

Most 29058-1

Inundační most, Jablonec nad Jizerou

MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA

Objekt: Most ev.č. 29058-1 (Inundační most, Jablonec nad Jizerou)

Okres: Semily

Prohlídku provedl: Doležal Petr, Ing.
PONTEX, s.r.o.

číslo oprávnění 117/2007

Datum provedení prohlídky: 29.10.2021

Poznámka:

Prohlídka provedena na základě rámcové smlouvy č. 2019578/D uzavřené mezi Krajskou správou silnic Libereckého kraje a firmou Pontex spol. s r.o., oprávněné osoby = Ing. P. Doležal + Bc. O. Mohyla. Podkladem pro její zpracování byly údaje uvedené v mostní evidenci (BMS) a zjištěné na místě. V textu je užito výrazů vlevo (L) = výtok + garáže, vpravo (P) = vtok, označení opěr O1 (blíže k centru Jablonce n/J) - opěra O2 (blíže ke Sklenařicím), tzn. pohled pozorovatele ve směru staničení sil. III/29058.

Počasí v době provádění prohlídky:

jasno, slunečno, 2 dny po srážkách

Způsob zpřístupnění:

z terénu pod mostem, skládací žebřík

Teplota vzduchu: 15.3°C

Teplota NK: 14.1°C

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Číslo komunikace: 29058

Staničení km: 0.094km

Ev.č.mostu: 29058-1

Název objektu: **Inundační most, Jablonec nad Jizerou**

Staničení ve směru: Jablonec n/J - Sklenařice

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

- | | | | |
|-------|-------|----------------------------------|---|
| [1.1] | 1.1 | Základy mostních podpěr a křídel | Základy opěr a křídel nepřístupné, způsob založení nebyl ověřován, archivní náčrt informace neuvádí. Nejspíše plošné založení. |
| [1.2] | 1.2 | Mostní podpěry a křídla / Opěry | Masivní opěry, na líci pečlivě provedené (žulové) zdivo, nároží armována velkými kvádry. Ve vrcholu opěr úložný práh cca 75x40cm z monolitického betonu. |
| [1.3] | 1.2.4 | Křídlo / Opěra_1 | Symetrická krátká rovnoběžná křídla, ve spodních 2/3 výšky z kamenného zdiva, nejspíše vetknutá do dřiků opěry. V horní 1/3 (cca od úložného prahu) z monolitického železobetonu s cca 85 cm vyloženou podchodníkovou konzolou, od NK oddělená dilatační spárou, od spodní kamenné části oddělená nízkou římsou, na boku a podhledu konzoly ozdobná (pemrlovaná) cementová omítka,... |
| [1.4] | 1.2.4 | Křídlo / Opěra_2 | K bokům opěry přiléhají šikmá křídla proměnné výšky, skloněný líc, ve vrcholu trubkové zábradlí. Vlevo původní ze spárovaného kamenného zdiva, ve vrcholu římsa z betonu. Vpravo křídlo s nevzhledným omítnutým šikmým lícem, nejspíše přibetonávka k původnímu kamennému zdivu, výrazně předsazená před dřík opěry. |
| [1.5] | 1.3.3 | Zpevnění svahu / Opěra_1 | Oba svahové kužely násypového tělesa opatřeny spárovanou dlažbou z hrubého kamene. |

2. Nosná konstrukce

- [2.1] 2.1 Nosná konstrukce Kolmý trámový most o jednom prostém poli rozpětí cca 11,9 m, roštová konstrukce z monolitického železobetonu. NK tvoří 5 trámů po 1,6 m, cca 35x98 cm (výška po nejvyšší podhled mostovky) vzájemně svázané deskou tl. cca 20 cm. Ta je vykonzolována cca 85 cm přes bok obou krajních, ve styčném podélném koutě se všemi trámy opatřena cca 20 cm náběhem tloušťky o cca 10 cm. V poli 2x kolmý mezilehlý příčník tl. 20 cm, nad oběma opěrami koncové příčníky (plní i funkci plenty prahu) tloušťky cca 40 cm, oba typy ztužidel provedeny na celou výšku NK. Vnější bok obou krajních trámů a podhled obou konzol mostovky opatřen ozdobnou (pemrlovanou) cementovou omítkou tl. cca 3 cm.
- [2.2] 2.2 Ložiska, klouby Přímé bezložiskové plošné uložení roštové NK na povrch prahů. Na O1 pod trámy patrná separační vrstva (nejspíše asfaltová lepenka) = kluzné uložení. Na O2 trámy a koncový příčník vybetonovány přímo na práh = pevné uložení.
- [2.3] 2.3 Mostní závěry Ve vozovce ani v římsách nejsou dilatační spáry patrné. Mostní závěry nejspíše jednoduché podpovrchové, případně nejsou provedeny, neověřovány.

