

ČEPRO a.s. - středisko Cerekvice

PRVNÍ HLAVNÍ MOSTNÍ PROHLÍDKA (1.HMP)

září 2014

Most ev.č. 009 – SO 031 311

(Most II. přes Bystřici – U Pavlanky)



poznámky: fotodokumentace zařazena jako příloha tohoto protokolu mostní prohlídky

vypracoval: **Jan Hofman**
autorizovaný technik pro mosty a inženýrské konstrukce



V Batňovicích vytištěno dne: **19/09/2014**

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE A VYSVĚTLIVKY:

zhotovitel:	MOSTY HOFMAN Jan Hofman		
	IČ:	62051512	
	DIČ:	není plátcem DPH	
prohlídku provedl:	Jan Hofman	ČKAIT - 0401894	
	č. oprávnění HMP:	137/2011	platnost do: 2018
	č. osvědčení BMP:	007/2011	platnost do: 2015
přítomni:	Bc. Lukáš Hofman		
datum provedení:	od:	11/09/2014	do: 19/09/2014
počasí v době provádění:	22 °C, oblačno	teplota NK: 15 °C	
vlastník / správce objektu:	ČEPRO, a.s. - středisko Cerekvice		
souřadnice mostu GPS (WGS-84):	50°19'8.934"N, 15°43'38.490"E		
kraj:	Královéhradecký		
okres:	Hradec Králové		
katastrální území:	Hněvčeves		
ev. č. mostu:	009 - SO 031 311		
název objektu:	Most II. přes Bystřici - U Pavlanky		
číslo/označení převáděné komunikace:	příjezdová komunikace SO 031 111		
staničení – na úseku:	3,159 km		
staničení ve směru:	od Sadové směr ČEPRO; dle směru toku zprava doleva		
způsob zpřístupnění pod most:	po žebříku a po okolních svazích		
rok postavení/poslední rekonstrukce:	oprava 2014		
předmět přemostění:	potok Bystřice		
poznámka:	tato 1.HMP zahájena dne 11/09/2014 a ukončena 19/09/2014		
poslední provedená HMP:	2013	provedl:	Jan Hofman
poslední provedená BMP:	~	provedl:	~

Vysvětlivky k použitým zkratkám v tomto protokolu mostní prohlídky:

BMP	běžná mostní prohlídka	HMP	hlavní mostní prohlídka
MMP	mimořádná mostní prohlídka	Op	opěra
HN	hlavní nosník	NK	nosná konstrukce
ML	mostní list	žlb	železobeton
PKO	protikorozi ochrana	OK	ocelová konstrukce
HF MES	mostní evidenční systém HF MES	PD	projektová dokumentace

▪ **A1 Úvod – zdůvodnění:**

Tato 1.HMP byla objednána a svolána zákonným správcem a vlastníkem tohoto mostního objektu ČEPRO, a.s., adresou Dělnická 12/213; 170 04 Praha 7 a zhotovitelem opravy spodní stavby firmou MATEX HK s.r.o. Kladská 181, 500 03 Hradec Králové, tel.: 495 401 592.

Prohlídka navazuje na provedenou HMP v roce 2013 (Jan Hofman).

Rozměry uvedené v popiscích jednotlivých částí jsou převzaty z ML.

B. DIAGNOSTICKÉ ZJIŠTĚNÍ – POPIS ČÁSTÍ MOSTNÍHO OBJEKTU

B1 Obecný popis objektu:

Most převádí obslužnou příjezdovou komunikaci přes říčku Bystřice. Jedná se o šikmý železobetonový prefabrikovaný most o jednom otvoru s kolmou světlostí 10,95 a šikmou levou světlostí 11,16m, úhel křížení pod úhlem 79°. Šířka mostu je 12,28m, délka mostu 18,75m.

