

Most 380-008

Most přes Hranečnický potok u Žatčan

HLAVNÍ PROHLÍDKA

Objekt: Most ev.č. 380-008 (Most přes Hranečnický potok u Žatčan)

Okres: Brno-venkov

Prohlídku provedl: Prokop Ivo, Ing.

číslo oprávnění 060/2000

Nezadáno

Datum provedení prohlídky: 25.9.2023

Poznámka:

Popis částí mostu a jednotlivých závad se vztahuje ke směru staničení. V HPM (hlavní prohlídka mostu) uvedené údaje, které nebylo možno změřit či ověřit, jsou převzaty z ML (mostní list) či 1.HPM. Legenda k v HPM použitým zkratkám: SS - spodní stavba; OP - opěra; PO - podpěra; ÚP - úložný práh; ZZ - závěrná zeď; OZ - opěrná zeď; NK - nosná konstrukce; ŽB - železobeton; OK - ocelová konstrukce; DS - dilatační spára; P(E)MZ - podpovrchový (elastický) mostní závěr; AB - asfaltový beton; PM - penetrační makadam; JP - jízdní pruh; BZD - betonová zámková dlažba; AZ - asfaltová zálivka; PZ(T) - pružná zálivka (těsnění); PKO - protikorozi ochrana; VN - vrchní nátěr; SDZ - svislé dopravní značení; VDZ - vodorovné dopravní značení; OM - označení mostu; P - pravý/pravá/vpravo; L - levý/levá/vlevo; N+V+M+L+S - nečistoty + vegetace + mech + lišejník + sinice. HPM prováděna za účasti Pavla Vilama.

Počasí v době provádění prohlídky:

oblačno

Způsob zpřístupnění:

Z komunikace, terénu a svahů do koryta vodoteče a poté korytem vodoteče pod most.

Teplota vzduchu: 20.0°C

Teplota NK: 17.3°C

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Číslo komunikace: 380

Staničení km: 12.050km

Ev.č.mostu: 380-008

Název objektu: **Most přes Hranečnický potok u Žatčan**

Staničení ve směru: Telnice - Moutnice

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

- | | | | |
|-------|-----|-----------------------------------|---|
| [1.1] | 1.1 | Základy mostních podpěr a křídel | Základy jsou nepřístupné, bez provedení sond nelze způsob založení zjistit. |
| [1.2] | 1.2 | Mostní podpěry křídla a čelní zdi | Spodní stavbu tvoří 2 masivní betonové opěry a betonová rovnoběžná křídla. |

2. Nosná konstrukce mostu (horní stavba)

- | | | | |
|-------|-----|------------------|--|
| [2.1] | 2.1 | Nosná konstrukce | NK je prostě uložená železobetonová deska tvořená 10 ks předpjatých nosníků KA-61. |
| [2.2] | 2.2 | Ložiska, klouby | Ložiska nejsou, uložení přímé. |
| [2.3] | 2.3 | Mostní závěry | Mostní závěry jsou pravděpodobně podpovrchové, v římsách jsou ocelové povrchové. |

3. svršek

- | | | | |
|-------|-----|---------|------------------------------|
| [3.1] | 3.1 | Vozovka | Vozovka na mostě je živičná. |
|-------|-----|---------|------------------------------|

[3.2]	3.2	Chodníky	Chodníky na mostě nejsou, most v extravilánu.
[3.3]	3.3	Římsy, obrubníky, zálivky	Římsy jsou monolitické betonové doplněné kamennými obrubníky. Zálivky nejsou.
[3.4]	3.5	Izolační systém NK	Izolační systém nelze bez průzkumných sond zjistit, zřejmě vanová.
4. Vybavení			
[4.1]	4.8	Odvodnění	Most je odvodněn podélným spádem a příčným sklonem komunikace mimo jeho těleso.
[4.2]	4.2	Zábradlí	Most je vybaven na obou stranách zábradlím se svislou výplní.
[4.3]	4.3	Dopravní značení, označení objektu	SDZ na mostě není. Na obou stranách mostu je umístěna tabulka s evidenčním číslem mostu. U OP2 vlevo je umístěna také značka IS 16d (380). Provedeno VDZ V2a a 2x V4 úzká.
[4.4]	4.6	Území pod mostem a přístup. cesty	Pod mostem koryto vodního toku. Přístup z komunikace, terénu a svahů do koryta vodoteče a poté korytem vodoteče pod most.

