


Číslo zakázky: 18 160 00		HIP:		 Praha 4, Bezová 1658, 147 14 tel: +420 244062215 fax: +420 244461038	
Schválil:	Ing. Václav HVÍZDAL	Zodp. projektant:	Ing. Tomáš MÍČKA		
	<i>Hvizdal</i>	241096756, tmi@pontex.cz	<i>Micka</i>		
Tech. kontrola:	Ing. Petr KOMANEC	Vypracoval:	Ing. Vladimír JUNEK		
241096748, pko@pontex.cz	<i>Komanec</i>	241096756, vju@pontex.cz	<i>Junek</i>		
Objednatel: obec VELTRUSY		Obec: VELTRUSY		Kraj: Středočeský	
Akce: MOST VD – MÍŘEJOVICE SILNIČNÍ MOST SPOJENÝ S JEZEM PŘES VLTAVU U MÍŘEJOVIC MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA MOSTU				Datum	Stupeň
				07/2018	MPM
				Souprava	Označ. přílohy

Most VD-Mírejovice

Silniční most spojený s jezem přes Vltavu u Mírejovic

MIMOŘÁDNÁ PROHLÍDKA

Objekt: Most ev.č. VD-Mírejovice (Silniční most spojený s jezem přes Vltavu u Mírejovic)

Okres: Mělník

Prohlídku provedl: Junek Vladimír, Ing.

číslo oprávnění 181/2016

PONTEX, s.r.o.

Datum provedení prohlídky: 4.7.2018

Poznámka:

Mimořádná prohlídka mostu (MPM) byla provedena na základě objednávky města Veltrusy. Stav mostu se v porovnání s minulou prohlídkou provedenou v roce 2013 neustále zhoršuje. Část konstrukce mostu (část návodního chodníku) je již v havarijním stavu a je ohrožena bezpečnost osob pohybujících se na mostě!

Prohlídka byla prováděna v několika etapách od 4.7 do 16.7.2018.

Počasí v době provádění prohlídky:

Jasno

Způsob přístupnosti:

Z komunikace, z okolního terénu, z žebříků, horolezecky na lanech.

Teplota vzduchu: 26.0°C

Teplota NK: 20.0°C

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Číslo komunikace: VD

Staničení km: 0.000km

Ev.č.mostu: VD-Mírejovice

Název objektu: **Silniční most spojený s jezem přes Vltavu u Mírejovic**

Staničení ve směru: z Mírejovic do Veltrus (z levého na pravý břeh)

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

- | | | | |
|-------|-----|---|---|
| [1.1] | 1.1 | Základy mostních podpěr a křídel / Obecně | Dle archivní dokumentace jsou mostní podpěry založeny na masivních plošných základech, které jsou v hranách založeny nadřevěných pilotách. |
| [1.2] | 1.2 | Mostní podpěry a křídla / Opěry | Mostní opěry jsou masivní, na vnějším líci jsou vyzděny z masivních žulových kvádrů. Opěra OP6 je krabicová, uvnitř opěry je místnost - strojovna jezového objektu. Závěrné zídky jsou betonové. |
| [1.3] | 1.2 | Mostní podpěry a křídla / Pilíře | Mostní pilíře jsou na vnějším líci vyzděny z kamenného řádkového zdiva. Materiálem zdiva na líci pilířů jsou žulové kvádry. Jádro pilířů je dle archivní dokumentace betonové. Pilíře mají na návodní straně zaoblený líc. Na povodní straně jsou na pilířích umístěny objekty strojovny jezového objektu. Do pilířů jsou ukotveny klapkové jezy VD Mírejovice. |
| [1.4] | 1.2 | Mostní podpěry a křídla / Křídla | Křídla jsou rovnoběžná na líci vyzděná z masivních žulových kvádrů v pravidelném řádkovém zdivu. |

2. Nosná konstrukce

- | | | | |
|-------|-----|---------------------------|--|
| [2.1] | 2 | Nosná konstrukce / Obecně | Celá konstrukce je dle údajů z původní dokumentace provedená z plávkového železa (plávkové oceli) a je nýtovaná. |
| [2.2] | 2.1 | Nosná konstrukce / Pole 1 | Prostý nosník o rozpětí 62 m, levý konec pole je podepřen na |