B2 Základy a založení mostních opěr a křídel:

Založení mostu tvoří vysoký rošt z vrtaných velkopřůměrových pilotů Ø 0,9m. Obě opěry jsou podepřeny 4 pilotami délky 6,0m z betonu B 250.

B3 Mostní opěry, křídla, čelní zdi:

Opěra č. 1: železobetonová monolitická opěra z betonu třídy III. B250 s cementovým potěrem se žlb. úložným prahem a vetknutou závěrnou zídou je přímo uložena na velkopřůměrové piloty. Použitá ocelová výztuž třídy 10425.

Výška opěry	1,50m
Šířka opěry	12,30m

Opěra č. 2: železobetonová monolitická opěra z betonu třídy III. B250 s cementovým potěrem se žlb. úložným prahem a vetknutou závěrnou zídou je přímo uložena na velkopřůměrové piloty. Použitá ocelová výztuž třídy 10425.

Výška opěry	1,65m
Šířka opěry	12,20m

Křídla: jsou zavěšená železobetonová, monolitická, beton třídy III. B250. Použitá ocelová výztuž třídy 10425.

B4 Nosná konstrukce, ložiska, klouby, mostní závěry:

Nosná konstrukce: NK tvoří 12ks prefabrikovaných předpjatých typových nosníků KA 61, druh A, délky 11,96m. Horní líc je zmonolitněn.

Konstrukční výška	0,65m
Stavební výška	0,81m
Délka	11,96m
Šířka	11,98m
Rozpětí	11,56m

Ložiska: nejsou.

KA nosníky jsou uloženy přímo na úložný žlb. práh a jsou podloženy - 3x vrstva asfaltové lepenky.

Klouby: jsou vrutové a to v přechodu z rubu obou opěr na přechodové žlb.desky.

Mostní závěry: jsou podpovrchové elastické - dilatační spára je 2cm s vloženým polystyrénem máčeným v asfaltu. Zakryta je pozinkovaným plechem o tl. 2mm se žlábkem 40mm, hloubkou 50mm, šířky 300mm. Hydroizolace je přerušena v prostoru žlábků a následně je vše překryto ocelovým plechem o tl. 10mm.

B5 Mostní svršek – vozovka, izolační systém, chodníky, římsy, kolejový svršek, zálivky:

Vozovka: je na mostě a v přechodových oblastech je živičná. Na mostě dvouvrstvá 2x ABJ 5cm. Šířka vozovky 9,50m.

Spádové poměry: příčný spád vozovky je mírně střechovitý, levý 0,2%, pravý 2%. Podélný spád vozovky je proti směru staničení 0,7%

Izolační systém: je tvořen z 2x natavovaných asfaltových pásů „SKLOBIT“. Přesypané stěny rubu opěr jsou opatřeny 2x penetračním nátěrem a asfaltovým nátěrem za studena.

Chodníky: jsou vpravo a vlevo obslužné, betonové s živičným povrchem, zvýšené do úrovně betonových obrub (ABO 11-20/30) vozovky a horního líce prefabrikovaných žlb. říms. Povrch chodníků je živičný. Vlevo je chodník bez přechodových oblastí. Vpravo před mostem je přechodová oblast na opěrné zdi s položenými obrubníky a sypaným štěrkem frakce cca 10-20. Za mostem přechodová oblast chybí. Šířka chodníků je 0,99m.

Římsy: jsou na obou stranách železobetonové, prefabrikované typu SSŽ s vetknutými ocelovými zábradelními sloupky, pouze část říms v sousedství dilatačních spár jsou z monolitického železobetonu B250. Pracovní spáry uložených typových dílů říms jsou vytmeleny trvalepružným tmelem. Šířka 0,62m

Kolejový svršek: není

B6 Mostní vybavení – záchytná, ochranná a revizní zařízení, dopravní značení, osvětlení, odvodňovací zařízení:

Záchytné zařízení - zábradlí: je vlevo a vpravo ocelové, trubkové oddílatovaná typu SSŽ se svislou trubkovou výplní výšky 1,10m

Svodidla: nejsou

Ochranná a revizní zařízení: nejsou

Dopravní značení: na mostě je osazeno svislé dopravní značení B13 - 19,2t, s dodatkovou tabulkou 38t.

