

Akce:

## MPM ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI – TECHNICKÁ POMOC A ZJEDNODUŠENÁ PD

Objednatel stavby:



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

Razítko:

Ověřil:  
Datum:

Podpis:

Souřadnicový systém: S–JTSK

Výškový systém: Bpv

Číslo zakázky:

22 075 06

HIP:

Ing. David DVOŘÁČEK

720951172, ddv@pontex.cz

Schválil:

Ing. Petr SOUČEK

602214618, pso@pontex.cz

Zodp. projektant: Ing. David DVOŘÁČEK

720951172, ddv@pontex.cz

Tech. kontrola:

Ing. Kamil PEJCHAL

602619785, kpe@pontex.cz

Vypracoval:

Ing. Tomáš MALECKÝ

702148116, tma@pontex.cz



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

Objednatel: KSÚS Stř. kraje

Kraj:

Středočeský

Akce:

MPM ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI –  
TECHNICKÁ POMOC A ZJEDNODUŠENÁ PD

Příloha:

SO 203 –  
MOST EV. Č. 117–002

Datum

Stupeň

8/2023

TP

Souprava

Č. přílohy

B.03



## **SO 203 – MOST EV. Č. 117-002**

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

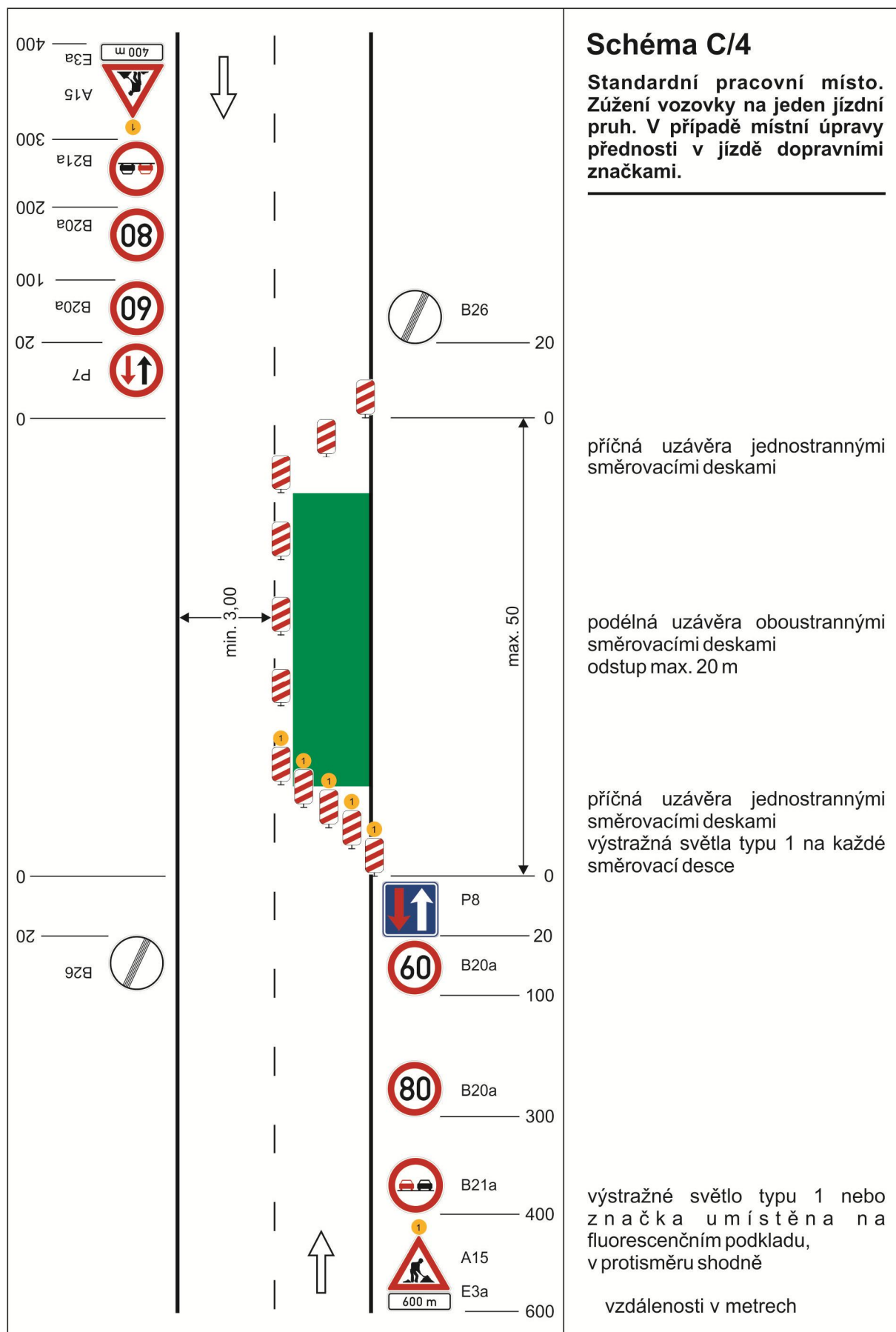


## SO 203 – MOST EV. Č. 117-002

### NAVRŽENÉ PRÁCE

Činnost	Popis a specifikace	Výměra
DIO – převáděná komunikace	Bude zřízeno standardní pracovní místo dle TP 66, schéma C/4.	10 dní, přesun, 10 dní
Výluka na trati – hlavní trať	Pro práce na římsách, případně na spodím líci NK, se předpokládá kolejová a napětová výluka. Součástí položky je i vyjednání výluky. Výluka může být rozdělena do několika etap dle dohody zhotovitele a provozovatele trati. Včetně vyjednání a zajištění výluk, platby za dohled správce apod.	1. kolej: 3*8 hod 2. kolej: 3*8 hod
Zpřístupnění konstrukcí	Zpřístupnění konstrukcí (římsy, NK, SS) pro sanaci/odstranění – lešení, z terénu, plošina, nebo jiné dle uvážení zhotovitele.	1 ks
Osazení SDZ zatížitelnosti	Osazení SDZ s vyznačením Vn, Vr a Ve dle evidence.	6 ks
Římsy – sanace	Odstranění volných částí betonu krycí vrstvy, pasivace výztuže, obnova krycí vrstvy. Pro odstranění volných částí betonu se předpokládá použití tlakové vody, viz Souhrnná technická zpráva. Po dohodě zhotovitele a investora může být použita jiná (např. mechanická) metoda. Pro tuto činnost bude provedeno zpřístupnění říms a provedeno DIO na přemostované, případně i na převáděné komunikaci.	Ostranění volných částí betonu: 26.4+6.6+3.3=36.3 m2 Sanace: Vodorovné plochy <20 mm: 10 %*2*66*2=26.4 m2 Svislé plochy <20 mm: 10 %*2*66*0.5=6.6 m2 Svislé plochy <50 mm: 5 %*2*66*0.5=3.3 m2
Zábradlí – oprava	Výměna poškozených částí (sloupky/výplň/spojovací materiál).	10 %*2*66=13.2 m
Zábradlí – obnova PKO	Sanace PKO in-situ. Očištění povrchu a nanesení nové PKO dle TKP 19C. Výměna zkorodovaného spojovacího materiálu.	40 %*2*66=52.8 m
Svodidla – obnova PKO	Sanace PKO in-situ. Očištění povrchu a nanesení nové PKO dle TKP 19C. Výměna zkorodovaného spojovacího materiálu.	50 %*2*66=66 m
Svodidlo – oprava	Výměna deformovaných částí ocelového svodidla – sloupky, deformační podložky, svodnice, dilatační díly. Bude použit výrobek shodný se současně osazeným svodidlem.	10 %*2*66=13.2 m
Vyčištění ÚP	Vyčištění ÚP od volných částí betonu atd.	2*14*1.5=42 m2
Sanace spodního líce NK	Odstranění volných částí betonu krycí vrstvy, pasivace výztuže, obnova krycí vrstvy. Pro odstranění volných částí betonu se předpokládá použití tlakové vody, viz Souhrnná technická zpráva. Po dohodě zhotovitele a investora může být použita jiná (např. mechanická) metoda. Pro tuto činnost bude provedeno zpřístupnění říms a provedeno DIO na přemostované, případně i na převáděné komunikaci, nebo výluku na přemostované trati.	Ostranění volných částí betonu: 46.2+46.2=92.4 m2 Vodorovné plochy <20 mm: 5 %*66*14=46.2 m2 Vodorovné plochy <50 mm: 5 %*66*14=46.2 m2
Ložiska – revize + sanace	Zajistit vyčištění úložných prahů obou opěr a odstranění zcela uvolněných částí podkladních bloků. Očistit ložiska včetně táhel od koroze. Ověřit funkci táhel zejména v oblastech stávajících nánosů. V případě uvolnění čepů zajistit jejich osazení. Ošetřit ložiska a táhla vhodnou provozní směsí (např. směs grafitu s petrolejem). Poškozené podkladní bloky doplnit vhodnou vysokopevnostní zálivkou do původního tvaru.	6*4=24 ks
Trubičky odvodnění – nové	Osazení trubiček odvodnění ze spodního líce desky NK. Trubičky délky min. pod ocelovou NK.	10 ks
MPM	Po realizaci údržbových prací bude provedena mimořádná prohlídka mostu.	1 ks