- levobřežní kamenné opěře, pravý konec je podepřen na kamenném pilíři P2.
- [2.3] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 2 Prostý nosník o rozpětí 48 m, levý konec je podepřen na kamenném pilíři P2, pravý konec je podepřen na převislém konci středního pole.
- [2.4] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 3 (Střední pole) Prostý nosník o rozpětí 61 m s převislými konci délky 14,5 m podepřen kamennými pilíři P3 a P4, pod středním polem (61 m) je zavěšena konstrukce provizorního hrazení toku Vltavy.
- [2.5] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 4 Prostý nosník o rozpětí 48 m, levý konec je podepřen na převislém konci středního pole, pravý konec je podepřen na kamenném pilíři P5.
- [2.6] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 5 Prostý nosník o rozpětí 16 m, levý konec je podepřen na kamenném pilíři P5, pravý konec je podepřen na pravobřežní opěře OP6.
Má svislé nosníky příhradové s horním pásem zajištěným příčnými polorámy se spodním ztužením. Ztužení je porbedeno z úhelníků.
- [2.7] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 1-4 Jsou řešeny jako příhradové komorové nosníky. Hlavní svislé nosníky jsou násobné příhradové soustavy. Horní i dolní pas je tvořen s otevřeným dvoustěnným nýtovaným profilem (dvojitého T), rozdílného tvaru a tloušťek v různých částech konstrukce. Příčné vazby jsou rámové a jsou zajištěny plnostěnnými nýtovanými příčníky. Do příčníků jsou vetknuty ocelové podélníky I č.24. Diagonály a svislice jsou nýtované složené z úhelníků a pásnic.
Nosná konstrukce má horní i dolní ztužení. Ztužení je provedeno z úhelníků.
- [2.8] 2.1 Nosná konstrukce / Systém hrazení Na konstrukci středního pole je zavěšen systém hrazení tzv. Záhorský jez. Jedná se o systém 25 slupicových dvojic, které jsou kloubově připojeny k hlavnímu nosníku na povodní straně. Slupice jsou běžně vytaženy proti vodě pod mostovkou. Při potřebě hradit říční tok jsou sklopeny do svislé polohy a opřeny o úložný práh, které je ve dně řeky součástí jezového tělesa. Pomocí zasouvavých stavidel do slupic je říční tok zahrazen. K obsluze systému hrazení je na povodňové straně vně obrysu lávky obslužná lávka, která je podporovaná vykonzolovanými příčníky. Systém hrazení byl v nedávné době opraven, protikorozi ochrana byla obnovena.
- [2.9] 2.1.1 Mostovka Mostovka je tvořena železobetonovou deskou do profilů Zores. Profily Zorés jsou podporovány systémem podélníků. V krajních částech je atypické řešení ŽB trámu a ocelového podélníku na návodní straně a ocelového podélníku na povodní straně.
- [2.10] 2.2 Ložiska, klouby / Ložiska Ložiska na mostě jsou z ocelolitin v klasickém uspořádání

systému pevných a posuvných chvácových ložisek. Ložiska jsou vždy pod dolními hlavními nosníky. Na opěře 1 jsou ložiska pevná, na pilíři P2 do pole 1 jsou podélně posuvná. Na pilíři P2 do pole 2 jsou ložiska podélně posuvná, na vykonzolovanou část hlavního pole 3 je uloženo pole 2 pevně. Podpoření středního pole je řešeno atypicky. Jsou zde ocelové kotvící konstrukce zajišťující ve vodorovné rovině staticky určité podpoření mostu a současně zachytávající velké reakce mostu pro zatížení kombinací větru a tlaku vody. Tyto speciální kotevní konstrukce přes celou šířku mostu jsou ocelové nýtované se samostatnými ložisky z ocelolity a zakotvené pomocí šikmých táhel pilířů. Na pilíři P5 do pole 4 jsou ložiska podélně posuvnější tak do pole 5. na opěře OP6 jsou ložiska pevná.

[2.11] 2.2 Ložiska, klouby / Klouby

Na převýšených konzolách hlavní nosné konstrukce jsou v polích 2 a 3 vloženy klouby jako podpory prostých nosníků v poli 2 a 3.

