

Akce:

## MPM ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI – TECHNICKÁ POMOC A ZJEDNODUŠENÁ PD

Objednatel stavby:



KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC  
STŘEDOČESKÉHO KRAJE  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5

Razítko:

Ověřil:  
Datum:

Podpis:

Souřadnicový systém: S–JTSK

Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky:

22 075 06

HIP:

Ing. David DVOŘÁČEK

720951172, ddv@pontex.cz

Schválil:

Ing. Petr SOUČEK

602214618, pso@pontex.cz

Zodp. projektant: Ing. David DVOŘÁČEK

720951172, ddv@pontex.cz

Tech. kontrola:

Ing. Kamil PEJCHAL

602619785, kpe@pontex.cz

Vypracoval:

Ing. Tomáš MALECKÝ

702148116, tma@pontex.cz



Praha 4, Bezová 1658, 147 14  
tel: +420 244062215 fax: +420 244461038

Objednatel: KSÚS Stř. kraje

Kraj:

Středočeský

Akce:

MPM ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI –  
TECHNICKÁ POMOC A ZJEDNODUŠENÁ PD

Příloha:

SO 205 –  
MOST EV. Č. 118–025

Datum

Stupeň

8/2023

TP

Souprava

Č. přílohy

B.05



## SO 205 – MOST EV. Č. 118-025

<i>Obsah</i>
<b>NAVRŽENÉ PRÁCE</b>
<b>SCHÉMATA DIO</b>
<b>MOSTNÍ LIST</b>
<b>PROHLÍDKA MOSTU</b>

