

Most 1806 - 3

Most přes vodoteč Záluží-Horní Bříza

HLAVNÍ PROHLÍDKA

□

Objekt: Most ev. č. 1806 - 3 (Most přes vodoteč Záluží-Horní Bříza)

Okres: Plzeň-sever

Prohlídku provedla firma: Nežadáno

Prohlídku provedl: Rybák Vít, Ing.

Datum provedení prohlídky: 24.3.2014

Poznámka: Návodní strana vlevo.

Počasí v době provádění prohlídky: Po dešti, zataženo.

Teplota vzduchu: 11 °C

Teplota NK: 0 °C

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Číslo komunikace: 1806

Staničení km: 0,354

Ev. č. mostu: 1806 - 3

Název objektu: Most přes vodoteč Záluží-Horní Bříza

Staničení ve směru: Od silnice II/180 do Horní Břízy. Způsob zpřístupnění: Most je pohodlně přístupný.

B. POPIS ČÁSTÍ MOSTU

0.1

1. Základy mostních podpěr a křídel

1.1

Most je založen pravděpodobně na dřevěných pilotách - byl postaven v roce 1902 a kamenné zdivo opěr je bez poruch.

2. Mostní podpěry, křídla, čelní zdi

2.1

Mostní opěry jsou vyzděny z pískovcových kvádrů včetně rovnoběžných křídel. Křídla jsou nastříkána torkretem. Dodatečně bylo vybetonováno svahové křídlo u opěry 2 vlevo na návodní straně. Opěry jsou chráněny prahy z kamenné dlažby do betonu.

3. Nosná konstrukce, ložiska, klouby, mostní závěry

3.1

Nosná konstrukce je monolitická trámová konstrukce, vetknutá do koncových příčníků, které mají současně funkci úložného prahu a závěrné zídky. Takto byla nosná konstrukce vybetonována přímo na kamenné zdivo. Závěry na mostě nejsou.

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

4.1

Vozovka na mostě je živičná. Římsole vpravo je monolitická, vybetonovaná při zesílení vozovky, vlevo je římsa vyskládána z betonových římsových dílců dl. 1,0 m. Izolace na nosné konstrukci je vanová, pod římsou vlevo zcela zničená výměnou římsy za prefabrikované dílce.

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

zařízení

- 5.1 Na mostě je oboustranně osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní, typ Merklín. Most je označen evidenčním číslem a dopravními značkami s omezením zatížitelnosti jen ve směru proti staničení. Odvodnění je řešeno jen příčným sklonem, most je krátký.

6. Cizí zařízení

- 6.1 Na mostě není.

7. Území pod mostem a přístupové cesty

- 7.1 Pod mostem je stojící voda železitého zbarvení. Jedná se o inundační most. Podél opěr jsou zřízeny prahy z kamenné dlažby do betonu, takže lze podél opěr projít suchou nohou. Přístup pod most je pohodlný.

C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

0.1

1. Základy mostních podpěr a křídel, zemní těleso

- 1.1 Základy jsou bez viditelných závad.

2. Mostní podpěry, křídla, čelní zdi

- 2.1 Mostní opěry mají zděnou kamennou část celistvou bez významných závad. Úložné prahy, resp. koncové příčníky mají beton zdegradovaný, potečený a na nárožích opěr se rozpadá po zvětrání, na některých místech se sítí trhlinek. Opěry jsou provlhlé. Z křídel odpadává torkret, což je nakonec dobře.

3. Nosná konstrukce

- 3.1 Nosná konstrukce je zničená kvůli porušené izolaci pod oběma římsami, více však vlevo na návodní straně, kde došlo k výměně římsy za římsové prefabrikáty. Na návodním trámu je nosná výztuž zcela odkryta včetně třmínků.

4. Ložiska, klouby, mostní závěry

- 4.1

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

- 5.1 Vozovka je živičná - na mostě bez závad, mimo most ujíždějí krajnice, poněvadž silniční těleso je úzké. Římsa vpravo je poškozená prasklinami na několika místech, římsa vlevo propouští vodu přes izolaci, poněvadž při osazení římsových dílců nebyla zřejmě izolace nijak upravena.

6. Izolační systém

- 6.1 Izolace nosné konstrukce je zcela nefunkční.

7. Odvodňovací zařízení

- 7.1

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

- 8.1 Ocelové zábradlí koroduje. Most není označen dopravními značkami B13, B14 a E5 ve směru staničení, chybí zde i evidenční číslo.

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

9.1

10. Cizí zařízení na mostě

10.1

11. Území pod mostem a přístupové cesty

11.1 Bez závad.

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

Údržba se provádí v minimálním rozsahu

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

5.odstranění nutno provést ihned

- Dopravní značky je nutné ihned osadit.

2.odstranění nutno do 5 let

- Připravit projektovou dokumentaci a do 5 let postavit nový most.

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

Datum projednání :30.10.2011

Poznámka :

Závěry z prohlídky mostu a navržená opatření byla projednána na SÚS PK v Kralovicích s panem Zdeňkem Černým - ve funkci výrobního technika mostů Plzeň - sever.

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

Stavební stav**Spodní stavba**

Stavební stav: Koeficient stavebního stavu:
V - Špatný $a = 0,6$

Nosná konstrukce

Stavební stav: Koeficient stavebního stavu:
V - Špatný $a = 0,6$

Zatížitelnost

Způsob zjištění zatížitelnosti:

N (Způsob stanovení zatížitelnosti neznámý)

$V_n = 8 \text{ t}$

$V_r = 11 \text{ t}$

$V_e = 65 \text{ t}$

Použitelnost: II - Podmíněně použitelné

Maximální nápravový tlak = 6,0 t

Na mostě by mělo být správně zábradelní svodidlo, nikoliv jen zábradlí. Stavební stav jsem snížil o stupeň.

Zatížitelnosti jsem převzal z dopravního značení na mostě, aby se nemusely měnit značky.

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2016

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



Pohled ve směru staničení.



Pohled proti směru staničení.



Povodní strana mostu zprava.



Návodní strana mostu zleva.



Opěra 1.



Opěra 2.



Opěra 1 vpravo.



Křídlo opěry 1 vpravo, na fotce lze vidět, že opěra nemá závěrnou zídku.



Křídlo opěry 2 vpravo.



Detail z předchozí fotky.



Opěra 2 s křídlem vlevo.



Opěra 2 vlevo je doplněna svahovým křídlem.



Opěra 1 - pod druhým trámem od návodní strany je v úložném prahu trhлина.



Nadbetonovaná římsa na nosné konstrukci vpravo na povodní straně.



Povodní strana nosné konstrukce vpravo je silně potečená.



Podhled nosné konstrukce na návodní straně vlevo je potečený, a tím silně poškozený.



Vetknutí trámu do koncového příčnicku nad opěrou 2 vlevo.



Návodní strana mostu s poškozeným trámem, navíc krajní trám je nejvíce namáhán.



Podhled nosné konstrukce s opěrou 1 vzadu.



Podhled nosné konstrukce vpravo s opěrou 2.



Římsa vlevo.



Římsa vlevo je vyskládána z prefabrikovaných dílců.



Římsa vlevo v pohledu proti staničení.



Výztuž římsových prefabrikátů je bez krytí.



Římse vpravo.



Mimo most chybějí nezpevněné krajnice, poněvadž silniční těleso je úzké.



Prasklina v římse vpravo, koroze zábradlí.



Římsa byla nadbetonována na původní římsu, která byla součástí nosné konstrukce.