3. Mostní svršek

- [3.1] 3.1 Vozovka Živičným opravovaným krytem dnes převrstvená, podle zjištění diagnostického průzkumu žulovými kostkami do pískového lože dlážděná vozovka šířky cca 6,15 m mezi odraznými obrubami říms, mírně vypouklý vrcholový zakružovací oblouk nivelety, nejspíše střežovitý příčný sklon.
- [3.2] 3.2 Chodníky Oboustranně vyvýšený chodník šířky cca 1,15 m na povrchu monolitické římsy. Na všech 4 koncích cca 2 m dlouhý skloněný náběh, dlážděný kryt z malé žulové kostky, po obvodu prefabrikované obruby
- [3.3] 3.3.1 Římsa Po rekonstrukci oboustranně nové římsy z monolitického železobetonu, šířka cca 1,4 m, vozovková obruba proměně výšky, okapní nos cca 75x25 cm, jednostranný příčný sklon do vozovky, bez dilatačních i smršťovacích spár.
- [3.4] 3.5 Izolační systém mostovky Podle intenzivních průsaků styčnou spárou mostovky s římsou v současnosti nejspíše celoplošný hydroizolační systém. Pod vozovkou zachován původní stav, pod novými římsami nejspíše při rekonstrukci hydroizolace nová, druh neznámý, neověřován.
- [3.5] 3.6 Odvodnění mostu Voda z vozovky mostu odtéká jejím příčným + podélným sklonem na obě předpolí.

4. Vybavení mostu

[4.1]	4.2	Zábradlí	Na vnější straně obou chodníků ocelové zábradlí výšky 1,1 m z otevřených profilů se svislou výplní, šroubově spojené samostatné díly, kombinovaná PKO, sloupky kotvené do římsy šrouby. Na šikmých křídlech O2 jednoduchá trubková zábradlí s horizontální výplní ve 2 úrovních.
[4.2]	4.3	Dopravní značení, označení mostu	Oboustranně k zábradlí upevněna evidenční čísla, nad O1 dopravní značky B13(10t), E5(30t).
[4.3]	4.6	Území pod mostem a přístupové cesty	Mostní otvor s nezpevněným dnem opatřeným mělce zahloubenou cca lichoběžníkovou strouhou, převádí do města rozlité povodňové vody řeky Jizery, běžně je suchý. Bezproblémový přístup z levé strany.
[4.4]	4.7	Cizí zařízení na mostě	Na pravém zábradlí se nalézají značky KČT. Na zábradlí ve vrcholu levého křídla upevněn reklamní poutač.
[4.5]	4.7	Cizí zařízení na mostě / Opěra_2	Na předmostí O2 vpravo sloup VO. Vozovka zde kříží vzdušné sdělovací vedení. Je pravděpodobné, že pod povrchem pravého chodníku jsou převáděny kabelové trasy.

C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

1. Spodní stavba

[1.1]	1.1	Základy mostních podpěr a křídel	Nezjištěny skutečnosti, které by signalizovaly poruchy založení.
[1.2]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Opěra_1	Ve zdivu na obou bocích O1 zalomená cca svislá trhlina mezi dřikem a křídlem, cca pod dilatační spárou za koncem NK.
[1.3]	1.2.4	Křídlo / Opěra_1	<p>Bílé výluhy vycházejí ze styčného koutu P křídla s jeho konzolou (pracovní spára).</p> <p>Skvrny s výluhy signalizují opakující se zatékání dilatační spárou za koncem NK.</p>

2. Nosná konstrukce

[2.1]	2.1	Nosná konstrukce / Krajní trámy	<p>Na podhledu obou krajních trámů následkem dlouhodobého zatékání nesouvislý výskyt odštěpů (zjevně nedostatečné) krycí vrstvy z intenzivně korodujících třmenů. Rozsah poruchy odhaduji u trámu 1L cca 60%, u trámu 1P cca 75% celkové plochy jejich podhledu.</p> <p>Dutinatá struktura betonu a bílá barva jeho pojiva v odštěpech krycí vrstvy na podhledu trámů. Zrna kameniva jsou nedostatečně obalená, nejspíše následek nedostatečného hutnění v době výstavby.</p> <p>V ozdobné omítce na boku trámu 1P nalezena v okamžiku</p>
-------	-----	---------------------------------	--

