

Most V-014

Mánesův

MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA

Objekt: Most ev.č. V-014 (Mánesův)

Okres: Hlavní město Praha

Prohlídku provedl: Junek Vladimír, Ing.
PONTEX, s.r.o.

číslo oprávnění 181/2016

Datum provedení prohlídky: 2.8.2019

Poznámka:

Mimořádná prohlídka byla provedena na základě smlouvy o dílo se správcem objektu TSK hl.m. Prahy. Podkladem pro sestavení protokolu o provedeném průzkumu byly údaje uvedené v mostní evidenci (BMS).

Počasí v době provádění prohlídky:

zataženo

Způsob zpřístupnění:

Z terénu, horolezecky, z lodi.

Teplota vzduchu: 25.0°C

Teplota NK: 23.0°C

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Číslo komunikace: V

Staničení km: 0.000km

Ev.č.mostu: V-014

Název objektu: **Mánesův**

Staničení ve směru: od pravého břehu k levému

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

- | | | | |
|-------|-----|-------------------------------------|---|
| [1.1] | 1.1 | Základy mostních podpěr a křídel | Způsob založení nebyl ověřován, základy jsou nepřístupné pod úrovní terénu, resp. koryta Vltavy. Dle archivní dokumentace je založení mostu na ocelových kesonech v hloubce až 10 m pod úrovní normální hladiny. |
| [1.2] | 1.2 | Mostní podpěry a křídla /
Opěry | Opěry masivní plné tížné betonové, obložené kamenným zdívem. |
| [1.3] | 1.2 | Mostní podpěry a křídla /
Pilíře | Pilíře jsou masivní plné tížné betonové, obložené kamenným zdívem. Tloušťka pilířů P2 a P4 je 4,0 m. Tloušťka pilíře P3 je 5,0 m. V horní části pilířů je provedená nová železobetonová konstrukce tvořící mostovkou část konstrukce. |

2. Nosná konstrukce

- | | | | |
|-------|---|------------------|---|
| [2.1] | 2 | Nosná konstrukce | Nosnou konstrukci o 5 polích tvoří 4 tříkloubé oblouky složené každý ze tří nezávislých obloukových pasů šířky 5 + 6 + 5 m. Oblouky přes Vltavu staticky fungují jako trojkloubé oblouky s klouby v patách a ve vrcholu. Rozpětí oblouků je 38,25 + 41,80 + 38,25 m, tloušťka oblouků je ve vrcholu 0,9-1,0 m a v patě 1,0 m. Na betonové původní oblouky byly v rámci rekonstrukce mostu v roce 1992 vybudované příčných stěn podporující železobetonovou mostovku. Poslední mostní pole 5 tvoří menší vetknutá přesypaná klenba ze železobetonu, která je provedena nezávisle na hlavních obloucích přes Vltavu. Boky nosné konstrukce jsou obloženy přírodním, resp. umělým kamenem. |
|-------|---|------------------|---|

[2.2]	2.2	Ložiska, klouby	1.-4. pole tvoří tříkloubé oblouky, kde oba patní i vrcholový kloub jsou sestaveny z kamenných kvádrů s olověnou vložkou.
[2.3]	2.3	Mostní závěry	Při rekonstrukci v letech 1992-1994 byly zřízeny podpovrchové mostní závěry překlenující dilatační spáry u pilířů, v místě uložení mostovky na horní líc pilířů a v neposlední řadě i nad vrcholových kloubem oblouků.
3. Mostní svršek			
[3.1]	3.1	Vozovka	Živičný kryt. Na pravém předmostí dlážděný kryt vozovky.
[3.2]	3.2	Chodníky	Oboustranné chodníky s krytem z mozaikové kamenné dlažby a se žulovou obrubou podél vozovky.
[3.3]	3.3.1	Římsa	Oboustranné železobetonové římsy.
[3.4]	3.4	Kolejový svršek	Kolejový svršek sestavený z kolejnic osazených do prefabrikovaných železobetonových panelů BKV.
[3.5]	3.5	Izolační systém mostovky	Izolační systém je tvořen patrně pásovou izolací. V rámci dodatečných úprav byla provedena instalace dodatečných svodů odvodnění izolace.
[3.6]	3.6	Odvodnění mostu	Podél obrub jsou oboustranně zřízeny odvodňovače. Skrz oblouky nosné konstrukce jsou provedeny ocelové odvodňovače.
4. Vybavení mostu			
[4.1]	4.2	Zábradlí	Oboustranně osazené atypické členěné betonové / kamenné zábradlí.
[4.2]	4.6	Území pod mostem a přístupové cesty	Koryto Vltavy, inundační území v 5. poli.
[4.3]	4.7	Cizí zařízení na mostě	Signalizace plavební dráhy ve vrcholu klenby v poli 3 na obou stranách.
[4.4]	4.7	Cizí zařízení na mostě	Inženýrské sítě jsou převáděny v obou chodnících. V chodnících jsou na několika místech poklopy.
[4.5]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Proti ptákům je prostor mezi horním lícem obloukových pasů a dolním lícem mostovky chráněn dodatečně instalovanými sítěmi.
[4.6]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Na mostě jsou nad pilíři betonové stožáry, které zajišťují jednak osvětlení mostu a dále také vynášení trolejové vedení tramvajové trati.