C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

1. Spodní stavba

[1.1]	1.1	Základy mostních podpěr a křídel	Na mostním objektu nebyly shledány žádné závady, které by ukazovaly na možné poruchy v založení mostu.
[1.2]	1.2	Mostní podpěry křídla a čelní zdi	Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátoků přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dříku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dříku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.

2. Nosná konstrukce mostu (horní stavba)

[2.1]	2.1	Nosná konstrukce	Podhled a fasádní boky nosné konstrukce s lokálně odskočenou krycí vrstvou výztuže. Výztuž koroduje. Průsaky spárami mezi nosníky (zejména krajové spáry) a na jejich koncích přes netěsné překrytí dilatační spár. K významnější degradaci povrchu betonu dochází na podhledu 2. nosníku zprava před OP1 a na fasádní ploše pravého krajního nosníku pod odpadlou částí okapního nosu římsy. Místo je zvlhlé, povrch betonu s vyplaveným cementovým tmelem, obnažená výztuž silně koroduje.
-------	-----	------------------	--

- [2.2] 2.3 Mostní závěry Z pohledu vodotěsnosti - nefunkční. Krycí plechy dilatací v římse silně korodují.

3. svršek

- [3.1] 3.1 Vozovka Vozovka je zvlněná s nerovnostmi, trhlinami a vysprávkami s tvorbou nových výtluků. Krajnice jsou zanesené s uchycenou vegetací která prorůstá do kamen. obrub.
- [3.2] 3.3 Římsy, obrubníky, zálivky Omítka z uměl. kamene na římsách je s trhlinami, místy popraskaná, na horním povrchu konců říms odpadá. Rozpadlý je beton na začátku pravé římsy, Zde je obnažená výztuž a sloupek zábradlí. Na fasádě říms jsou patrné stopy zátoků pod omítkou. Uprostřed pravé římsy (v menším rozsahu v oblasti dilatace nad pravým křídlem OP2) je odpadá část okapního nosu na celou výšku její fasády. Přetok římsy v tomto místě srážkovou vodou způsobuje rychlou korozi obnažené výztuže a významnou degradaci betonu krajního nosníku.
- [3.3] 3.5 Izolační systém NK Izolační systém s poruchami patrnými na pohledu spár mezi nosíky a u dilatačních spár koncích NK.

4. Vybavení

- [4.1] 4.2 Zábradlí Zábradlí je nenormové a z pohledu úrovně zadržení vozidel nedostatečné. Silně koroduje, zejména v místech kotvení. U OP1 vpravo je kotvení krajního sloupku zcela uvolněno.
- [4.2] 4.3 Dopravní značení, označení objektu SDZ i OM bez závad. VDZ je z asi 10% stráveno.
- [4.3] 4.6 Území pod mostem a přístup. cesty V korytě vodoteče nánosy bahna. Přístup bez větších problémů.

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

Údržba mostu se provádí v rozsahu možností správce.

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

6.periodicky

- [1] 3.1 Vozovka Z a od mostu odstranit nečistoty a vegetaci.

3.odstranění nutno do 1 roku

- [2] 1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi Po celkovém obnažení a propláchnutí provést zaplnění kaveren OP2 betonem.

