

Most 37433-1

Most přes Býkovku v Rájci - Jestřebí

MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA

Objekt: Most ev.č. 37433-1 (Most přes Býkovku v Rájci - Jestřebí)

Okres: Blansko

Prohlídku provedl: Rušar Jaromír, Ing.
Rušar mosty, s.r.o.

číslo oprávnění 034/1998

Datum provedení prohlídky: 22.6.2021

Poznámka:

Prohlídka byla provedena za účasti Ing. Ondřeje Mičánka a Bc. Jana Koumara za účelem výpočtu zatížitelnosti.

Počasí v době provádění prohlídky:

Oblačno

Způsob zpřístupnění:

Prostor pod mostem přístupný po svazích zemních těles. Prohlídka byla provedena bez zvláštního vybavení.

Teplota vzduchu: 25.0°C

Teplota NK:

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Číslo komunikace: 37433

Staničení km: 0.420km

Ev.č.mostu: 37433-1

Název objektu: **Most přes Býkovku v Rájci - Jestřebí**

Staničení ve směru: Jestřebí - Rájec

B. POPIS ČÁSTÍ MOSTU**1. Spodní stavba**

- | | | | |
|-------|-----|-----------------------------------|---|
| [1.1] | 1.1 | Základy mostních podpěr a křídel | Most je založen na beraněných železobetonových pilotách 350/350/6000. |
| [1.2] | 1.2 | Mostní podpěry křídla a čelní zdi | Mostní opěry s rovnoběžnými křídly jsou železobetonové, založené na beraněných železobetonových pilotách. |

2. Nosná konstrukce mostu (horní stavba)

- | | | | |
|-------|-----|------------------|---|
| [2.1] | 2.1 | Nosná konstrukce | Nosná konstrukce je šikmá a tvoří ji 10 ks prefa nosníků KA-73 98/70, dl. 15 m, uložené na lepenku. |
| [2.2] | 2.2 | Ložiska, klouby | Ložiska na mostě nejsou. Nosná konstrukce je uložena na lepenku. |
| [2.3] | 2.3 | Mostní závěry | Mostní závěry jsou podpovrchové. |

3. svršek

- | | | | |
|-------|-----|----------|--|
| [3.1] | 3.1 | Vozovka | Vozovka na mostě je živičná, povrch ACO. Tloušťka vozovky je přibližně 0,24 m, šířka vozovky je 7,10 m. Krajnice je na obou stranách zpevněna dvěma řadami drobných žulových kostek. Příčný sklon je jednostranný levý ve směru staničení. |
| [3.2] | 3.2 | Chodníky | Na pravé straně mostu se nachází chodník ze zámkové dlažby šířky 1,32 m. Z vnitřní strany je lemován betonovým silničním obrubníkem šířky 0,25 m a výškou nad vozovkou 0,11 m. Z vnější strany je železobetonová římsa šířky 0,75 m. |

[3.3] 3.3 Římsy, obrubníky, zálivky Římsy jsou železobetonové monolitické, nad opěrami dilatované. Levá římsa je široká 0,75 m a vysoká 0,37 m, z vnitřní strany lemovaná betonovým silničním obrubníkem šířky 0,25 m vystupujícím nad vozovku o 0,11 m. Její vyložení je 0,17 m. Pravá římsa má šířku 0,75 m a výšku 0,36 m. Je vyložena 0,13 m.

[3.4] 3.5 Izolační systém NK Izolace je pravděpodobně pásová lepenková, vanová, ukončena fabionem v ozubu římsy.

4. Vybavení

[4.1] 4.8 Odvodnění Odvodňovače na mostě nejsou. Odvodnění je řešeno kombinací podélného a příčného sklonu vozovky.

[4.2] 4.2 Zábradlí Na obou stranách mostu se nachází ocelové dvoumadlové zábradlí se svislou výplní. Sloupky jsou profilu I 120, horní madlo U 120/55, spodní madlo U 80/45. Svislá výplň je tvořena obdélníkovým profilem 30/15. Výška zábradlí na levé straně je 1,02 m, výška na pravé straně mostu je 1,01 m.