[2.12] 2.3 Mostní závěry

Mostní závěry jsou provedeny formou ocelových plechů.

3. Mostní svršek

[3.1] 3.1 Vozovka

Živičná vozovka na betonové desce mostovky.

[3.2] 3.2 Chodníky

Chodník je na návodní straně široký 1,5 m a. Chodník na povodní straně je široký 1,0 m. Povrch chodníku je betonový.

[3.3] 3.3.1 Římsa

Římsy jsou plechové.

[3.4] 3.4 Kolejový svršek

V chodníku na návodní (pravé straně) je vedena kolejová dráha pro zvedací zařízení systému hrazení.

[3.5] 3.5 Izolační systém mostovky

Nezjištěn.

4. Vybavení mostu

[4.1] 4.2 Zábradlí / most

Na mostě je na obou stranách osazeno původní ocelové nýtované zábradlí z pásových profilů se svislou výplní (pole 1-4). Zábradlí v poli 5 je tvořeno vodorovnou výplní.

[4.2] 4.2 Zábradlí / předmostí

Na obou předmostích je osazený zachytý systém složený z masivních žulových kvádrů (sloupy) a výplní z ocelových vodorovných a svislých madel. Před úložným prahem OP6 jsou kamenné ozdobné sloupy.

[4.3] 4.3 Dopravní značení, označení mostu

Na mostě je osazeno dopravní značení B1 zakazující vjezd vozidel na most. Nad pilířem P5 je osazena ocelová závora.

[4.4] 4.6 Území pod mostem a přístupové cesty

Pod mostem se nachází:
- v poli 1 přívodní kanál pro elektrárnu VD Mírejovice
- v poli 2 zpevněná plocha a kanál plavební dráhy VD Mírejovice

			<ul style="list-style-type: none">- v poli 3 a 4 hlavní tok řeky Vltavy ovládaný klapkovým jezem- v poli 5 kanál pro sportovní dráhu
[4.5]	4.7	Cizí zařízení na mostě	Na mostě je vedena řada inženýrských sítí zejména v poli 1-3. Tyto sítě zabezpečují zejména provoz VD Mířejovice. Sítě jsou zejména zavěšeny na povodním boku příhradové konstrukce. Na pravém boku opěry OP1 vedeny chráničky inženýrských sítí.
[4.6]	4.8	Ostatní vybavení mostu / Revizní zařízení	Pod spodním lícem pole 5 je vedena ocelová revizní lávka.
[4.7]	4.8	Ostatní vybavení mostu / Osvětlení	Na horním ztužení je osazeno osvětlení mostu. Na povodním boku pilíře P2 je lampa.
[4.8]	4.8	Ostatní vybavení mostu / Odvodnění	U obrubníků jsou osazeny odvodňovače vedené skrz desku mostovky.

C. STAV A ZÁVADY ČÁSTÍ MOSTU

1. Spodní stavba

[1.1]	1.1	Základy mostních podpěr a křídel / Obecně	Nebyly zjištěny závady vyplývající z poruch založení.
[1.2]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Opěry	Na líci opěry OP6 v místě klenutí vstupního otvoru do vnitřního prostoru krabicové opěry OP6 jsou ve spárách ve zdivu silné výluhy pojiva. Výluhy pojiva byly rovněž zjištěny na pravé straně opěry OP1. Na úložném prahu opěr OP1 i OP6 jsou nánosy nečistot a místy je zde uchycena vegetace. V betonové závěrné zdíce OP6 jsou síťové trhliny s výluhy pojiva, silné zatékání.
[1.3]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Pilíře	Na líci pilířů jsou lokálně stopy po silných výluzích pojiva (zejména pilíř P3 a P4). Na úložném prahu pilířů se obecně nalézá množství nejspíše nefunkčních kabelů. V úrovni kolísání hladiny Vltavy je hloubkově vyplavené spárování mezi žulovými kvádry u pilířů umístěných v korytě řeky. Vypadlé spárování je lokálně i na ostatních podpěrách.
[1.4]	1.2	Mostní podpěry a křídla / Křídla	Za závěrnou zídou OP1 je na povodní straně v křídle trhlina šířky 50 mm.

