

Akce:

Modernizace mostu ev.č. 209-011a Nové Sedlo

Objednatel:

KSÚS Karlovarského kraje, p.o.
Chebská 282
356 01 Sokolov



Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

| | | | | |
|-----------------|---------------------------------------|-------------------|--------------------------------|--|
| Číslo zakázky: | 20 050 00 | | | |
| Schválil: | Ing. Václav HVÍZDAL <i>Hvízdal</i> | Zodp. projektant: | Ing. Peter LIKO <i>Liko</i> | |
| | | | 776619230, pli@pontex.cz | |
| Tech. kontrola: | Ing. Jan Komanec <i>Komanec</i> | Vypracoval: | Ing. Peter LIKO | |
| | | | | |



Praha 4, Bezová 1658, 147 00

| | | | | | |
|-------------|---|-------|------------|----------|-------------|
| Objednatel: | KSÚS Karlovarského kraje | Obec: | Nové Sedlo | Kraj: | Karlovarský |
| Akce: | Modernizace mostu ev.č. 209-011a Nové Sedlo | | | Datum | Stupeň |
| Část: | D. DOK. OBJ. A TECH. A TECHNOLOG. ZAŘÍZENÍ | | | 05/2022 | PDPS |
| Objekt: | S0001 DEMOLICE MOSTU EV.Č. 209-011a | | | Souprava | Č. přílohy |
| Příloha: | TECHNICKÁ ZPRÁVA | | | | 001a |

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Obsah

| | |
|---|----------|
| 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE | 2 |
| 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ | 3 |
| 3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ | 3 |
| a) Návaznost na předchozí dokumentaci, účel mostu, požadavky na jeho řešení | 3 |
| b) Charakter přemost'ované překážky | 3 |
| c) Územní podmínky | 3 |
| 4. TECHNICKÉ ÚDAJE O OBJEKTU | 3 |
| a) Popis konstrukce | 3 |
| b) Současný technický stav | 4 |
| 5. POPIS DEMOLICE MOSTU | 5 |
| 6. SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY STAVBY | 6 |
| SCHÉMA MOSTU | 7 |
| MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA | 8 |

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

| | |
|-------------------------|---|
| Název stavby: | Modernizace mostu ev. č. 209-011a Nové Sedlo |
| Objekt: | SO 001 – Demolice |
| Místo stavby: | Nové Sedlo [560570] |
| Kraj: | Karlovarský |
| Katastrální území: | Nové Sedlo u Lokte [706680] |
| Druh stavby: | Rekonstrukce |
| Stupeň projektu: | Dokumentace pro provádění stavby (PDPS) |
| Název investora: | Krajská správa a údržba silnici Karlovarského kraje, p.o. |
| Sídlo investora: | Chebská 282, 356 01 Sokolov |
| Název projektanta: | PONTEX spol. s r.o. |
| Zodpovědný projektant: | Ing. Peter LIKO |
| Adresa projektanta: | Bezová 1658, 147 00 Praha 4 |
| Pod zhotovitelé: | |
| Zaměření mostu: | Ing. Halaburt, GEOLINE spol. s r.o. |
| Pozemní komunikace: | místní komunikace II. třídy č.209 |
| Druh přemost. překážky: | dálnice D6 |
| Staničení provozní: | 13,492 |
| Úhel křížení: | 53 g |
| Volná výška pod mostem: | podjezdná výška min. 4,95 m |

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ

| | |
|--------------------------|--|
| Charakteristika mostu: | trvalý, nepohyblivý, 4 prosté pole, předpjata konstrukce z nosníků KA-61, opěry železobetonové, plošné založení. |
| Délka přemostění: | ~ 64,5 m |
| Délka mostu: | ~ 83,15 m |
| Délka nosné konstrukce: | 66,500 m |
| Rozpětí polí: | 16,625 m |
| Šikmost mostu: | pravá 53 g |
| Volná šířka mostu: | 11,000 m (8,5 m mezi zvýšenými obrubami) |
| Šířka chodníku: | 2x 0,750 m |
| Šířka mostu: | 11,500 m |
| Výška mostu: | ~ 6,45 m |
| Stavební výška: | ~ 0,95 m |
| Plocha nosné konstrukce: | 10,98 x 66,50 = 730,170 m ² |
| Zatížení mostu: | zatěžovací třída A dle ČSN 73 6202 |
| Zatížitelnost: | Vn=15 t, Vr= 36 t, Ve=117 t, max. nápravový tlak 11,3 t, způsob stanovení N |

3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY MOSTU A JEHO UMÍSTĚNÍ

a) Návaznost na předchozí dokumentaci, účel mostu, požadavky na jeho řešení

Dokumentace navazuje na dokumentaci pro společné povolení (DÚSP) zpracovanou firmou Pontex spol. s r.o. v roce 2021.