[4.3] 4.3 Dopravní značení, označení objektu V obou směrech mostu je osazeno svislé dopravní značení o zatížitelnosti mostu B13 (19 t), E13 (44 t) a tabulky s evidenčním číslem mostu. Na levé římse je ve směru proti staničení osazena značka Z4a.

[4.4] 4.6 Území pod mostem a přístup. cesty Objekt přemostňuje potok Býkovka. Svahy koryta u opěr jsou zpevněny dlažbou z lomového kamene. Před lícem opěr jsou úzké lavičky šířky 0,20 m. Svahy mají sklon 1:1. U OP1 na pravé straně mostu navazuje na svahy nábrežní zeď.

[4.5] 4.7 Cizí zařízení / Opěra_1 Podél OP1 je na nosné konstrukci zavěšena chránička plynovodu o průměru 180 mm.

[4.6] 4.7 Cizí zařízení / Opěra_2 Na OP2 tabulka vyznačující úroveň povodně v roce 1997. V korytu u OP2 vodočetná lať.

[4.7] 4.7 Cizí zařízení / Chodník vpravo Pod chodníkem vpravo je veden kabel veřejného osvětlení města

C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

1. Spodní stavba

[1.1] 1.1 Základy mostních podpěr a křídel Základy jsou nepřístupné, bez provedení sond nelze spolehlivě určit stav založení. Konstrukce však nevykazuje závady (poklesy, natočení, porušení) pocházející od možných poruch založení.

[1.2] 1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi Opěry jsou potečené, kvůli čemuž odpadá krycí vrstva a místy je odhalena výztuž opěr, která koroduje. Omítka odpadá i na křídlech a místy beton degraduje. Jsou patrné vápenné výluhy.

Nejvíce je postižen okraje OP1. Na obou opěrách jsou zadělané jádrové vývrty po proběhlých diagnostikách. Části opěr jsou posprejované.

2. Nosná konstrukce mostu (horní stavba)

- | | | | |
|-------|-----|------------------|---|
| [2.1] | 2.1 | Nosná konstrukce | <p>Dle diagnostiky byly ve všech sondách až na jednu kabelové kanálky zainjektované. Ocelové dráty předpětí jsou bez stop koroze. Dovnitř nosníků zatékala voda, po stěnách vápenná inkrustace.</p> <p>Na podhledu a z boku nosné konstrukce vyřezlá příčná výztuž prefabrikátů, která koroduje. Do spár mezi nosníky zatéká, vzniká vápenná inkrustace. Nejhorší stav ve dvou krajních sparách na levé straně mostu. V místech, kde zatéká voda, beton nosné konstrukce degraduje. Voda evidentně stéká přímo na plynové potrubí, které je zavěšeno na podhledu nosné konstrukce podél OP1</p> |
| [2.2] | 2.2 | Ložiska, klouby | Bez závad. |
| [2.3] | 2.3 | Mostní závěry | Bez závad. |

3. svršek

- | | | | |
|-------|-----|---------------------------|--|
| [3.1] | 3.1 | Vozovka | <p>Povrch vozovky je zvlněný, v krytu jsou podélné i příčné trhliny. Nejmarkantnější jsou v místech podpovrchových mostních závěrů a v ose vozovky. V krytu jsou lokální výtluky. Místy povrch se ztrátou pojiva. Opevnění krajnice drobnými žulovými kostkami je zanesené, místy prorůstá vegetace.</p> |
| [3.2] | 3.2 | Chodníky | Bez závad. |
| [3.3] | 3.3 | Římsy, obrubníky, zálivky | <p>Povrch říms je zdegradovaný. Boky lokálně porostlé lišejníky. U levé římsy ulámaná spodní hrana. Na římsách praskliny. Dilatace říms zarostlá vegetací.</p> |
| [3.4] | 3.5 | Izolační systém NK | Izolace nefunguje. Zatéká na nosnou konstrukci a úložné prahy. |

