

HLAVNÍ PROHLÍDKA MOSTU

EV. Č. BPH - 01

**MOST NA UL. VSETÍNSKÁ PŘED DOMEM Č.P. 1626
V BYSTŘICI POD HOSTÝNEM**

BYSTŘICE POD HOSTÝNEM

OBJEDNATEL

Město Bystřice pod Hostýnem

**Masarykovo nám. 137
768 61 BYSTŘICE POD HOSTÝNEM 1**

ZHOTOVITEL

PROKOP MOSTY s.r.o.

**Slavíčková 827/1a
638 00 BRNO**

BRNO

ZÁŘÍ 2018

ZÁZNAM Z HLAVNÍ PROHLÍDKY

MOST NA UL. VSETÍNSKÁ PŘED DOMEM Č.P. 1626 V BYSTRICI POD HOSTÝNEM

Kraj: Zlínský
Okres: Kroměříž
Katastrální území: Bystřice pod Hostýnem
Datum prohlídky: 20. 09. 2018 a 26. 09 2018
Prohlídku provedl: Ing. Ivo Prokop

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

Číslo komunikace: místní komunikace
Evidenční číslo mostu: BPH - 01
Staničení v km: nestaničeno
Rok postavení: neznámý
Délka přemostění: 10,120 m (betonový most); 10,524 m (ocelové provizorium)
Orientace záznamu: ve směru staničení, tj. od silnice II/437 k domu č.p. 1626
(návodní strana mostu – vpravo)
Způsob zpřístupnění: z komunikace, terénu, břehů a korytem vodoteče
Počasí v době provádění prohlídky: jasno
Teplota vzduchu: 27,5 °C Teplota NK: beton 16,7 °C; ocel 17,5 °C

Poznámka:

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 - pružná zálivka; PKO - protikoroziní 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.

B. POPIS ČÁSTÍ MOSTU:**1. Základy mostních podpěr, křídel:**

- základy spodní stavby betonového mostu jsou nepřístupné, bez provedení sond nelze přesně zjistit, založení opěr i křídel se předpokládá plošné
- základy spodní stavby ocelového provizoria jsou omezeně přístupné, založení je plošné na terénu předpolí betonového mostu s využitím jeho spodní stavby

2. Mostní podpěry, křídla, čelní zdi:

- dvě krajní podpěry betonového mostu tvoří masivní opěry s dřikem z monolitického betonu, křídla jsou šikmá, všechna z monolitického betonu
- dvě krajní podpěry (úložné prahy) ocelového provizoria tvoří vždy 2 ks dřevěných trámů šířky 200 mm a výšky 150 mm volně uložených na terénu v předpolích původního mostu, křídla nejsou.

3. Nosná konstrukce, ložiska, klouby, mostní závěry:

- monolitický ŽB trámový most o jednom poli. Kolmá světlost a v tomto případě i délka přemostění betonového mostu 10,120 m, most je kolmý. Hlavní nosnou konstrukci v podélném směru tvoří 4 ks ŽB monolitických trámů výšky 400 mm a šířky 220 mm s lineárními náběhy 130/130 mm k mostovkové desce a s parabolickými náběhy k opěrám, kde v místě vetknutí do opěr mají trámy výšku 1110 mm. Nosný podklad vozovkových vrstev tvoří monolitická ŽB mostovková deska tloušťky 120 mm (odhad). Trámy jsou vetknuty přímo do opěr.
- ocelový trámový most o jednom poli. Kolmá světlost a v tomto případě i délka přemostění ocelového provizoria 10,524 m, most je kolmý. Hlavní nosnou konstrukci v podélném směru tvoří 5 ks ocelových válcovaných nosníků I 450. Nosnou konstrukci v příčném směru tvoří dřevěné trámy šířky 250 mm a výšky 150 mm volně uložené na horních přírubách trámů. Ocelové trámy jsou prostě uloženy na podpěrách.
- mostní závěry, ložiska ani klouby na žádném mostě nejsou

4. Mostní svršek - vozovka, izolační systém, chodníky, římsy, kolejový svršek, zálivky:

- volná šířka betonového mostu 3,83 m, zvýšené obruby ani chodníky nejsou, celková šířka mostu 4,38 m; vozovka je nepřístupná, povrch nelze určit; izolační systém je vanový a zřejmě je zatažen fabionem pod ozub mostních říms; chodníky nejsou; římsy jsou monolitické, betonové, nyní se shora nepřístupné; zálivky nejsou
- volná šířka ocelového provizoria 4,01 m, zvýšené obruby ani chodníky nejsou, celková šířka provizoria 4,10 m; vozovka je dřevěná, tvořená dřevěnými trámy příčné NK provizoria; izolační systém není žádný; chodníky nejsou; římsy nejsou; zálivky nejsou
- vozovka v předpolích mostu živičná z OK

5. Mostní vybavení - záchytná, ochranná a revizní zařízení; dopravní značení, osvětlení, odvodňovací zařízení:

- na obou stranách mostu je osazeno nenormové ocelové zábradlí silničního typu s vodorovnou výplní, výšky min. 1,34 m nad povrchem provizoria, mezery mezi výplňovými prvky jsou max. 0,40 m kotvené na betonových sloupcích s ocelovou výplní zábradlí betonového mostu
- most není označen tabulkami s evidenčním číslem
- na mostě je oboustranně osazeno svislé dopravní značení B13 – 10 t a E 13 – „JEDINÉ VOZIDLO 32 t“, omezující hmotnost vozidel na mostě
- odvodňovače povrchu vozovky na mostě ani provizoriu nezjištěny, povrchové vody jsou odváděny podélným spádem a příčným sklonem povrchů mimo mosty
- zřejmě odvodňovače izolace jsou vyústěny ocelovými trubičkami v počtu 2x 3 ks v krajních polích podhledu betonového mostu

6. Cizí zařízení:

- vlevo vedle krajního nosníku ocelového provizoria uloženy 3 ks ocelových chrániček IS

- v podhledu NK betonového mostu uprostřed mezi 2 vnitřními trámy uchycen pozůstatek či celá dřevěná konstrukce zřejmě možného hnízdiště pro ptactvo

7. Území pod mostem a přístupové cesty

- dno vodoteče je přírodní
- svahy (břehy) vodoteče a tím i paty obou opěr betonového mostu jsou opevněny kamennou dlažbou do betonu
- svahy u křídel betonového mostu jsou nezpevněné
- pro prohlídku mostu je přístup pod most z komunikace, terénu, břehů a koryta vodoteče