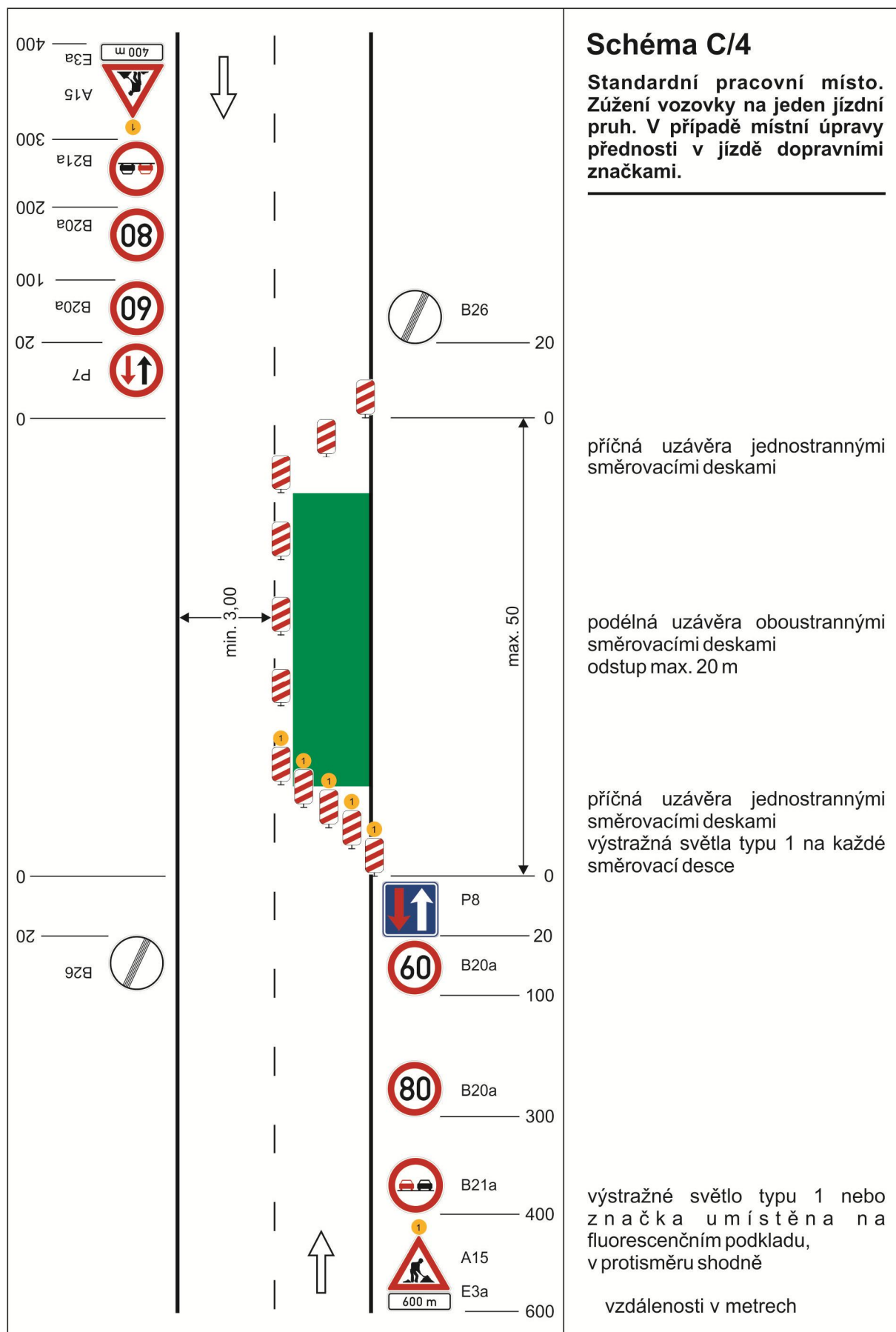


## SO 205 – MOST EV. Č. 118-025

### NAVRŽENÉ PRÁCE

Činnost	Popis a specifikace	Výměra
DIO – převáděná komunikace	Bude zřízeno standardní pracovní místo dle TP 66, schéma C/4.	10 dní, přesun, 10 dní
Výluka na trati – hlavní trať	Pro práce na římsách, případně na spodím líci NK, se předpokládá kolejová a napěťová výluka. Součástí položky je i vyjednání výluky. Výluka může být rozdělena do několika etap dle dohody zhotovitele a provozovatele trati. Včetně vyjednání a zajištění výluk, platby za dohled správce apod.	1. kolej: 3*8 hod 2. kolej: 3*8 hod
Zpřístupnění konstrukcí	Zpřístupnění konstrukcí (římsy, NK, SS) pro sanaci/odstranění – lešení, z terénu, plošina, nebo jiné dle uvážení zhotovitele.	1 ks
Římsy – sanace	Odstranění volných částí betonu krycí vrstvy, pasivace výztuže, obnova krycí vrstvy. Pro odstranění volných částí betonu se předpokládá použití tlakové vody, viz Souhrnná technická zpráva. Po dohodě zhotovitele a investora může být použita jiná (např. mechanická) metoda. Pro tuto činnost bude provedeno zpřístupnění říms a provedeno DIO na přemostované, případně i na převáděné komunikaci.	Ostranění volných částí betonu: 16.875+5.625+4.5+4.5=31.5 m2 Sanace: Vodorovné plochy <20 mm: 15 %*2*45*1.25=16.875 m2 Vodorovné plochy <50 mm: 5 %*2*45*1.25=5.625 m2 Svislé plochy <20 mm: 5 %*2*45*1=4.5 m2 Svislé plochy <70 mm: 5 %*2*45*1=4.5 m2
Zábradlí – obnova PKO	Sanace PKO in-situ. Očištění povrchu a nanesení nové PKO dle TKP 19C. Výměna zkorodovaného spojovacího materiálu.	100 %*2*45=90 m
Svodidla – obnova PKO	Sanace PKO in-situ. Očištění povrchu a nanesení nové PKO dle TKP 19C. Výměna zkorodovaného spojovacího materiálu.	80 %*2*45=72 m
Protidotyková ochrana – obnova PKO	Sanace PKO in-situ. Očištění povrchu a nanesení nové PKO dle TKP 19C. Výměna zkorodovaného spojovacího materiálu. Pro tuto činnost bude provedeno DIO na převáděné komunikaci a způsobí výluku na přemostované trati.	100 %*2*20*2=80 m2
Vyčištění ÚP	Vyčištění ÚP od volných částí betonu atd.	2*12*1=24 m2
Sanace spodního líce NK	Odstranění volných částí betonu krycí vrstvy, pasivace výztuže, obnova krycí vrstvy. Pro odstranění volných částí betonu se předpokládá použití tlakové vody, viz Souhrnná technická zpráva. Po dohodě zhotovitele a investora může být použita jiná (např. mechanická) metoda. Pro tuto činnost bude provedeno zpřístupnění říms a provedeno DIO na přemostované, případně i na převáděné komunikaci, nebo výluku na přemostované trati.	Ostranění volných částí betonu: 27=27 m2 Vodorovné plochy <20 mm: 5 %*45*12=27 m2
Trubičky odvodnění – nové	Osazení trubiček odvodnění ze spodního líce desky NK. Trubičky délky min. pod ocelovou NK.	14 ks
MPM	Po realizaci údržbových prací bude provedena mimořádná prohlídka mostu.	1 ks