[4.7]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Na průčelích pilířů je provedena sochařská výzdoba.
[4.8]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Nad pilíři jsou provedeny revizní ocelové poklopy se vstupy do mostovkové části nad pilíři. Ve stěnových pilířích jsou provedeny průchozí / průlezné otvory.

C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

1. Spodní stavba

[1.1]	1.1	Základy mostních podpěr a křídel	Nebyly zjištěny závady vyplývající z poruchy založení.
[1.2]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Opěry	U opěry OP1 zjištěny silnější průsaky s výluhy ve sparách zdiva, silnější pak na pravé straně. Ve střední části opěry OP1 rezaté stopy po zatékání z odvodňovacího otvoru nosné konstrukce. Významnější stopy po průsacích s výluhy pojiva jsou patrné i na líci opěry OP6 v 5. poli v patním kloubu u všech tří klenbových pasů. Stopy po průsacích s výluhy zjištěny lokálně i na líci zdiva opěry. Na levé straně na levém předmostí dochází k erozi zemního tělesa. V místě eroze obnažen kabel elektro.
[1.3]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Pilíře	U pilířů je jen velmi lokálně chybějící spárování a uchycená drobná vegetace ve sparách kamenného zdiva (nejvíce u pilíře P3). Na líce pilířů silně zatéká z odvodňovacích trubiček na jejich líci. Díky průsakům dilatačními sparami a okolím prostupů v mostovce (trubky odvodnění izolace, odvodňovače, vstupy z kolejiště, aj.) dochází k významným průsakům na horní líc obloukových pasů. Po nich voda místy stéká i do úžlabí pod patními klouby a prosakuje do konstrukce pilířů. Místy jsou na obkladním zdivu pilířů patrné výraznější průsaky s výluhy pojiva v betonových zárodcích oblouků vykonzolovaných z pilířů.

2. Nosná konstrukce

[2.1]	2	Nosná konstrukce	Díky průsakům dilatačními sparami a okolím prostupů v mostovce (trubky odvodnění izolace, odvodňovače, vstupy z kolejiště, aj.) dochází k významným průsakům do nosné konstrukce. Nejvýraznější poruchy jsou patrné v okolí vrubových kloubů uložení příčných stěn, v okolí koncového příčnicku mostovky v místě uložení na horní líc oblouku, v okolí všech svodů odvodnění na spodním líci mostovky, v okolí prostupů mostovkou v ose kolejového svršku, v okolí patních kloubů na spodním líci obloukových pasů. V místech zatékání dochází k hloubkové degradaci betonu u betonových oblouků (až do hloubky 5 cm), degradace zjištěna ve všech polích, největší degradace zpravidla ve čtvrtinách rozpětí oblouku. U železobetonových příčných stěn mostovkové části konstrukce dochází v místech průsaků ke korozi výztuže a separaci krycí vrstvy.
-------	---	------------------	---

Průsaky s výluhy pojiva se na spodním líci obloukových pasů objevují v okolí patních kloubů v místech vetknutí do pilířů, zejména pak u krajních klenbových pasů a dále podél boku kleneb na obou stranách.

Díky průsakům podélnými sparami mezi římsami a horním lícem mostovky dochází k poruchám (průsaky s výluhy, degradace betonu) na vnějších bocích mostovky a dotčených částí spodního líce podélných trámů pod římsami.

V některých polích není zejména nad vrcholovým kloubem dostatečná šířka dilatační spáry a dochází k úplnému sevření konstrukcí mostovky, čímž je omezen pohyb vrcholového kloubu (nejvíce oblouk v poli 2 na levé straně).

V oblastech vrubových kloubů mostovky došlo lokálně u stěn k odražení hrany patně vlivem dilatačních pohybů. V místech uražené krycí vrstvy obnažena betonářská výztuž. U kloubů mostovky zjištěny lokální průsaky.

U příčných železobetonových stěn byly zjištěny svislé / šikmé trhliny šířek až 1,20 mm. U některých trhlin byly v minulosti osazeny měřky posunů - dle orientačního ověření měrek nedochází u trhlin k významným posunům. Trhliny patně vznikly u příčných stěn po stavbě mostovkové části konstrukce v roce 1992. V patě příčných stěn lokálně zjištěna šterková hnízda.

