: 78,60 m		11. Rozp. poli: 19,60; 2x19,65; 19,71
		12. Šikmost: L72,50
13. Podrobný popis nosné konstrukce: Úložné prahy sloupů z vyztuž. betonu, piliře - beton. truba vyplněná betonem, roznášecí práh železobetonový, nosné prvky železobetonové komárkové š. 0,95m, v. 0,90m, uložené do beton. lože, odvodnění vozovky pod chodníkem do boku		
Stavební výška: 1,25		Uložná výška:
14. Opory: Počet: 2 + křídla Výška: 0,9		Délka: 8,35 + 8,45 m Druh a materiál: bet. práh, křídla monolitický beton
15. Ostatní podpory: Počet: 3x2 sloupky Výška: mezi prahy 6,18		Délka: osově 5,30 m Druh a materiál: bet. truba vyplněná betonem, nad nimi žl. prah
16. Prostorová úprava: Volná šířka mostu (podjezdu): mezi zábradlím 7,70 m šířka chodníků: 2x0,5 m šířka mezi obrubami: 6,70 m Volná výška nad vozovkou: -		
17. Vozovka a chodníky: Druh vozovky: asfaltový koberec Druh zpevnění části krajnic: - Druh chodníků: betonový Zábradlí: beton. sloupky 20x25 čms žl. pruty 3x		
18. Výška mostu nad terénem: 3,7 nad cestou, 7,1 nad terénem, 8,9 nad vodou		
19. Výška spodní hrany konstr. nad velkou vodou: nezjištěno Druh a materiál: hloubka: 0,40		
20. Různá zařízení na mostě: nejsou Výkresy mostu: nejsou k dispozici		
21. Stavební stav: II - velmi dobrý, nutno vyčistit odvodnění, vyspravit vozovku v místech dilatací, obnovit natěrem vozovku, vyspravit zábradlí.		
22. Správní údaje: celk. dl. mostu vč. opěr 83,20 m, max. výška vody nezjištěna		

 * DETAILNI POPIS MOSTU *

18.09.95

IDENTIFIKACNI CISLO MOSTU : 3043 -3

Nazev zakladni uzemni jednotky

Cislo useku uzloveh lokalizacniho systemu : 0433A104 -0433A100

Staniceni zacatku objektu na uvedenem useku : 3.164 m

Liniove staniceni objektu : 4.918 m

Administrativni jednotka : 136050

Duvody zmen : Pocet poli mostu : 4

Predmet premosteni : VODOTEC, STALY PRUT Oznaceni sikmosti : LEVA

Vodni tok : UPA Hodnota sikmosti : 75 stupnu

Delka premosteni : 77.05 m Celkova delka : 0.00 m

POPIS NOSNE KONSTRUKCE JEDNOTLIVYCH SKUPIN POLI MOSTU

Por. cis. skup. poli	Poc. poli ve skup. poli	Svetlost otvoru		Konstr. vyska	Material		Typ prefab-rikatu	Druh statickeho pusobeni
		Sikma	Kolma		Preva- zujici	Dalsi pouzit		
1	1	18.15	17.50	0.85	PF-PB		KA-61	DESKA PROSTA
2	2	18.05	17.50					
3	1	18.00	17.45					
4								
5								

Udaje jsou uvedeny v metrech

Pocet zbylych poli : 0

POPIS SPODNI STAVEBY MOSTU :

MATERIAL : Krajnich podper : ZELBET DRUH : Krajnich podper :
 Mezilehlych podper : Mezilehlych podper :

Stavebni stav nosne konstrukce : VELMI DOBRY

Stavebni stav spodni stavby : VELMI DOBRY

Druh krytu vozovky : ZIVIC.