Mostní list mostu pozemní komunikace			
Ev.č. mostu:		118-025	
Název mostu:		Most přes trať Praha - Plzeň u Bavoryně	
Místní název:			
Předmět přemostění:		Železnice, vlečka	
Převáděná komunikace:		2. třída / 118	
Název převáděné komunikace:			
Staničení liniové:		55.418 km	Staničení na úseku: 1.006 km
Rok postavení:		1986	
Rok poslední rekonstrukce:			
Kraj:		Středočeský	
Okres:		Beroun	
Obec (MČ):		Bavoryně	
Katastrální území:		Bavoryně	
Správce mostu:		kraj Středočeský, SÚS Kladno, majetková správa Beroun, cestmistrovství Králův Dvůr	
Zpracovatel mostního listu:			
Zatížitelnost v době uvedení do provozu, způsob a rok stanovení			
Způsob stanovení: V <sub>n</sub> = -                      V <sub>r</sub> = -                      V <sub>e</sub> = -                      V <sub>aj</sub> (V <sub>a</sub> ) = -                      Rok:			
Zatížitelnost současná, způsob a rok stanovení			
Způsob stanovení: Z – CZEN (Zatížitelnost stanovená podle zvláštních předpisů) V <sub>n</sub> = 25.0 t                      V <sub>r</sub> = 64 t                      V <sub>e</sub> = 120 t                      V <sub>aj</sub> (V <sub>a</sub> ) = 18.8 t                      Rok: 2023			
Základní údaje			
Celkový počet polí: 3		Délka přemostění: 42.94 m	Délka NK: 44.44 m
Šikmost: Kolmý 100.00 g		Volná šířka: 9.50 m	Celková šířka mostu: 12.75 m
Plocha mostu: 566.61 m <sup>2</sup>			
Souřadnice mostu		S-JTSK X: -778033 Y: -1059939	WGS: 49.892638°N 13.967702°E
Popis spodní stavby:		Opěry: masivní, plné, ŽB úložné prahy. Pilíře: dvojice kruhových ŽB sloupů nesoucí příčník NK.	
Popis nosné konstrukce:		3x16ks předpjatých PREFA nosníků VST88, v. 0.70m, se spřaženou monolitickou ŽB deskou. Uložení na opěrách na elastomerových ložiskách, na pilířích včetně rámových stativ na hrncových ložiskách. Na opěrách dilatační závěry GHH A60, š. NK 11.80m.	
Poznámka k nosné konstrukci:			
Ostatní údaje			
Výška mostu nad terénem: 8.25 m		Výška NK nad hladinou vody: 0.00 m	
Q <sub>100</sub> : -		Normální hladina vody: 0.00 m	
Navrhovaná hladina NH: - m n.m.		Kontrolní navrhovaná hladina KNH: - m n.m.	
Mostní podpěry křídla a čelní zdi			
Opěry	Počet: 2 Typ podpěr: Krajní opěra      Druh: Masivní opěra      Materiál: Železobeton Délka: 11.80 až 11.80 m      Šířka: 0.00 až 0.00 m      Výška: 2.00 až 2.00 m  Masivní plné železobetonové opěry se zavěšenými rovnoběžnými křídly.		
Pilíře	Počet: 2 Typ podpěr: Mezilehlá podpěra      Druh: Členěný pilíř      Materiál: Železobeton Délka: 11.80 až 11.80 m      Šířka: 1.00 až 1.00 m      Výška: 7.60 až 8.30 m  Členěné pilíře sestávající z dvojice samostatných kruhových ŽB sloupů podporující příčník NK.		
Nosná konstrukce			
-	Počet polí: 2 Šikmá světlost: 10.80 m      Kolmá světlost: 10.80 m      Konstrukční výška: 0.70 m Rozpětí: 11.80 m      Šířka NK min.: - m      Šířka NK max.: - m Převažující materiál: Předpjatý beton PREFA      Další materiál: Železobeton Druh statického působení: Deska spojitá      Prefabrikát: VST		
-	Počet polí: 1 Šikmá světlost: 19.00 m      Kolmá světlost: 19.00 m      Konstrukční výška: 0.70 m Rozpětí: 20.00 m      Šířka NK min.: - m      Šířka NK max.: - m		