Osvětlení: není

Odvodňovací zařízení: na mostě se nenachází žádné odvodňovací zařízení. Odvodnění je řízeno spádovými poměry mostovky a vozovky.

B7 Cizí zařízení:

Nebylo na mostě dohledáno, na mostě jsou v obou chodnících umístěny 2x pastové chráničky z PVC DN 100 pro případné převedení inženýrských sítí.

B8 Území pod mostem v okolí mostu a přístupové cesty:

Pod mostem protéká zleva doprava ve svém nezpevněném korytě říčka Bystřice. Koryto vodoteče není v prostou pod mostem zpevněné. Svahy koryta potoka jsou v okolí mostu nezpevněné cca ve sklonu 1:1,5 a jsou porostlé vegetací. Přístup pod most je možný po svazích v okolí mostu.

C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU:

C1 Všeobecně:

Tato mostní prohlídka je soustředěna na stavební stav nosné konstrukce a spodní stavby mostu.

C2 Základy a založení mostních opěr a křídel:

Založení Op č. 1: podemletá základová deska je 3x prasklá. Zatím bez zjevných deformací.
Založení Op č. 2: na pilotách nevykazuje známky statických poruch a deformací – bez zjevných závad.

Základové desky obou opěr jsou vlivem agresivity vodoteče a v minulosti vzniklých povodní podemleté po úroveň obnažených pilot. Op č. 1 v pravé části podemleta cca 20 - 50cm. Op č. 2 je podemleta po celé délce a to cca 10 - 30cm.

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav: Op č. 1 bez výrazných změn; Op č. 2. je podemleta po celé délce, a to v podélném směru cca 2m, na výšku cca 70cm. Dříky pilot jsou po celém obvodu obnažené.

Stav oproti HMP 2013 - Zlepšený stav; prostor základů byl opraven podbetonováním

C3 Mostní opěry, křídla, čelní zdi:

Opěra č. 1: levobřežní; dřík opěry nevykazuje známky statických poruch a deformací. Základová deska Op č. 1 je proměnlivě podemleta po úroveň pilot cca 20 - 50cm. Koruny pilot jsou obnažené ze 2/3. Líc opěry je povrchově zvětřalý, cementový potěr se lokálně odlupuje. Z důvodu porušené hydroizolace v místě přechodu z NK na závěrnou zídku, se v líci po obvodu Op a úložného prahu objevují letité stopy stékající vody z prostoru uložení NK. Průsaky zemní vlhkosti se v líci objevují lokálně. V líci Op se postupně lokálně usazuje drobná vegetace - mech.

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav: Op je podemleta v podélném směru nepravidelně cca 1,6m, na výšku po celé délce cca 0,2 – 0,7cm! Střední dříky pilot jsou po celém obvodu obnažené. V pravé části dříku opěry obnažená výztuž (2x1m), degradace povrchu do 2 cm. Ostatní závady bez zjevných změn.

Stav oproti HMP 2013 - zlepšený stav, základové desky byly podbetonovány s KARI SÍTÍ dle PD Studie 2012. V prostoru před opěrou byl uložen těžký kamenný (žulový) zához ve sklonu cca 1 : 1,5. Práce proběhly bez zjevných závad. Stav průsaků z prostoru uložení NK se zhoršil.