Účelem mostu je převedení silnice II/209 přes dálnici D6.

Stávající most je ve špatném technickém stavu, stupeň V – Špatný.

b) Charakter přemost'ované překážky

Přemost'ovanou překážkou je dálnice D6 (kategorie R 24,5/100). Komunikace je přímá, ve vrcholovém oblouku R=8300 m, přímá stoupání 1,52 % směrem na Sokolov.

c) Územní podmínky

Most převádí komunikaci II/209 spojující Nové Sedlo a Locket přes dálnici D6 v místě sjezdu (exit 136) Nové Sedlo - Locket. Převáděná komunikace je v přímé ve vrcholovém oblouku.

Demolice bude probíhat za plné uzavírky na II/209 a dálnici D6. Objízdné trasy komunikace II/209 jsou řešeny v rámci SO181. Provoz na D6 bude veden v jednom pruhu pro každý směr přes sjízdné rampy. Demolice mostu se uvažuje přes víkend v nočních hodinách.

4. TECHNICKÉ ÚDAJE O OBJEKTU

a) Popis konstrukce

Základní údaje o mostě:

| | |
|-------------------------|--|
| Charakteristika mostu: | trvalý, nepohyblivý, 4 prosté pole, předpjata konstrukce z nosníků KA-61, opěry železobetonové, plošné založení. |
| Délka přemostění: | ~ 64,5 m |
| Délka mostu: | ~ 83,15 m |
| Délka nosné konstrukce: | 66,500 m |
| Rozpětí polí: | 16,625 m |
| Šikmost mostu: | pravá 53 g |

| | |
|--------------------------|---|
| Volná šířka mostu: | 11,000 m (8,5 m mezi zvýšenými obrubami) |
| Šířka chodníku: | 2x 0,750 m |
| Šířka mostu: | 11,500 m |
| Výška mostu: | ~ 6,45 m |
| Stavební výška: | ~ 0,95 m |
| Plocha nosné konstrukce: | 10,98 x 66,50 = 730,170 m ² |
| Zatížení mostu: | zatěžovací třída A dle ČSN 73 6202 |
| Zatížitelnost: | Vn=15 t, Vr= 36 t, Ve=117 t, max. nápravový tlak 11,3 t, způsob stanovení N |

Nosná konstrukce:

Jedná se o mostní konstrukci o čtyřech polích světlosti 4x 14,6 m z prefabrikovaných předpjatých nosníků KA-61 světlosti 15 m. Příčný řez je tvořen z 11 prefabrikátů. Nosníky jsou uloženy na pryžových vyztužených ložiskách.

Spodní stavba:

Spodní stavba je tvořena dvojicí krajních opěr a tří středových stojek. Opěry jsou masivní železobetonové tvořené úložným prahem, dříkem a křídly. Střední stojky jsou navrženy jako rozkročené rámové stojky ze železobetonu. Vrchní část tvoří úložný práh. Základ stojky je tvořený železobetonovou deskou. Založení mostu je plošné.

Stojky byly zesíleny dobetonávkou ve tvaru svodidel New Jersey.

Mostní vybavení:

Vozovka:

- Asf. beton ABH I 50 mm
- Asf. beton ABH I 50 mm
- Izolace 5 mm
- Vyrovnávací beton 40 - 140 mm

Chodník:

- litý asfalt 20 mm

Římsy na mostě:

Římsy jsou navrženy monolitické železobetonové. Kotveny jsou k prefabrikátům běžným způsobem kotevními železy dle typového podkladu pro nosníky. Obrubník je žulový pokládáný na ležato.

Zábradlí

Zábradlí je navrženo z ocelových válcovaných profilů.