U první příčné stěny mostovkové části nad opěrou OP1 byly zjištěny velmi otevřená vodorovná trhlina šířky 3,00 mm. V rámci dilatačních pohybů mostu došlo patně k utržení této první příčné stěny. Na líci této a zároveň i poslední příčné stěny mostu nad opěrou OP5 byly zjištěny velmi silné průsaky s výluhy a zatékání z revizního poklopu v mostovce.

Spodní líc pole 1 je znečištěn kouřovými zplodinami od motorů lodí kotvících pod mostem.

Na horním líci oblouků v místech patních kloubů lokálně uchycena vegetace, vyrovnávací beton je degradován, místy již zcela odpadlý.

[2.2] 2.2 Ložiska, klouby

Zejména patními klouby prosakuje značné množství vody. U některých patních kloubů je na spodním líci oblouků patně odštípnutí hran kamenných kvádrů. Vyšší průsaky zjištěny vždy u krajních průsaků. Průsaky patně ve sprarách zdiva z kamenných kvádrů.

[2.3] 2.3 Mostní závěry

Mostní závěry jsou zjevně nefunkční. Závěry prosakuje značné množství vody, v krytu vozovky se vytvářejí trhliny kopírující trajektorii dilatačních spar. Mezi panely kolejového svršku jsou nad dilatačními sparami otevřené trhliny.

3. Mostní svršek

[3.1] 3.1 Vozovka

Ve vozovce je větší množství sanovaných příčných trhlin těsnícími zálivkami. Na pravém břehu je provedena lokální oprava příčného

překopu vozovky s nedostatečným utěsněním krajních spár. V dlážděném krytu na pravém předmostí zjištěna lokálně drobná vegetace a nevyplněné spáry mezi prvky dlažby.

[3.2] 3.2 Chodníky

Lokálně dochází k rozpadu kamenné mozaikové dlažby. Chodníky jsou několika místech deformované (prosedlé) - zejména v poli 1 a 2 na levé straně a v poli 3 a 4 na pravé straně. Další deformace zjištěny v napojení na obrubníky.

Na pravém předmostí na pravé straně došlo k sednutí chodníku až o 5 cm.

Kamenná mozaiková dlažba chodníků je lokálně hloubkově rozpadlá (prozatím postiženo jen jednotky % plochy dlažby).

U kamenných obrubníků lokálně uchycena vegetace.

[3.3] 3.3.1 Římsa

Beton římsy lokálně hloubkově degraduje. Lokálně není zejména nad vrcholovým kloubem dostatečná šířka dilatační spáry a dochází k úplnému sevření konstrukcí římsy (pole 2, levá strana), čímž je omezen pohyb vrcholového kloubu a dochází k podrcení římsy.

U kamenné římsy v poli 2 na levé straně došlo k jejímu podrcení a uvolněné kusy hrozí pádem pod most.

Pod římsou na obou stranách dochází ve všech polích k průsakům s výluhy pojiva.

[3.4] 3.4 Kolejový svršek

Spáry mezi betonovými panely BKV tramvajové tratě jsou místy nevyplněné, největší poruchy zjištěny v místech dilatačních spár.

[3.5] 3.5 Izolační systém mostovky

V okolí prostupů svodů odvodňovačů a trubek odvodnění povrchu izolace mostovkou dochází k intenzivním průsakům a to i přes dodatečnou instalaci odvodňovacích potrubí. V okolí prostupu odvodnění izolace zjištěny silné výluhy. Největší průsaky zjištěny na koncích mostovky u vrcholu kleneb.

[3.6] 3.6 Odvodnění mostu

Ocelové odvodňovače provedené skrze oblouky mostu silně korodují. V okolí prostupů svodů odvodňovačů a trubek odvodnění povrchu izolace mostovkou dochází k intenzivním průsakům.

4. Vybavení mostu

[4.1] 4.2 Zábradlí

U betonové výplně zábradlí byly zjištěny na řadě míst trhliny v dolní hraně, kde jsou panely uloženy do římsy. U výplně, madel i sloupků dochází k nepravidelným trhlinám, které někdy signalizují odražení celé hrany. Tento jev je patrný zejména v okolí dilatačních spár. Na řadě míst dochází k rozpadu umělého kamene v patě výplně zábradlí.

Zejména na předmostí bylo zjištěno lokálně chybějící nebo poškozené spárování kamenných madel zábradlí.

Líc zábradlí je místy znečištěn graffiti.

[4.2] 4.6 Území pod mostem a přístupové cesty

Část mostního pole 5 je trvale obydlena bezdomovci, v mostním otvoru je množství odpadků.