2. Nosná konstrukce

[2.1]	2	Nosná konstrukce / Obecně	U nosné ocelové příhradové konstrukce byly při prohlídce zjištěny typické závady shodné ve všech polích. Protikorozi ochrana ocelové konstrukce je za koncem své životnosti a nosná konstrukce silně koroduje: - Příhradová konstrukce mostu nad úrovní mostovky částečně
-------	---	---------------------------	--

povrchově nakorodovaná bez podstatného korozního oslabení profilů, plošné oslabení koroze je odhadováno do 5%. Všechny horní příčné ztužení nad vozovkou jsou cca 1 m od středu mírně deformované - pravděpodobně po nárazu. Lokálně na nosné konstrukci chybí nýty.

- Příhradová konstrukce mostu pod úrovní mostovky, tedy dolní pasy hlavních nosníků, dolní konce svislých stojek a diagonál, konce příčníků a styčnickové plechy a konce diagonál vodorovného ztužení mostu jsou ve všech stycích pokryty nánosy splavenin z mostovky, jsou trvale znečištěny a v mokrému prostředí. Tato situace se spojitě opakuje ve 3. mostním poli včetně vysazených konzol do 2. a 4. pole, kde skladba jednotlivých prvků – profilů dolních pasů hlavních nosníků vytváří vany a protože zde došlo ve všech úsecích mezi příhradami k ucpání odvodňovacích otvorů, jsou spodní pasy hlavních nosníků plny vody, splavenin, naházeného odpadu a někde jsou i zasypány betonovou směsí z oprav mostu. Pod těmito nánosy dochází ke zvýšené korozi prvků příhradové konstrukce a tedy ke koroznímu oslabení profilů. Ostatní části příhradové konstrukce pod úrovní mostovky, které jsou omývané deštěm nebo jsou skryty pod mostovkou, jsou částečně povrchově nakorodované bez podstatného korozního oslabení profilů. Odhad korozního oslabení je 10% u dolního pasu hlavního nosníku, dolního konce svislých stojek a diagonál, konce příčníků. U patních plechů svislých stojek ve 3. poli ke koroznímu oslabení odhadováno až na 60%. U styčnickových plechů příčníků a dolního hlavního nosníku je korozní oslabení odhadováno na 30% u diagonálních prutů dolního vodorovného ztužení místy až 50 - 100%.

- Hlavní nosná příhradová konstrukce koroduje u pravého (návodního) nosníku s odhadovaným korozním oslabením cca 10%.

- Ocelové podlažnice Zorés uložené na podélnících pod vozovkou jsou v krajních pásech na obou stranách mostních polí ve velmi špatném stavu, dochází k výrazné korozi a oslabení, někde jsou i rozvolněné, deformované, pokleslé či prasklé. Ve vnitřních pásech jsou podlažnice v původních pozicích, jsou částečně povrchově zkorodované bez podstatného korozního oslabení profilů. Četnost poškození je cca 20% celkové plochy. Mezi podlažnicemi Zorés je místy prorušená izolace a dochází k odpadávání betonu mostovky mezi podlažnicemi Zorés.

- Chodníková část mostovky na levé i pravé straně silně degraduje. Železobetonová deska chodníku je plošně degradovaná, krycí vrstva výztuže se separuje a betonářská výtuž silně koroduje. **Stav pravého (návodního) chodníku je v poli 1,2 a 4 havarijní! Lokálně došlo k rozpadu podporujících prvků chodníkové části mostovky a chodník není dostatečným způsobem podporován (nejhorší stav v poli 1 a 2). Návodní chodník je v poli 1 a 2 porušen podélnými trhlinami a poruchy (výrazné šikmé trhliny šířek až 10 mm) byly zjištěny i v místě uložení chodníkové části mostovky na podporující příčnický. Z poškozených chodníků hrozí místy odpadávání krycí vrstvy výztuže a v lokálních úsecích pole 1 a 2 i celková ztráta stability chodníkové části mostovky na pravé (návodní)**