	<p>Převažující materiál: Předpjatý beton PREFA Další materiál: Železobeton Druh statického působení: Deska spojitá Prefabrikát: VST</p> <p>Třípolová kolmá spojitá konstrukce.</p> <p>V příčném řezu sestavená z 16-ti předpjatých nosníků VST88 se spřaženou železobetonovou deskou. Nad pilíři je NK zmonolitněna podporovými příčnicí.</p> <p>Rozpětí krajních polí je 11,8m a středního pole 20.0m, výška nosníků je 0,88m. Spáry mezi nosníky jsou volné, bez dobetonávky.</p>
<b>Ložiska, klouby</b>	
-	<p>Způsob uložení: hrncová ložiska Výrobce: Výrobní typové označení: Datum výroby: - Počet ložisek (ks) - Jmenovitý posun (mm) -</p> <p>Na pilířích, na každém sloupu, je osazeno pevné hrncové ložisko. Na opěrách jsou nosníky uloženy na kolejnici.</p>
<b>Mostní závěry</b>	
-	<p>Typ MDZ: mostní závěr s jednoduchým těsněním spáry Výrobce MDZ: Výrobní typové označení: Datum výroby: - Délka MDZ (m) - Jmenovitý posun (mm) -</p> <p>Nad opěrami jsou osazeny povrchové mostní závěry typu GHH A60.</p>
<b>Vozovka</b>	
-	<p>Povrch komunikace: Živice Skladba vozovky: Šířka mezi obrubami: 9.50 m</p> <p>Kryt vozovky je živičný.</p>
<b>Chodníky</b>	
-	<p>Povrch chodníku: Beton Šířka chodníku: 1.00 m Plocha chodníku: 52.13 m<sup>2</sup></p> <p>Oboustranné betonové chodníky - součást říms.</p>
<b>Římsy, obrubníky, zálivky</b>	
-	<p>Betonové monolitické betonované do lícových železobetonových prefabrikátů na vnější straně a betonových prefabrikovaných obrub podél vozovky.</p>
<b>Svodidla/Zábradelní svodidla</b>	
-	<p>Druh svodidla: ocelová Výrobce: Délka: - m</p> <p>Vně vozovky je osazeno typové ocelové svodidlo NH.</p>
<b>Zábradlí</b>	
-	<p>Vně chodníků je osazeno ocelové zábradlí z válcovaných profilů se svislou výplní.</p>
<b>Dopravní značení, označení objektu</b>	
-	<p>Druh značení: vodorovné</p> <p>Vodorovné dopravní značení, evidenční čísla mostu.</p>
<b>Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy a pod.</b>	
-	<p>Druh zábrany: ochrana proti dotyku troleje</p> <p>Nad kolejemi jsou umístěny svislé štíty protidotykové zábrany.</p>
<b>Území pod mostem a přístup. cesty</b>	
-	<p>Ve středním poli je dvojkolejná elektrifikovaná železniční trať Praha - Plzeň.</p>
<b>Cizí zařízení</b>	
-	<p>Typ zařízení: Neuvedeno Správce:</p> <p>Spodní líc NK nad kolejemi opatřen protikarbonatačním nátěrem. V chodnících jsou umístěny rezervní chráničky. Uzemnění.</p>
<b>Správní údaje</b>	

Archivace projektu: Správa a údržba silnic

**Klasifikační stupeň stavu mostu**

Nosná konstrukce: V - Špatný

Spodní stavba: IV - Uspokojivý

Použitelnost: IV - Omezeně použitelné

Datum provedení poslední HPM(1HPM,MPM): 25.4.2023

Reprodukční pořizovací hodnota: 0.00 Kč

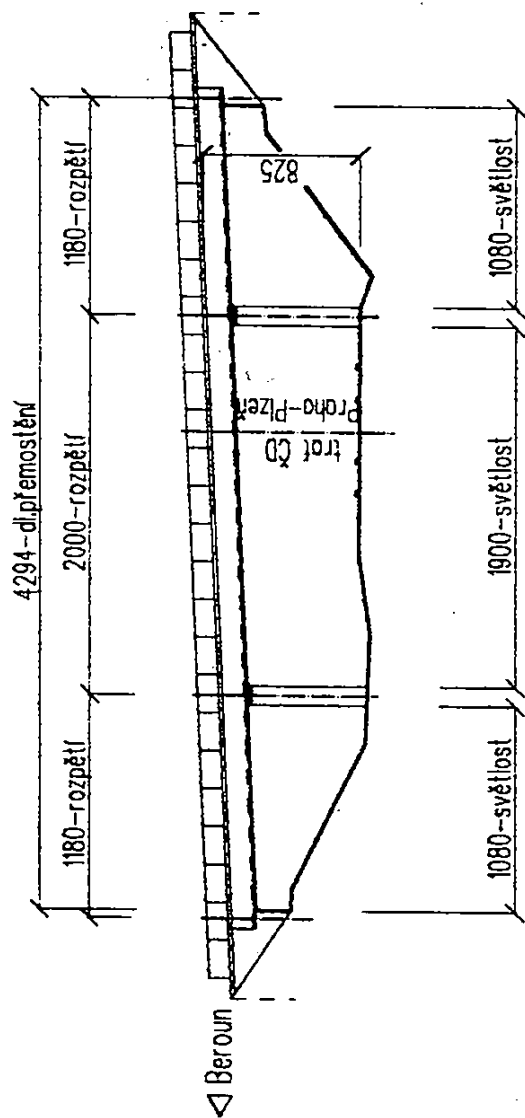
Datum posledního stanovení: -

Dne:

Vypracoval - podpis:

Datum tisku: 18.8.2023 10:44 Vytisknul z BMS: Malecký Tomáš, Ing.