[4.3]	4.7	Cizí zařízení na mostě	U poklopů inženýrských sítí bylo na dvou místech zjištěno poškození obrubníků. Část obrubníku zcela chyběla.
[4.4]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Sítě proti ptactvu jsou plně funkční.
[4.5]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Ve stožárech veřejného osvětlení jsou nepravidelné zavhlhlé trhliny, šířka trhlín je zpravidla do 0,15 mm, výjimečně až 0,25 mm. V obkladním zdivu podstavců stožárů veřejného osvětlení jsou patrné poruchy spárové malty - malta chybí, je vlhká popř. poškozená. Na mostě je osazeno na pravém předmostí dopravní značení omezující zatížitelnost B13=20t s dodatkovou tabulkou E5 "mimo MHD". Na levém předmostí není osazeno žádné dopravní značení omezující zatížitelnost.
[4.6]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Sochařská výzdoba vykazuje dílčí poruchy: trhliny, otevřené spáry, zasolení, výluhy pojiva, aj.
[4.7]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Do konstrukce silně zatéká revizními poklopy provedenými v ose vozovky. Největší zatékání zjištěno v poli 1 u opěry OP1, v poli 4 u opěry OP5 a nad pilířem P3. Samotné revizní ocelové poklopy jsou silně zkorodované.

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]	3.2	Chodníky	Pravidelně čistit mostní svršek (chodníky, vozovku) od drobné vegetace a nečistot.
[2]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Pravidelně kontrolovat stav sítí proti vniku ptactva.

5.odstranění nutno provést ihned

[3]	3.3.1	Římsa	Odstranit uvolněné kusy římsy na levé straně v poli 2 ve vrcholu klenby.
[4]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Opravit resp. osadit osazené dopravní značení omezující zatížitelnost na B13=19t a E13=48t.

3.odstranění nutno do 1 roku

[5]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Opěry	Sanovat erozi zemního tělesa na levém předmostí na levém břehu, zakrýt obnažený kabel elektro. Výhledově stabilizovat zemní těleso vybudováním mostní křídla / opěrné zdi.
[6]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Pilíře	Odstranit drobnou vegetaci ze spár zdiva spodní stavby.
[7]	3.1	Vozovka	Zajistit utěsnění trhlin v krytu vozovky vhodnou živичnou zálivkou.
[8]	3.4	Kolejový svršek	Utěsnit spáry mezi betonovými panely BKV těsníci zálivkami.
[9]	4.8	Ostatní vybavení mostu	Provést opravu spárování zábradlí v okolí podstavců stožárů veřejného osvětlení.

3. odstranění do 2 let

[10]	2	Nosná konstrukce	Zajistit diagnostický průzkum, který stanoví příčiny a rozsah poškození a určí základní materiálové vlastnosti prvků mostu. Na základě podrobného průzkumu je nutné navrhnout správný rozsah opatření na opravu mostu. V rámci diagnostického průzkumu provést pasportizaci a analýzu vzniku svislých / šikmých trhlin v příčných stěnách mostovkové části konstrukce. V rámci diagnostického průzkumu mostu zjistit rozsah chybějícího spárování spodní stavby a následně navrhnout adekvátní opatření pro jeho doplnění. Součástí diagnostického průzkumu mostu musí být restaurátorský průzkum sochařské výzdoby. Na základě zjištění z diagnostického průzkumu je nutné aktualizovat / doplnit provedený výpočet zatížitelnosti.
------	---	------------------	---

2.odstranění nutno do 5 let

[11]	2	Nosná konstrukce	Zajistit opravu mostu na základě výsledků podrobného diagnostického průzkumu mostu.
------	---	------------------	---

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: 30.9.2019

Číslo jednací:

Poznámka:

S výsledky prohlídky byl seznámen správce 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:

V - Špatný (koefic. $a=0.6$)

Použitelnost: III - Použitelné s výhradou

Poznámka ke stavu a použitelnosti**Zatížitelnost**

Způsob zjištění zatížitelnosti:

V – CZEN (Zatížitelnost stanovená podrobným statickým výpočtem)

 $V_n = 19.0t$ $V_r = 48t$ $V_e = 108t$

Max.nápravový tlak = 14.4t

Poznámka k zatížitelnosti

Zatížitelnost byla určena podrobným statickým výpočtem (Pontex 08/2019, Ing. Vokál). Ve výpočtu bylo zahrnut stav konstrukce redukcí součinitelem stavebního stavu.

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2021

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



Šířkové uspořádání ve směru staničení.



Šířkové uspořádání proti směru staničení.



Pohled na pravý bok mostu.



Pohled na levý bok mostu.



Opěra OP1 + spodní líc pole 1.



Pilíř P2.



Pilíř P3.



Pilíř P4.