- | | |
|-----------------------------------|--|
| [3] 3.3 Římsy, obrubníky, zálivky | Na pravé římse provést lokální opravu jejího začátku a okapního nosu uprostřed vč. sanace degradovaného povrchu betonu krajního nosníku pod římsou. |
| [4] 4.2 Zábradlí | Provést opravu kotvení zábradlí na začátku pravé římsy u OP1. Osadit na konce zábradlí SDZ upozorňující na nedostatečnost záchytného systému (2x 2ks Z4) . |

2.odstranění nutno do 5 let

- | | |
|--------------------------|---|
| [5] 2.1 Nosná konstrukce | Nechat zpracovat ZPD na celkovou opravu mostu a opravu mostu provést. |
|--------------------------|---|

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: 10.10.2023

Číslo jednací:

Poznámka:

Projednáno se zástupcem objednatele mostmistrem p. Rudolfem Milerskim. Obrazové přílohy v části "J" této HPM jsou vloženy dle postupu provádění HPM v terénu. HPM byla prováděna po směru staničení a zprava do leva. Nejdříve je zdokumentován mostní svršek a jeho detaily, poté spodní stavba a její detaily, dále nosná konstrukce a její detaily a nakonec vybavení mostu a jeho detaily.

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

Stavební stav**Spodní stavba**

Stavební stav:

V - Špatný (koefic. $a=0.6$)**Nosná konstrukce**

Stavební stav:

V - Špatný (koefic. $a=0.6$)

Použitelnost: IV - Omezeně použitelné

Poznámka ke stavu a použitelnosti

Použitelnost klasifikována stupněm IV z důvodu špatného stavu současného záchytného systému.

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2025

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

Zatížitelnost

Způsob zjištění zatížitelnosti:

N (Způsob stanovení zatížitelnosti neznámý)

 $V_n = 33.0t$ $V_r = 57t$ $V_e = 232t$

Max.nápravový tlak = 12.3t

Poznámka k zatížitelnosti

J. OBRAZOVÉ PŘÍLOHY



Celkový pohled na most po směru staničení.

4.3 Dopravní značení, označení objektu

SDZ i OM bez závad. VDZ je z asi 10% stráveno.



Celkový pohled na vozovku na mostě od OP1.

3.1 Vozovka

Vozovka je zvlněná s nerovnostmi, trhlinami a vysprávkami s tvorbou nových výtluků. Krajinice jsou zanesené s uchycenou vegetací která prorůstá do kamen. obrub.



Pravá mostní římsa se zábradlím od OP1.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Omítka z uměl. kamene na římsách je s trhlinami, místy popraskaná, na horním povrchu konců říms odpadá. Rozpadlý je beton na začátku pravé římsy, Zde je obnažená výztuž a sloupek zábradlí. Na fasádě říms jsou patrné stopy zátoků pod omítkou. Uprostřed pravé římsy (v menším rozsahu v oblasti dilatace nad pravým křídlem OP2) je odpadá část okapního nosu na celou výšku její fasády. Přetok římsy v tomto místě srážkovou vodou způsobuje rychlou korozi obnažené výztuže a významnou degradaci betonu krajního nosníku.



okapního nosu na celou výšku její fasády. Přetok římse v tomto místě srážkovou vodou způsobuje rychlou korozi obnažené výztuže a významnou degradaci betonu krajního nosníku.

Detail P římse v předpolí OP1.

4.2 Zábradlí

Zábradlí je nenormové a z pohledu úrovně zadržení vozidel nedostatečné. Silně koroduje, zejména v místech kotvení. U OP1 vpravo je kotvení krajního sloupku zcela uvolněno.