		prohlídky řada pravidelných svislých trhlin (zvýrazněné vlhkostí) s počátkem u jeho spodní hrany, naměřena max. šířka = cca 0,1 až 0,25 mm. Jedná se o typické konstrukční trhliny odpovídající správné funkci ohýbem namáhaného železobetonového prvku = tzn. nejsou závadou.
[2.2]	2.1 Nosná konstrukce / Krajní trám 1L	<p>Před lícem O2 cca 2,5 m dlouhý souvislý odštěp krycí vrstvy u spodní hrany trámu způsobený intenzivní korozi rohové vložky podélné výztuže + třmenů. Porucha pokračuje na boku trámu až cca do 1/3 rozpětí v podobě široké trhliny souběžné se spodní hranou.</p> <p>V odštěpu betonu odhalená rohová vložka podélné (ohybové) výztuže vykazuje již významné korozní oslabení</p>
[2.3]	2.1 Nosná konstrukce / Vnitřní trámy	<p>Nesouvislé se vyskytující korozní skvrny a drobné odštěpy (zjevně nedostatečné) krycí vrstvy ze třmenů na podhledu vše 3 vnitřních trámů. Rozsah poruchy odhaduji na cca 15 až 20% plochy jejich podhledu.</p> <p>Nesouvislé korozní skvrny a drobné odštěpy betonu ze svislé části třmenů v podélném pásu na boku všech 3 vnitřních trámů u styčného koutu s deskou mostovky.</p>
[2.4]	2.1 Nosná konstrukce / Opěry / Krajní trám 1P	V úseku nad oběma opěrami na vnitřním boku trámu 1P následkem opakujících se průsaků odštěpy krycí vrstvy ze svislé části korodujících třmenů.
[2.5]	2.1.1 Mostovka / Podhled mezi trámy	<p>V celé délce náběhu ve styčném koutě mostovky s vnitřním bokem krajního trámu 1P i 1L aktivní průsaky doprovázené výluhy pojiva (pracovní spára) - souvislý výskyt. Nejhorší stav poruchy v okamžiku prohlídky v úseku mezi O2 a mezilehlým příčnickem, bok trámu je zde celý mokrý.</p> <p>V úseku mezi O2 a mezilehlým příčnickem vychází z náběhu ve styčném koutě mostovky s P bokem vnitřního trámu 2P aktivní průsaky s výluhem pojiva, 1x vychází i ze stěny trámu - lokální výskyt.</p> <p>Na podhledu desky mostovky v obou pásech mezi krajními nosníky nesouvislý výskyt odštěpů (zjevně nedostatečné) krycí vrstvy od korodující příčné výztuže. Největší rozsah poruchy v L nad O2.</p>
[2.6]	2.1.1 Mostovka / Podélný okraj	Intenzivní aktivní průsak podélnou styčnou spárou P římsy s deskou mostovky, bílé krápníky pojiva. Voda stéká po podhledu chodníkové konzoly.
[2.7]	2.1.1 Mostovka / Opěry / Podhled chodníkové konzoly	Nad O1 na podhledu P konzoly, na O2 na podhledu L konzoly prosakující šikmé trhliny s bílými výluhy.
[2.8]	2.2 Ložiska, klouby	Do styčné spáry NK s úložným prahem obou opěr dlouhodobě prosakuje voda. Prvky uložení funkční bez významnějších poruch.

- [2.9] 2.3 Mostní závěry Pokud byly v minulosti na objektu zřízeny mostní závěry, neplní již svou těsnicí funkci.

3. Mostní svršek

- [3.1] 3.1 Vozovka Příčné + síťovité trhliny v živičném krytu, v širokém pásu za oběma konci NK.
Kryt v úseku mostu již provozně značně opotřebený s mnoha opravami.
Převrstvená vozovka (podle diagnostického průzkumu celková tl. = 28 cm) odčerpává část zatížitelnosti NK dopravou.
- [3.2] 3.3.1 Římsa Tvar (mohutnost) v r. 2017 provedených nových říms byl nejspíše podřízen výšce povrchu výrazně převrstvené vozovky. Jejich tíha vyčerpává část zatížitelnosti NK dopravou.
- [3.3] 3.3.1 Římsa / Opěra_1 Nad O1 nebyla v r. 2017 při rekonstrukci za kluzně uloženým koncem NK provedena v římsách standardní dilatační spára. Souvislý nový železobetonový pás zde brání přirozenému dilatačnímu pohybu původní NK od změny teploty. Nelze vyloučit, že v budoucnu dojde v římse ke vzniku samovolné příčné trhliny.
- [3.4] 3.5 Izolační systém mostovky Vzhledem k intenzivním výkapům vody ze styčné spáry P římsy s konzolou mostovky a průsakům v podélných pásech jejího podhledu pod chodníky, **hodnotím zde hydroizolaci jako nefunkční. Pokud zde byla při obnově říms původní vyměněna za novou, nebylo dosaženo zlepšení. Zjevně opomenuto bylo řešení odvodnění jejího povrchu trubicemi.**

4. Vybavení mostu

- [4.1] 4.6 Území pod mostem a přístupové cesty V mostním otvoru leží před lícem O1 dvě velké betonové patky, pocházejí nejspíše od zrušených dopravních značek. Jedná se o odpad.

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

3.odstranění nutno do 1 roku

- [1] 4.3 Dopravní značení, označení mostu Zajistit výrobu a oboustranné osazení dopravních značek omezujících zatížitelnost, 2x B13 (20t) + 2x E13 (Jediné vozidlo 30t).