C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU:

1. Základy mostních podpěr a křídel, zemní těleso:

- sondy nebyly provedeny, základy betonového mostu jsou nepřístupné, dosud bez postřehnutelných geometrických změn, bez obnažení či podemletí základů
- násypové svahy u křídel betonového mostu jsou nezpevněny, postupně erodují a jsou odplavovány, uchycena je vegetace
- založení ocelového provizoria na terénu lze považovat pouze za dočasné, je sice stabilní, ale může být ovlivněno povrchovou vodou a mrazem

2. Mostní podpěry, křídla, čelní zdi:

- SS obou mostů doposud bez zjevných globálních geometrických změn
- obě opěry betonového mostu s lokálně zvodnělým lícem se sinicemi a vápennými výluhy, líce pokresleny grafity
- u opěry 1 vlevo a opěry 2 vpravo vodorovná zvodnělá trhlina na jejich krajích v místech zavedení spodní části krajních trámů do opěr
- křídla s lokálně zvodnělým lícem s inkrustacemi, beton v líci lokálně degradovaný s drobným odpadem, šikmé zvodnělé trhliny v obou křídlech OP2
- dřevěný úložný práh ocelového provizoria lze považovat pouze za dočasné uložení ocelových nosníků, uložení nelze s ohledem na jeho zasypání zeminou kontrolovat, s ohledem na bodové namáhání dřevěných trámů může dojít k zatlačení ocelových nosníků do těchto trámů a poté k jejich možnému natočení a případné jejich nestabilitě

3. Nosná konstrukce:

- NK obou mostů doposud bez zjevných globálních geometrických změn
- beton trámů lokálně degradovaný s drobným odpadem a na bocích trámů ojediněle obnaženou povrchově korodující výztuží
- ve spodní části středu všech trámů se objevují podélné trhliny v betonu způsobené s největší pravděpodobností malým krytím výztuže trámů a její korozi s nabýváním jejího objemu, které způsobuje odtržení krycího betonu výztuže, beton doposud neodpadlý, trhliny poté pokračují lineárně ve stejné výšce od vrchu trámů po celé jejich délce až k opěrám, více je tato porucha patrná u krajních trámů
- v podhledu desky mostovky NK mostu lokálně drobně degradovaný beton se zvodněním a ojedinělými vápennými výluhy, odpad betonu ani obnažená výztuž nezjištěn
- ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozi a lokální hloubkovou korozi materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu
- ocelové trámy jsou na koncích v místech jejich uložení pouze zasypány zeminou a není provedeno jejich pevné vzájemné propojení příčnickem, nosníky mohou být bez příčného ztužení alespoň v místě jejich uložení nestabilní a mohou se nekontrolovaně naklánět či v krajním případě i překlopit
- dřevěné trámy mostovky provizoria jsou lokálně na povrchu degradované s odpadem materiálu zejména v jejich hranách, ve spárách trámů nečistoty a vegetace

- dřevěné trámy mostovky jsou na ocelových nosnících pouze volně uloženy, bez pevného uchycení k ocelovým trámům či jejich vzájemného sepnutí může dojít k jejich posunutí z místa uložení či v krajním případě zvednutí, překlopení a úplnému vypadnutí z mostu

4. Ložiska, klouby, mostní závěry:

- ložiska, klouby ani mostní závěry nejsou ani na jednom mostě

5. Vozovka, chodníky, římsy, kolejový svršek, zálivky:

- vozovka betonového mostu je běžně nepřístupná, po lokálním odkrytí trámů mostovky provizoria zjištěna na povrchu betonového mostu pouze hlína, humus a nečistoty
- vozovku ocelového provizoria tvoří dřevěné trámy jeho mostovky – popis závad viz. Nosná konstrukce
- vozovka v předpolích mostu s nečistotami a vegetací, lokálně hrubá s minimem pojiva, v předpolí OP1 se lokálně drolí, v předpolí OP1 na styku s trámy mostovky lokálně trhliny a stržené hrany s počátkem tvorby výtlučků
- chodníky na mostě ani v jeho předpolích nejsou
- římsy betonového mostu na povrchu s nánosem hlíny, humusu, nečistot a vzrostlou vegetací, beton boků říms lokálně povrchově degradovaný s drobným odpadem zejména v hranách, na bocích říms lokálně uchyceny mechy a lišejníky, na bocích a v podhledu říms lokální zvodnění s ojedinělými trhlínkami s inkrustacemi
- ocelové provizorium bez říms
- zálivky ani na jednom mostě nejsou

6. Izolační systém:

- izolace betonového mostu je lokálně porušena, zavlhnutí SS i NK je patrné

7. Odvodňovací zařízení:

- odvodňovače povrchových vod na mostě zřejmě nejsou, odvodňovací zařízení nezjištěno
- vyústění odvodnění zřejmě izolace ocelovými trubičkami celoplošně povrchově koroduje, lokálně v asi 30% plochy i hloubkově s odpadem materiálu

8. Svodidla, zábradelní svodidla, zábradlí, dopravní značení a označení mostu:

- ocelové zábradlí včetně betonových sloupků je na mostních křídlech původního betonového mostu nefunkční a s ohledem na doplněné ocelové zábradlí provizorního mostu je i nepotřebné, lze ho odstranit, 2 ks betonových sloupků pozůstatku zábradlí na pravém křídle OP1 jsou odtržené od podkladu a sesouvají se pod most
- beton sloupků zábradlí na NK betonového mostu je lokálně degradovaný s odpadem, u 1 ks sloupku pravého zábradlí je obnažena povrchově korodující výplň tohoto sloupku
- dolní ocelové madlo zábradlí původního betonového mostu je pod úroveň ocelového provizoria a je nefunkční a zbytečné, madlo celoplošně povrchově koroduje, madlo lze bez náhrady odstranit
- ocelové zábradlí silničního typu pouze s vodorovnou výplní osazené na mostním provizoriu nesplňuje požadavky na bezpečnostní zádržný systém mostu v intravilánu, zábradlí s nepřipustnou pouze vodorovnou výplní celkově nenormové pro most s neomezeným přístupem osob
- ocelové zábradlí provizoria lokálně deformované
- nátěr ocelového zábradlí provizoria je strávený, vrchní nátěr lokálně sloupaný a poškrábaný s počátkem povrchové koroze v asi 10% plochy
- most není označen tabulkami s evidenčním číslem
- svislé dopravní značky (SDZ) omezení hmotnosti vozidel na mostě bez zjevných závad, SDZ ale osazeno bez provedení Výpočtu zatížitelnosti mostu