ROZMERY MOSTU :

Sirky :

Vysky :

Volna sirka : 7.70 m Volna vyska nad vozovkou : m
 Sirka mezi zvysenymi obrubami : 6.70 m Vyska mostu nad terenem : 9.20 m
 Sirka chodniku vlevo : 0.50 m Stavebni vyska mostu : 1.25 m
 Sirka chodniku vpravo : 0.50 m Normalni hloubka vody : m
 Celkova sirka mostu : m
 Plocha mostu : m2 (delka premosteni x celkova sirka m)

ZATIZITELNOST MOSTU :

Normalni zatizitelnost : 48 t Rok postaveni mostu : 1963
 Vyhradni zatizitelnost : 60 t Rok hlavni prohlidky :
 Vyjimecna zatizitelnost : 100 t Rok dalsi prohlidky :
 Zpusob stanoveni zatizitelnosti :
 Rok stanoveni zatizitelnosti :

Oznaceni zatimniho mostu :

Archivace provedaciho projektu :

Ztotoznavy objekt : -

3043 - 3 (most přes ř. Upu)

Odpovědná osoba : Databanka Ostrava ; datum poslední změny: 15.12.2008 10:39:52

Identifikátor mostu
7754

Historie evid. čísla

Číslo silnice a mostu
3043 - 3
Číslo úseku
0433A104 0433A100
Dočasné ev. číslo
neNázev
most přes ř. Upu
Místní názevStaničení (na úseku) 3.164 [km]
Liniové (provozní) staničení 4.745 [km]Druh objektu
Most
Druh zatimního mostu
NezadanýÚzemní jednotka
Nezadaná
Předmět přemostění
Vodoteč (stálý průtok)Okres
Náchod
Vodní tok
ÚpaRegion
Královéhradecký kraj
Třída komunikace
3. třídaArchivace projektu
Nezadaná
Vybraná síť
NezadanýSprávce
KÚ Královéhradeckého kraje
SÚS Královéhradeckého kraje
Divize Náchod
Vymezený tah
NezadanýEvropský tah
☒Důvod změny
novostavba silnice
Způsob užívání
nezadáno

3043 - 3 (most přes ř. Upu)

Odpovědná osoba : Databanka Ostrava ; datum poslední změny: 15.12.2008 10:39:52

Identifikátor mostu
7754

Délka/výška/šířka, prostorová úprava (údaje jsou v metrech)

Délka mostu	<input type="text" value="0"/>	Stavební výška	<input type="text" value="1.25"/>	Volná výška nad vozovkou	<input type="text" value="0"/>	Rok postavení	<input type="text" value="1963"/>
Celková šířka	<input type="text" value="0"/>	Úložná výška	<input type="text" value="0"/>	Volná šířka	<input type="text" value="7.7"/>		
Délka přemostění	<input type="text" value="77.05"/>	Výška nad terénem	<input type="text" value="9.2"/>	Šířka mezi obrubami	<input type="text" value="6.7"/>	Označení šikmostí	<input type="text" value="Levá"/>
Délka NK mostu	<input type="text" value="0"/>	Výška nad hladinou	<input type="text" value="0"/>	Levý chodník	<input type="text" value="0.5"/>	Šikmost (g)	<input type="text" value="80"/>
Šířka mezi zábradlími	<input type="text" value="0"/>	Hloubka vody	<input type="text" value="0.4"/>	Pravý chodník	<input type="text" value="0.5"/>		

Povrch komunikace

Povrch chodníku

Plocha mostu

 m²

Plocha vozovky

 m²

Plocha chodníku

 m²

Záchytná zařízení na mostě

Různá zařízení na mostě

Reprodukční pořizovací hodnota:

0 Kč

Způsob výpočtu RPH:

Základní metodika stanovení RPH

Poznámka

DOKLADY ZHOTOVITELE

MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor pozemních komunikací

č.j. : 142/2 nábr. Ludvíka Svobody 12/22, 110 15 PRAHA 1

V souladu

průzkumné a diagnostické práce č.j. 20840/01-120 ve znění změn č.j. 30678/01-123, č.j. 47/2003-120-RS/1 a 174/2005-120-RS/1 Ministerstvo dopravy - odbor pozemních komunikací

vydává

OPRÁVNĚNÍ

k provádění průzkumných a diagnostických prací souvisejících s výstavbou, opravami, údržbou a správou pozemních komunikací

číslo 172/2006

pro

Ing. Jana K r y š t o f a

Datum narození : 11. 5. 1943

Bydliště

Ulice : Bohuslava Martinů 137
Obec/město : Brno
PSČ : 602 00
Tel./fax. : 543214478

Zaměstnavatel/firma : Mostní vývoj, s.r.o.