Opěra č. 2: pravobřežní; dřík opěry nevykazuje známky statických poruch a deformací. Základová deska Op č. 1 je proměnlivě podemleta po úroveň pilot cca 10 - 30cm. Koruny pilot jsou obnažené ze 1/3. Líc opěry je povrchově zvětřalý, cementový potěr se lokálně odlupuje. Z důvodu porušené hydroizolace v místě přechodu z NK na závěrnou zídku, se v líci po obvodu Op a úložného prahu objevují letité stopy stékající vody z prostoru uložení NK. Průsaky zemní vlhkosti se v líci objevují lokálně. V líci Op se postupně lokálně usazuje drobná vegetace - mech.

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav. Op je podemleta po celé délce a to v podélném směru nepravidelně cca 1,5m, na výšku cca 0,3 – 0,7cm! Dříky pilot jsou vpravo po celém obvodu obnažené. Ostatní závady bez zjevných změn.

Stav oproti HMP 2013 - zlepšený stav, základové desky byly podbetonovány s „KARI“ SÍTÍ dle PD Studie (2012). V prostoru před opěrou byl uložen těžký kamenný (žulový) zához ve sklonu cca 1 : 1,5. Práce proběhli bez zjevných závad. Stav průsaků z prostoru uložení NK se zhoršil.

Křídla: nevykazují známky statických poruch a deformací. Z důvodu porušené hydroizolace se objevují lokálně suché a mokré průsaky s vápenocementovými výluhy. V líci křídel se postupně lokálně usazuje drobná vegetace - mech.

Stav oproti HMP 2012 - bez zjevných změn.

Stav oproti HMP 2013 - zhoršený stav průsaků a povrchová degradace lícních ploch.

C4 Nosná konstrukce:

NK: nevykazuje známky statických poruch a deformací. Z podhledu se lokálně objevuje u KA nosníků obnažená ocelová výstuž.

V pracovních spárách se objevují silné průsaky s vápenocementovými výluhy. Je zde podezření, že se pravděpodobně z důvodu porušené hydroizolace komorové KA nosníky plní vodou. Z tohoto důvodu se objevují lokální mokré průsaky s vápenocementovými výluhy v pracovních otvorech nosníků!

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav průsaků, trvale špatný stav hydroizolace.

Stav oproti HMP 2013 - zhoršený stav průsaků, trvale špatný stav hydroizolace.

C5 Ložiska, klouby mostní závěry:

Ložiska: nejsou

Klouby: nepřístupné prohlídce

Mostní závěry: podpovrchové dilatační závěry vykazují v oblasti vozovky zjevné vážné závady v podobě příčných nepravidelně rozevřených a vydrolených trhlin, v minulosti vyspravovaných asfaltovým postřikem!

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav trhlin, ve vozovce lokální výtluky do hl. až 10cm, trvale špatný stav.

Stav oproti HMP 2013 - trvale špatný stav. I přes lokální opravy výtluků značné trhliny ve vozovce.

C6 Vozovka, chodníky, římsy, kolejový svršek, zálivky, revizní zařízení:

Vozovka: na mostě jsou v obou směrech mírně vyježděné pruhy cca do 2cm. U obrub vpravo a vlevo je živice popraskaná se zakořeněnou travnatou náletovou vegetací. Vlevo jsou obruby s mírnými výškovými a směrovými deformacemi, bez vyplněných spár. Zvýšené obrubníky jsou na začátku a na konci bez uložených přechodových oblastí – kolizní oblasti!

Vpravo jsou zvýšené obrubníky po celé délce mostu směrově a výškově doformované, uvolněné, nepravidelně propadlé do vozovky, bez vyplněných spár.

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav, vegetace, vozovka vykazuje v oblasti dilatačních závěrů vážné závady - příčné otevřené trhliny s vydrolenými výtluky.

Stav oproti HMP 2013 - trvale špatný stav. I přes lokální opravy výtluků značné trhliny v oblasti dilatačních závěrů ve vozovce.

Chodníky: vlevo je chodník bez deformací, v pracovních spárách u obrub a římsy je lokálně zakořeněná travnatá vegetace a mech. Živičný povrch je vlevo hrubý a drolí se. Vpravo je živičná vrstva bez deformací, v pracovních spárách u obrub a římsy je lokálně zakořeněná travnatá vegetace a lišejník. Za mostem přechodová oblast chybí!