- | | | | |
|-----|-----|-------------------------------------|---|
| [2] | 4.6 | Území pod mostem a přístupové cesty | Odstranit 2 betonové patky ležící pod mostem. |
|-----|-----|-------------------------------------|---|

3. odstranění do 2 let

- | | | | |
|-----|-----|---------------------------------|--|
| [3] | 2.1 | Nosná konstrukce / Krajní trámy | Až po výměně mostního svršku provést profesionální sanaci poruch výztuže a betonu na podhledu NK, doplnění ochranného nátěru. Vzhledem k současnému stavebnímu stavu mostu a stáří užitého betonu je nutno realisticky předpokládat, že životnost tohoto typu opravy nejspíše nepřesáhne 15 let. |
| [4] | 3.5 | Izolační systém mostovky | Vzhledem k aktuální zatížitelnosti NK i k investici vložené v r. 2017 do nových žb říms, zábradlí doporučuji připravit a realizovat dílčí rekonstrukci mostního svršku. Spočívala by v provedení nové (stěrkové případně stříkané) vanové hydroizolace mostovky + dvouvrstvé živичné vozovky (obojí v šířce mezi obrubami říms), v doplnění systému odvodnění povrchu hydroizolace, v doplnění svislé hydroizolace i na oba konce NK s přesahem na rub opěr, v doplnění EMZ. |

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: 2.12.2021

Číslo jednací:

Poznámka:

Zjištění a navržená opatření byla projednána s odpovědným zástupcem zadavatele (mostmistr oblasti Východ - pan Jaroslav Bakeš).

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:

V - Špatný (koefic. $a=0.6$)

Použitelnost: I - Použitelné

Poznámka ke stavu a použitelnosti

O stavebním stavu rozhodují "rozsáhlé" aktivní průsaků deskou mostovky, oslabující koroze výztuže krajního trámu.

Zatížitelnost

Způsob zjištění zatížitelnosti:

V – CZEN (Zatížitelnost stanovená podrobným statickým výpočtem)

$V_n = 20.0t$

$V_r = 30t$

$V_e = 95t$

Max.nápravový tlak = 11.2t

Poznámka k zatížitelnosti

Zatížitelnost stanovena v 10/2021 podrobným statickým výpočtem podle ČSN 73 6222/2013 + Z1/2015, Ing. Jan Borový - Pontex s.r.o., zak.č.1931500, se zohledněním všech výsledků a

doporučení Diagnostického průzkumu mostu (09/2021),
tzn. včetně zatížení od převrstvené vozovky a nových
řím (bez redukce součinitelem stavebního stavu).

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 10 / 2024

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



Prostorové uspořádání na mostě, pohled po směru staničení z předpolí O1.

3.1 Vozovka

Kryt v úseku mostu již provozně značně opotřebený s mnoha opravami.

3.1 Vozovka

Převrstvená vozovka (podle diagnostického průzkumu celková tl. = 28 cm) odčerpává část zatížitelnosti NK dopravou.



Pohled od O2, P chodník, římsa, zábradlí, sloup VO.



Pohled od O2, L chodník, římsa, zábradlí, ev. číslo, reklamní poutač.



P bok mostu od O1.



P bok + křídlo opěry O1, zpevněný svahový kužel.

3.3.1 Římsa

Nad O1 nebyla v r. 2017 při rekonstrukci za kluzně uloženým koncem NK provedena v římsách standardní dilatační spára. Souvislý nový železobetonový pás zde brání přirozenému dilatačnímu pohybu původní NK od změny teploty. Nelze vyloučit, že v budoucnu dojde v římse ke vzniku samovolné příčné trhliny.

1.2.4 Křídlo

Skvrny s výluhy signalizují opakující se zatékání dilatační spárou za koncem NK.



L bok mostu od O1.

3.3.1 Římsa

Tvar (mohutnost) v r. 2017 provedených nových říms byl nejspíše podřízen výšce povrchu výrazně převrstvené vozovky. Jejich tíha vyčerpává část zatížitelnosti NK dopravou.



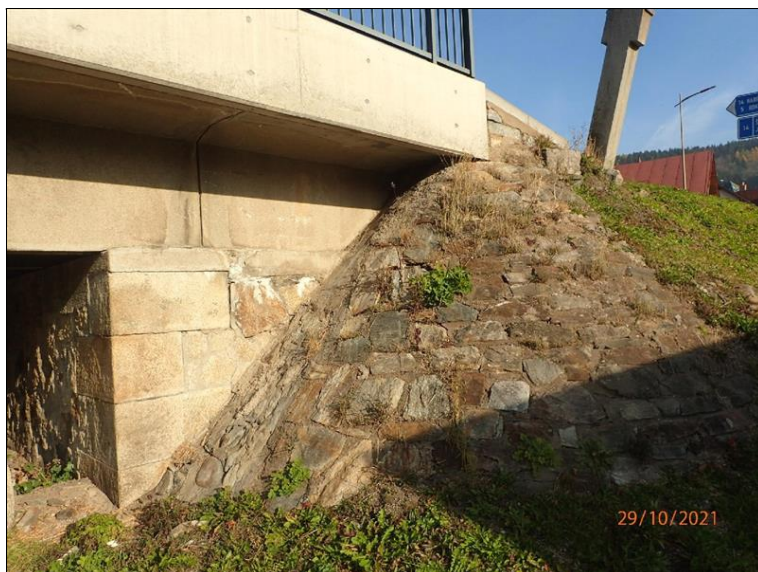
Líc L křídla O2, římsa, zábradlí, reklamní poutač.