Ulice : Bohuslava Martinů 137
Obec/město : Brno
PSČ : 602 00
Tel./fax. : 543236257/543238103
e-mail : mostni.vyvoj.brno@seznam.cz

Oprávnění se vztahuje na provádění diagnostického průzkumu silničních objektů.

Oprávnění platí do 03. 2011

V Praze dne 17. března 2006

Ing. Lubomír Tichý, CSc.
předseda komise



Ing. Jiří Nouza
ředitel
odboru pozemních komunikací



CERTIFIKAČNÍ SDRUŽENÍ PRO PERSONÁL

ASSOCIATION FOR PERSONNEL CERTIFICATION

zájmové sdružení právnických osob

Areál VÚ Běchovice, P. O. BOX 51, 190 11 Praha 9

je akreditováno Českým institutem pro akreditaci o.p.s. (ČIA) podle požadavků ČSN EN ISO/IEC 17024
jako certifikační orgán pro personál

is accredited by Czech Accreditation Institute o.p.s. (CAI) according to the requirements of ČSN EN ISO/IEC 17024
as a Certification Body for personnel



CERTIFIKÁT CERTIFICATE

č. / No.

201 - 0053 / NZS

pro personál ve specifických činnostech / for personnel in specific activity

Podle požadavků standardu Std-201 APC je certifikován
In agreement with requirements of APC Standard Std-201 is certified

Ing. Jan KRYŠTOF

Rodné číslo
Personnel identification number

430511/452

Certifikace je platná pro specifickou činnost / Certification is valid for specific activity

**NDT ve stavebnictví
NDT at building trade**

NZS

Certifikace je platná do
Expiration date

30.11. 2010



25.05. 2006

Datum vydání
Date of issue

Ředitel certifikačního orgánu
Head of the Certification body
Ing. Jiří Pitter

Podpis držitele certifikátu
Certificate holder's signature



Ministerstvo dopravy

Č.j.: 188/2008-120-ORG

nábřeží Ludvíka Svobody 12/22

P.O. BOX 9, 110 15 Praha 1

Oprávnění k výkonu hlavních a mimořádných prohlídek mostů pozemních komunikací

Jméno, příjmení, titul : Jan Kryštof Ing.

Adresa : Ulice : Bohuslava Martinů 137
Město : Brno 2
PSČ : 602 00
Tel. : 543 236 257, 775 566 300
Fax : 543 238 103

Firma : Mostní vývoj, s.r.o.

Ulice : Bohuslava Martinů 137
Město : Brno
PSČ : 602 00
Tel. : 543 214 478
Fax : 543 214 478

Registrační číslo : 007/1998

Platnost do : 09.2013

Datum : 10.11.2008

Ing. Jiří Chládek, CSc.
předseda komise



Ing. Pavel Šustr
ředitel odboru pozemních komunikací

Úřad městské části města Brna, Brno-střed
Dominikánská 2, 601 69 Brno
Živnostenský úřad, pracoviště Měnínská 4, 601 92 Brno

ev.č.: 370202-52829-01
č.j. : 40942/02/44-02/Drah

Živnostenský list

p r á v n í c k é o s o b y


na základě oznámení změny ze dne 17. 7.2002
podle ustanovení § 49 zákona č.455/1991 Sb., o živnostenském
podnikání, ve znění pozdějších předpisů, se mění původní
živnostenský list č.j.: 58691/02/44-02

Obchodní firma : Mostní vývoj, s.r.o.
IČO : 262 82 097
Sídlo : Bohuslava Martinů 758/137, 602 00 Brno
Předmět podnikání: Testování, měření a analýzy

Živnostenský list se vydává na dobu neurčitou.

Datum vzniku živnostenského oprávnění: 25. 3.2002.

V Brně dne : 17. 7.2002


Mgr. Ladislav Zajíc
vedoucí Živnostenského úřadu
Úřadu městské části města Brna, Brno-střed