9. Ochranná zařízení - ledolamy, záhozy, lodní svodidla, protidotykové, protikouřové, protinárazové, krycí a izolační zábrany, protihlukové zdi apod.:

- nejsou na mostě

10. Cizí zařízení na mostě:

- ocelové chráničky IS celoplošně povrchově korodují, lokálně v asi 15% plochy je koroze hloubková s odpadem materiálu, uchyceny jsou na nich nečistoty, lokálně jsou uloženy v na humusu a nečistotách uchycených na kraji betonového mostu
- s ohledem na moji nezkušenost v oblasti ornitologie nemohu s jistotou stanovit stav a celistvost zřejmě hnízdiště pro ptactvo v podhledu NK betonového mostu, dřevěné desky jsou ale lokálně degradované s odpadem materiálu zejména v hranách

11. Území pod mostem a přístupové cesty:

- koryto vodoteče pod mostem zaneseno lokálně nečistotami a hrubými naplaveninami
- kamenná dlažba břehů vodoteče je ve svých patách zejména pod mostem, ale částečně i v navazujících úsecích břehů rozrušena, rozvolněna a částečně rozplavena, v ostatních rozrušených spárách s odpadem uchyceny nečistoty a vegetace
- most je přístupný bez větších problémů, bez závad

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

- běžné prohlídky nejsou prováděny
- žádná Hlavní prohlídka mostu doposud nebyla provedena
- údržba mostu je nepravidelně prováděna dle finančních možností správce, celkově jsou oba mosty ve špatném stavu
- byl předložen Mostní list a Výpočet zatížitelnosti ocelového mostu – bez závad

E. OPATŘENÍ NA ZKVALITNĚNÍ SPRÁVY OBJEKTU, NÁVRH NA ODSTRANĚNÍ ZJIŠTĚNÝCH ZÁVAD:

- provádět nadále pravidelné běžné a hlavní prohlídky mostů v intervalech ukládaných ČSN 73 6221 a dle jejich závěrů provádět pravidelnou provozní a stavební údržbu stávajících objektů tak, aby byla zachována průjezdnost komunikace a nedocházelo k rychlé devastaci obou objektů
- mostní objekty jsou celkově ve špatném stavu a potřebují údržbu a opravu částí mostů specifikovanou v bodě „F“.

F. ZÁZNAM O PROJEDNÁNÍ OPATŘENÍ SE SPRÁVCEM MOSTU, STANOVENÍ DRUHU ÚDRŽBY A OPRAV, STANOVENÍ ZPŮSOBŮ A TERMÍNU ODSTRANĚNÍ ZÁVAD, PŘÍPADNĚ NARÍZENÍ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY, STANOVENÍ PŘEDBĚŽNÉ CENY PRACÍ:

V rámci okamžité (do 1 roku) stavební údržby obou mostů je nutno provést tyto činnosti:

- osadit tabulky označení mostu
- osadit svislou dopravní značku B13 s údajem 10 t, dopravní značku B14 s údajem 7,5 t a dodatkovou tabulku E13 s nápisem „JEDINÉ VOZIDLO 21 t“
- z obou mostů odstranit násypy humus, nečistoty, vegetaci, mech a lišejník, a to i z povrchu betonového mostu, na kterém leží ocelové mostní provizorium
- provést sepnutí ocelových nosníků mostního provizoria ocelovými příčníky I 240 minimálně nad oběma podporami, příčníky přivařit při horním povrchu hlavních I nosníků
- provést osazení mostních říms z dřevěných trámů 100/100 mm na krajích stávajících dřevěných trámů mostovky provizoria, všechny trámy mostovky s oběma římsami pevně sepnout
- minimálně z pravého křídla OP1 betonového mostu odstranit 2 ks bortících se betonových sloupků zábradlí, preventivně možno odstranit betonové sloupky zábradlí ze všech křídel betonové SS původního mostu
- opravit břehové opevnění vodoteče pod mostem a v jeho těsném okolí

Po provedení této výše popsané stavební údržby mohou oba mosty v součinnosti fungovat bez větších problémů asi dalších 5 let

V rámci výhledové (do 5 let) opravy ocelového mostního provizoria je nutno provést tyto činnosti:

- zpracovat zjednodušenou projektovou dokumentaci a provést celkovou opravu ocelového mostního provizoria (provést povrchovou protikorozi ochranu všech ocelových součástí mostu, most uložit na elastomerová ložiska na úložném prahu ze silničních betonových panelů, provést ocelový příčník viz. výše ještě uprostřed rozpětí ocelových hlavních I nosníků provizoria a dřevěnou mostovku nahradit betonovými silničními panely)

Tato oprava zaručí prodloužení životnosti ocelového mostního provizoria o asi 20 let (poté bude nutno provést přestavbu mostu popsanou viz. níže) a zvýší stávající omezenou zatížitelnost ocelového mostního provizoria na hodnoty stanovené ve výpočtu zatížitelnosti mostu 2018 pro nosník se zabezpečeným klopením v 1/2 na hodnoty $V_n = 32$ t, $V_r = 65$ t a $V_{aj} = 12,2$ t, kdy na mostě nemusí být osazeny žádné svislé dopravní značky omezující hmotnost vozidel na mostě. Odhadované náklady na tyto práce v cenové hladině roku 2018 jsou asi 500.000,- Kč bez DPH. Tato cena je stanovena z plochy NK mostu 50 m² vynásobenou cenou prací 10.000,- Kč bez DPH na 1 m² plochy mostu a vychází ze zkušeností z obdobných staveb.

V rámci výhledové (do 20 let) opravy mostu je nutno provést tyto činnosti:

- zpracovat projektovou dokumentaci a provést celkovou přestavbu mostního objektu na trvalý most

Tato oprava zaručí životnost mostního objektu min. 100 roků a zvýší stávající omezenou zatížitelnost mostu na hodnoty zatížitelnosti mostu min. $V_n = 26$ t a $V_r = 48$ t a $V_{aj} = 12,0$ t, kdy na mostě nemusí být osazeny žádné svislé dopravní značky omezující hmotnost vozidel na mostě. Odhadované náklady na tyto práce v cenové hladině roku 2018 jsou asi 4.800.000,- Kč bez DPH. Tato cena je stanovena z plochy NK mostu asi 80 m² vynásobenou cenou prací 60.000,- Kč bez DPH na 1 m² plochy mostu a vychází ze zkušeností z obdobných staveb.