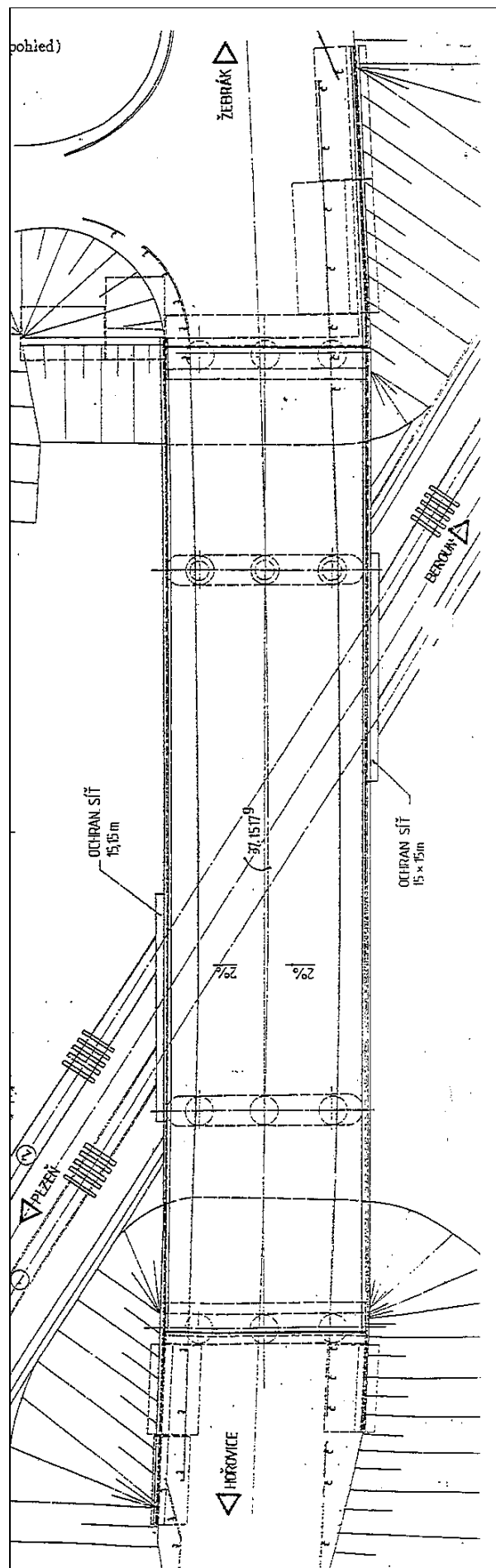
Mostní list mostu pozemní komunikace			
Ev.č. mostu:	117-002		
Název mostu:	Most přes trať ČD u obce Hořovice		
Místní název:			
Předmět přemostění:	Železnice, vlečka		
Převáděná komunikace:	2. třída / 117		
Název převáděné komunikace:			
Staničení liniové:	3.081 km	Staničení na úseku: 2.226 km	
Rok postavení:	1986		
Rok poslední rekonstrukce:			
Kraj:	Středočeský		
Okres:	Beroun		
Obec (MČ):	Hořovice		
Katastrální území:	Hořovice		
Správce mostu:	kraj Středočeský, SÚS Kladno, majetková správa Beroun, cestmistrovství Žebrák		
Zpracovatel mostního listu:			
<b>Zatížitelnost v době uvedení do provozu, způsob a rok stanovení</b>			
Způsob stanovení: $V_n = -$ $V_r = -$ $V_e = -$ $V_{aj}(V_a) = -$ Rok:			
<b>Zatížitelnost současná, způsob a rok stanovení</b>			
Způsob stanovení: Z – CZEN (Zatížitelnost stanovená podle zvláštních předpisů) $V_n = 12.0\text{ t}$ $V_r = 32\text{ t}$ $V_e = 64\text{ t}$ $V_{aj}(V_a) = 9.0\text{ t}$ Rok: 2023			
<b>Základní údaje</b>			
Celkový počet polí: 3		Délka přemostění: 64.80 m	Délka NK: 65.40 m
Šikmost: Kolmý 100.00 g		Volná šířka: 9.50 m	Celková šířka mostu: 13.84 m
Plocha mostu: 905.14 m <sup>2</sup>			
Souřadnice mostu		S-JTSK X: -782972 Y: -1064127	WGS: 49.849026°N 13.908004°E
Popis spodní stavby: Opěry: masivní ŽB B250. Pilíře: členěné, ŽB B330.			
Popis nosné konstrukce: Spojitá spřažená konstrukce ze 6ks ocelových svařovaných plnostěnných nosníků s os. vzd. 2.2m, stojinou 12,16x1660mm a přírubami 20,30,40x400mm a ŽB monol. desky zn. B330 tl. 200mm s konzolami dl. 1.1-1.39m, ocelolitinová ložiska I.V.2-II.P.4-I.V.2, na opěrách kotvená.			
Poznámka k nosné konstrukci:			
<b>Ostatní údaje</b>			
Výška mostu nad terénem: 9.50 m		Výška NK nad hladinou vody: 0.00 m	
Q <sub>100</sub> : -		Normální hladina vody: 0.00 m	
Navrhovaná hladina NH: - m n.m.		Kontrolní navrhovaná hladina KNH: - m n.m.	
<b>Mostní podpěry křídla a čelní zdi</b>			
-	Počet: 2 Typ podpěr: Krajní opěra      Druh: Masivní opěra      Materiál: Železobeton Délka: 13.50 až 13.50 m      Šířka: 2.00 až 2.00 m      Výška: 4.40 až 7.30 m  Opěry jsou masivní železobetonové monolitické.		
-	Počet: 2 Typ podpěr: Mezilehlá podpěra      Druh: Členěný pilíř      Materiál: Železobeton Délka: 13.60 až 13.60 m      Šířka: 1.30 až 1.30 m      Výška: 8.90 až 10.40 m  Pilíře jsou železobetonové členěné, tvořené základovým pasem třemi kruhovými stojkami a stativem.		
<b>křídlo</b>			
-	Křídla jsou masivní betonová monolitická. Na levé straně rovnoběžná, na pravé straně kolmá.		
<b>Nosná konstrukce mostu (horní stavba)</b>			
-	Spojitou nosnou konstrukci o třech polích tvoří 6 ks plnostěnných svařovaných I nosníků spřažených železobetonovou monolitickou deskou. Příčné ztužení nad podporami je plnostěnnými nosníky, v polích je příhradové. Mezi nosníky dále příhradové vodorovné ztužení		