Dilatace:

Dilatační spára nad středními stojkami je tvořena heraklitovými deskami tl. 50 mm namáčených do asfaltu a je překryta ocelovým pozinkovaným plechem tl. 1 mm kotvených do NK. Ve vozovce je osazen povrchový mostní závěr EMZ šířky 300 mm, tl. 80 mm.

Odvodnění:

Dle původní projektové dokumentace měl být most odvodněn odvodňovači svedenými pod most v místě pilíře P2 a P4. Odvodňovače nebyly osazeny. Most je odvodněn podélným a příčným sklonem směrem opěrám, kde volně vytéká na nezpevněný terén za římsou mostu. V pravé části, kde byl doplněn chodník s obrubou, je voda vedena podél obruby do uliční vpusti.

b) Současný technický stav

Byl proveden diagnostický průzkum.

Závěr průzkumu

Stavební stav mostu, spodní stavba **V-špatný**, nosná konstrukce **V-špatný**.

Zhodnocení stavu

Most v průběhu let prošel řadou rekonstrukcí a oprav. I přes kvalitně provedené opravy se na mostě objevují opakovaně závady, hlavně na spodní stavbě. Jedná se zejména o výrazné všesměrné trhliny na stativech a v hranách stojek pilířů nad korodující betonářskou výztuží. Stav mostu se na základě provedeného diagnostického stavu jeví ve špatném stavu. Ačkoliv výsledky betonu ohledně pevnosti, nasákavosti, objemové pevnosti jsou uspokojivé, odolnost betonu proti působení chemických rozmrazovacích látek je značně nedostatečná. Přesto, že povrch spodní stavby je sanovaný, výraznými trhlinami však může docházet k pronikání vlhkosti pod sanaci a beton se tak může v důsledku působení chemických rozmrazovacích látek postupně rozpadat. Ačkoliv je krycí vrstva betonářské výztuže po sanaci relativně dostatečná, dochází nadále k rozvoji koroze výztuže. Koncentrace chloridových iontů v betonu je na mnoha místech nadlimitní jak v sanačních hmotách, tak i v původním betonu, tudíž přispívá ke korozi výztuže. Průzkumem bylo zjištěno oslabení průřezu betonářské výztuže až o 20 %. Jedná se o nosnou výztuž spodní stavby. Únosnost zejména pilířů je tak do určité míry nenávratně snížena. Nosná konstrukce je tvořena předpjatými nosníky typu KA – 61. Ačkoliv průzkum nebyl zaměřen na nosnou konstrukci, lze ze zkušeností s tímto typem nosníků odhadnout, že stavební stav nosníků již vzhledem k jejich stáří nebude v optimální kondici. U nosníků typu KA je obecně velmi malá tloušťka krycí vrstvy betonářské výztuže a relativně malá tloušťka i výztuže předpínací, a tak je výztuž obecně náchylnější k poruchám způsobeným zejména zatékáním do nosné konstrukce.

Návrh opatření

Vzhledem ke skutečnostem zjištěným diagnostickým průzkumem (malá odolnost proti působení chemických rozmrazovacích látek, značnému koroznímu oslabení betonářské výztuže, obsahu chloridů v betonu) a vzhledem k již provedeným opravám a poruchám spodní stavby další smysluplná a ekonomická oprava proveditelná není. Jedinou rozumnou alternativou pro následující správu mostu je využití zbytkové životnosti stávající konstrukce se základními náklady pro zajištění bezpečného provozu na mostě a pod mostem. Jediná alternativa opravy stávající konstrukce je její kompletní náhrada novým mostním objektem. Zbytková životnost stávajícího mostu je odhadována na 5 let.

5. POPIS DEMOLICE MOSTU

V rámci tohoto objektu bude provedena demolice stávajícího mostu včetně spodní stavby a základů.

Před samotnou demolicí se provede vytýčení inženýrských sítí a jejich ochrana dle požadavků správců.