Výsledky hlavní prohlídky mostu (HPM) byly osobně projednány se správcem mostu dne 24.10.2018.

G. ROZHODNUTÍ O ZMĚNĚ ZATÍŽITELNOSTI A KLASIFIKAČNÍHO STUPNĚ STAVU NOSNÉ KONSTRUKCE A SPODNÍ STAVBY MOSTU, STANOVENÍ TERMÍNU DALŠÍ HLAVNÍ PROHLÍDKY:

Stavební stav betonového mostu:	2018	- stav NK	špatný	(V)
		- stav SS	uspokojivý	(IV)
		- nepoužitelné		(V)

Stavební stav ocelového mostního provizoria:	2018	- stav NK	špatný	(V)
		- stav SS	špatný	(V)
		- omezeně použitelné		(IV)

Zatížitelnost ocelového mostního provizoria:

Vzhledem k tomu, že současný stavební stav NK i SS ocelového mostního provizoria je klasifikován stupněm V, je nutno snížit zatížitelnost tohoto mostu oproti údaji Výpočtu zatížitelnosti mostu (VZM) 2018 součinitelem stavebního stavu $\alpha=0,6$. Pro stanovenou zatížitelnost je nutno na mostě mít svislou dopravní značku B13 s údajem 10 t, dopravní značku B14 s údajem 7,5 t a dodatkovou tabulku E13 s nápisem „JEDINÉ VOZIDLO 21 t“, které je nutno na most osadit.

Zatížitelnost ocelového mostního provizoria dle Výpočtu zatížitelnosti mostu (VZM) 2018:

- normální zatížitelnost $V_n = 18 \text{ t}$
- výhradní zatížitelnost $V_r = 36 \text{ t}$
- výjimečná zatížitelnost $V_e = 0 \text{ t}$
- zatížitelnost na jednu nápravu $V_{aj} = 12,0 \text{ t}$

Nová zatížitelnost ocelového mostního provizoria dle Hlavní prohlídky mostu (HPM) 2018:

- normální zatížitelnost $V_n = 10 \text{ t}$
- výhradní zatížitelnost $V_r = 21 \text{ t}$
- výjimečná zatížitelnost $V_e = 0 \text{ t}$
- zatížitelnost na jednu nápravu $V_{aj} = 7,5 \text{ t}$

Termín další hlavní prohlídky obou mostů – rok 2020.



Brno, září 2018

Vypracoval: Ing. Ivo Prokop

FOTODOKUMENTACE☐ **FOTO 1**

Celkový pohled na most po směru orientace záznamu.

☐ **FOTO 2**

Celkový pohled na most proti směru orientace záznamu.

☐ **FOTO 3**

Celkový pohled na most zprava (po směru toku). Most je přístupný bez větších problémů, bez závad.



FOTO 4

Celkový pohled na most zleva (proti směru toku). Most je přístupný bez větších problémů, bez závad.

**FOTO 5**

Celkový pohled na opěru 1. Sondy nebyly provedeny, základy betonového mostu jsou nepřístupné, dosud bez postřehnutelných geometrických změn, bez obnažení či podemletí základů. Izolace betonového mostu je lokálně porušená, zavlhnutí SS i NK je patrné.

**FOTO 6**

Pravé křídlo opěry 1.



FOTO 7

Levé křídlo opěry 1.

**FOTO 8**

Celkový pohled na opěru 2. SS obou mostů doposud bez zjevných globálních geometrických změn. Izolace betonového mostu je lokálně porušená, zavlhnutí SS i NK je patrné.

**FOTO 9**

Pravé křídlo opěry 2.



FOTO 10

Levé křídlo opěry 2.

**FOTO 11**

Detail OP1. Obě opěry betonového mostu s lokálně zvodnělým lícem se sinicemi a vápennými výluhy, líce pokresleny grafity. U opěry 1 vlevo a opěry 2 vpravo vodorovná zvodnělá trhlina na jejich krajích v místech zavedení spodní části krajních trámů do opěr.

**FOTO 12**

Detail OP2. Obě opěry betonového mostu s lokálně zvodnělým lícem se sinicemi a vápennými výluhy, líce pokresleny grafity. U opěry 1 vlevo a opěry 2 vpravo vodorovná zvodnělá trhlina na jejich krajích v místech zavedení spodní části krajních trámů do opěr.



FOTO 13

Detail P křídla OP1. Křídla s lokálně zvodnělým lícem s inkrustacemi, beton v líci lokálně degradovaný s drobným odpadem, šikmé zvodnělé trhliny v obou křídlech OP2.

**FOTO 14**

Detail L křídla OP1. Křídla s lokálně zvodnělým lícem s inkrustacemi, beton v líci lokálně degradovaný s drobným odpadem, šikmé zvodnělé trhliny v obou křídlech OP2.

**FOTO 15**

Detail P křídla OP2. Křídla s lokálně zvodnělým lícem s inkrustacemi, beton v líci lokálně degradovaný s drobným odpadem, šikmé zvodnělé trhliny v obou křídlech OP2.



FOTO 16

Detail L křídla OP2. Křídla s lokálně zvodněným lícem s inkrustacemi, beton v líci lokálně degradovaný s drobným odpadem, šikmé zvodnělé trhliny v obou křídlech OP2.

**FOTO 17**

Vrch násypového svahu u P křídla OP1. Násypové svahy u křídel betonového mostu jsou nezpevněny, postupně erodují a jsou odplavovány, uchycena je vegetace.