	(ponechané z doby výstavby).
<b>Nosná konstrukce</b>	
-	<p>Počet polí: 2  Šikmá světlost: 0.00 m      Kolmá světlost: 0.00 m      Konstrukční výška: 1.56 m  Rozpětí: 14.40 m      Šířka NK min.: - m      Šířka NK max.: - m  Převažující materiál: Ocelové plnostěnné nosníky Další materiál: Železobeton  Druh statického působení: Trám spojitý    Prefabrikát: Nezadaný</p>
-	<p>Počet polí: 1  Šikmá světlost: 0.00 m      Kolmá světlost: 0.00 m      Konstrukční výška: 1.56 m  Rozpětí: 36.00 m      Šířka NK min.: - m      Šířka NK max.: - m  Převažující materiál: Ocelové plnostěnné nosníky Další materiál: Železobeton  Druh statického působení: Trám spojitý    Prefabrikát: Nezadaný</p>
<b>Ložiska, klouby</b>	
-	<p>Způsob uložení: ocelová, ocelolitinová ložiska Výrobce:  Výrobní typové označení: Datum výroby: -      Počet ložisek (ks) -  Jmenovitý posun (mm) -</p> <p>Ocelolitinová ložiska. Na opěrách a na pilíři 2 jsou podélně pohyblivá (válcová) a na pilíři 3 jsou pevná (vahadlová). Nad pilířem 2 dvouválcová. Na opěrách jsou doplněná táhly.</p>
<b>Mostní závěry</b>	
-	<p>Typ MDZ: mostní závěr s jednoduchým těsněním spáry Výrobce MDZ:  Výrobní typové označení: Datum výroby: -      Délka MDZ (m) -  Jmenovitý posun (mm) -</p> <p>Nad opěrami jsou povrchové mostní závěry (typ GHH), v chodnících kryté plechem.</p>
<b>Vozovka</b>	
-	<p>Povrch komunikace: Živice      Skladba vozovky:  Šířka mezi obrubami: 9.50 m</p> <p>Vozovka je živičná.</p>
<b>Chodníky</b>	
- (Levý chodník)	<p>Povrch chodníku: Beton      Šířka chodníku: 1.62 m      Plocha chodníku: 123.43 m<sup>2</sup></p> <p>Chodník s betonovým povrchem. Na předmostích je živичný povrch s betonovými obrubníky.</p>
- (Pravý chodník)	<p>Povrch chodníku: Beton      Šířka chodníku: 1.62 m      Plocha chodníku: 123.43 m<sup>2</sup></p> <p>Chodník s betonovým povrchem. Na předmostích je živичný povrch s betonovými obrubníky.</p>
<b>Římsa</b>	
-	<p>Římsy jsou železobetonové prefabrikované.</p>
<b>Izolační systém NK</b>	
-	<p>Druh penetrace/peč.vrstvy:  Druh izolační vrstvy:  Typ izolace:      Materiál izolace:  Tloušťka izolace (mm): -      Ochrana izolace:</p> <p>Nepřístupný, pravděpodobně vanová izolace.</p>
<b>Svodidla/Zábradelní svodidla</b>	
-	<p>Druh svodidla: ocelová      Výrobce:      Délka: - m</p> <p>Na římsách je ocelové trubkové zábradlí se svislou výplní. V obrubníkových hranách chodníků je osazeno jednostranné ocelové svodidlo NH.</p>
<b>Dopravní značení, označení objektu</b>	
-	<p>Druh značení: svislé</p> <p>Před i za mostem je osazena dopravní značka B13 (25t) a tabulka s evidenčním číslem mostu.</p>
<b>Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy a pod.</b>	
-	<p>Druh zábrany: ochrana proti dotyku troleje</p> <p>V poli 2 (nad trati ČD) jsou umístěny svislé zábrany proti nebezpečnému dotyku, ocelová síť v</p>