Líc O2 od P boku mostu.



P strana O2, bok lícni dobetonávky P křídla.



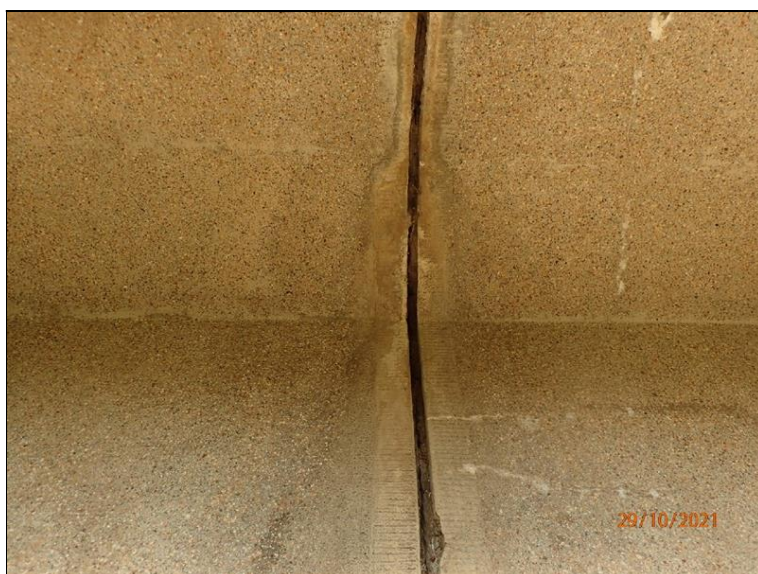
L bok + křídlo opěry O1, zpevněný svahový kužel.

1.2 Mostní podpěry a křídla

Ve zdivu na obou bocích O1 zalomená cca svislá trhlinka mezi dřikem a křídlem, cca pod dilatační spárou za koncem NK.



L křídlo O1, horní 1/3 výšky s podchodníkovou konzolou a římsou.



L bok O1, detail z výše uvedené foto, dilatační spára mezi NK a křídlem.

1.2.4 Křídlo

Skvrny s výluhy signalizují opakující se zatékání dilatační spárou za koncem NK.



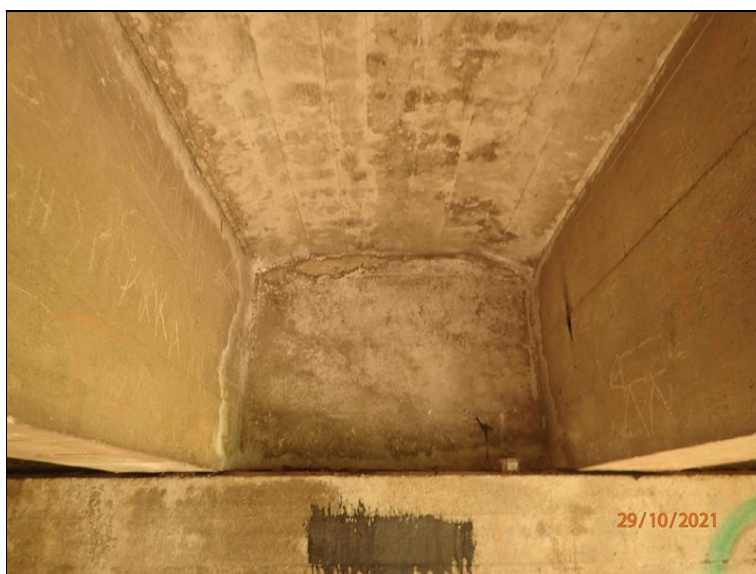
Podhled NK nad úložným prahem O1, mezi krajními trámy 2L-1L + koncový příčník.



Detail kluzného uložení trámu 1L na O1, separační vložka, nejspíše asfaltová lepenka.

2.2 Ložiska, klouby

Do styčné spáry NK s úložným prahem obou opěr dlouhodobě prosakuje voda. Prvky uložení funkční bez významnějších poruch.



Podhled NK nad úložným prahem O1, mezi vnitřními trámy 2P-3P(L) + koncový příčník.



Podhled NK nad úložným prahem O1, poruchy výztuže na boku krajního trámu 1P.

2.1 Nosná konstrukce

V úseku nad oběma opěrami na vnitřním boku trámu 1P následkem opakujících se průsaků odštěpy krycí vrstvy ze svislé části korodujících třmenů.



P křídlo O1, horní 1/3 výšky s podchodníkovou konzolou a římsou.