4. Vybavení

- | | | | |
|-------|-----|------------------------------------|--|
| [4.1] | 4.8 | Odvodnění | Povrch vozovky zvlněný s výtluky, což může způsobovat stání povrchové vody na krytu. |
| [4.2] | 4.2 | Zábradlí | Výška zábradlí je nízká. Zábradlí je opatřeno protikoročním ochranným nátěrem, ale na cca 20 % plochy je napadnuto korozí. |
| [4.3] | 4.3 | Dopravní značení, označení objektu | Na základě nově provedeného výpočtu zatížitelnosti není nutné most osazovat dopravním značením B13 a E13. |
| [4.4] | 4.6 | Území pod mostem a přístup. | Podél opěr jsou příliš úzké lavičky, po kterých není možné se |

cesty	bezpečně bez dalšího speciálního vybavení dostat více pod most. Svahy opevněné dlažbou z lomového kamene jsou prudké, u paty podezřelá a rozpadlá. Ve sparách nad těmito místy trhliny způsobené sesunutím odláždění. V době prohlídky byla zvýšená hladina vody, která znemožňovala posoudit rozsah zanesení dna.
[4.5] 4.7 Cizí zařízení / Opěra_1	Uchycení chráničky plynovodu zrezlé. Na chráničku zatéká, což způsobuje korozi.
[4.6] 4.7 Cizí zařízení / Opěra_2	Vodočecná lať odpadá.

D. HODNOCENÍ PÉČE O MOST, VÝKONU BĚŽNÝCH PROHLÍDEK, KVALITY ÚDRŽBOVÝCH PRACÍ A PROVÁDĚNÝCH OPRAV, ZÁVADY MOSTNÍ EVIDENCE

Údržba se provádí v rozsahu možností správce.

E. OPATŘENÍ NA ZKVALITNĚNÍ SPRÁVY MOSTU, NÁVRH NA ODSTRANĚNÍ ZJIŠTĚNÝCH ZÁVAD

6.periodicky

[1] 3.1 Vozovka	Z krajnic odstranit nečistoty a zakořeněnou vegetaci.
-----------------	---

5.odstranění nutno provést ihned

[2] 4.3 Dopravní značení, označení objektu	Odstranit dopravní značení B13 a E13.
--	---------------------------------------

3.odstranění nutno do 1 roku

[3] 3.1 Vozovka	Vyspravit trhliny ve vozovce.
[4] 4.2 Zábradlí	Oprava PKO.
[5] 4.6 Území pod mostem a přístup. cesty	Opravit opevnění svahů podél opěr.

2.odstranění nutno do 5 let

[6] 2.1 Nosná konstrukce	Vzhledem ke stavebnímu stavu mostu, zejména nefunkčnosti izolace a zatékání na nosnou konstrukci doporučuji provést buď generální opravu mostu, nebo nahrazení objektu novou konstrukcí. V případě generální opravy by se jednalo o tyto zásahy: odstranění mostního svršku a vybavení, zřízení spřažené železobetonové desky, celoplošná izolace, nové římsy, normový záchytný systém, vozovkové souvrství, kotvená sanace spodní stavby a nosné konstrukce, úpravy terénu.
--------------------------	--

F. ZÁZNAM O PROJEDNÁNÍ OPATŘENÍ SE SPRÁVCEM MOSTU, STANOVENÍ DRUHU ÚDRŽBY A OPRAV, STANOVENÍ ZPŮSOBU A TERMÍNU ODSTRANĚNÍ ZÁVAD, PŘÍPADNÉ NAŘÍZENÍ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY, STANOVENÍ PŘEDBĚŽNÉ CENY PRACÍ

Datum projednání: 30.9.2021

Číslo jednací:

Poznámka:

Projednáno se správcem mostu.