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav, vegetace, ostatní bez zjevných změn

Stav oproti HMP 2013 - zhoršený stav - výrazný nárůst vegetace, ostatní bez zjevných změn

Římsy: nevykazují známky statických poruch a deformací, jsou povrchově zvětřelé, horní líc je vlivem solní emulze lokálně rozrušený a vydrolený cca 1-2cm s lokálně obnaženou ocelovou výztuží. Tmel v pracovních spárách je převážně uvolněný lokálně odtržený. V svislém a horním líci říms je usazena drobná vegetace – mech a lišejník.

Stav oproti HMP 2012 - bez zjevných změn.

Stav oproti HMP 2013 - bez zjevných změn.

Zálivky: viz zatmelené pracovní spáry říms.

Revizní zařízení: není

C7 Izolační systém:

Izolační systém: hydroizolace mostovky je porušená. Je zde podezření, že se lokálně z důvodu porušené hydroizolace komorové KA nosníky plní vodou. Z tohoto důvodu se objevují lokální mokré průsaky s vápenocementovými výluhy v pracovních otvorech nosníků!

Z důvodu porušené hydroizolace v místě přechodu z NK na závěrnou zídku se v líci po obvodu obou Op a úložných prahů objevují letité stopy stékající vody s vápenocementovými výluhy z prostoru uložení NK. Lokálně se objevují průsaky i v líci opěr.

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav průsaků nefunkční hydroizolace, trvale špatný stav.

Stav oproti HMP 2013 - výrazně zhoršený stav průsaků nefunkční hydroizolace, trvale špatný stav.

Spádové poměry: jsou dostatečné, ale bez odvodnění.

Stav oproti HMP 2012 - trvale špatný stav.

Stav oproti HMP 2013 - trvale špatný stav.

C8 Odvodňovací zařízení:

Na mostě nebylo dohledáno žádné odvodňovací zařízení!

Stav oproti HMP 2012 - bez zjevných změn, trvale špatný stav.

Stav oproti HMP 2013 - bez zjevných změn, trvale špatný stav.

C9 Svodidla, zábradelní svodidla, zábradlí, dopravní značení a označení mostu:

svodidla: nejsou

Zábradlí: je bez statických poruch a deformací. Nátěr PKO je na obou stranách zašlý a lokálně se odlupuje, dále se objevuje bodová a plošná koroze, zejména v místech vetknutých zábradelních sloupků do říms, v dilatacích a ve svarech se lokálně objevuje hloubková koroze s oslabení prvků cca o 20%. Lokálně byly zjištěny prasklé montážní svary vlevo.

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav hloubkové koroze a PKO, trvale špatný stav.

Stav oproti HMP 2013 - zhoršený stav hloubkové koroze a PKO, trvale špatný stav.

Dopravní značení: chybí, na mostě je nutno osadit svislé značení, označující objekt a zatížitelnost mostu s dopravními značkami B13, včetně dodatkových tabulek.

Stav oproti HMP 2012 - dopravní značení bylo doplněno.

Stav oproti HMP 2013 - bez zjevných změn.

C10 Ochranná zařízení – ledolamy, záhozy, lodní svodidla, protidotykové, protikouřové, protinárazové, krycí a izolační zábrany, protihlukové stěny apod.:

Nejsou na objektu realizovány.

C11 *Cizí zařízení na mostě:*

Nebylo na mostě dohledáno. Vpravo na konci obslužného chodníku jsou obnažené rezervní plastové chráničky DN100.