1.2.4 Křídlo

Bílé výluhy vycházejí ze styčného koutu P křídla s jeho konzolou (pracovní spára).

2.3 Mostní závěry

Pokud byly v minulosti na objektu zřízeny mostní závěry, neplní již svou těsnicí funkci.



P bok O1, detail z výše uvedené foto, podhled podchodníkové konzoly dilatační spára mezi NK a křídlem.

3.3.1 Římsa

Nad O1 nebyla v r. 2017 při rekonstrukci za kluzně uloženým koncem NK provedena v římsách standardní dilatační spára. Souvislý nový železobetonový pás zde brání přirozenému dilatačnímu pohybu původní NK od změny teploty. Nelze vyloučit, že v budoucnu dojde v římsce ke vzniku samovolné příčné trhliny.

2.1.1 Mostovka

Nad O1 na podhledu P konzoly, na O2 na podhledu L konzoly prosakující šikmé trhliny s bílými výluhy.



Krajní 1P trám od O1, pohled podchodníkové konzoly a římsy.

3.5 Izolační systém mostovky

Vzhledem k intenzivním výkapům vody ze styčné spáry P římsy s konzolou mostovky a průsakům v podélných pásech jejího podhledu pod chodníky, **hodnotím zde hydroizolaci jako nefunkční.**

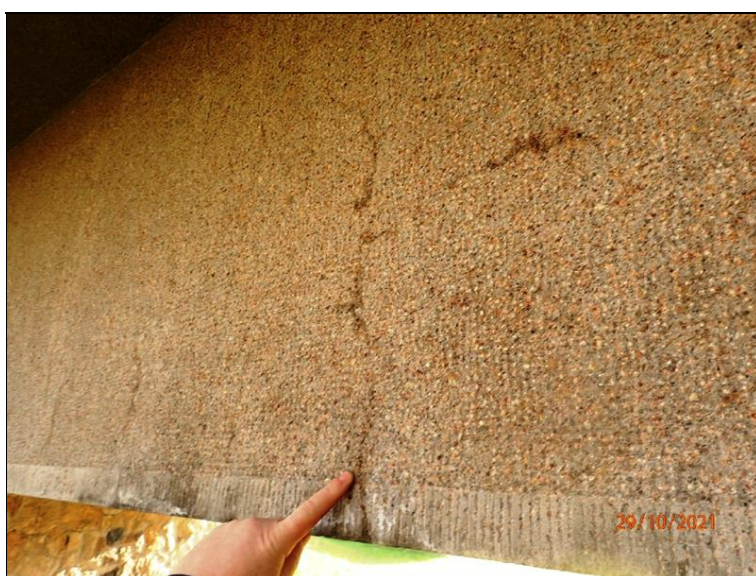
Pokud zde byla při obnově říms původní vyměněna za novou, nebylo dosaženo zlepšení. Zjevně opomenuto bylo řešení odvodnění jejího povrchu trubicemi.



Podhled okapního nosu P římsy, směrem k O2.

2.1.1 Mostovka

Intenzivní aktivní průsak podélnou styčnou spárou P římsy s deskou mostovky, bílé krápníky pojiva. Voda stéká po podhledu chodníkové konzoly.



Trhlina na boku krajního 1P trámu.

2.1 Nosná konstrukce

V ozdobné omítce na boku trámu 1P nalezena v okamžiku prohlídky řada pravidelných svislých trhlin (zvýrazněné vlhkostí) s počátkem u jeho spodní hrany, naměřena max. šířka = cca 0,1 až 0,25 mm. **Jedná se o typické konstrukční trhliny odpovídající správné funkci ohýbem namáhaného železobetonového prvku = tzn. nejsou závadou.**



Podhled krajního 1P trámu, směrem k O2.

2.1 Nosná konstrukce

Na podhledu obou krajních trámů následkem dlouhodobého zatékání nesouvislý výskyt odštěpů (zjevně nedostatečné) krycí vrstvy z intenzivně korodujících třmenů. Rozsah poruchy odhaduji u trámu 1L cca 60%, u trámu 1P cca 75% celkové plochy jejich podhledu.



Detail z výše uvedené foto, koroze třmenů na podhledu 1P trámu - častá porucha.



P strana opěry O1, P křídlo - předsazená omítnutá přibetonávka.



Pohled NK mezi krajními trámy 2P-1P na mezilehlý příčník, směrem k O2.



Podhled NK, průsaky s výluhy vycházejí ze styčného koutu mostovky s trámem 2P, úsek před O2.

2.1.1 Mostovka

V úseku mezi O2 a mezilehlým příčníkem vychází z náběhu ve styčném koutě mostovky s P bokem **vnitřního trámu 2P** aktivní průsaky s výluhem pojiva, 1x vychází i ze stěny trámu - lokální výskyt.



Podhled NK, vnitřní bok + spodní hrana krajního trámu 1P, úsek u vnitřního příčníku.