**FOTO 18**

Uložení ocelového provizoria na OP1. Založení ocelového provizoria na terénu lze považovat pouze za dočasné, je sice stabilní, ale může být ovlivněno povrchovou vodou a mrazem



FOTO 19

Detail uložení ocelového provizoria na OP1. Založení ocelového provizoria na terénu lze považovat pouze za dočasné, je sice stabilní, ale může být ovlivněno povrchovou vodou a mrazem

**FOTO 20**

Detail uložení ocelového provizoria na OP1. Založení ocelového provizoria na terénu lze považovat pouze za dočasné, je sice stabilní, ale může být ovlivněno povrchovou vodou a mrazem

**FOTO 21**

Uložení ocelového provizoria na OP2. Dřevěný úložný práh ocelového provizoria lze považovat pouze za dočasné uložení ocelových nosníků, uložení nelze s ohledem na jeho zasypání zeminou kontrolovat, s ohledem na bodové namáhání dřevěných trámů může dojít k zatlačení ocelových nosníků do těchto trámů a poté k jejich možnému natočení a případné jejich nestabilitě.



FOTO 22

Detail uložení ocelového provizoria na OP2. Dřevěný úložný práh ocelového provizoria lze považovat pouze za dočasné uložení ocelových nosníků, uložení nelze s ohledem na jeho zasypání zeminou kontrolovat, s ohledem na bodové namáhání dřevěných trámů může dojít k zatlačení ocelových nosníků do těchto trámů a poté k jejich možnému natočení a případné jejich nestabilitě.

**FOTO 23**

Celkový pohled na NK betonového mostu k OP1. NK obou mostů doposud bez zjevných globálních geometrických změn.

**FOTO 24**

Celkový pohled na NK betonového mostu k OP2. NK obou mostů doposud bez zjevných globálních geometrických změn.



FOTO 25

Detail NK betonového mostu. Beton trámů lokálně degradovaný s drobným odpadem a na bocích trámů ojediněle obnaženou povrchově korodující výztuží.

**FOTO 26**

Detail NK betonového mostu. Ve spodní části středu všech trámů se objevují podélné trhliny v betonu způsobené s největší pravděpodobností malým krytím výztuže trámů a její korozi s nabýváním jejího objemu, které způsobuje odtržení krycího betonu výztuže, beton doposud neodpadlý, trhliny poté pokračují lineárně ve stejné výšce od vrchu trámů po celé jejich délce až k opěrám, více je tato porucha patrná u krajních trámů.

**FOTO 27**

Detail NK betonového mostu. Ve spodní části středu všech trámů se objevují podélné trhliny v betonu způsobené s největší pravděpodobností malým krytím výztuže trámů a její korozi s nabýváním jejího objemu, které způsobuje odtržení krycího betonu výztuže, beton doposud neodpadlý, trhliny poté pokračují lineárně ve stejné výšce od vrchu trámů po celé jejich délce až k opěrám, více je tato porucha patrná u krajních trámů.



FOTO 28

Detail NK betonového mostu. Ve spodní části středu všech trámů se objevují podélné trhliny v betonu způsobené s největší pravděpodobností malým krytím výztuže trámů a její korozi s nabýváním jejího objemu, které způsobuje odtržení krycího betonu výztuže, beton doposud neodpadlý, trhliny poté pokračují lineárně ve stejné výšce od vrchu trámů po celé jejich délce až k opěrám, více je tato porucha patrná u krajních trámů.

**FOTO 29**

Detail NK betonového mostu. Ve spodní části středu všech trámů se objevují podélné trhliny v betonu způsobené s největší pravděpodobností malým krytím výztuže trámů a její korozi s nabýváním jejího objemu, které způsobuje odtržení krycího betonu výztuže, beton doposud neodpadlý, trhliny poté pokračují lineárně ve stejné výšce od vrchu trámů po celé jejich délce až k opěrám, více je tato porucha patrná u krajních trámů.

**FOTO 30**

Detail NK betonového mostu. Ve spodní části středu všech trámů se objevují podélné trhliny v betonu způsobené s největší pravděpodobností malým krytím výztuže trámů a její korozi s nabýváním jejího objemu, které způsobuje odtržení krycího betonu výztuže, beton doposud neodpadlý, trhliny poté pokračují lineárně ve stejné výšce od vrchu trámů po celé jejich délce až k opěrám, více je tato porucha patrná u krajních trámů.



FOTO 31

Detail NK betonového mostu. Ve spodní části středu všech trámů se objevují podélné trhliny v betonu způsobené s největší pravděpodobností malým krytím výztuže trámů a její korozi s nabýváním jejího objemu, které způsobuje odtržení krycího betonu výztuže, beton doposud neodpadlý, trhliny poté pokračují lineárně ve stejné výšce od vrchu trámů po celé jejich délce až k opěrám, více je tato porucha patrná u krajních trámů.

**FOTO 32**

Detail NK betonového mostu. Ve spodní části středu všech trámů se objevují podélné trhliny v betonu způsobené s největší pravděpodobností malým krytím výztuže trámů a její korozi s nabýváním jejího objemu, které způsobuje odtržení krycího betonu výztuže, beton doposud neodpadlý, trhliny poté pokračují lineárně ve stejné výšce od vrchu trámů po celé jejich délce až k opěrám, více je tato porucha patrná u krajních trámů.

**FOTO 33**

Detail NK betonového mostu. Ve spodní části středu všech trámů se objevují podélné trhliny v betonu způsobené s největší pravděpodobností malým krytím výztuže trámů a její korozi s nabýváním jejího objemu, které způsobuje odtržení krycího betonu výztuže, beton doposud neodpadlý, trhliny poté pokračují lineárně ve stejné výšce od vrchu trámů po celé jejich délce až k opěrám, více je tato porucha patrná u krajních trámů.



FOTO 34

Detail NK betonového mostu. V pohledu desky mostovky NK mostu lokálně drobně degradovaný beton se zvodněním a ojedinělými vápennými výluhy, odpad betonu ani obnažená výztuž nezjištěn.

**FOTO 35**

Detail NK betonového mostu. V pohledu desky mostovky NK mostu lokálně drobně degradovaný beton se zvodněním a ojedinělými vápennými výluhy, odpad betonu ani obnažená výztuž nezjištěn.

**FOTO 36**

Celkový pohled na NK ocelového provizoria zprava.



FOTO 37

Celkový pohled na NK ocelového provizoria zleva.

**FOTO 38**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.

**FOTO 39**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.



FOTO 40

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.

**FOTO 41**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.

**FOTO 42**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.



FOTO 43

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trávy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.

**FOTO 44**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trávy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.

**FOTO 45**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trávy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.



FOTO 46

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.

**FOTO 47**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.

**FOTO 48**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.



FOTO 49

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.