Způsob demolice vychází ze zkušenosti s demolicemi obdobných objektů. Postup je následující:

- zaměření inženýrských sítí a odvodňovacího systému základů, provedení přeložek dle příslušných SO
- dopravní opatření provedena v rámci SO181
- **odstranění mostního svršku (vozovka, zábradlí, římsy)**
- **ochrana vozovky dálnice vrstvou písku tl. 300 mm.**
- **demolice nosné konstrukce za pomoci hydraulických demoličních nůžek včetně nadzemní částí pilířů p2 a p3 včetně dobetonávky ve tvaru betonových svodidel, odvoz materiálu na skládku**
- **odstranění ochrany vozovky**
- rozšíření krajnice D6
- **demolice opěr op1 a op4**
- odtěžení násypových těles do úrovně vrtání pilot SO201

- **demolice pilíře p3**
 - dopravní opatření v rámci SO181
 - **demolice nadzemní části pilíře**
 - provedení pažení kolem základu v rámci SO201
 - odkopání základu SO201
 - **demolice základu pilíře**
 - zasypaní stavební jámy pilíře p3 a provedení plošiny pro vrtání pilot SO201
 - provedení hlubinného založení SO201
 - odkopání plošiny a stavební jámy P2 (p3)
 - prohloubení stavební jámy P2 SO201
 - utěsnění dna stavební jámy P2 SO201
 - výstavba nového základu P2 včetně dříku SO201
 - výstavba opěr SO201
 - zasypaní základu P2 SO201
 - terénní úpravy (vozovka dálnice, osazení betonových svodidel, vyplnění spáry mezi novým pilířem a svodidlem) SO201
 - výstavba nového mostu v rámci SO201
- Grafické znázornění postupu demolice viz příloha č. 001e.

Po celou dobu demolice a výstavby mostu bude úplná uzavírka provozu na převáděné komunikaci v místě mostu.

V průběhu demolice nosné konstrukce mostu bude doprava na D6 odkloněna v místě exitu 131 a 142 na objízdnu trasu po silnicích č. II/210 a II/222.

Demoliční práce musí být prováděny tak, aby nedocházelo ke znečištění okolí mostu. Vybourané hmoty budou převezeny na skládky.

Zhotovitel demoličních prací musí předložit technologické postupy těchto prací včetně rozmístění, pracovních přesunů a parametrů použitých mechanismů (jeřáby, bagry, bourací kladiva, nákladní automobily,...), sledu operací a případného použití inventárních podpůrných konstrukcí tak, aby byla zajištěna stabilita bourané konstrukce ve všech fázích její demolice.

Ocelové části mostu budou odvezeny do šrotu, ostatní části mostu a spodní stavby budou po hrubé demolici dále rozděleny na části vhodné pro manipulaci a přepravu, dále budou roztříděny dle materiálů a odvezeny na skládku a na recyklaci.

6. SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY STAVBY

V následující tabulce jsou uvedeny související objekty.

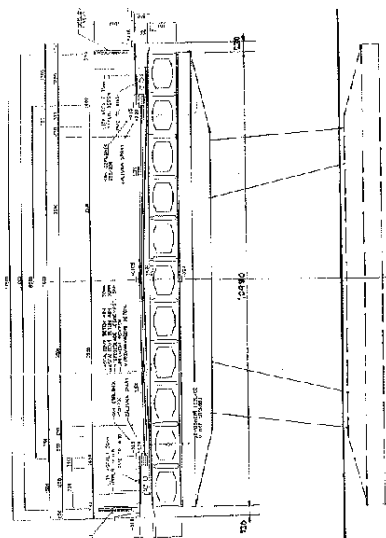
| Číslo SO | Název SO |
|------------|-----------------------------------|
| 001 | Demolice mostu ev. č. 209 – 011a |
| 181 | Dočasné dopravní opatření |
| 201 | Most ev. č. 209 – 011a Nové Sedlo |
| 491 | Systém SOS |
| 497 | Přeložka kamery |