G. ROZHODNUTÍ O ZMĚNĚ ZATÍŽITELNOSTI A KLASIFIKAČNÍHO STUPNĚ STAVU NOSNÉ KONSTRUKCE A SPODNÍ STAVBY MOSTU

Stavební stav

Spodní stavba

Stavební stav:

IV - Uspokojivý (koefic. $a=0.8$)

Nosná konstrukce

Stavební stav:

VI - Velmi špatný (koefic. $a=0.8$)

Použitelnost: III - Použitelné s výhradou

Poznámka ke stavu a použitelnosti

Zatížitelnost

Způsob zjištění zatížitelnosti:

V – CZEN (Zatížitelnost stanovená podrobným statickým výpočtem)

$V_n = 38.0t$

$V_r = 72t$

$V_e = 147t$

Max.nápravový tlak = 14.3t

Poznámka k zatížitelnosti

Na základě statického výpočtu z roku 2021, kdy byl stav nosné konstrukce klasifikován stupněm VI (velmi špatný), byla zatížitelnost redukována součinitelem stavebního stavu 0,8, neboť diagnostika prokázala dobrý stav předpínací výztuže.

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2023

V souladu s článkem 5.3.1 ČSN 73 6221 - Prohlídky mostů pozemních komunikací, případně první hlavní prohlídku po provedení rekonstrukce mostu.

J. OBRAZOVÉ PŘÍLOHY



Pohled na most ve směru staničení.



Pohled na most proti směru staničení.

3.1 Vozovka

Povrch vozovky je zvlněný, v krytu jsou podélné i příčné trhliny. Nejmarkantnější jsou v místech podpovrchových mostních závěrů a v ose vozovky. V krytu jsou lokální výtluky. Místy povrch se ztrátou pojiva. Opevnění krajnice drobnými žulovými kostkami je zanesené, místy prorůstá vegetace.

4.3 Dopravní značení, označení objektu

Na základě nově provedeného výpočtu zatížitelnosti není nutné most osazovat dopravním značením B13 a E13.



Pohled na most zprava.



Pohled na most zleva.



Pohled na chodník na pravé straně mostu.

3.2 Chodníky
Bez závad.



Pohled na levou římsu.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky
Povrch říms je zdegradovaný. Boky lokálně porostlé lišejníky. U levé římsy ulámaná spodní hrana. Na římsách praskliny. Dilatace říms zarostlá vegetací.

4.2 Zábradlí
Výška zábradlí je nízká. Zábradlí je opatřeno protikoročním ochranným nátěrem, ale na cca 20 % plochy je napadnuto korozí.



Podhled nosné konstrukce.

2.1 Nosná konstrukce

Dle diagnostiky byly ve všech sondách až na jednu kabelové kanálky zainjektované. Ocelové dráty předpětí jsou bez stop koroze. Dovnitř nosníků zatékala voda, po stěnách vápenná inkrustace.

Na podhledu a z boku nosné konstrukce vyhrzlá příčná výztuž prefabrikátů, která koroduje. Do spár mezi nosníky zatéká, vzniká vápenná inkrustace.

Nejhorší stav ve dvou krajních sparách na levé straně mostu. V místech, kde zatéká voda, beton nosné konstrukce degraduje. Voda evidentně stéká přímo na plynové potrubí, které je zavěšeno na podhledu nosné konstrukce podél OP1



Pohled na OP1.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Opěry jsou potečené, kvůli čemuž odpadá krycí vrstva a místy je odhalena výztuž opěr, která koroduje. Omítka odpadá i na křídlech a místy beton degraduje. Jsou patrné vápenné výluhy. Nejvíce je postižen okraje OP1. Na obou opěrách jsou zadělané jádrové vývrty po proběhlých diagnostikách. Části opěr jsou posprejované.

4.6 Území pod mostem a přístup. cesty

Podél opěr jsou příliš úzké lavičky, po kterých není možné se bezpečně bez dalšího speciálního vybavení dostat více pod most. Svahy opevněné

dlažbou z lomového kamene jsou prudké, u paty podezřelá a rozpadlá. Ve sparách nad těmito místy trhliny způsobené sesunutím odlaždění. V době prohlídky byla zvýšená hladina vody, která znemožňovala posoudit rozsah zanesení dna.