**FOTO 50**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.

**FOTO 51**

Detail NK ocelového provizoria. Ocelové trámy provizoria s celoplošnou povrchovou korozí a lokální hloubkovou korozí materiálu do 10% plochy zejména v místech dolní pásnice, která je trvale uložena ve vlhkém prostředí humusu a nečistot na povrchu původního betonového mostu.



FOTO 52

Detail NK ocelového provizoria v místě uložení. Ocelové trámy jsou na koncích v místech jejich uložení pouze zasypány zeminou a není provedeno jejich pevné vzájemné propojení příčnickem, nosníky mohou být bez příčného ztužení alespoň v místě jejich uložení nestabilní a mohou se nekontrolovaně naklánět či v krajním případě i překloupat.

**FOTO 53**

Detail NK ocelového provizoria v místě uložení. Ocelové trámy jsou na koncích v místech jejich uložení pouze zasypány zeminou a není provedeno jejich pevné vzájemné propojení příčnickem, nosníky mohou být bez příčného ztužení alespoň v místě jejich uložení nestabilní a mohou se nekontrolovaně naklánět či v krajním případě i překloupat.

**FOTO 54**

Detail NK ocelového provizoria v místě uložení. Ocelové trámy jsou na koncích v místech jejich uložení pouze zasypány zeminou a není provedeno jejich pevné vzájemné propojení příčnickem, nosníky mohou být bez příčného ztužení alespoň v místě jejich uložení nestabilní a mohou se nekontrolovaně naklánět či v krajním případě i překloupat.



FOTO 55

Detail NK ocelového provizoria v místě uložení. Ocelové trámy jsou na koncích v místech jejich uložení pouze zasypány zeminou a není provedeno jejich pevné vzájemné propojení příčným nosníkem, nosníky mohou být bez příčného ztužení alespoň v místě jejich uložení nestabilní a mohou se nekontrolovaně naklánět či v krajním případě i překloupat.

**FOTO 56**

Detail mostovky NK ocelového provizoria. Dřevěné trámy mostovky provizoria jsou lokálně na povrchu degradované s odpadem materiálu zejména v jejich hranách, ve spárách trámů nečistoty a vegetace.

**FOTO 57**

Detail mostovky NK ocelového provizoria. Dřevěné trámy mostovky provizoria jsou lokálně na povrchu degradované s odpadem materiálu zejména v jejich hranách, ve spárách trámů nečistoty a vegetace.



FOTO 58

Detail mostovky NK ocelového provizoria. Dřevěné trámy mostovky provizoria jsou lokálně na povrchu degradované s odpadem materiálu zejména v jejich hranách, ve spárách trámů nečistoty a vegetace.

**FOTO 59**

Detail mostovky NK ocelového provizoria. Dřevěné trámy mostovky jsou na ocelových nosnících pouze volně uloženy, bez pevného uchycení k ocelovým trámům či jejich vzájemného sepnutí může dojít k jejich posunutí z místa uložení či v krajním případě zvednutí, překlopení a úplnému vypadnutí z mostu.

**FOTO 60**

Detail mostovky NK ocelového provizoria. Dřevěné trámy mostovky jsou na ocelových nosnících pouze volně uloženy, bez pevného uchycení k ocelovým trámům či jejich vzájemného sepnutí může dojít k jejich posunutí z místa uložení či v krajním případě zvednutí, překlopení a úplnému vypadnutí z mostu.

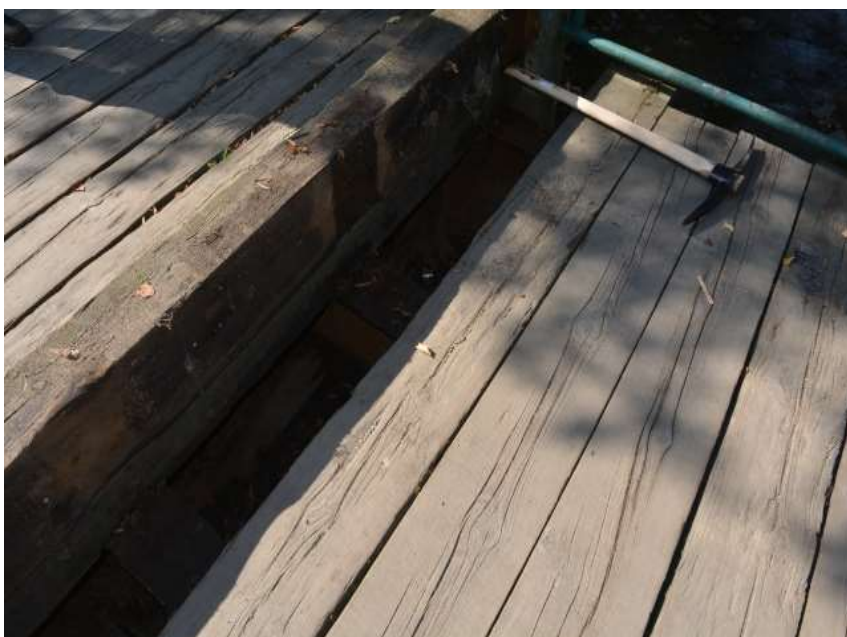


FOTO 61

Detail povrchu betonového mostu pod NK ocelového provizoria. Vozovka betonového mostu je běžně nepřístupná, po lokálním odkrytí trámů mostovky provizoria zjištěna na povrchu betonového mostu pouze hlína, humus a nečistoty.

**FOTO 62**

Detail povrchu betonového mostu pod NK ocelového provizoria. Vozovka betonového mostu je běžně nepřístupná, po lokálním odkrytí trámů mostovky provizoria zjištěna na povrchu betonového mostu pouze hlína, humus a nečistoty.

**FOTO 63**

Detail povrchu betonového mostu pod NK ocelového provizoria v uložení na OP1. Vozovka betonového mostu je běžně nepřístupná, po lokálním odkrytí trámů mostovky provizoria zjištěna na povrchu betonového mostu pouze hlína, humus a nečistoty.



FOTO 64

Detail povrchu betonového mostu pod NK ocelového provizoria v uložení na OP2. Vozovka betonového mostu je běžně nepřístupná, po lokálním odkrytí trámů mostovky provizoria zjištěna na povrchu betonového mostu pouze hlína, humus a nečistoty.

**FOTO 65**

Celkový pohled na vozovku (mostovku) ocelového provizoria. Vozovku ocelového provizoria tvoří dřevěné trámy jeho mostovky – popis závad viz. Nosná konstrukce. Chodníky na mostě ani v jeho předpolích nejsou.