C12 *Území pod mostem, dlažby, opevnění svahů a přístupové cesty:*

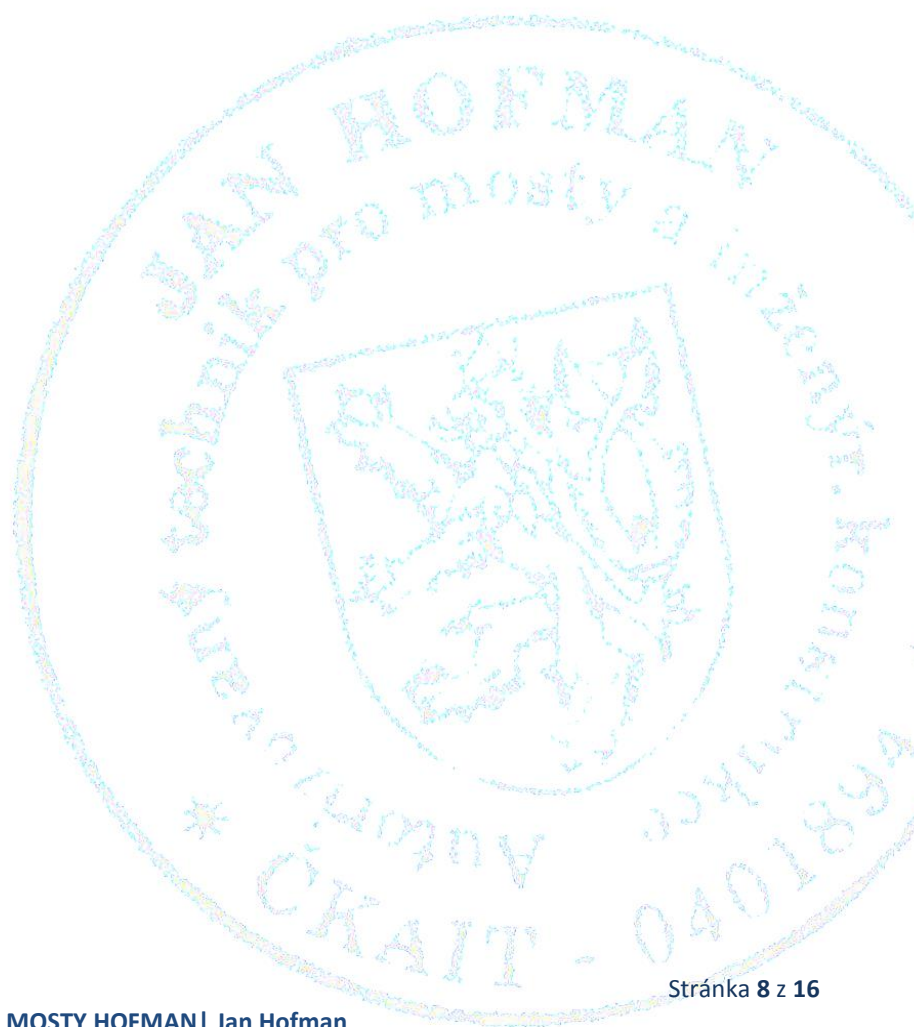
Území pod mostem: pod mostem protéká zprava doleva ve svém nezpevněném korytě říčka Bystřice. Koryto vodoteče není v prostou pod mostem ochráněno zpevněným dnem. Svahy koryta potoka jsou v okolí mostu nezpevněné cca ve sklonu 1:2 a jsou porostlé vegetací. Přístup pod most je možný po svazích v okolí mostu. Z důvodu podemílání opěr chybějí protipovodňové prahy a těžký kamenný zához, nebo zpevněné dno koryta pod mostem!

Zemní těleso: nevykazuje zjevné geologicko-statické poruchy a deformace.

Přístup pod most: po svazích okolí mostu.

Stav oproti HMP 2012 - zhoršený stav podemletých opěr, viz bod C3

Stav oproti HMP 2013 - zlepšený stav opěry byly podbetonovány a byl uložen těžký zához, svahy upraveny.