	rámech z válcovaných L profilů.
-	Druh zábrany: ochrana proti kouřovým plynům  Pod nosnou konstrukcí jsou vodorovné štíty proti kouřovým plynům z vlnitého plechu v ocelových rámech.
<b>Území pod mostem a přístup. cesty</b>	
-	V poli 2 vede elektrifikovaná trať ČD Plzeň - Beroun. V krajních polích je nebezpečný terén.
<b>Cizí zařízení</b>	
-	Typ zařízení: Správce: V chodnicích 2x3ks chrániček inženýrských sítí. Ochranné sítě proti dotyku el. trakce.
<b>Odvodnění</b>	
-	Druh odvodnění vozovky: odvodňovače vozovkové Zaústění odvodnění: Typ odvodňovačů: Výrobce odvodňovačů: Ležaté svody: Svislé svody: Výrobce svodů:  Před opěrou 4 jsou v pravé krajnici dva odvodňovače, podélný ocelový svod je zavěšen mezi krajními ocelovými nosíky. Trubičky odvodnění povrchu izolace jsou na spodním líci železobetonové mostovky. Za opěrou 4 vpravo je odvodňovací skluz.
<b>Správní údaje</b> Archivace projektu: Správa a údržba silnic	
<b>Klasifikační stupeň stavu mostu</b> Nosná konstrukce: VI - Velmi špatný    Spodní stavba: VII - Havarijní    Použitelnost: IV - Omezeně použitelné	
Datum provedení poslední HPM(1HPM,MPM): 25.4.2023	
Reprodukční pořizovací hodnota: 0.00 Kč    Datum posledního stanovení: -	
Dne:    Vypracoval - podpis:	
Datum tisku: 18.8.2023 10:44    Vytisknul z BMS: Malecký Tomáš, Ing.	