Pohled podél OP1.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Opěry jsou potečené, kvůli čemuž odpadá krycí vrstva a místy je odhalena výztuž opěr, která koroduje. Omítka odpadá i na křídlech a místy beton degraduje. Jsou patrné vápenné výluhy. Nejvíce je postižen okraje OP1. Na obou opěrách jsou zadělané jádrové vývrty po proběhlých diagnostikách. Části opěr jsou posprejované.

4.6 Území pod mostem a přístup. cesty

Podél opěr jsou příliš úzké lavičky, po kterých není možné se bezpečně bez dalšího speciálního vybavení dostat více pod most. Svahy opevněné

dlažbou z lomového kamene jsou prudké, u paty podezřelá a rozpadlá. Ve sparách nad těmito místy trhliny způsobené sesunutím odláždění. V době prohlídky byla zvýšená hladina vody, která znemožňovala posoudit rozsah zanesení dna.



Pohled na OP2.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Opěry jsou potečené, kvůli čemuž odpadá krycí vrstva a místy je odhalena výztuž opěr, která koroduje. Omítka odpadá i na křídlech a místy beton degraduje. Jsou patrné vápenné výluhy. Nejvíce je postižen okraje OP1. Na obou opěrách jsou zadělané jádrové vývrty po proběhlých diagnostikách. Části opěr jsou posprejované.

2.1 Nosná konstrukce

Dle diagnostiky byly ve všech sondách až na jednu kabelové kanálky zainjektované. Ocelové dráty předpětí jsou bez stop koroze. Dovnitř nosníků zatékala voda, po stěnách vápenná

inkrustace.

Na podhledu a z boku nosné konstrukce vyhřezlá příčná výztuž prefabrikátů, která koroduje. Do spár mezi nosníky zatéká, vzniká vápenná inkrustace. Nejhorší stav ve dvou krajních sparách na levé straně mostu. V místech, kde zatéká voda, beton nosné konstrukce degraduje. Voda evidentně stéká přímo na plynové potrubí, které je zavěšeno na podhledu nosné konstrukce podél OP1

4.6 Území pod mostem a přístup. cesty

Podél opěr jsou příliš úzké lavičky, po kterých není možné se bezpečně bez dalšího speciálního vybavení dostat více pod most. Svahy opevněné dlažbou z lomového kamene jsou prudké, u paty podezřelá a rozpadlá. Ve sparách nad těmito místy trhliny způsobené sesunutím odláždění. V době prohlídky byla zvýšená hladina vody, která znemožňovala posoudit rozsah zanesení dna.

4.7 Cizí zařízení

Vodočetná lať odpadá.



Pohled na pravé křídlo OP1.



Detail uložení na OP1.



Detail uložení na OP1.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Opěry jsou potečené, kvůli čemuž odpadá krycí vrstva a místy je odhalena výztuž opěr, která koroduje. Omítka odpadá i na křídlech a místy beton degraduje. Jsou patrné vápenné výluhy. Nejvíce je postižen okraje OP1. Na obou opěrách jsou zadělané jádrové vývrty po proběhlých diagnostikách. Části opěr jsou posprejované.



Zavěšení chráničky na pravý krajní nosník.

4.7 Cizí zařízení

Uchycení chráničky plynovodu zrezlé. Na chráničku zatéká, což způsobuje korozi.



Detail zavěšení chráničky na pravý krajní nosník.

4.7 Cizí zařízení

Uchycení chráničky plynovodu zrezlé. Na chráničku zatéká, což způsobuje korozi.



Pohled podél pravého krajního nosníku.

2.1 Nosná konstrukce

Dle diagnostiky byly ve všech sondách až na jednu kabelové kanálky zainjektované. Ocelové dráty předpětí jsou bez stop koroze. Dovnitř nosníků zatékala voda, po stěnách vápenná inkrustace.