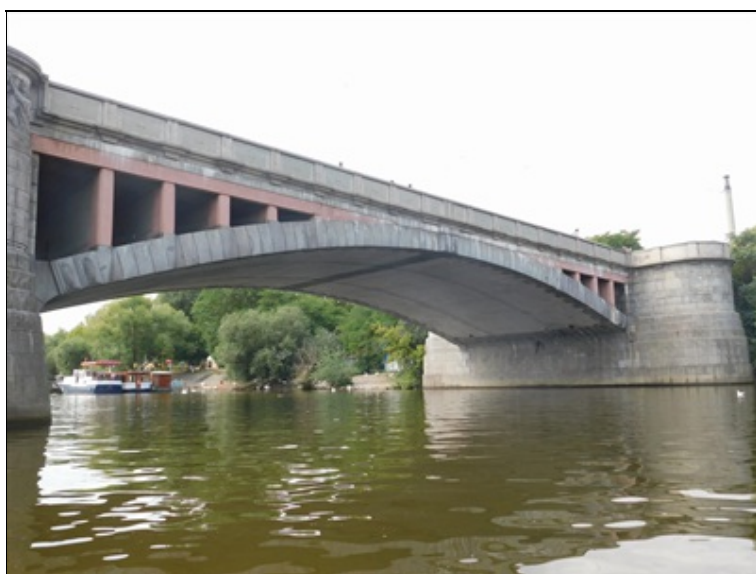
Opěra OP6.



Pole 2.



Pole 3.



Pole 4.



Pole 5.



Průsaky s výluhy ve sparách zdiva opěry OP1 na pravé straně.



Opěra OP1 - lokální průsaky v kamenném zdivu opěry.



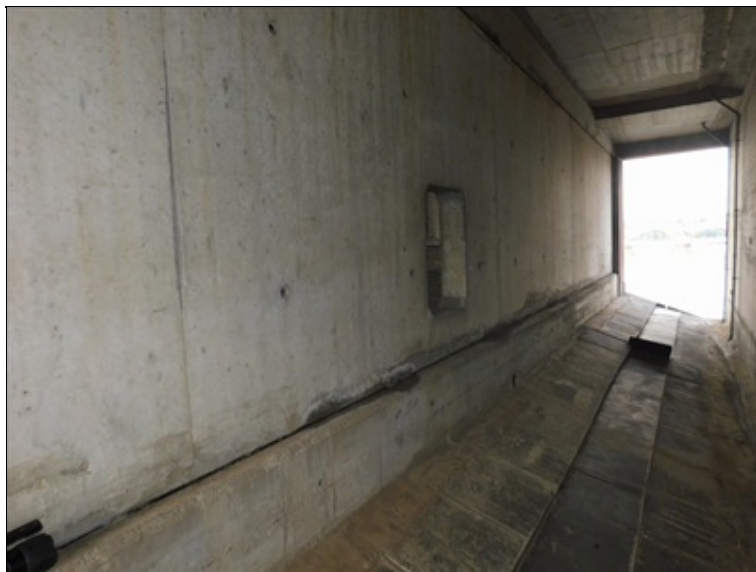
Opěra OP1 - průsaky s výluhy v místě kloubového uložení pole 1 na opěru OP1, koroze odvodňovače.



Pole 1 - spodní líc nosné konstrukce znečištěn kouřovými zplodinami od motorů lodí.



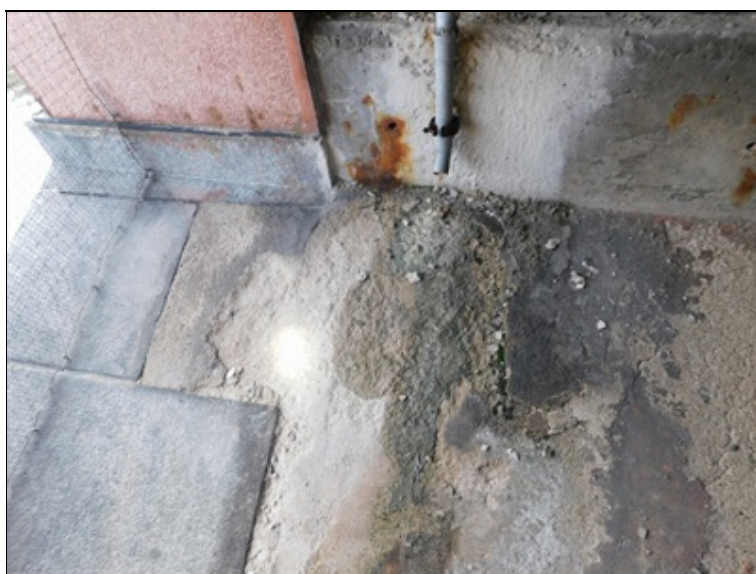
Pole 1 - železobetonová stěna mostovky, měrka trhlin.



Pole 1 - železobetonová konstrukce mostovky tvořená soustavou stěn a deskou.



Pole 1 - průsaky v místě uložení desky mostovky na stěnu.



Pole 1 - průsaky s výluhy, zatékání s degradací betonu na kraji horního líce klenby.



Pole 1 - průsaky s výluhy deskou mostovky.