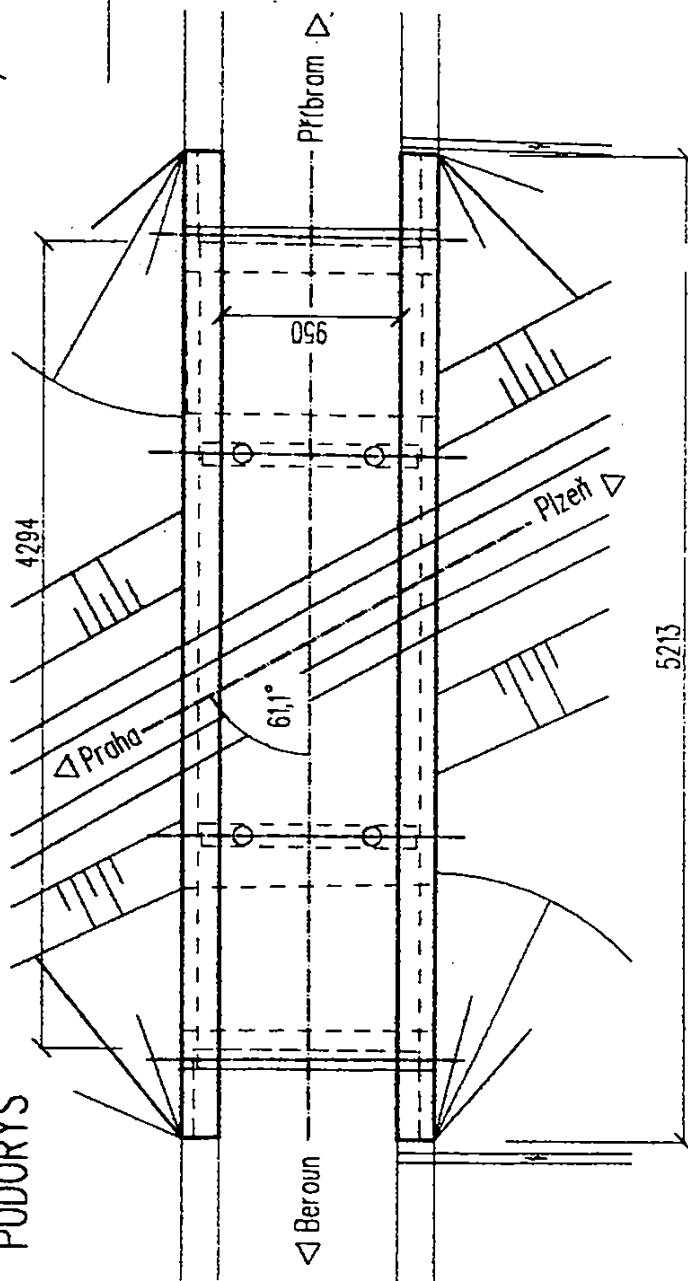
# POHLED NA MOST



## PŘÍČNÝ ŘEZ



## PŮDORYS



Schematický náčrt mostu, převzatý z ML

# **Most 118-025**

Most přes trať Praha - Plzeň u Bavoryně

## **MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA**

**Objekt: Most ev.č. 118-025 (Most přes trať Praha - Plzeň u Bavoryně)**

Okres: Beroun

Prohlídku provedl: Mička Tomáš, Ing.  
PONTEX, s.r.o.

číslo oprávnění 020/1998

Datum provedení prohlídky: 25.4.2023

Poznámka:

Mimořádná prohlídka byla provedena na základě objednávky KSÚS SK zejména s důrazem na posouzení bezpečnosti provozu na mostě a pod mostem. Podkladem pro sestavení protokolu o vykonané MPM byly údaje uvedené v mostní evidenci (BMS).

Počasí v době provádění prohlídky:  
polojasno

Způsob zpřístupnění:

Objekt byl zpřístupněn z terénu.

Teplota vzduchu: 15.0°C

Teplota NK: 15.0°C

**A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

Číslo komunikace: 118

Staničení km: 55.418km

Ev.č.mostu: 118-025

Název objektu: **Most přes trať Praha - Plzeň u Bavoryně**

Staničení ve směru: do Zdic (ve směru staničení převáděné komunikace)

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

- |       |     |  |   |
|-------|-----|--|---|
| [1.1] | 1.2 | Mostní podpěry křídla a čelní zdi / Opěry  | Masivní plné železobetonové opěry se zavěšenými rovnoběžnými křídly.                          |
| [1.2] | 1.2 | Mostní podpěry křídla a čelní zdi / Pilíře | Členěné pilíře sestávající z dvojice samostatných kruhových ŽB sloupů podporující příčník NK. |