Na pohledu a z boku nosné konstrukce vyhrželá příčná výztuž prefabrikátů, která koroduje. Do spár mezi nosníky zatéká, vzniká vápenná inkrustace. Nejhorší stav ve dvou krajních sparách na levé straně mostu. V místech, kde zatéká voda, beton nosné konstrukce degraduje. Voda evidentně stéká přímo na plynové potrubí, které je zavěšeno na

podhledu nosné konstrukce podél OP1



Detail spáry mezi nosníky.

2.1 Nosná konstrukce

Dle diagnostiky byly ve všech sondách až na jednu kabelové kanálky zainjektované. Ocelové dráty předpětí jsou bez stop koroze. Dovnitř nosníků zatékala voda, po stěnách vápenná inkrustace.

Na podhledu a z boku nosné konstrukce vyhrželá příčná výztuž prefabrikátů, která koroduje. Do spár mezi nosníky zatéká, vzniká vápenná inkrustace.

Nejhorší stav ve dvou krajních sparách na levé straně mostu. V místech, kde zatéká voda, beton nosné konstrukce degraduje. Voda evidentně stéká přímo na plynové potrubí, které je zavěšeno na podhledu nosné konstrukce podél OP1

3.5 Izolační systém NK

Izolace nefunguje. Zatéká na nosnou konstrukci a úložné prahy.



Spára mezi nosníky.

2.1 Nosná konstrukce

Dle diagnostiky byly ve všech sondách až na jednu kabelové kanálky zainjektované. Ocelové dráty předpětí jsou bez stop koroze. Dovnitř nosníků zatékala voda, po stěnách vápenná inkrustace.

Na podhledu a z boku nosné konstrukce vyhrželá příčná výztuž prefabrikátů, která koroduje. Do spár mezi nosníky zatéká, vzniká vápenná inkrustace.

Nejhorší stav ve dvou krajních sparách na levé straně mostu. V místech, kde zatéká voda, beton nosné konstrukce degraduje. Voda evidentně stéká přímo na plynové potrubí, které je zavěšeno na podhledu nosné konstrukce podél OP1



Detail uložení na OP1.

2.1 Nosná konstrukce

Dle diagnostiky byly ve všech sondách až na jednu kabelové kanálky zainjektované. Ocelové dráty předpětí jsou bez stop koroze. Dovnitř nosníků zatékala voda, po stěnách vápenná inkrustace.

Na podhledu a z boku nosné konstrukce vyhrzlá příčná výztuž prefabrikátů, která koroduje. Do spár mezi nosníky zatéká, vzniká vápenná inkrustace.

Nejhorší stav ve dvou krajních sparách na levé straně mostu. V místech, kde zatéká voda, beton nosné konstrukce degraduje. Voda evidentně stéká přímo na plynové potrubí, které je zavěšeno na podhledu nosné konstrukce podél OP1

3.5 Izolační systém NK

Izolace nefunguje. Zatéká na nosnou konstrukci a úložné prahy.

4.7 Cizí zařízení

Uchycení chráničky plynovodu zrezlé. Na chráničku zatéká, což způsobuje korozi.



Detail opevnění svahu u OP1.

4.6 Území pod mostem a přístup. cesty

Podél opěr jsou příliš úzké lavičky, po kterých není možné se bezpečně bez dalšího speciálního vybavení dostat více pod most. Svahy opevněné dlažbou z lomového kamene jsou prudké, u paty podemleté a rozpadlé. Ve sparách nad těmito místy trhlíny způsobené sesunutím odláždění. V době prohlídky byla zvýšená hladina vody, která znemožňovala posoudit rozsah zanesení dna.



Detail opevnění svahu u OP1.

4.6 Území pod mostem a přístup. cesty

Podél opěr jsou příliš úzké lavičky, po kterých není možné se bezpečně bez dalšího speciálního vybavení dostat více pod most. Svahy opevněné dlažbou z lomového kamene jsou prudké, u paty podezřelá a rozpadlá. Ve sparách nad těmito místy trhliny způsobené sesunutím odláždění. V době prohlídky byla zvýšená hladina vody, která znemožňovala posoudit rozsah zanesení dna.



Opevnění svahu podél OP2.