Pole 1 - silné zatékání v místě konce mostovky v blízkosti poloviny rozpětí klenby, koroze betonářské výztuže, degradace betonu.



Pole 1 - silné průsaky na líci krajní stěny nad opěrou OP1.



Pole 1 - silné průsaky na líci krajní stěny nad opěrou OP1.



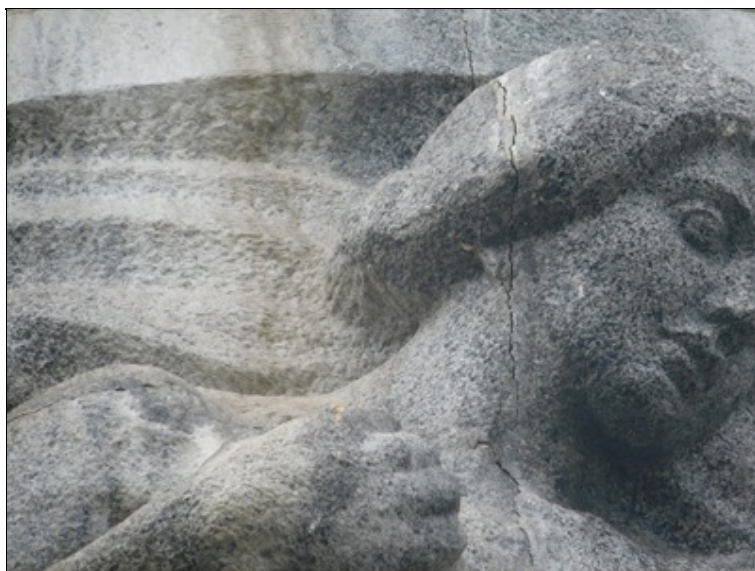
Pole 1 - vodorovná trhliny v patě stěny nad opěrou OP1, šířka trhliny 3,00 mm.



Pole 1 - rozpad vyrovnávacího betonu ve vetknutí oblouku do pilíře P2.



Pilíř P2 - průsaky s výluhy v místě kloubového uložení pole 1 na pilíř P2.



Pilíř P2 - pravý bok, otevřené spáry / trhliny v reliéfech na boku pilíře.



Pilíř P2 - zatékání v místě průlezného otvoru z vozovky.



Pole 2, pravý bok - lokální výluhy pojiva.



Pole 2, pravý bok - lokální výluhy pojiva.



Pole 2 - průsaky pod římsou s výluhy pojiva.



Pole 2 - detail kloubu v patě klenby v místě uložení na pilíř P2.



Pole 2 - průsaky s výluhy v místě kloubového uložení pole 2 na pilíř P3, vpravo.



Pole 2 - průsaky s výluhy v místě kloubového uložení pole 2 na pilíř P3, vlevo.



Pole 2 - svislé / šikmé trhliny na líci stěn u pilíře P2, šířka trhliny 0,80 mm.



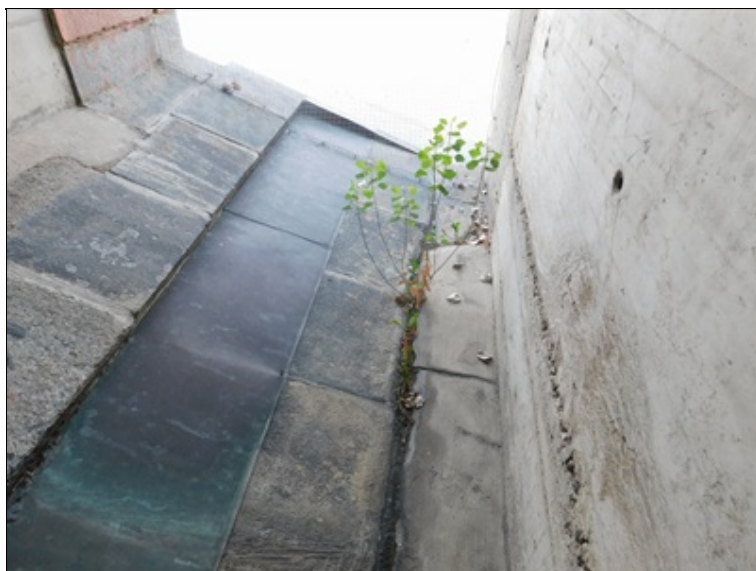
Pole 2 - lokální štěrkové hnízdo v patě stěny.



Pole 2 - silný průsak, degradace betonu stěn a oblouku, prokreslená korodující výztuž na konci mostovky u vrcholu oblouku.