3.5 Izolační systém mostovky

Vzhledem k intenzivním výkapům vody ze styčné spáry P římsy s konzolou mostovky a průsakům v podélných pásech jejího podhledu pod chodníky, **hodnotím zde hydroizolaci jako nefunkční.**

Pokud zde byla při obnově říms původní vyměněna za novou, nebylo dosaženo zlepšení. Zjevně opomenuto bylo řešení odvodnění jejího povrchu trubicemi.



Podhled NK, aktivní průsak s výluhem vychází ze styčného koutu mostovky s trámem 1P, úsek před O2.

2.1.1 Mostovka

V celé délce náběhu ve styčném koutě mostovky s vnitřním bokem **krajního trámu 1P i 1L** aktivní průsaky doprovázené výluhy pojiva (pracovní spára) - souvislý výskyt. Nejhorší stav poruchy v okamžiku prohlídky v úseku mezi O2 a mezilehlým příčným bokem, bok trámu je zde celý mokrý.



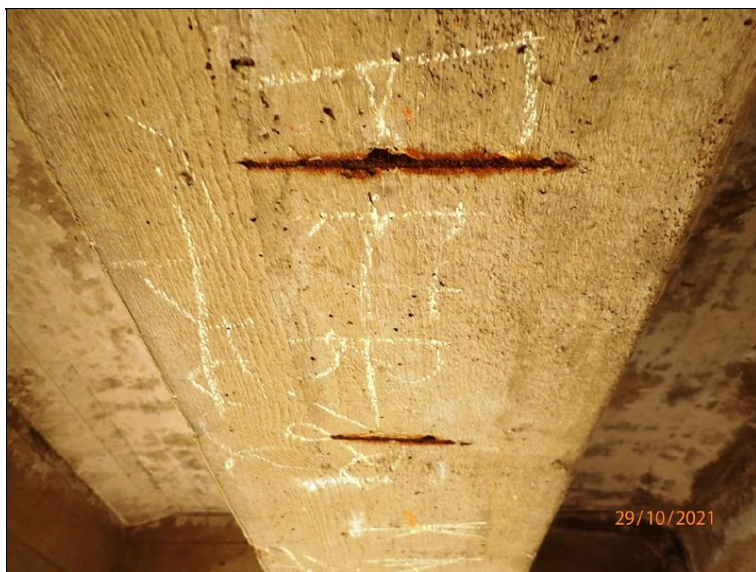
Podhled NK, poruchy krycí vrstvy + koroze třímenů na vnitřním boku trámu 1P, nad prahem O2.

2.1 Nosná konstrukce

V úseku nad oběma opěrami na vnitřním boku trámu 1P následkem opakujících se průsaků odštěpy krycí vrstvy ze svislé části korodujících třímenů.



Celkový podhled roštové NK cca v ose mostu, směrem k O2.



Detail koroze třmenů na pohledu vnitřního trámu - častá porucha.

2.1 Nosná konstrukce

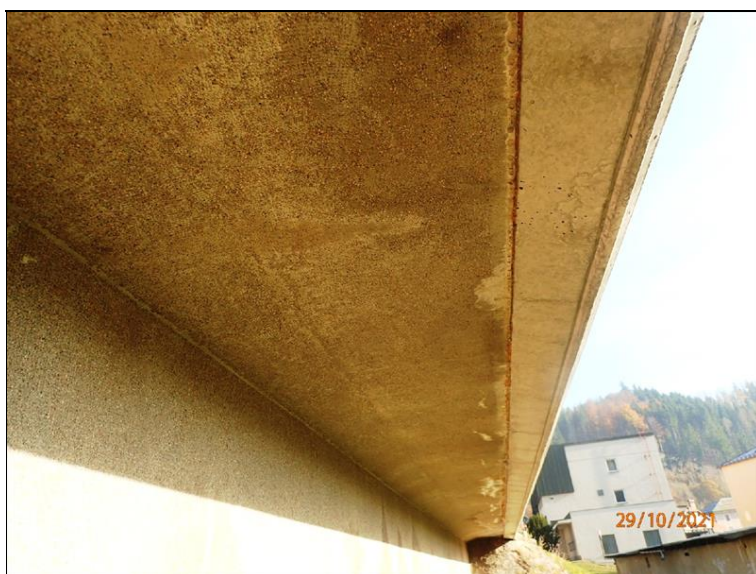
Nesouvislé se vyskytující korozní skvrny a drobné odštěpy (zjevně nedostatečné) krycí vrstvy ze třmenů na pohledu vše 3 vnitřních trámů. Rozsah poruchy odhaduji na cca 15 až 20% plochy jejich pohledu.



Poruchy výztuže ve styčném koutě mostovky s vnitřním trámem - častá porucha.

2.1 Nosná konstrukce

Nesouvislé korozní skvrny a drobné odštěpy betonu ze svislé části třmenů v podélném pásu na boku všech 3 vnitřních trámů u styčného koutu s deskou mostovky.



Krajní 1L trám od O2, pohled podchodníkové konzoly a římsy.