4.6 Území pod mostem a přístup. cesty

Podél opěr jsou příliš úzké lavičky, po kterých není možné se bezpečně bez dalšího speciálního vybavení dostat více pod most. Svahy opevněné dlažbou z lomového kamene jsou prudké, u paty podezřelá a rozpadlá. Ve sparách nad těmito místy trhliny způsobené sesunutím odláždění. V době prohlídky byla zvýšená hladina vody, která znemožňovala posoudit rozsah zanesení dna.



Detail na opevnění u OP2.

4.6 Území pod mostem a přístup. cesty

Podél opěr jsou příliš úzké lavičky, po kterých není možné se bezpečně bez dalšího speciálního vybavení dostat více pod most. Svahy opevněné dlažbou z lomového kamene jsou prudké, u paty podezřelá a rozpadlá. Ve sparách nad těmito místy trhliny způsobené sesunutím odláždění. V době prohlídky byla zvýšená hladina vody, která znemožňovala posoudit rozsah zanesení dna.

4.7 Cizí zařízení

Vodočetná lat' odpadá.



Pohled na pravou římsu.

2.1 Nosná konstrukce

Dle diagnostiky byly ve všech sondách až na jednu kabelové kanálky zainjektované. Ocelové dráty předpětí jsou bez stop koroze. Dovnitř nosníků zatékala voda, po stěnách vápenná inkrustace.

Na podhledu a z boku nosné konstrukce vyhrželá příčná výztuž prefabrikátů, která koroduje. Do spár mezi nosníky zatéká, vzniká vápenná inkrustace.

Nejhorší stav ve dvou krajních sparách na levé straně mostu. V místech, kde zatéká voda, beton nosné konstrukce degraduje. Voda evidentně stéká přímo na plynové potrubí, které je zavěšeno na podhledu nosné konstrukce podél OP1

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Povrch říms je zdegradovaný. Boky lokálně porostlé lišejníky. U levé římsy ulámaná spodní hrana. Na římsách praskliny. Dilatace říms zarostlá vegetací.



Detail zábradlí na pravé římse.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Povrch říms je zdegradovaný. Boky lokálně porostlé lišejníky. U levé římsy ulámaná spodní hrana. Na římsách praskliny. Dilatace říms zarostlá vegetací.

4.2 Zábradlí

Výška zábradlí je nízká. Zábradlí je opatřeno protikoročním ochranným nátěrem, ale na cca 20 % plochy je napadnuto korozi.



Detail pravé řimsy.



Pohled na pravé křídlo OP2.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Opěry jsou potečené, kvůli čemuž odpadá krycí vrstva a místy je odhalena výztuž opěr, která koroduje. Omítka odpadá i na křídlech a místy beton degraduje. Jsou patrné vápenné výluhy. Nejvíce je postižen okraje OP1. Na obou opěrách jsou zadělané jádrové vývrty po proběhlých diagnostikách. Části opěr jsou posprejované.



Pohled na levé křídlo OP2.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Opěry jsou potečené, kvůli čemuž odpadá krycí vrstva a místy je odhalena výztuž opěr, která koroduje. Omítka odpadá i na křídlech a místy beton degraduje. Jsou patrné vápenné výluhy. Nejvíce je postižen okraje OP1. Na obou opěrách jsou zadělané jádrové vývrty po proběhlých diagnostikách. Části opěr jsou posprejované.



Detail dilatace levé římsy.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Povrch říms je zdegradovaný. Boky lokálně porostlé lišejníky. U levé římsy ulámaná spodní hrana. Na římsách praskliny. Dilatace říms zarostlá vegetací.