**FOTO 66**

Detail vozovky v předpolí OP1. Vozovka v předpolích mostu s nečistotami a vegetací, lokálně hrubá s minimem pojiva, v předpolí OP1 se lokálně drolí, v předpolí OP1 na styku s trámy mostovky lokálně trhliny a stržené hrany s počátkem tvorby výtluků.



FOTO 67

Detail vozovky v předpolí OP2. Vozovka v předpolích mostu s nečistotami a vegetací, lokálně hrubá s minimem pojiva, v předpolí OP1 se lokálně drolí, v předpolí OP1 na styku s trámy mostovky lokálně trhliny a stržené hrany s počátkem tvorby výtluků.

**FOTO 68**

Celkový pohled na pravou stranu mostu s ocelovým zábradlím.

**FOTO 69**

Celkový pohled na pravou stranu mostu s ocelovým zábradlím.



FOTO 70

Detail římsy betonového mostu vpravo. Římsy betonového mostu na povrchu s nánosem hlíny, humusu, nečistot a vzrostlou vegetací, beton boků říms lokálně povrchově degradovaný s drobným odpadem zejména v hranách, na bocích říms lokálně uchyceny mechy a lišejníky, na bocích a v podhledu říms lokální zvodnění s ojedinělými trhlinkami s inkrustacemi.

**FOTO 71**

Detail římsy betonového mostu vlevo. Římsy betonového mostu na povrchu s nánosem hlíny, humusu, nečistot a vzrostlou vegetací, beton boků říms lokálně povrchově degradovaný s drobným odpadem zejména v hranách, na bocích říms lokálně uchyceny mechy a lišejníky, na bocích a v podhledu říms lokální zvodnění s ojedinělými trhlinkami s inkrustacemi.

**FOTO 72**

Detail římsy betonového mostu vlevo u OP1. Římsy betonového mostu na povrchu s nánosem hlíny, humusu, nečistot a vzrostlou vegetací, beton boků říms lokálně povrchově degradovaný s drobným odpadem zejména v hranách, na bocích říms lokálně uchyceny mechy a lišejníky, na bocích a v podhledu říms lokální zvodnění s ojedinělými trhlinkami s inkrustacemi.



FOTO 73

Detail vozovky (mostovky) ocelového provizoria. Ocelové provizorium bez říms. Zálivky ani na jednom mostě nejsou.

**FOTO 74**

Detail pohledu NK mostu. Izolace betonového mostu je lokálně porušená, zavlhnutí SS i NK je patrné.

**FOTO 75**

Detail pohledu NK mostu s vyústěním odvodnění zřejmě izolace. Odvodňovače povrchových vod na mostě zřejmě nejsou, odvodňovací zařízení nezjištěno. Vyústění odvodnění zřejmě izolace ocelovými trubičkami celoplošně povrchově koroduje, lokálně v asi 30% plochy i hloubkově s odpadem materiálu.



FOTO 76

Detail vyústění odvodnění zřejmě izolace. Vyústění odvodnění zřejmě izolace ocelovými trubičkami celoplošně povrchově koroduje, lokálně v asi 30% plochy i hloubkově s odpadem materiálu.

**FOTO 77**

Celkový pohled na levé zábradlí u OP1. Dolní ocelové madlo zábradlí původního betonového mostu je pod úrovní ocelového provizoria a je nefunkční a zbytečné, madlo celoplošně povrchově koroduje, madlo lze bez náhrady odstranit.

**FOTO 78**

Celkový pohled na levé zábradlí uprostřed. Dolní ocelové madlo zábradlí původního betonového mostu je pod úrovní ocelového provizoria a je nefunkční a zbytečné, madlo celoplošně povrchově koroduje, madlo lze bez náhrady odstranit.



FOTO 79

Celkový pohled na levé zábradlí u OP2. Dolní ocelové madlo zábradlí původního betonového mostu je pod úrovní ocelového provizoria a je nefunkční a zbytečné, madlo celoplošně povrchově koroduje, madlo lze bez náhrady odstranit.

**FOTO 80**

Detail původního zábradlí na P křídle OP1. Ocelové zábradlí včetně betonových sloupků je na mostních křídlech původního betonového mostu nefunkční a s ohledem na doplněné ocelové zábradlí provizorního mostu je i nepotřebné, lze ho odstranit, 2 ks betonových sloupků pozůstatku zábradlí na pravém křídle OP1 jsou odtržené od podkladu a sesouvají se pod most.

**FOTO 81**

Detail původního zábradlí na P křídle OP2. Ocelové zábradlí včetně betonových sloupků je na mostních křídlech původního betonového mostu nefunkční a s ohledem na doplněné ocelové zábradlí provizorního mostu je i nepotřebné, lze ho odstranit, 2 ks betonových sloupků pozůstatku zábradlí na pravém křídle OP1 jsou odtržené od podkladu a sesouvají se pod most.



FOTO 82

Detail původního zábradlí na L křídle OP2. Ocelové zábradlí včetně betonových sloupků je na mostních křídlech původního betonového mostu nefunkční a s ohledem na doplněné ocelové zábradlí provizorního mostu je i nepotřebné, lze ho odstranit, 2 ks betonových sloupků pozůstatku zábradlí na pravém křídle OP1 jsou odtržené od podkladu a sesouvají se pod most.

**FOTO 83**

Detail původního zábradlí na L křídle OP1. Ocelové zábradlí včetně betonových sloupků je na mostních křídlech původního betonového mostu nefunkční a s ohledem na doplněné ocelové zábradlí provizorního mostu je i nepotřebné, lze ho odstranit, 2 ks betonových sloupků pozůstatku zábradlí na pravém křídle OP1 jsou odtržené od podkladu a sesouvají se pod most.

**FOTO 84**

Detail původního zábradlí na P křídle OP1. Ocelové zábradlí včetně betonových sloupků je na mostních křídlech původního betonového mostu nefunkční a s ohledem na doplněné ocelové zábradlí provizorního mostu je i nepotřebné, lze ho odstranit, 2 ks betonových sloupků pozůstatku zábradlí na pravém křídle OP1 jsou odtržené od podkladu a sesouvají se pod most.



FOTO 85

Detail zábradlí. Beton sloupků zábradlí na NK betonového mostu je lokálně degradovaný s odpadem, u 1 ks sloupku pravého zábradlí je obnažena povrchově korodující výplň tohoto sloupku.