3.3 Římse, obrubníky, zálivky

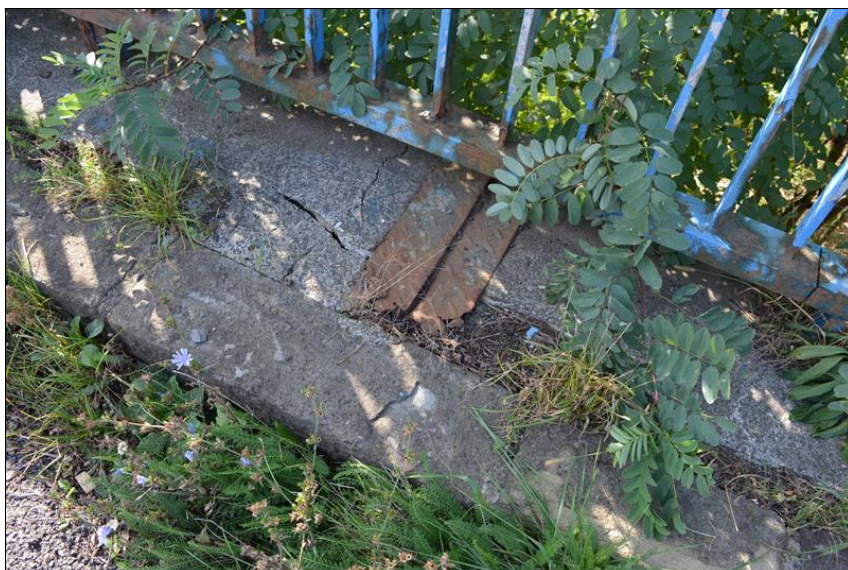
Omítka z uměl. kamene na římсах je s trhlinami, místy popraskaná, na horním povrchu konců římse odpadá. Rozpadlý je beton na začátku pravé římse. Zde je obnažená výztuž a sloupek zábradlí. Na fasádě římse jsou patrné stopy zátok pod omítkou. Uprostřed pravé římse (v menším rozsahu v oblasti dilatace nad pravým křídlem OP2) je odpadlá část



Detail P zábradlí.

4.2 Zábradlí

Zábradlí je nenormové a z pohledu úrovně zadržení vozidel nedostatečné. Silně koroduje, zejména v místech kotvení. U OP1 vpravo je kotvení krajního sloupku zcela uvolněno.



Detail MZ v P římse nad OP1.

2.3 Mostní závěry

Z pohledu vodotěsnosti - nefunkční. Krycí plechy dilatací v římse silně korodují.



Detail P řimsy.

3.3 Řimsy, obrubníky, zálivky

Omítka z uměl. kamene na řimsách je s trhlinami, místy popraskaná, na horním povrchu konců říms odpadá. Rozpadlý je beton na začátku pravé řimsy. Zde je obnažená výztuž a sloupek zábradlí. Na fasádě říms jsou patrné stopy zátoků pod omítku. Uprostřed pravé řimsy (v menším rozsahu v oblasti dilatace nad pravým křídlem OP2) je odpadá část okapního nosu na celou výšku její fasády. Přetok řimsy v tomto místě srážkovou vodou způsobuje rychlou korozi obnažené výztuže a významnou degradaci betonu krajního nosníku.



Detail P zábradlí.

4.2 Zábradlí

Zábradlí je nenormové a z pohledu úrovně zadržení vozidel nedostatečné. Silně koroduje, zejména v místech kotvení. U OP1 vpravo je kotvení krajního sloupku zcela uvolněno.



Pravá mostní římsa se zábradlím od OP2.

4.2 Zábradlí

Zábradlí je nenormové a z pohledu úrovně zadržení vozidel nedostatečné. Silně koroduje, zejména v místech kotvení. U OP1 vpravo je kotvení krajního sloupku zcela uvolněno.



Levá mostní římsa se zábradlím od OP2.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Omítka z uměl. kamene na římsách je s trhlinami, místy popraskaná, na horním povrchu konců říms odpadá. Rozpadlý je beton na začátku pravé římsy, Zde je obnažená výztuž a sloupek zábradlí. Na fasádě říms jsou patrné stopy zátok pod omítkou. Uprostřed pravé římsy (v menším rozsahu v oblasti dilatace nad pravým křídlem OP2) je odpadlá část okapního nosu na celou výšku její fasády. Přetok římsy v tomto místě srážkovou vodou způsobuje rychlou korozi obnažené výztuže a významnou degradaci betonu krajního nosníku.



Celkový pohled na vozovku na mostě od OP2.

3.1 Vozovka

Vozovka je zvlněná s nerovnostmi, trhlinami a vysprávkami s tvorbou nových výtluků. Krajnice jsou zanesené s uchycenou vegetací která prorůstá do kamen. obrub.



Detail MZ v L římsě nad OP2.