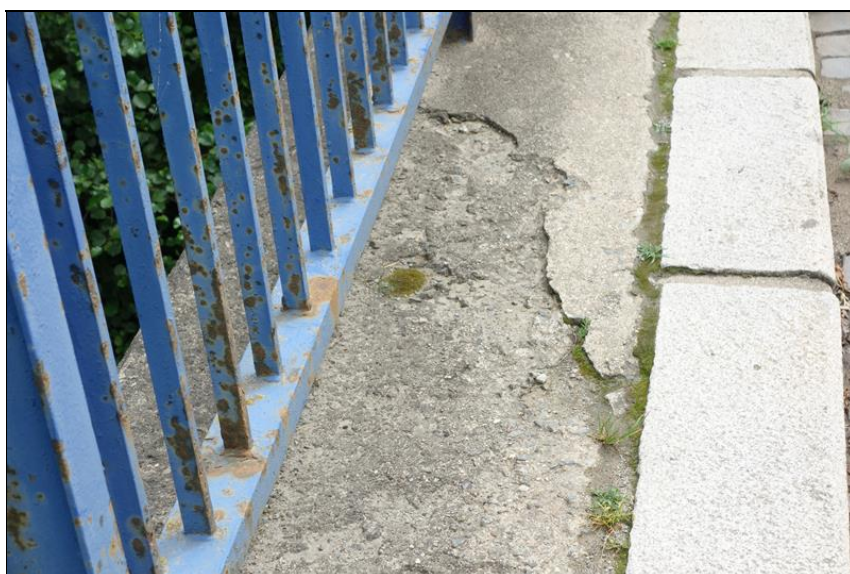
Pohled podél levé římsy.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Povrch říms je zdegradovaný. Boky lokálně porostlé lišejníky. U levé římsy ulámaná spodní hrana. Na římsách praskliny. Dilatace říms zarostlá vegetací.

3.5 Izolační systém NK

Izolace nefunguje. Zatéká na nosnou konstrukci a úložné prahy.



Detail zábradlí a levé římsy.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Povrch říms je zdegradovaný. Boky lokálně porostlé lišejníky. U levé římsy ulámaná spodní hrana. Na římsách praskliny. Dilatace říms zarostlá vegetací.



Detail zábradlí na levé římse.



Zábradlí na levé římse.

4.2 Zábradlí

Výška zábradlí je nízká. Zábradlí je opatřeno protikorozním ochranným nátěrem, ale na cca 20 % plochy je napadnuto korozí.



Pohled na levou římsu.



Detail vozovky.

3.1 Vozovka

Povrch vozovky je zvlněný, v krytu jsou podélné i příčné trhliny. Nejmarkantnější jsou v místech podpovrchových mostních závěrů a v ose vozovky. V krytu jsou lokální výtluky. Místy povrch se ztrátou pojiva. Opevnění krajnice drobnými žulovými kostkami je zanešené, místy prorůstá vegetace.



Detail vozovky.

3.1 Vozovka

Povrch vozovky je zvlněný, v krytu jsou podélné i příčné trhliny. Nejmarkantnější jsou v místech podpovrchových mostních závěrů a v ose vozovky. V krytu jsou lokální výtluky. Místy povrch se ztrátou pojiva. Opevnění krajnice drobnými žulovými kostkami je zanešené, místy prorůstá vegetace.

4.8 Odvodnění

Povrch vozovky zvlněný s výtluky, což může způsobovat stání povrchové vody na krytu.



Detail vozovky v místě podpovrchového mostního závěru nad OP1.

3.1 Vozovka

Povrch vozovky je zvlněný, v krytu jsou podélné i příčné trhliny. Nejmarkantnější jsou v místech podpovrchových mostních závěrů a v ose vozovky. V krytu jsou lokální výtluky. Místy povrch se ztrátou pojiva. Opevnění krajnice drobnými žulovými kostkami je zanešené, místy prorůstá vegetace.

4.8 Odvodnění

Povrch vozovky zvlněný s výtluky, což může způsobovat stání povrchové vody na krytu.



Detail vozovky.

3.1 Vozovka

Povrch vozovky je zvlněný, v krytu jsou podélné i příčné trhliny. Nejmarkantnější jsou v místech podpovrchových mostních závěrů a v ose vozovky. V krytu jsou lokální výtluky. Místy povrch se ztrátou pojiva. Opevnění krajnice drobnými žulovými kostkami je zanešené, místy prorůstá vegetace.