Praha, 05/2022

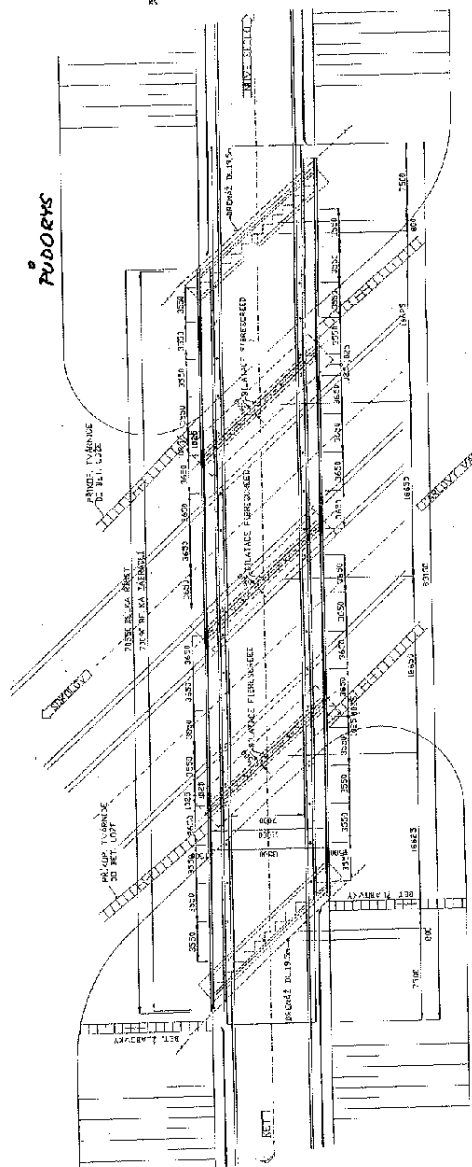
Ing. Peter Liko

[illegible]

VIV /
PRICNY REZ



ADDER



MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA

MPM 209-011a (2.4.2020, Míčka Tomáš, Ing.)

Most 209-011a Most před Novým Sedlem nad čtyřpruhem R6 MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA

Strana 1 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Míčka Tomáš, Ing.)

Objekt: Most ev.č. 209-011a (Most před Novým Sedlem nad čtyřpruhem R6)

Okres: Sokolov

Prohlídku provedl: Míčka Tomáš, Ing.

číslo oprávnění 020/1998

PONTEx s.r.o.

Datum provedení prohlídky: 2.4.2020

Poznámka:

Mimořádná prohlídka byla provedena jako součást diagnostického průzkumu, na jehož základě bude rozhodnuto o způsobu a rozsahu rekonstrukce mostu

Počasí v době provádění prohlídky:

jasno

Způsob zpřístupnění:

z terénu, resp. prostřednictvím žebříků

Teplota vzduchu: 14,0°C

Teplota NK: 14,0°C

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Číslo komunikace: 209

Staničení km: 13,492km

Ev.č.mostu: 209-011a

Název objektu: **Most před Novým Sedlem nad čtyřpruhem R6**

Staničení ve směru: staničení převáděné komunikace

B. POPIS ČÁSTÍ MOSTU

1. Spodní stavba

[1.1] 1.1 Základy mostních podpěr a křídel Objekt je založen plošně.

[1.2] 1.2 Mostní podpěry a křídla / Opěry Pláně masivní železobetonové monolitické opěry a krátkými zavěšenými rovnoběžnými křídly.

[1.3] 1.2 Mostní podpěry a křídla / Pilíře Meziúhelně členěné železobetonové monolitické pilíře sestávaly ze svou šikmých stojek a společného oboustranně vykonzolovaného sálavá.

2. Nosná konstrukce

[2.1] 2.1 Nosná konstrukce Nosnou konstrukci o čtyřech prostých polích tvoří v příčném řezu 11 ks železobetonových předepjatých tyčových prefabrikátů KA-61.

[2.2] 2.2 Ložiska, klouby Vyztužená elastomerová ložiska.

[2.3] 2.3 Mostní závěry Nad všemi podpěrami jsou osazeny elastické mostní závěry.

3. Mostní svršek

[3.1] 3.1 Vozovka Živičný kryt.

[3.2] 3.2 Chodníky Oboustranné chodníky se živičným krytem, a s kamenými obrubami podél vozovky.

Strana 2 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)

| | | |
|--------------------------|---|---|
| [3.3] | 3.3.1 Římsa | Oboustranné železobetonové monolitické římsy. |
| 4. Vybavení mostu | | |
| [4.1] | 4.1 Svodidla/zábradlení svodidla | Podél stojek pilířů jsou na podcházecí komunikaci zřízena železobetonová monolitická svodidla. |
| [4.2] | 4.2 Zábradlí | Oboustranné osazené zábradlí z uzavřených profilů se svislou výplní. |
| [4.3] | 4.3 Dopravní značení, označení mostu | Evidenční čísla. |
| [4.4] | 4.6 Úzení pod mostem a přístupové cesty | Ve 2. a 3. poli podchází směrové rozdělení rychlostní komunikace R6, v krajních polích jsou svahy před licem opěr zpevněny kamennou dlažbou do betonu, na obou opěrních revizních schodištích z kamenné dlažby do betonu. |
| [4.5] | 4.7 Cizí zařízení na mostě / oba chodníky | vždy po dvou chránících PVC DN 110 mm v každém chodníku - dle ML nivelační značky |