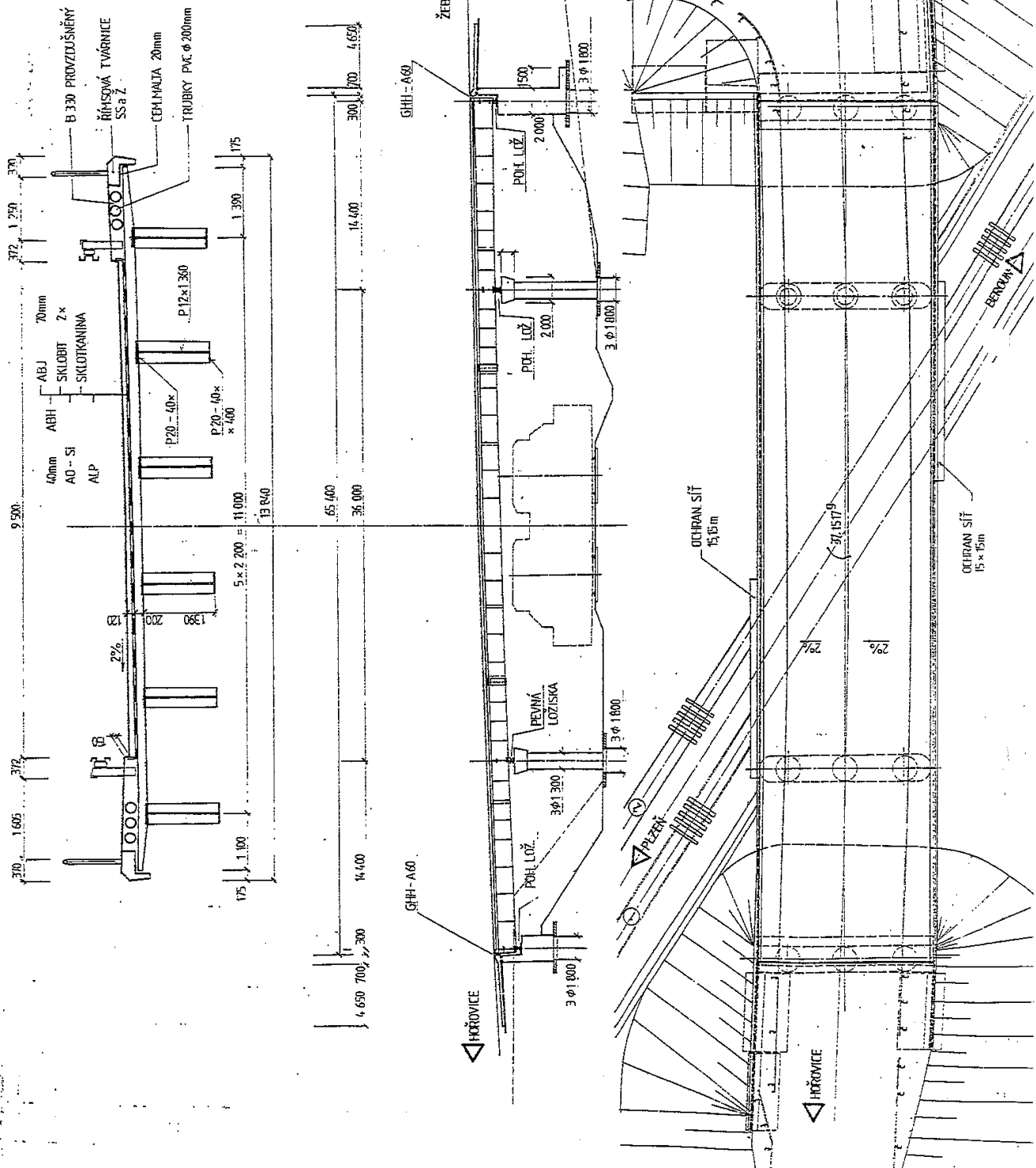






Schematický náčrt mostu, převzatý z ML, 3.část

(půdorys, příčný a podélný řez a pohled)



Schematický náčrt mostu, převzatý z ML, 4.část





# **Most 117-002**

Most přes trať ČD u obce Hořovice

## **MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA**

**Objekt: Most ev.č. 117-002 (Most přes trať ČD u obce Hořovice)**

Okres: Beroun

Prohlídku provedl: Mička Tomáš, Ing.

číslo oprávnění 020/1998

PONTEX, s.r.o.

Datum provedení prohlídky: 25.4.2023

Poznámka:

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

Pčasí v době provádění prohlídky:

polojasno

Způsob zpřístupnění:

Objekt byl zpřístupněn z terénu.

Teplota vzduchu: 15.0°C

Teplota NK: 15.0°C

**A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

Číslo komunikace: 117

Staničení km: 3.081km

Ev.č.mostu: 117-002

Název objektu: **Most přes trať ČD u obce Hořovice**

Staničení ve směru: od dálnice D5 (ve směru staničení převáděné komunikace)

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

- |       |       |                                   |   |
|-------|-------|-----------------------------------|---|
| [1.1] | 1.2   | Mostní podpěry křídla a čelní zdi | Opěry jsou masivní železobetonové monolitické.  |
| [1.2] | 1.2   | Mostní podpěry křídla a čelní zdi | Pilíře jsou železobetonové členěné, tvořené základovým pasem třemi kruhovými stojkami a stativem. |
| [1.3] | 1.2.4 | křídlo                            | Křídla jsou masivní betonová monolitická. Na levé straně rovnoběžná, na pravé straně kolmá.       |

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

- |       |     |                                       |   |
|-------|-----|---------------------------------------|---|
| [2.1] | 2   | Nosná konstrukce mostu (horní stavba) | Spojitou nosnou konstrukci o třech polích tvoří 6 ks plnostěnných svařovaných I nosníků spřažených železobetonovou monolitickou deskou. Příčné ztužení nad podporami je plnostěnnými nosníky, v polích je příhradové. Mezi nosníky dále příhradové vodorovné ztužení (ponechané z doby výstavby). |
| [2.2] | 2.2 | Ložiska, klouby                       | Ocelolitinová ložiska. Na opěrách a na pilíři 2 jsou podélně pohyblivá (válcová) a na pilíři 3 jsou pevná (vahadlová). Nad pilířem 2 dvouválcová. Na opěrách jsou doplněná táhly.   |
| [2.3] | 2.3 | Mostní závěry                         | Nad opěrami jsou povrchové mostní závěry (typ GHH), v chodnících kryté plechem.   |

**3. svršek**

[3.1]	3.1	Vozovka	Vozovka je živičná.
[3.2]	3.2	Chodníky	Chodníky jsou betonové, monolitické. Na předmostích je živičný povrch s betonovými obrubníky.
[3.3]	3.3.1	římša	Římasy jsou železobetonové prefabrikované.
[3.4]	3.5	Izolační systém NK	Nepřístupný, pravděpodobně vanová izolace.
<b>4. Vybavení</b>			
[4.1]	4.8	Odvodnění	Před opěrou 4 jsou v pravé krajnici dva odvodňovače, podélný ocelový svod je zavěšen mezi krajními ocelovými nosníky. Trubičky odvodnění povrchu izolace jsou na spodním líci železobetonové mostovky. Za opěrou 4 vpravo je odvodňovací skluz.
[4.2]	4.1	Svodidla/Zábradelní svodidla	Na římsách je ocelové trubkové zábradlí se svislou výplní. V obrubníkových hranách chodníků je osazeno jednostranné ocelové svodidlo NH.
[4.3]	4.3	Dopravní značení, označení objektu	Před i za mostem je osazena dopravní značka B13 (25t) a tabulka s evidenčním číslem mostu.
[4.4]	4.4	Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy a pod.	V poli 2 (nad tratí ČD) jsou umístěny svislé zábrany proti nebezpečnému dotyku, ocelová síť v rámech z válcovaných L profilů.
[4.5]	4.4	Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy a pod.	Pod nosnou kosntrukcí jsou vodorovné štíty proti kouřovým plynům z vlnitého plechu v ocelových rámech.
[4.6]	4.6	Území pod mostem a přístup. cesty	V poli 2 vede elektrifikovaná trať ČD Plzeň - Beroun. V krajních polích je nepevný terén.
[4.7]	4.7	Cizí zařízení	V chodnících 2x3ks chrániček inženýrských sítí. Ochranné sítě proti dotyku el. trakce.

## C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

### 1. Spodní stavba

[1.1]	1.2	Mostní podpěry křídla a čelní zdi	<p>Dilatačními sparami dochází k významným průsakům na úložné prahy obou opěr. Důsledkem je degradace betonu v oblastech průsaků a akumulace nánosů na horním líci úložných prahů, které vytvářejí vysoce korozivní prostředí.</p> <p>Na líci opěry 1 jsou patrné intenzivní průsaky díky opěře.</p> <p>Dochází k totálnímu rozpadu podkladních bloků pod ložisky v oblastech průsaků.</p>
-------	-----	-----------------------------------	--

- [1.2] 1.2 Mostní podpěry křídla a čelní zdi Na bocích stativ pilířů jsou nepravidelné trhliny.
- [1.3] 1.2.4 křídlo Na líci křídel jsou stopy po průsacích, beton křídel povrchově degraduje.  
Na líci pravého křídla O1 jsou vyčnívající korodující ocelové trny. Ojediněle jsou na líci křídel patrný aktivní průsaky.