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

Správcem objektu je ČEPRO a.s., Dělnická 12/213, 170 04 Praha 7.

Tato 1.HMP je provedena na základě provedených HMP 2012 a HMP 2013 (obě Jan Hofman) a je soustředěna na stav po opravě opěr (2014) podbetonováním.

Periodické běžné mostní prohlídky nebyly prováděny - nebylo doloženo. Hlavní mostní prohlídky jsou prováděny dle příslušné legislativy.

Údržba se provádí dle možností správce.

Následující mostní prohlídky provádět periodicky dle ČSN 73 6221 viz návrh následných mostních prohlídek v bodu G. tohoto protokolu.

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

Odstranění závad - nutné provést neodkladně

- Opravit podpovrchové dilatační závěry - živičný kryt vozovky nad dilatačními závěry
- rychlost 30km/h bude ponechána
- Dopravní značení změnit dopravními značkami B13, včetně dodatkových tabulek dle bodu G.
- Odstranit veškerou vegetaci v prostoru vozovky, chodníků a vzrostlých náletů v okolí mostu
- Do doby rekonstrukce (Etapa II.) opravit obrubníky vpravo a přechodovou oblast chodníku vpravo za mostem - kolizní nebezpečné oblasti
- Do doby rekonstrukce opravit lokálně nátěr zábradlí, zejména v oblastech dilatací a hloubkové koroze.

Odstranění závad – nutné do jednoho roku

- zadat počín PD DSP, ZDS dle schválené studie (etapa II) - rekonstrukce mostu.
- Realizovat záměr rekonstrukce mostu dle schválené PD DSP, ZDS (etapa II).

F. ZÁZNAM O PROJEDNÁNÍ OPATŘENÍ SE SPRÁVCEM MOSTU, STANOVECNÍ DRUHU ÚDRŽBY A OPRAV, STANOVENÍ ZPŮSOBU A TERMÍNU ODSTRANĚNÍ ZÁVAD, PŘÍPADNÉ NAŘÍZENÍ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY, STANOVENÍ PŘEDBĚŽNÉ CENY PRACÍ:

Porovnání skutečného provedení stavby se schválenou dokumentací:

Zhotovitelem opravy spodní stavby MATEX HK s.r.o. Kladská 181, 500 03 Hradec Králové tel.: 495 401 592.

Kontrolou bylo zjištěno:

rozhodnutím správce byl před opěry místo kamenné dlažby uložen těžký kamenný zához (žula) ve sklonu cca 1:1,5.

Práce byly provedeny v odpovídající kvalitě - práce byly provedeny v odpovídající kvalitě.

Zápisy o kontrolních a přejímacích zkouškách, osvědčení a pod.:

Nebylo zjištěno závad.

Posouzení odborného zpracování konstrukce:

Podbetonování opěr bylo provedeno v odpovídající kvalitě.

Vyjádření stavebního dozoru stavby:

Práce byly provedeny v odpovídající kvalitě (Ing. Sylva Šedivá, Správce majetku střediska 04 SEVER)

Stanovisko k povolení k provozu na mostě:

Objekt mostu je provozuschopný za předpokladu splnění podmínek uvedených v bodě G.

Vyhodnocení výsledků a závěry této 1.HMP projednány se zástupcem správce tohoto objektu za přítomnosti:

Ing. Sylva Šedivá

Správce majetku střediska 04 SEVER

tel. +420 495 737 261

mobil: + 420 606 647 692

e-mail: sylva.sediva@ceproas.cz

Josef Jech

Technik - doprava

sklad Cerekvice nad Bystřicí, 507 77 Cerekvice nad Bystřicí

tel. +420 495 737 275

mob: +420 739 240 348

email: josef.jech@ceproas.cz

Společnost ČEPRO, a.s. vzala na vědomí uvedené opatření z této Hlavní mostní prohlídky.