C. STAV A ZÁVADY ČÁSTI MOSTU

1. Spodní stavba

| | | |
|-------|--------------------------------------|---|
| [1.1] | 1.2 Mostní podpěry a křídla / Opěry | EMZ zatěsňuje na úložné prahy opěr. Zejména na bocích opěr jsou patrné poruchy způsobené praskami (separace krycí vrstvy, stopy koroze, aj.) |
| [1.2] | 1.2 Mostní podpěry a křídla / Pilíře | U všech třech mezilehlých pilířů jsou na pohledových plochách všech konstrukčních částí patrné výrazné trhliny, které jsou charakteristické pro separaci krycí vrstvy nad koroďující výztuží. Hrozí i nad separovaných vrstev pod most. Lokálně jsou na lici mezilehlých pilířů patrné výrazné stopy koroze. |

2. Nosná konstrukce

| | | |
|-------|----------------------|---|
| [2.1] | 2.1 Nosná konstrukce | Na spodním lici nosné konstrukce je v zásadě ve všech polích patrné množství závad: - otevřené spáry mezi nosníky se stopami po prusácích, - stopy po prusácích na spodním lici nosníku, - podléne trhliny kopírující trajektorii předpínací výztuže se stopami po prusácích, - separace krycí vrstvy nad koroďující výztuží zejména vždy u krajní dvojice nosníků, - koroze kotvěv předpínací výztuže v oblastech prosakujících dilatačních spár nad podpěrami. Nosná konstrukce je v takovém stavu, kdy ji již není možné opravit. V rámci rekonstrukce ji bude nutno nahradit novou. |
|-------|----------------------|---|

Strana 3 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)

| | | |
|--------------------------|-------------------|---|
| [2.2] | 2.3 Mostní závěry | V zásadě všechny EMZ jsou netěsné, dochází k zatékání na čela nosné konstrukce a na spodní stavbu. EMZ jsou deformované, nejvíce EMZ nad O1. |
| 3. Mostní svršek | | |
| [3.1] | 3.1 Vozovka | Podél EMZ dochází k poruchám krytu vozovky. |
| [3.2] | 3.3.1 Římsa | Na spodním lici říms jsou lokálně patrné plochy se separovanou krycí vrstvou nad koroďující výztuží. |
| 4. Vybavení mostu | | |
| [4.1] | 4.2 Zábradlí | Zábradlí lokálně koroďuje. |

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

Údržba se provádí v rozsahu možnosti 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 jakékoli prodlevy.

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

6. periodicky

| | | |
|-----|--------------------------------------|---|
| [1] | 1.2 Mostní podpěry a křídla / Pilíře | Pravidelně cca 2x ročně zajišťovat snesení uvolněných částí krycí vrstvy spodní stavby, nosné konstrukce i říms tak, aby nemohlo dojít k jejich pádu pod most. Obnaženou výztuž je nutno pasivovat vhodným ochranným náletem, který zpomalí korozi. Zároveň je nezbytné částečně instalované síť a kontrolovat jejich uchycení. |
| [2] | 3.1 Vozovka | Do doby navržené rekonstrukce pravidelně udržovat mostní svršek i vybavení v provozuschopném stavu tak, aby byla zajištěna bezpečnost provozu na mostě i na podcházecí komunikaci. |

5. odstranění nutno provést ihned

| | | |
|-----|--------------------------------------|---|
| [3] | 4.3 Dopravní značení, označení mostu | Osadit na most dopravní značení omezující zatížitelnost v souladu se závěrem této MPM (B13=15 t a E5=36 t). |
|-----|--------------------------------------|---|

4. odstranění do nejbližšího zimního období



| | | |
|-----|-------------------|---|
| [4] | 2.3 Mostní závěry | Zajistit opravu EMZ nad O1 v oblasti deformace. |
|-----|-------------------|---|