**2. Nosná konstrukce mostu (horní stavba)**

- |       |     |                  |  |
|-------|-----|------------------|--|
| [2.1] | 2.1 | Nosná konstrukce | Třípolová kolmá spojitá konstrukce. V příčném řezu sestavená z 16-ti předpjatých nosníků VST88 se spřaženou železobetonovou deskou. Nad pilíři je NK zmonolitněna podporovými příčníky. Rozpětí krajních polí je 11,8m a středního pole 20.0m, výška nosníků je 0,88m. Spáry mezi nosníky jsou volné, bez dobetonávky. |
| [2.2] | 2.2 | Ložiska, klouby  | Na pilířích, na každém sloupu, je osazeno pevné hrncové ložisko. Na opěrách jsou nosníky uloženy na kolejnici.   |
| [2.3] | 2.3 | Mostní závěry    | Nad opěrami jsou osazeny povrchové mostní závěry typu GHH A60.   |

**3. svršek**

- |       |     |         |                          |
|-------|-----|---------|--------------------------|
| [3.1] | 3.1 | Vozovka | Kryt vozovky je živičný. |
|-------|-----|---------|--------------------------|

[3.2]	3.2	Chodníky	Oboustranné betonové chodníky - součást říms.
[3.3]	3.3	Římsy, obrubníky, zálivky	Betonové monolitické betonované do lícových železobetonových prefabrikátů na vnější straně a betonových prefabrikovaných obrub podél vozovky.

#### 4. Vybavení

[4.1]	4.8	Odvodnění	Na předmostí jsou zřízeny odvodňovací rigoly.
[4.2]	4.1	Svodidla/Zábradelní svodidla	Vně vozovky je osazeno typové ocelové svodidlo NH.
[4.3]	4.2	Zábradlí	Vně chodníků je osazeno ocelové zábradlí z válcovaných profilů se svislou výplní.
[4.4]	4.3	Dopravní značení, označení objektu	Vodorovné dopravní značení, evidenční čísla mostu.
[4.5]	4.4	Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy a pod.	Nad kolejemi jsou umístěny svislé štíty protidotykové zábrany.
[4.6]	4.6	Území pod mostem a přístup. cesty	Ve středním poli je dvojkolejná elektrifikovaná železniční trať Praha - Plzeň.
[4.7]	4.7	Cizí zařízení	Spodní líc NK nad kolejemi opatřen protikarbonatačním nátěrem. V chodnících jsou umístěny rezervní chráničky. Uzemnění.

### C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

#### 1. Spodní stavba

[1.1]	1.2	Mostní podpěry křídla a čelní zdi / Opěry	Při obou krajích jsou na lici O4 patrné výrazné průsaky z úložné spáry, na lici O4 jsou průsaky pouze v omezené míře. NA lici boků obou opěr a všech křídel jsou patrné aktivní průsaky. Beton křídel degraduje.
-------	-----	---	---

#### 2. Nosná konstrukce mostu (horní stavba)

[2.1]	2.1	Nosná konstrukce	U opěry 4 díky průsakům dilatační sparou dochází poškození nosníků zejména při obou stranách (koroze výztuže, degradace betonu, separace krycí vrstvy nad korodující výztuží. K drobným poruchám nosníků pak dále dochází v oblastech drobných průsaků podélnou sparou mezi vnějšími nosníky a římsami.  V oblastech zcela nedostatečné tloušťky krycí vrstvy na spodním lici příčníků nad pilíři dochází k obnažení a následné korozi betonářské výztuže.
-------	-----	------------------	---

[2.2] 2.2 Ložiska, klouby Zejména na O4 dochází k intenzivní korozi kolejnice díky intenzivním průsakům dilatační sparou.

[2.3] 2.3 Mostní závěry Oba mostní závěry jsou nefunkční - dochází k průsakům dilatačními sparami.

### 3. svršek

[3.1] 3.1 Vozovka Zejména v oblastech mostních závěrů dochází ke vzniku významných trhlin v krytu vozovky.

[3.2] 3.2 Chodníky Beton chodníků hloubkově degraduje.

[3.3] 3.3 Římsy, obrubníky, zálivky V oblastech nedostatečné tloušťky krycí vrstvy dochází u říms k obnažení a následné intenzivní korozi betonářské výztuže. Důsledkem je separace krycí vrstvy nad korodující výztuží. Hrozí pád uvolněných vrstev na podcházející železniční trať.

### 4. Vybavení

[4.1] 4.8 Odvodnění Odvodňovací rigoly jsou zanesené.

[4.2] 4.1 Svodidla/Zábradelní svodidla Svodidla lokálně korodují.

[4.3] 4.2 Zábradlí Zábradlí korodují intenzivně.

[4.4] 4.4 Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy a pod. Svislé štíty protidotykové zábrany korodují.

[4.5] 4.7 Cizí zařízení Za čely říms jsou korodující rámy šachet IS.

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

Údržba se provádí v rozsahu možností správce. Mostní objekt je však již v takovém stavu, kdy provádění běžné údržby nemůže účinně prodloužit jeho životnost, resp. zachovat zatížitelnost. Most je nutno zásadně rekonstruovat bez jakékoliv prodlevy.