G. ROZHODNUTÍ O ZMĚNĚ ZATÍŽITELNOSTI A KLASIFIKAČNÍHO STUPNĚ STAVU NOSNÉ KONSTRUKCE A SPODNÍ STAVBY MOSTU:

STAVEBNÍ STAV MOSTU:

Spodní stavba:

Stav: **IV. uspokojivý stav**
původně: VI.
koeficient stavu $\alpha = 0,8$
původně: $\alpha = 0,4$

Mostní vybavení:

Stav: **V. uspokojivý stav**
původně: ~.

Nosná konstrukce:

Stav: **IV. neuspokojivý stav**
původně: IV.
koeficient stavu $\alpha = 0,7$
původně: $\alpha = 0,8$

Použitelnost:

Stav: **3. použitelný s výhradou**
původně: 3.

ZATÍŽITELNOSTI MOSTU:

statickým výpočtem a výpočtem pro speciální vozidla s použitím koeficientu $\alpha = 0,4$ (ze dne 18/10/2013).

Základní hodnoty zatížitelnosti mostu ze statického výpočtu 18/10/2013:

Normální:	V_n	=	35 t	(3 nápravové vozidlo)
Výhradní:	V_r	=	80 t	(6 nápravové vozidlo)
Výjimečná:	V_e	=	152 t	(9 nápravové vozidlo)
Výhradní - ČEPRO1:	$V_r c1$	=	74 t	(5 nápravové vozidlo)
Výhradní - ČEPRO2:	$V_r c2$	=	78 t	(6 nápravové vozidlo)
Na jednu nápravu:	V_{aj}	=	13,3 t	

Technické parametry speciálních vozidel (cisterna 1 a cisterna 2 viz dopis č.j. Od-547/P5/13), jsou součástí statického výpočtu (2013, Ing Michal Drahorád, Ph.D.).

Redukované hodnoty zatížitelnosti mostu na základě stávajícího stavebního stavu mostu:

Normální:	V_n	=	25 t	(3 nápravové vozidlo)
Výhradní:	V_r	=	56 t	(6 nápravové vozidlo)
Výjimečná:	V_e	=	106 t	(9 nápravové vozidlo)
Výhradní - ČEPRO1:	$V_r c1$	=	52 t	(5 nápravové vozidlo)
Výhradní - ČEPRO2:	$V_r c2$	=	55 t	(6 nápravové vozidlo)
Na jednu nápravu:	V_{aj}	=	neuvádí se	

STANOVENÍ TERMÍNŮ NÁSLEDNÝCH BĚŽNÝCH A HLAVNÍCH MOSTNÍCH PROHLÍDEK DEL ČSN 73 6221:

termín následné běžné mostní prohlídky (BMP): 1x ročně

termín následné hlavní mostní prohlídky (HMP): rok 2017
nebo pro rekonstrukci 1.HMP

Razítko a podpis oprávněné osoby:

Jan Hofman

autorizovaný technik pro mosty a inženýrské konstrukce



Přiložená fotodokumentace

1) Prostorové uspořádání na mostě - pohled proti směru staničení



2) Prostorové uspořádání na mostě, chodník a zábradlí - pohled vlevo - výtok



3) Přechodová oblast nad pravobřežní opěrou č. 2



4) Prostorové uspořádání na mostě, chodník a zábradlí - pohled vpravo - vtok



5) Detail koroze zábradlí



6) Pohled do otvoru mostu zprava – (vtok)



7) Levobřežní opěra č. 1



8) Pravobřežní opěra č. 2



9) Pravobřežní opěra č. 2 – pohled do otvoru mostu zleva od výtoku



10) Podhled NK – zprava (vtok)



11) Podhled NK – zleva (výtok)



12) Podhled NK



13) Detail NK z podhledu – průsaky z nefunkční hydroizolace



14) Detail k uložení – nefunkční hydroizolace



15) Detail k uložení – nefunkční hydroizolace