Porucha na spodní hraně krajního trámu 1L, délka cca 2,5 m, úsek před O2.

2.1 Nosná konstrukce

Před lícem O2 cca 2,5 m dlouhý souvislý odštěp krycí vrstvy u spodní hrany trámu způsobený intenzivní korozi rohové vložky podélné výztuže + třmenů. Porucha pokračuje na boku trámu až cca do 1/3 rozpětí v podobě široké trhliny souběžné se spodní hranou.



Detail z výše uvedené foto, odštěp krycí vrstvy, vrstevnatá koroze výztuže - závažná lokální porucha.

2.1 Nosná konstrukce

V odštěpu betonu odhalená rohová vložka podélné (ohybové) výztuže vykazuje již významné korozní oslabení



Bok trámu 1L, trhlina v poloze korodující rohové vložky podélné výztuže, cca v 1/3 rozpětí.



Podhled krajního 1L trámu, směrem k O1.

2.1 Nosná konstrukce

Na podhledu obou krajních trámů následkem dlouhodobého zatékání nesouvislý výskyt odštěpů (zjevně nedostatečné) krycí vrstvy z intenzivně korodujících třmenů. Rozsah poruchy odhaduji u trámu 1L cca 60%, u trámu 1P cca 75% celkové plochy jejich podhledu.



Detail z výše uvedené foto, porucha krycí vrstvy, vrstevnatá koroze třmenu na podhledu trámu 1L - častá porucha.

2.1 Nosná konstrukce

Dutinatá struktura betonu a bílá barva jeho pojiva v odštěpech krycí vrstvy na podhledu trámů. Zrna kameniva jsou nedostatečně obalená, nejspíše následek nedostatečného hutnění v době výstavby.



Pohled NK mezi trámy 2L-1L, úsek před O1.



Pohled NK mezi trámy 1L-2L, úsek před O2.

2.2 Ložiska, klouby

Do styčné spáry NK s úložným prahem obou opěr dlouhodobě prosakuje voda. Prvky uložení funkční bez významnějších poruch.



Podhled NK, průsaky s výluhy a poruchy výztuže na vnitřním boku trámu 1L + mostovce, úsek před O2.

2.1.1 Mostovka

Na podhledu desky mostovky v obou pásech mezi krajními nosníky nesouvislý výskyt odštěpů (zjevně nedostatečné) krycí vrstvy od korodující příčné výztuže. Největší rozsah poruchy v L nad O2.



Aktuální stav krytu vozovky v oblasti před O1.

3.1 Vozovka

Příčné + síťovité trhliny v živičném krytu, v širokém pásu za oběma konci NK.



Aktuální stav krytu vozovky v oblasti za O2.

3.1 Vozovka

Příčné + síťovité trhliny v živičném krytu, v širokém pásu za oběma konci NK.



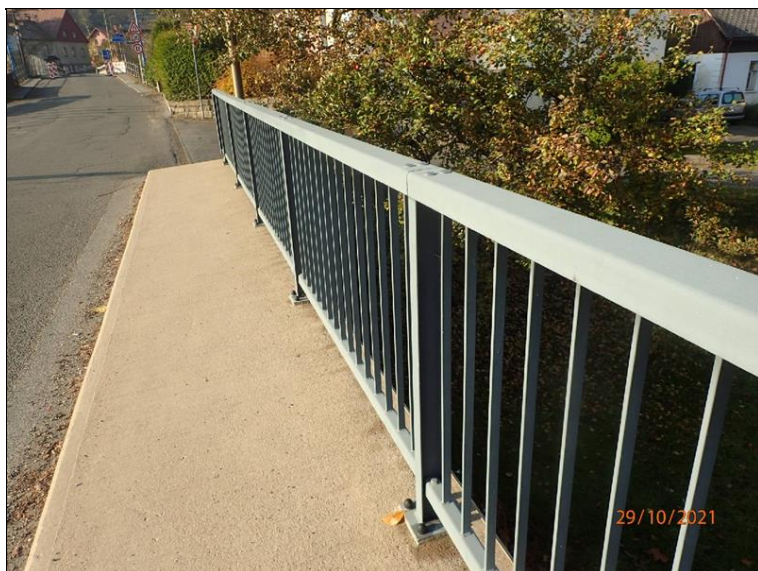
Pohled od O2 na P vozovkovou obrubu, po délce proměnná výška.



Vozovková obruba P římsy, cca 1/2 rozpětí NK, naměřena výška = cca 12,5 cm.



Vozovková obruba L římsy, cca 1/2 rozpětí NK, naměřena výška = cca 15 cm.



Pravé zábradlí, obecně dobrý stav.



Mostní otvor, betonové prvky uložené před lícem O1 = odpad.

4.6 Území pod mostem a přístupové cesty

V mostním otvoru leží před lícem O1 dvě velké betonové patky, pochází nejspíše od zrušených dopravních značek. Jedná se o odpad.