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

### 4.odstranění do nejbližšího zimního období

[1] 3.3 Římsy, obrubníky, zálivky Ve spolupráci se SŽ zajistit v rámci výluky snesení uvolněných částí krycí vrstvy z říms tak, aby nemohlo dojít k jejich pádu na podcházející trať. Obnaženou korodující výztuž je vhodné pasivovat ochranným nátěr, který omezí korozní aktivitu dotčené výztuže.



**3.odstranění nutno do 1 roku**

[2] 4.8 Odvodnění

Zajistit vyčištění odvodňovacích rigolů na předmostí.

**3. odstranění do 2 let**

[3] 2.1 Nosná konstrukce

Zajistit diagnostický průzkum mostu včetně výpočtu zatížitelnosti, který by měl být zaměřen zejména na ověření stavu předpínací výztuže, stavu ložisek, resp. na ověření možnosti opravy opěr. Na základě výsledků průzkumu bude rozhodnuto o způsobu a rozsahu provedení opravy mostu, resp. o jeho zbytkové životnosti.

## **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: 5.5.2023

Číslo jednací:

Poznámka:

S výsledky MPM byl obeznámen odpovědný zástupce majetkového správce.

## **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: IV - Omezeně použitelné

**Poznámka ke stavu a použitelnosti**

Od poslední HPM (Gajzler/2018) došlo k významnému zhoršení stavebního stavu. Stavební stav mostu ovlivňují průsaky dilatační sparou u O4 na dotčené konstrukční části. Použitelnost mostu je omezena zchátralostí mostní svršku a vybavení jako celku.

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:

Z – CZEN (Zatížitelnost stanovená podle zvláštních předpisů)

 $V_n = 25.0t$  $V_r = 64t$  $V_e = 120t$ 

Max.nápravový tlak = 18.8t

**Poznámka k zatížitelnosti**

Hodnoty zatížitelnosti byly redukovány součinitelem stavebního stavu 0,8, špatný stav úložné kolejnice na O4 zatím zatížitelnost neovlivňuje.

## J. OBRAZOVÉ PŘÍLOHY



příčné uspořádání na mostě ve směru staničení



korodující ocelový rám vně římsy



levý chodník ve směru staničení  
hloubková degradace betonu na  
horním líci chodníku





MZ O1, pohled zleva

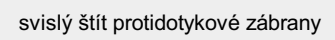
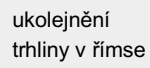


koroze šroubů svodnice a vodících úhelníků



levé zábradlí









poklop šachty IS v levém chodníku



korozí dolního madla zábradlí



MZ O4





příčné uspořádání na mostě ve směru staničení



zarostlý odvodňovací skluz



levé křídlo O4





levá římsa od O4



spodní líc 1. nosníku v místě uložení  
na O4



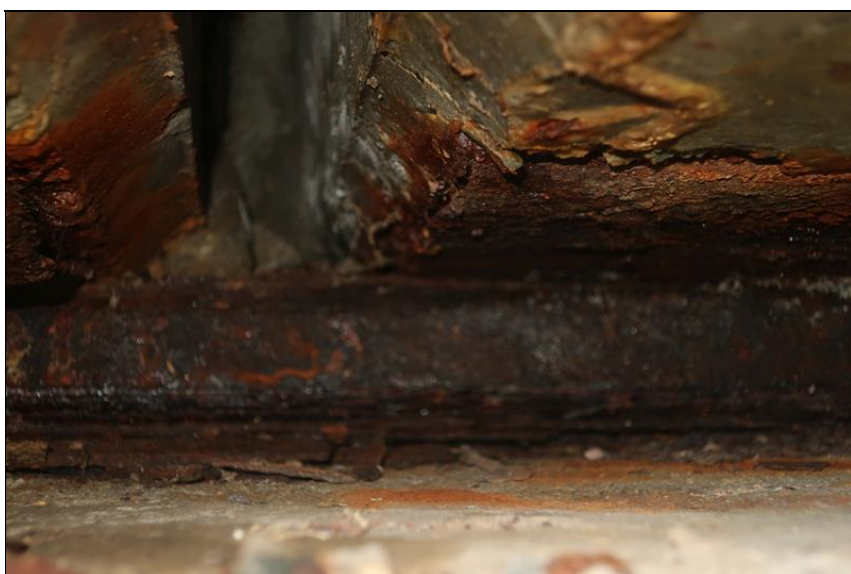
P3



trhliny a stopy koroze v místě průsaku  
v hraně 2. nosníku u O4



intenzivní koroze úložné kolejnice na  
O4  
aktivní průsaky se stopami koroze na  
spodním líci nosníku nad O4