## 2. Nosná konstrukce mostu (horní stavba)

- [2.1] 2 Nosná konstrukce mostu (horní stavba) Zejména v oblastech průsaků (odvodňovače, otvory trubek odvodnění povrchu izolace, spára mezi pravou římsou a konzolou desky a dilatační spáry) je patrna intenzivní koroze ocelové konstrukce, resp. hloubková degradace betonu a intenzivní koroze betonářské výztuže spřahující železobetonové desky.  
V oblastech průsaků dochází k separaci krycí vrstvy nad korodující výztuží zejména na spodním líci pravé konzoly desky mostovky. Hrozí pád uvolněných částí krycí vrstvy na podcházející trať. PKO OK na zbylých plochách je na hranici životnosti.
- [2.2] 2.2 Ložiska, klouby Ložiska včetně táhel na opěrách intenzivně korodují. Hrozí uvolnění čepů táhel, které jsou díky nánosům částečně nepřístupné.  
Na pilířích je koroze ložisek spíše povrchová.
- [2.3] 2.3 Mostní závěry Mostní závěry jsou nefunkční, dilatačními sparami prosakuje značné množství vody.  
Zejména při obou krajích jsou MZ zanesené.

## 3. svršek

- [3.1] 3.1 Vozovka V okolí MZ odchází k významným poruchám krytu vozovky. Na horním líci vozovky jsou četné nepravidelné trhliny, některé opravené.
- [3.2] 3.2 Chodníky Beton chodníků degraduje, na horním líci jsou patrné nepravidelné trhliny.  
V oblasti obrub je degradace betonu lokálně hloubková.
- [3.3] 3.3.1 římsa Beton říms degraduje. Zejména na spodním líci říms dochází k separaci krycí vrstvy nad korodující výztuží, hrozí pád uvolněných částí krycí vrstvy na podcházející železniční trať.  
Lokálně jsou na líci říms patrné trhliny s výluhy pojiva.

## 4. Vybavení

- [4.1] 4.8 Odvodnění Odvodňovací rigoly jsou místy podemleté.  
Odvodňovací žlaby intenzivně korodují.  
Nejsou osazeny svody trubek odvodňujících hydroizolaci, díky stékající vodě dochází k hloubkové degradaci betonu v okolí

otvorů.

[4.2]	4.1	Svodidla/Zábradelní svodidla	Zábradlí intenzivně koroduje. Spojovací prostředky svodidel korodují. Lokálně jsou uvolněné deformační krabice svodidel. Sloupky svodidel korodují zejména v úrovni horního líce chodníků.
[4.3]	4.3	Dopravní značení, označení objektu	Na mostě nejsou osazeny SDZ omezující zatížitelnost na mostě ve smyslu údajů uvedených v mostní evidenci (BMS)
[4.4]	4.4	Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy a pod.	Svislé štíty protidotykové ochrany intenzivně korodují. Jejich stabilita není prozatím ohrožena.
[4.5]	4.4	Zábrany protidotykové, kouřové, protinárazové, ledolamy a pod.	Horizontální štíty a jejich osazení na NK nelze vizuálně hodnotit - štíty jsou nepřístupné.

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

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

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

### 5.odstranění nutno provést ihned

[1]	4.3	Dopravní značení, označení objektu	Zajistit osazení SDZ omezujících zatížitelnost ve smyslu této HPM. Bezodkladně je nezbytné zahájit příslušné kroky vedoucí k osazení značek.
-----	-----	------------------------------------	--

### 4.odstranění do nejbližšího zimního období

[2]	1.2	Mostní podpěry křídla a čelní zdi	Zajistit vyčištění úložných prahů obou opěr a odstranění zcela uvolněných částí podkladních bloků. Očistit ložiska včetně táhel od koroze. Ověřit funkci táhel zejména v oblastech stávajících nánosů. V případě uvolnění čepů zajistit jejich osazení. Ošetřit ložiska a táhla vhodnou provozní směsí (např. směs grafitu s petrolejem). Poškozené podkladní bloky doplnit vhodnou vysokopevnostní zálivkou do původního tvaru.
[3]	2	Nosná konstrukce mostu (horní stavba)	Ve spolupráci se SŽ zajistit v rámci výluky snesení uvolněných částí krycí vrstvy z římsy a desky mostovky tak, aby nemohlo dojít k jejich pádu na podcházející trať. Obnaženou korodující výztuž je vhodné pasivovat ochranným nátěr, který omezí korozní aktivitu dotčené výztuže. V rámci výluk je nutno zajistit i prohlídku nepřístupných

částí. Např. horizontální štíty a jejich kotvení k NK.

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| [4] 4.8 Odvodnění                    | Zajistit podchycení odvodňovacích rigolů v oblastech podemletí. Zajistit náhradu korodujících odvodňovacích žlabů.  |
| [5] 4.1 Svodidla/Zábradelní svodidla | Řádně osadit uvolněné deformační krabice svodidel. V rámci prací lze zajistit napojení svodnic na předmostí na svodnice na mostě včetně osazení příslušných sloupků svodidel. |

### 3. odstranění do 2 let

- |   |  |
|---|--|
| [6] 2 Nosná konstrukce mostu (horní stavba) | Zajistit diagnostický průzkum včetně výpočtu zatížitelnosti zaměřený na ověření stavu NK, opěr a ložisek včetně táhel. Na základě průzkumu bude rozhodnuto o způsobu provedení a rozsahu opravy 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: 5.5.2023

Číslo jednací:

Poznámka:

S výsledky MPM byl obeznámen odpovědný zástupce majetkového správce.