2.3 Mostní závěry

Z pohledu vodotěsnosti - nefunkční. Krycí plechy dilatací v římsě silně korodují.



Detail L zábradlí.

4.2 Zábradlí

Zábradlí je nenormové a z pohledu úrovně zadržení vozidel nedostatečné. Silně koroduje, zejména v místech kotvení. U OP1 vpravo je kotvení krajního sloupku zcela uvolněno.



Detail L římsy.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Omítka z uměl. kamene na římsách je s trhlinami, místy popraskaná, na horním povrchu konců říms odpadá. Rozpadlý je beton na začátku pravé římsy. Zde je obnažená výztuž a sloupek zábradlí. Na fasádě říms jsou patrné stopy zátok pod omítkou. Uprostřed pravé římsy (v menším rozsahu v oblasti dilatace nad pravým křídlem OP2) je odpadlá část okapního nosu na celou výšku její fasády. Přetok římsy v tomto místě srážkovou vodou způsobuje rychlou korozi obnažené výztuže a významnou degradaci betonu krajního nosníku.



Levá mostní římsa se zábradlím od OP1.

4.2 Zábradlí

Zábradlí je nenormové a z pohledu úrovně zadržení vozidel nedostatečné. Silně koroduje, zejména v místech kotvení. U OP1 vpravo je kotvení krajního sloupku zcela uvolněno.



Boční pohled na most zprava proti směru toku.

4.6 Území pod mostem a přístup cesty

V korytě vodoteče nánosy bahna. Přístup bez větších problémů.



Pohled na OP1 zleva.

1.1 Základy mostních podpěr a křídel

Na mostním objektu nebyly shledány žádné závady, které by ukazovaly na možné poruchy v založení mostu.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátoků přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dříku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dříku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není

zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.



zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.

Pohled na OP2 zprava.

1.1 Základy mostních podpěr a křídel

Na mostním objektu nebyly shledány žádné závady, které by ukazovaly na možné poruchy v založení mostu.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátoků přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dříku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dříku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není



P křídlo OP1.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátoků přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dříku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dříku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.



Detail líce OP1 vpravo.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátoků přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dříku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dříku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.



Detail boku a podhledu NK mostu a římsy vpravo.

2.1 Nosná konstrukce

Podhled a fasádní boky nosné konstrukce s lokálně odskočenou krycí vrstvou výztuže. Výztuž koroduje. Průsaky spárami mezi nosníky (zejména krajové spáry) a na jejich koncích přes netěsné překrytí dilatační spár. K významnější degradaci povrchu betonu dochází na podhledu 2. nosníku zprava před OP1 a na fasádní ploše pravého krajního nosníku pod odpadlou částí okapního nosu římsy. Místo je zvlhlé, povrch betonu s vyplaveným cementovým tmelem, obnažená výztuž silně koroduje.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Omítka z uměl. kamene na římsách je s trhlinami, místy popraskaná, na horním povrchu konců říms odpadá. Rozpadlý je beton na začátku pravé římsy. Zde je obnažená výztuž a sloupek zábradlí. Na fasádě říms jsou patrné stopy zátoků pod omítkou. Uprostřed pravé římsy (v menším rozsahu v oblasti dilatace nad pravým křídlem OP2) je odpadlá část okapního nosu na celou výšku její fasády. Přetok římsy v tomto místě srážkovou vodou způsobuje rychlou korozi obnažené výztuže a významnou degradaci betonu krajního nosníku.



Celkový pohled na podhled NK mostu zprava od OP1.

2.1 Nosná konstrukce

Podhled a fasádní boky nosné konstrukce s lokálně odskočenou krycí vrstvou výztuže. Výztuž koroduje. Průsaky spárami mezi nosníky (zejména krajové spáry) a na jejich koncích přes netěsné překrytí dilatační spár. K významnější degradaci povrchu betonu dochází na podhledu 2. nosníku zprava před OP1 a na fasádní ploše pravého krajního nosníku pod odpadlou částí okapního nosu římsy. Místo je zvlhlé, povrch betonu s vyplaveným cementovým tmelem, obnažená výztuž silně koroduje.