DTTO + separace krycí vrstvy nad  
korodující výztuží





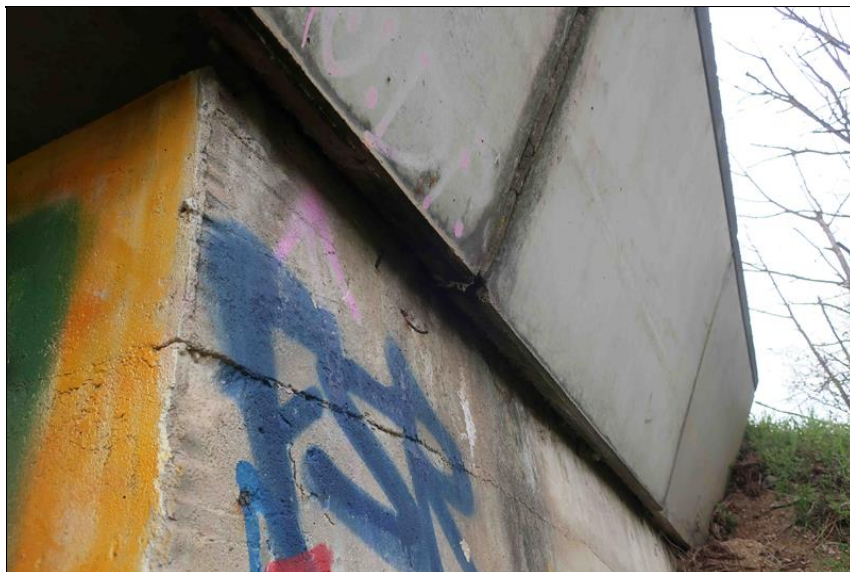
podporový příčník nad P3



průsaky s výluhy pojiva sparami mezi nosníky nad O4



podhled NK od O4



pravé křídlo O4



pravé ložisko P3



P2





podhled NK nad P3



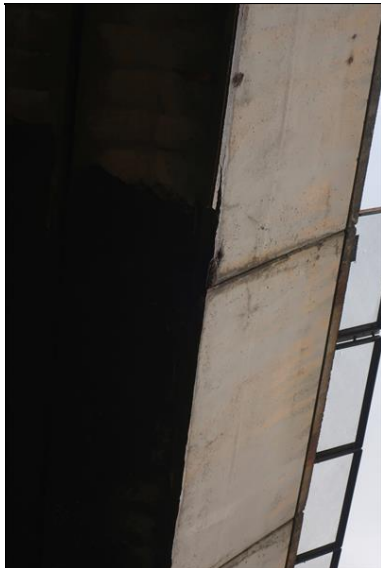
O4



obnažená korodující výztuž na  
spodním líci podporového příčniku nad  
P3



podhled 2. pole od P3



separace krycí vrstvy nad korodující výztuží u římsového prefabrikátu



DTTO - detail





trhliny s výluhy pojiva na spodním líci  
římsového přefabrikátu



pravý chodník od O4



korozí sloupu zábradlí





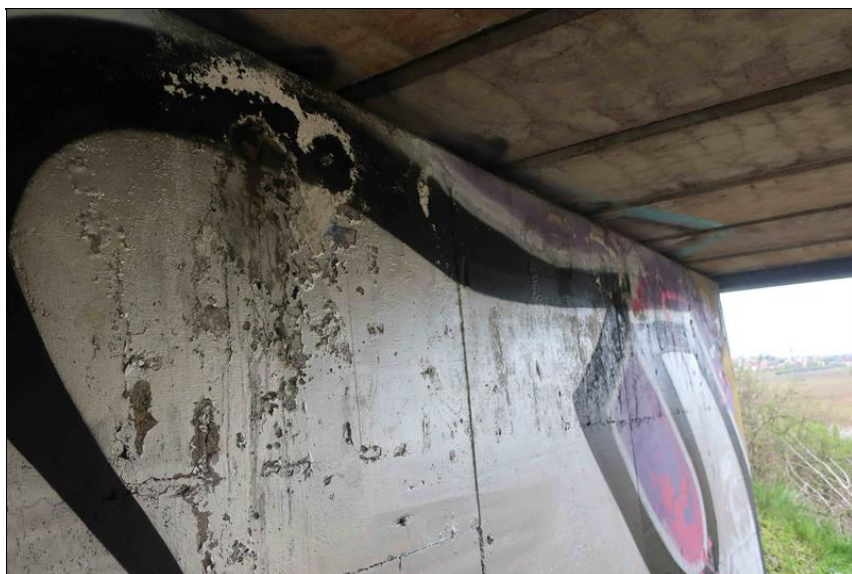
nánosy na chodníku



pravý bok mostu od O1



podhled NK od O1



stopy po průsacích na lici ÚP O1



separace krycí vrstvy na spodním lici  
římsového prefabrikátu



DTTO nad tratí





průsak na líci levého křídla O1