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

### Stavební stav

#### Spodní stavba

Stavební stav:

VII - Havarijní (koef.  $a=0.2$ )

#### Nosná konstrukce

Stavební stav:

VI - Velmi špatný (koef.  $a=0.4$ )

Použitelnost: IV - Omezeně použitelné

#### Poznámka ke stavu a použitelnosti

Od poslední HPM (Menšík/2021) došlo k významnému zhoršení stavebního stavu. Stavební stav mostu ovlivňuje stav podkladních bloků na opěrách.

Použitelnost mostu je omezena zchátralostí mostní svršku a vybavení jako celku.

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2025

V souladu s článkem 5.3.1 ČSN 73 6221 - Prohlídky mostů pozemních komunikací, případně první hlavní prohlídku po provedení rekonstrukce mostu.

### Zatížitelnost

Způsob zjištění zatížitelnosti:

Z – CZEN (Zatížitelnost stanovená podle zvláštních předpisů)

$V_n = 12.0t$

$V_r = 32t$

$V_e = 64t$

Max. nápravový tlak = 9.0t

#### Poznámka k zatížitelnosti

Hodnoty zatížitelnosti byly redukovány součinitelem stavebního stavu 0,4, havarijní stav podložiskových bloků zatím zatížitelnost neovlivňuje.



## J. OBRAZOVÉ PŘÍLOHY



pohled na pravou stranu mostu



separace krycí vrstvy a koroze výztuže  
desky v místě průsaku  
koroze ocelového nosníku



podhled 3. pole zprava





P2



O1



podhled NK ve 3. poli



poruchy NK v okolí průsaku otvorem  
odvodňovací trubky



nepravidelné trhliny na pravém boku  
stativa P3

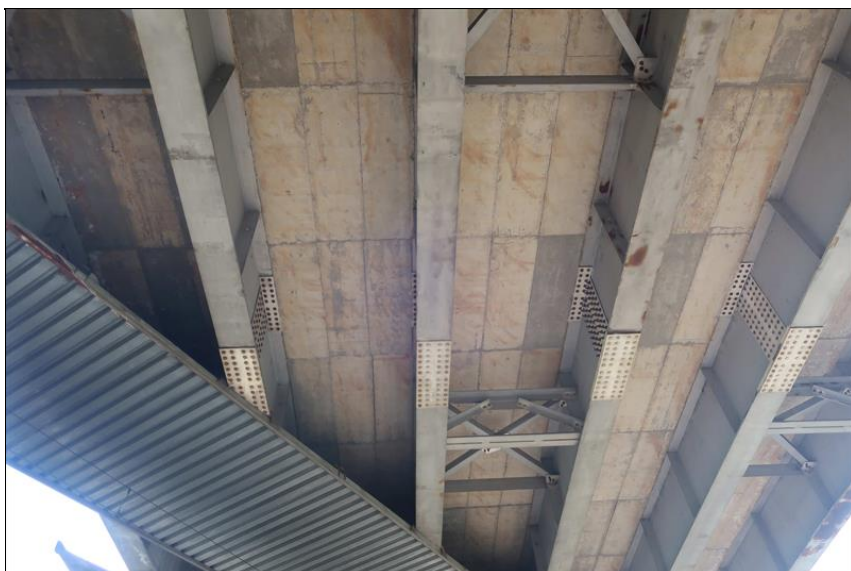


průsak sparou mezi mostovkou a  
římsou  
koroze výztuže, degradace betonu,  
separace krycí vrstvy





intenzivní koroze odvodňovacího žlabu  
koroze dotčených prvků NK



podhled NK ve 2. poli



horizontální štíty na spodním líci NK



uložení NK na P3



Koroze NK v oblasti průsaků dilatační  
sparou nad O4



podhled NK od O4





levé křídlo O4  
průsaky svislou dilatační sparou mezi  
levým křídlem a opěrou



koroze ložiska O4  
rozpad betonu a intenzivní koroze  
obnažené výztuže podkladního bloku



nánosy na ÚP O4



rozpad odvodňovacího žlabu v oblasti podemletí



pravý bok NK od O4



koroze výztuže a degradace betonu desky, koroze ocelového nosníku v místě průsaku





rozpad betonu a intenzivní koroze  
výztuže podkladního bloku O4  
koroze ložiska