**FOTO 86**

Detail zábradlí. Beton sloupků zábradlí na NK betonového mostu je lokálně degradovaný s odpadem, u 1 ks sloupku pravého zábradlí je obnažena povrchově korodující výplň tohoto sloupku.

**FOTO 87**

Detail zábradlí. Ocelové zábradlí silničního typu pouze s vodorovnou výplní osazené na mostním provizoriu nesplňuje požadavky na bezpečnostní zádržný systém mostu v intravilánu, zábradlí s nepřístupnou pouze vodorovnou výplní celkově nenormové pro most s neomezeným přístupem osob.

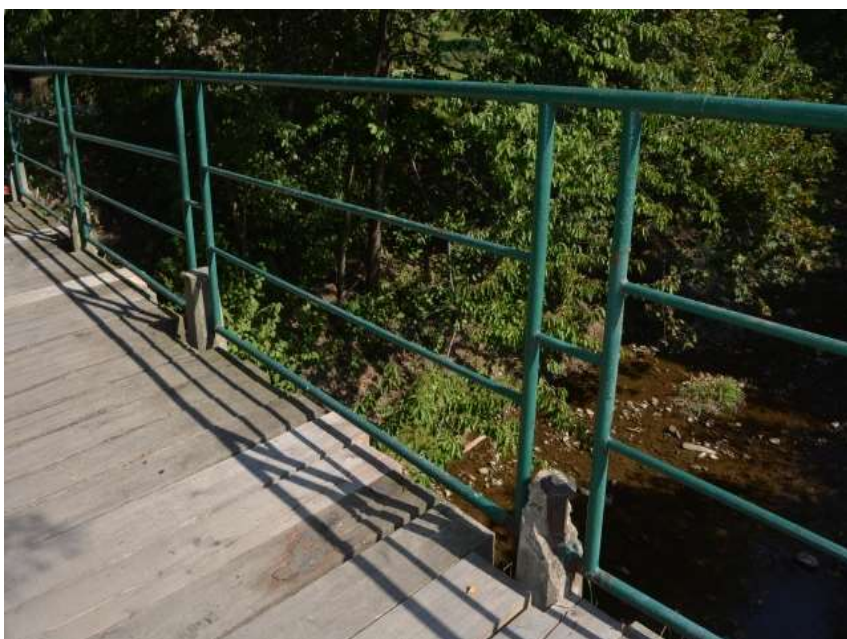


FOTO 88

Detail zábradlí. Ocelové zábradlí provizoria lokálně deformované.

Nátěr ocelového zábradlí provizoria je strávený, vrchní nátěr lokálně sloupaný a poškrábaný s počátkem povrchové koroze v asi 10% plochy.

**FOTO 89**

Detail zábradlí. Ocelové zábradlí provizoria lokálně deformované.

Nátěr ocelového zábradlí provizoria je strávený, vrchní nátěr lokálně sloupaný a poškrábaný s počátkem povrchové koroze v asi 10% plochy.

**FOTO 90**

Celkový pohled na SDZ mostu. Most není označen tabulkami s evidenčním číslem. Svislé dopravní značky (SDZ) omezení hmotnosti vozidel na mostě bez zjevných závad, SDZ ale osazeno bez provedeného Výpočtu zatížitelnosti mostu.



FOTO 91

Detail ocelových chrániček IS vlevo u OP1. Ocelové chráničky IS celoplošně povrchově korodují, lokálně v asi 15% plochy je koroze hloubková s odpadem materiálu, uchyceny jsou na nich nečistoty, lokálně jsou uloženy v humusu a nečistotách uchycených na kraji betonového mostu.

**FOTO 92**

Detail CZ v podhledu mostu. S ohledem na moji nezkušenost v oblasti ornitologie nemohu s jistotou stanovit stav a celistvost zřejmě hnízdiště pro ptactvo v podhledu NK betonového mostu, dřevěné desky jsou ale lokálně degradované s odpadem materiálu zejména v hranách.

**FOTO 93**

Celkový pohled na území pod mostem. Koryto vodoteče pod mostem zaneseno lokálně nečistotami a hrubými naplaveninami.



FOTO 94

Detail kamenného opevnění břehu vodoteče v patě OP1. Kamenná dlažba břehů vodoteče je ve svých patách zejména pod mostem, ale částečně i v navazujících úsecích břehů rozrušena, rozvolněna a částečně rozplavena, v ostatních rozrušených spárách s odpadem uchyceny nečistoty a vegetace.

**FOTO 95**

Detail kamenného opevnění břehu vodoteče v patě P křídla OP1. Kamenná dlažba břehů vodoteče je ve svých patách zejména pod mostem, ale částečně i v navazujících úsecích břehů rozrušena, rozvolněna a částečně rozplavena, v ostatních rozrušených spárách s odpadem uchyceny nečistoty a vegetace.

**FOTO 96**

Detail kamenného opevnění břehu vodoteče v patě L křídla OP1. Kamenná dlažba břehů vodoteče je ve svých patách zejména pod mostem, ale částečně i v navazujících úsecích břehů rozrušena, rozvolněna a částečně rozplavena, v ostatních rozrušených spárách s odpadem uchyceny nečistoty a vegetace.



FOTO 97

Detail kamenného opevnění břehu vodoteče v patě OP2. Kamenná dlažba břehů vodoteče je ve svých patách zejména pod mostem, ale částečně i v navazujících úsecích břehů rozrušena, rozvolněna a částečně rozplavena, v ostatních rozrušených spárách s odpadem uchyceny nečistoty a vegetace.

**FOTO 98**

Detail kamenného opevnění břehu vodoteče v patě P křídla OP2. Kamenná dlažba břehů vodoteče je ve svých patách zejména pod mostem, ale částečně i v navazujících úsecích břehů rozrušena, rozvolněna a částečně rozplavena, v ostatních rozrušených spárách s odpadem uchyceny nečistoty a vegetace.

**FOTO 99**

Detail kamenného opevnění břehu vodoteče v patě L křídla OP2. Kamenná dlažba břehů vodoteče je ve svých patách zejména pod mostem, ale částečně i v navazujících úsecích břehů rozrušena, rozvolněna a částečně rozplavena, v ostatních rozrušených spárách s odpadem uchyceny nečistoty a vegetace.