2. odstranění nutno do 5 let

| | | |
|-----|-------------------------------|--|
| [5] | 1.2 Mostní podpěry a křídla / | Rozsah poruch spodní stavby je zásadní. S ohledem k této |
|-----|-------------------------------|--|

Strana 4 z 22

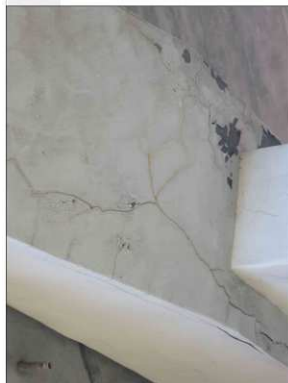
| | |
|--|--|
| MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.) | |
| Příloha | skutečnosti je nutno konstatovat, že most je v takovém stavu, kvůli kterému není již možno jej opravit. Je nezbytné tedy přistoupit k rekonstrukci, v rámci které dojde k nahrazení celého mostu. Životnost mostu lze odhadnout cca na 5 let v závislosti na intenzitě a kvalitě prováděné údržby. |
| 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 PRÁČÍ | |
| Datum projednání: 31.8.2020 Číslo jednací: Poznámka: S výsledky MPM byl obzvláštěm odpovědný zástupce zadavatele. | |
| G. ROZHODNUTÍ O ZMĚNĚ ZATÍŽITELNOSTI A KLASIFIKAČNÍHO STUPNĚ STAVU NOSNÉ KONSTRUKCE A SPODNÍ STAVBY MOSTU | |
| Stavební stav | Zatížitelnost |
| Spodní stavba | Způsob zjištění zatížitelnosti: |
| Stavební stav: | N (Způsob stanovení zatížitelnosti neznámý) |
| V - Spalný (koefic. a=0.6) | Vn = 15.0t |
| Nosná konstrukce | Vr = 36t |
| Stavební stav: | Ve = 117t |
| V - Spalný (koefic. a=0.6) | Max.nápravnový tlak = 11.3t |
| Použitelnost: IV - Omezeně použitelné | |
| Poznámka ke stavu a použitelnosti | Poznámka k zatížitelnosti |
| Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2022 | Hodnoty zatížitelnosti byly převzaty z mostní evidence a následně redukovány příslušným součinitelem stavebního stavu. |
| V souladu s článkem 5.3.1 ČSN 75 6221 – Prohlídky mostů, pozemních komunikací, případně první hlavní prohlídka po provedení rekonstrukce mostu. | |

| | |
|--|--|
| MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.) | |
| J. OBRAZOVÉ PŘÍLOHY | podhled NK od P4 proti směru staničení |
|  | |
|  | zajištění spodního lince 1. nosníku ve 3. poli pomocí sítí |
|  | separace krycí vrstvy na levém čele stativu P4 |

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



separace krycí vrstvy na spodním lici levé římsy



výrazné trhliny na spodním lici stělna P4 jsou charakteristické pro separaci krycí vrstvy nad korodující výztuží



DTTO na lici levé stojky P4

Strana 7 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



separace krycí vrstvy na spodním lici nosníku v okolí trubky odvodnění povrchu zlatce



stopy koroze na spodním lici NK



výrazné trhliny na boku stělna P3 jsou charakteristické pro separaci krycí vrstvy nad korodující výztuží

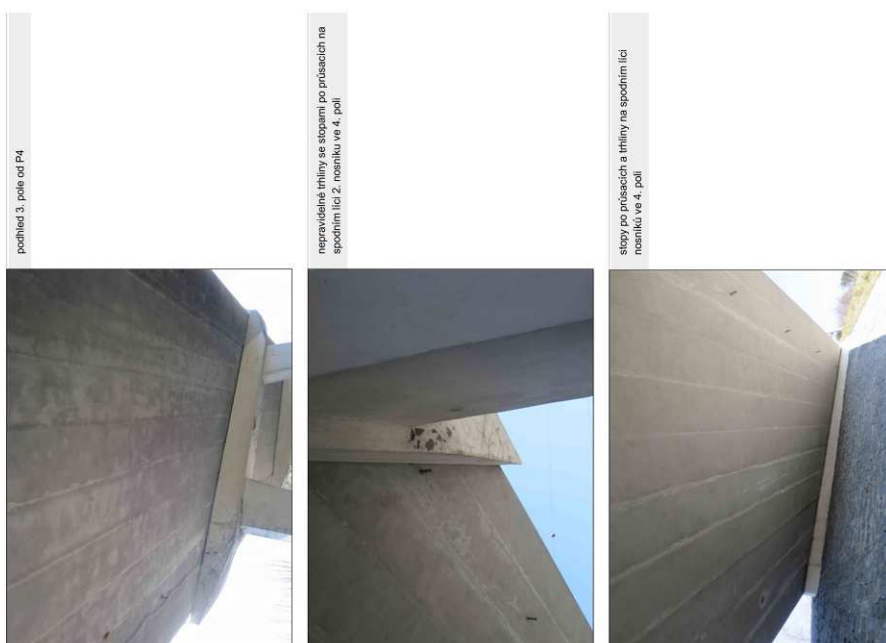
Strana 8 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