3.5 Izolační systém NK

Izolační systém s poruchami patrnými na podhledu spár mezi nosníky a u dilatačních spár koncích NK.



Detail pohledu NK mostu vpravo k OP1.

2.1 Nosná konstrukce

Podhled a fasádní boky nosné konstrukce s lokálně odskočenou krycí vrstvou výztuže. Výztuž koroduje. Průsaky spárami mezi nosníky (zejména krajové spáry) a na jejich koncích přes netěsné překrytí dilatační spár. K významnější degradaci povrchu betonu dochází na podhledu 2. nosníku zprava před OP1 a na fasádní ploše pravého krajního nosníku pod odpadlou částí okapního nosu římsy. Místo je zvlhlé, povrch betonu s vyplaveným cementovým tmelem, obnažená výztuž silně koroduje.



Detail pohledu NK mostu.

2.1 Nosná konstrukce

Podhled a fasádní boky nosné konstrukce s lokálně odskočenou krycí vrstvou výztuže. Výztuž koroduje. Průsaky spárami mezi nosníky (zejména krajové spáry) a na jejich koncích přes netěsné překrytí dilatační spár. K významnější degradaci povrchu betonu dochází na podhledu 2. nosníku zprava před OP1 a na fasádní ploše pravého krajního nosníku pod odpadlou částí okapního nosu římsy. Místo je zvlhlé, povrch betonu s vyplaveným cementovým tmelem, obnažená výztuž silně koroduje.



P křídlo OP2.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátoků přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dříku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dříku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.



Detail líce paty OP2 vpravo.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátok přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dříku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dříku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.



Detail líce OP1 vlevo.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátok přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dříku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dříku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.



Celkový pohled na území pod mostem zprava.

4.6 Území pod mostem a přístup. cesty

V korytě vodoteče nánosy bahna. Přístup bez větších problémů.



L křídlo OP1.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátoků přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dřívku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dřívku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.



Detail boku a pohledu NK mostu a římsy vlevo.

2.1 Nosná konstrukce

Podhled a fasádní boky nosné konstrukce s lokálně odskočenou krycí vrstvou výztuže. Výztuž koroduje. Průsaky spárami mezi nosníky (zejména krajové spáry) a na jejich koncích přes netěsné překrytí dilatační spár. K významnější degradaci povrchu betonu dochází na podhledu 2. nosníku zprava před OP1 a na fasádní ploše pravého krajního nosníku pod odpadlou částí okapního nosu římsy. Místo je zvlhlé, povrch betonu s vyplaveným cementovým tmelem, obnažená výztuž silně koroduje.

3.3 Římsy, obrubníky, zálivky

Omítka z uměl. kamene na římsách je s trhlinami, místy popraskaná, na horním povrchu konců říms odpadlá. Rozpadlý je beton na začátku pravé římsy. Zde je obnažená výztuž a sloupek zábradlí. Na fasádě říms jsou patrné stopy zátoků pod omítkou. Uprostřed pravé římsy (v menším rozsahu v oblasti dilatace nad pravým křídlem OP2) je odpadlá část okapního nosu na celou výšku její fasády. Přetok římsy v tomto místě srážkovou vodou způsobuje rychlou korozi obnažené výztuže a významnou degradaci betonu krajního nosníku.



L křídlo OP2.

1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi

Na pravé straně resp. boku OP1 dochází vlivem zátoků přes ložnou spáru k degradaci betonu úložného prahu. Zleva je beton OP1 degradován ve spodní části dřívku v místech s odpadlou omítkou, lokálně obnažená výztuž koroduje. Na spodní pozorovatelné části OP2 jsou na pravé polovině dřívku utvořeny dvě kaverny o rozměru větší délky asi 1,0 m a hloubky asi 0,4 m. Rozsah celkové velikosti kaveren není zřejmý - jejich dno je zanesené bahnem.



Boční pohled na most zleva po směru toku.

4.6 Území pod mostem a přístup. cesty

V korytě vodoteče nánosy bahna. Přístup bez větších problémů.