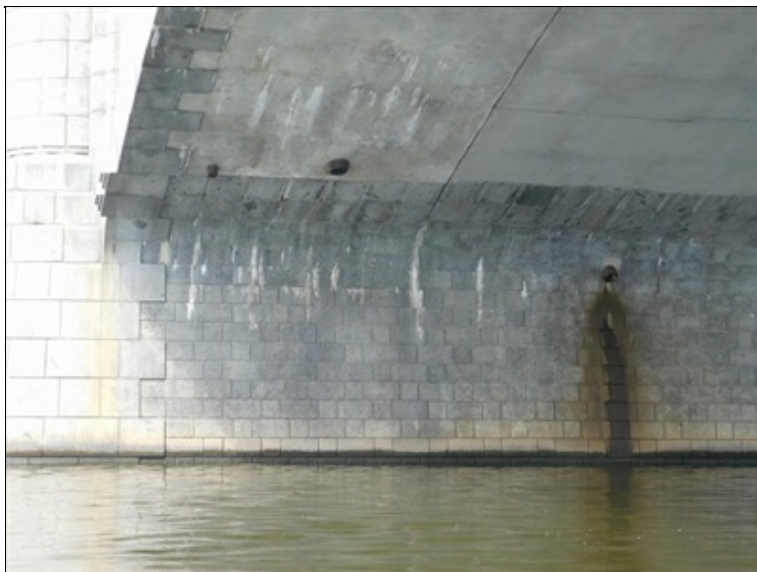
Pole 2 - svislé / šikmé trhliny na líci stěn u pilíře P2, šířka trhliny 1,20 mm.



Pole 2 - drobná vegetace v místě kloubu uložení klenby do pilíře P3.



Pole 2 - plošná degradace betonů na horním líci oblouku.



Pilíř P3, pohled do pole 2 - stopy po průsacích a zatékání.



Pilíř P3 - uchycená drobná vegetace.



Pole 3 - pohled na spodní líc vrcholového kloubu.



Pole 3 - koroze mostních odvodňovačů.



Pole 3 - průsaky na spodní líci hrany klenby.



Pole 3 - trhliny s průsaky na líci čelní zdi ve vrcholu oblouku, pravá strana.



Pole 3 - trhliny s průsaky na líci čelní zdi ve vrcholu oblouku, pravá strana.



Pole 3 - plošná degradace betonů na horním líci oblouku.



Pole 3 - silný průsak, degradace betonu stěn a oblouku, prokreslená korodující výztuž na konci mostovky u vrcholu oblouku.



Pole 3 - silné zatékání v patě stěny, separace krycí vrstvy, koroze betonářské výztuže.



Pole 3 - plošně odstřelená krycí vrstva na konci mostovky u vrcholu oblouku.



Pole 4 - trhliny s průsaky na líci čelní zdi ve vrcholu oblouku, pravá strana.



Pilíř P4 - průsaky s výluhy v místě kloubového uložení pole 4 na pilíř P3, levá strana.



Pilíř P4 - líc do pole 4, zatékání z odvodňovacího trubičky.



Opěra OP5 - průsaky s výluhy v místě kloubového uložení pole 4 na opěru, pravá strana.



Pole 4 - trhliny s průsaky na líci čelní zdi ve vrcholu oblouku, levá strana.



Pole 4 - silný průsak, degradace betonu stěn a oblouku, prokreslená korodující výztuž na konci mostovky u vrcholu oblouku.



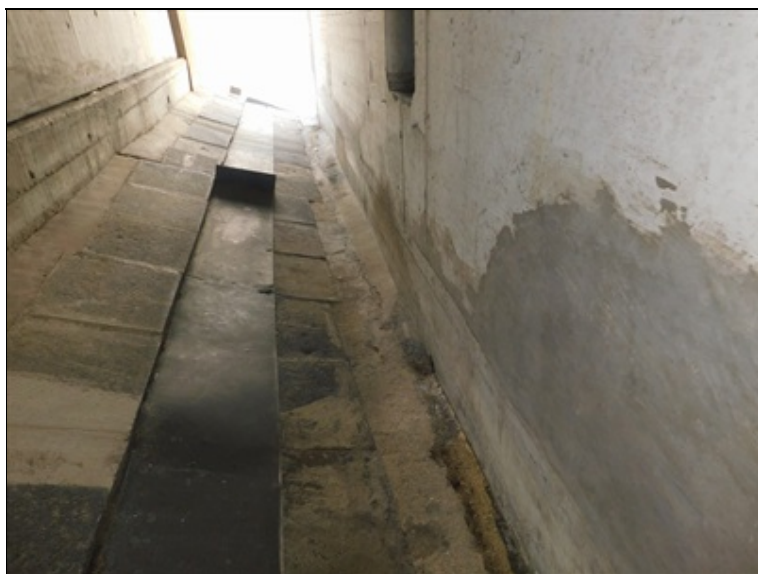
Pole 4 - zatékání v místě průlezného otvoru z vozovky.



Pole 4 - silné průsaky na líci stěn, bodová koroze.



Pole 4 - trhlina s průsakem a výluhy na spodním líci desky mostovky.



Zakrytí kloubů na horním líci oplechováním.