Strana 9 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



Strana 10 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



DTTO, nejvíce postiženy jsou 2. nosníky od kraje, kde jsou vedeny trubky odvodnění poruchu izolace



podélná tržina se stopami po pnutí na spodním lici 5. nosníku ve 4. poli



prvý bok NK od P4 proti směru stání

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



výrazné trhliny na spodním lici stávající P4 jsou charakteristické pro separaci krycí vrstvy nad korodující výztuží



prvý bok NK v místě uložení na O5



nivelační značka vpravo nad O5

Strana 11 z 22

Strana 12 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



ELMZ nad O5



příčné uspořádání na mostě proti směru staničení



ELMZ nad P4

Strana 13 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



uchycení sítě na zábradlí



korozní dohřívání madla zábradlí



ELMZ nad P3

Strana 14 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



EMZ nad P2



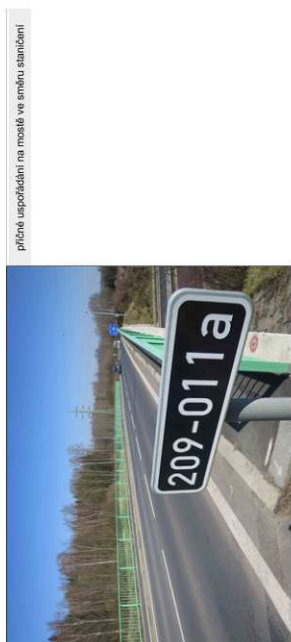
EMZ nad O1



DTTO - výrazná deformace EMZ, otevřené spáry podél EMZ

Strana 15 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



příčné uspořádání na mostě ve směru staničení



stopy koroze na lici levé římsy



podhled na O1

Strana 16 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



Strana 17 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



Strana 18 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



odpupující se ochranný nátěr na spodním lici levé konzoly stativa P2



podhled 2. pole



P3 od P2

Strana 19 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



výrazné trhliny na lici levé stěby P2 jsou charakteristické pro separaci krycí vrstvy nad korodující výztuží



výrazné trhliny na spodním lici stativa P2 jsou charakteristické pro separaci krycí vrstvy nad korodující výztuží



výrazné trhliny na spodním lici pravé konzoly stativa P2 jsou charakteristické pro separaci krycí vrstvy nad korodující výztuží

Strana 20 z 22

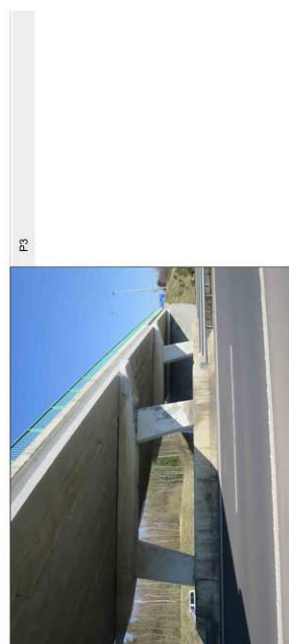
MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



stopy po prúsačích z duřin nosníků
odvodňovacím otvory – 1, pole u P2



pořled na stativu P2



P3

Strana 21 z 22

MPM 209-011a (2.4.2020, Mička Tomáš, Ing.)



levý bok O1



výrazná deformace EMZ nad O1 vlevo



odpadlé části krycí vrstvy pod mostem

Strana 22 z 22