DTTO - detail



stopy po průsaku dilatační sparou na  
lic ZZ O4



stopy po průsacích s výluhy pojiva v okolí trubky odvodnění povrchu izolace u O4



výrazné nánosy na ÚP O4



intenzivní koroze prvků zajišťujících tahovou reakci na O4





DTTO - detail



výrazný průsak na líci pravého křídla  
O4



pravá římsa od O4

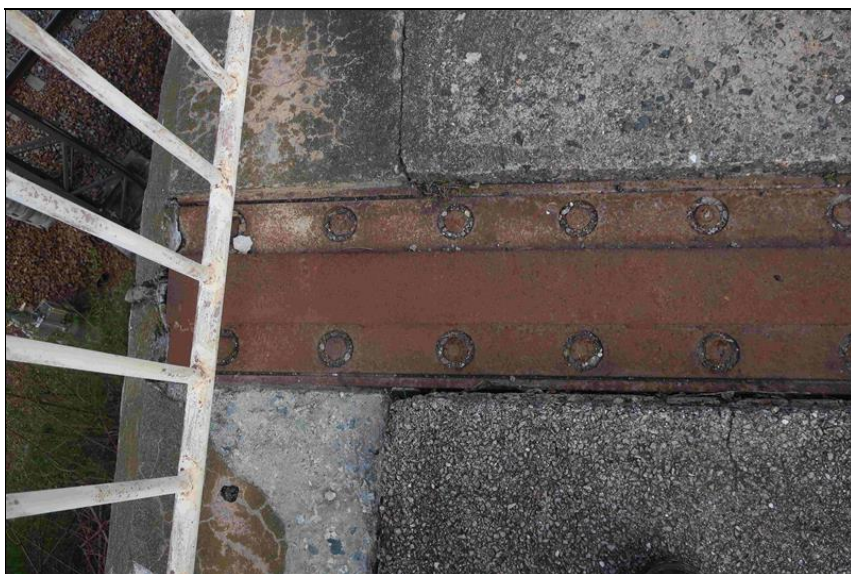




vegetace v odvodňovacím rigolu O4



příčné uspořádání na mostě proti směru staničení



koroze krycího plechu MZO4 v oblasti pravého chodníku





MZO4, pohled zprava



nepravidelné trhliny v krytu vozovky



krycí mříž odvodňovače





pravý chodník proti směru staničení

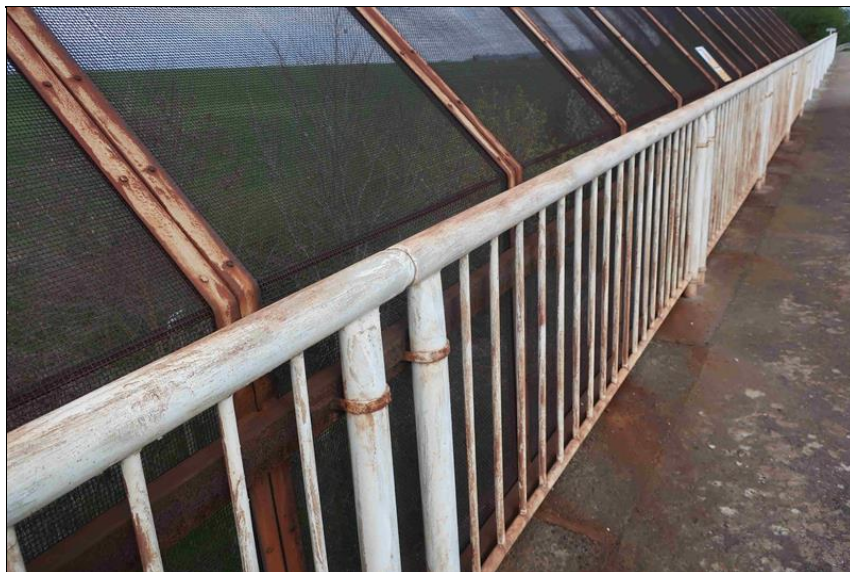


degradace povrchu betonu pravého chodníku



koroze horizontálního štítu  
protidotykové zábrany





DTTO



počínající výtluk v krytu vozovky



koroze spojovacích prvků svodnice





příčné trhliny v obrubě levého chodníku



MZO1, pohled zprava



příčné uspořádání na mostě ve směru staničení



pravý chodník ve směru staničení



koroze ložiska O1



vyčnívající korodující trny z líce  
pravého křídla O1





pohled na most zprava



hloubková degradace betonu a koroze výztuže desky, resp. koroze ocelového nosníku v místě průsaku otvorem trubky odvodňující izolaci



uložení NK na P2

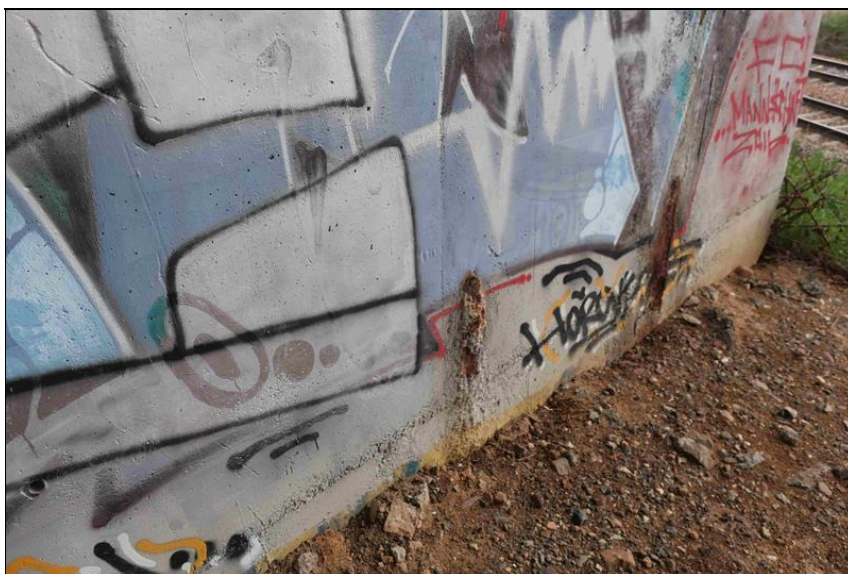




podhled pravého krajního nosníku



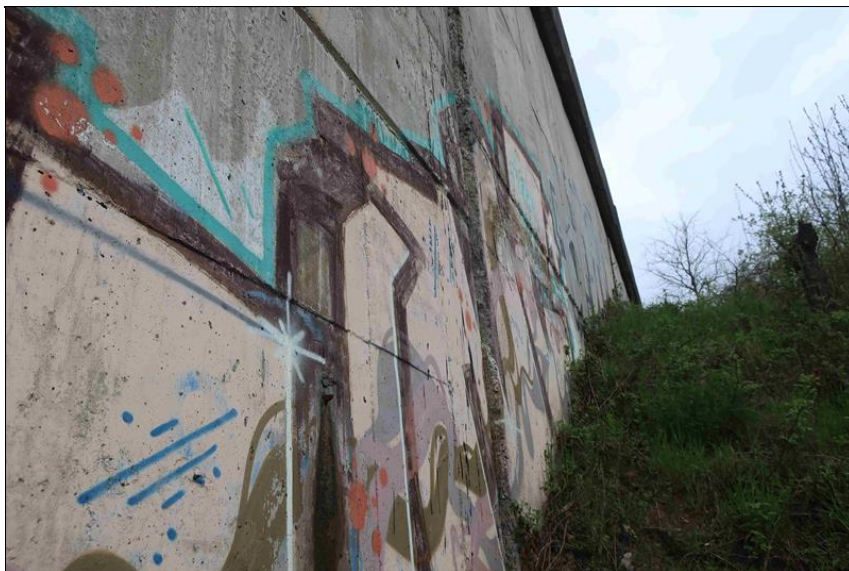
stativo P2



průsaky dřikem O1



koroze spodní pásnice nosníku v 1. poli



levé křídlo O1



podhled NK ve 2. poli od P2





P3



levý chodník nad O1



degradace betonu pravého chodníku



stávající SDZ omezující zatížitelnost  
na mostě