Silný průsak v místě vyústění trubičky odvodnění.



Pole 2 - levá strana, vylomená hrana římsy.



Pole 2 - levá strana, vylomená hrana římsy.



Mostní svršek.



Vegetace uchycená v dlažbě, chybějící spárování dlažby nad pravém předmostí.



Příčná trhlina ve vozovce sanovaná těsnící zálivkou.



Pokleslý chodník na pravém předmostí na pravé straně.



Detail pokleslého chodníku na pravém předmostí na pravé straně, hloubka poklesu cca 5 cm.



Chybějící obrubník u poklopu inženýrských sítí na levé straně, pole 1.



Otevřená nevyplněná spára mezi panely BKV tramvajové trati.



Poškození BKV panely tramvajové trati.



Chybějící obrubník u poklopu inženýrských sítí na levé straně.



Vegetace uchycená u obrubníku.



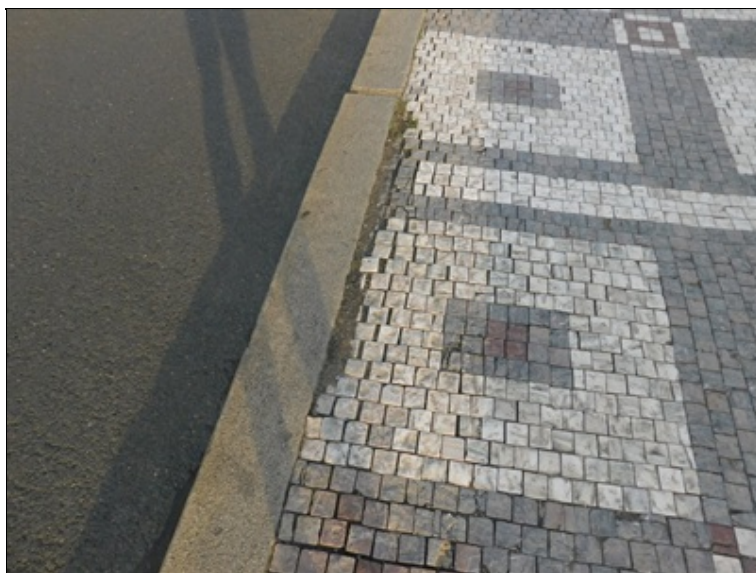
Oprava vozovky na předmostí na levém břehu.



Rozpad mozaikové dlažby chodníku.



Výšková deformace dlažby chodníku až o 4 cm - pole 2.



Deformace dlažby na styku s obrubníkem - praví straně, pole 3 a 4.



Deformace dlažby na levé straně v poli 1.



Reliéfy v kamenném zdivu pilíře P2 v horní části.



Zábradlí je znečištěno graffiti.



Zábradlí je znečištěno graffiti.



Separace betonu v patě zábradlí.



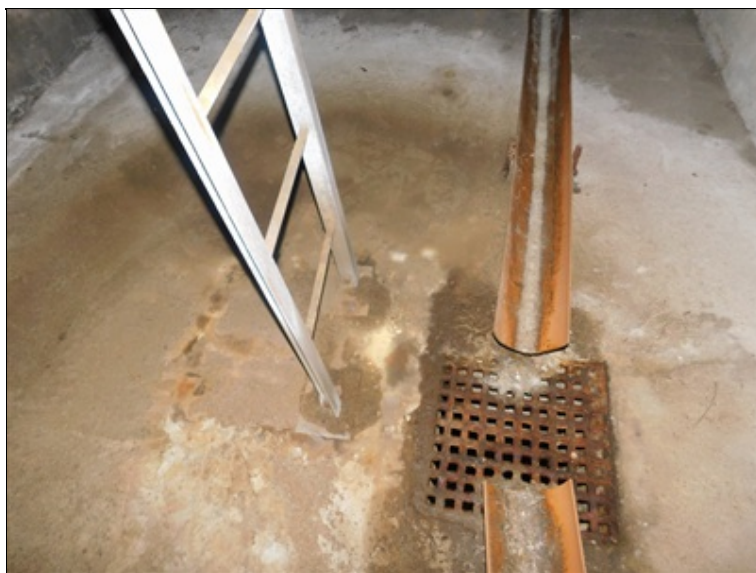
Vypadlé těsnění u kamenného madla zábradlí nad opěrou OP1 na pravé straně.



Vstupní poklop do mostovkové části nad pilířem.



Silná koroze vstupního poklopu z vozovky.



Svedení odvodnění dodatečnými plastovými svody v prostoru mostovky.



Trhlina v betonovém osvětlení nad pilířem P2, vpravo.



Eroze svahu zemního tělesa na levém předmostí na levé straně.



Obnažený kabel elektro na levém předmostí na levé straně v místě eroze svahu zemního tělesa.



V mostním poli 5 je množství bezdomovců.