- straně.** Chodníková betonová deska na návodní straně hloubkově degraduje, dochází k silné separaci krycí vrstvy, odhalená výztuž koroduje, příčná výztuž je oslabená z 50-100%.
Chodníková betonová deska na levé (povodní straně) rovněž degraduje. Dochází zde k lokální separaci krycí vrstvy a korozí odhalené betonářské výztuže. Špatný stav levého (povodního) chodníku je v poli 2 cca 1/2 rozpětí a dále v poli 1 za opěrou OP1. U levého (povodního) chodníku prozatím nehrozí ztráta stability.
- [2.2] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 1 **Podélný ocelový I profil pod kolejnicí a chodníkem na návodní straně mostovky je v místě nad opěrou OP1 korozí zcela přerušen! Nepodporuje tak kolejnici po které pojíždí jezový mechanismus! Zbytky ocelového I nosníku hrozí v prostoru těsně za opěrou OP1 pádem pod most.**
Podélní ocelový I profil pod kolejnicí je na návodní straně je korozí silně poškozen po celé délce mostu. V lokálních úsecích pak došlo k jeho celkovému prokorodování - nosník tak potřebných způsobem lokálně nepodporuje chodníkovou desku mostovky.
- [2.3] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 2 Betonový podélný trám pod chodníkem v místě kolejnice na návodní straně povrchově degraduje, lokálně je v místě vetknutí nad příčnicí odpadlá krycí vrstva a odhalená betonářská výztuž silně koroduje. **V cca 2/3 délky pole 2 je betonový podélný trám zcela zdeformovaný, nepodporuje kolejnici ani chodník! Na několika dalších místech bylo zjištěno totální překorodování ocelového "I" nosníku pod kolejnicí jezového mechanismu v chodníku. Chodník tak v těchto lokálních úsecích není dostatečně podporován a hrozí při jeho zatížení ztráta stability. Žádné z těchto míst se nenechází na plavební komorou.**
Na horním lici dolního ztužení jsou místy zbytky betonu.
Levá strana mostu - v 1/2 rozpětí deformovaná spodní pásnice hlavního nosníku (nejspíše korozí).
Pravá strana mostu - v místě napojení konzoly NK je nosník mírně deformovaný od nárazu, stěna nosníku je prohnutá směrem do vnitř. V 1/2 rozpětí mostu silná koroze příčnicku.
- [2.4] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 3 (Střední pole) Většina diagonálního ztužení pod mostovkou je v místě styčnickových plechů výrazně zkorodovaná horní pásnice profilů, místy až 100% oslabení horní pásnice.
- [2.5] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 4 U nosné konstrukce v poli 4 byly lokálně zjištěny chybějící nýtové spoje.
- [2.6] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 5 Horní pásnice hlavního nosníku je na obou stranách mostu mírně deformovaná rozpínající se korozí. Na povodní straně byla zjištěna výraznější koroze dolního hlavního nosníku v polovině rozpětí pole 5, korozní oslabení je odhadem 20%.

[2.7] 2.2 Ložiska, klouby / Ložiska Všechna ložiska na mostě korodují. Menší koroze byla zjištěna u ložisek na opěrách, naopak silně jsou korozi postiženy ložiska zejména na na pilířích P2, P3 a P4 (největší oslabení zjištěno u ložisek na pilíři P2). Kolem ložisek je ocelové ochranné oplechování, které se vlivem koroze zcela rozpadá, místy již chybí. Korozní zplodiny v okolí ložisek částečně zabraňují dilatačním posunům nosné konstrukce.

[2.8] 2.3 Mostní závěry Dilatační spáry jsou překryty ocelovými plechy. Dilatačními spárami silně zatéká do nosné konstrukce. Ocelové profily zde silně korodují a hloubkově degraduje i betonová deska v oblastech pod chodníky. Utržený a vyboulený je horní plech mostního závěru nad pilíře P4. Ocelové plechy silně korodují.

3. Mostní svršek

[3.1] 3.1 Vozovka Vozovka je na mostě nerovná, nevhodně vyspádovaná, na vozovce se drží voda. Vozovka je zcela rozpadlá v místech překrytí dilatačních spar. Na vozovce jsou výrazné výtlučky. Podél obrubníků se usazují nečistoty a vegetace.

[3.2] 3.2 Chodníky Betonový kryt chodníků povrchově degraduje. Největší degradace na návodní straně v poli 5, kde se kusy betonu odlupují. V cca 2/3L pole 2 došlo k v délce 2 m k úplnému rozpadu betonového chodníku - ten je zde nahrazen ocelovými plechy.

[3.3] 3.3.1 Římsa Římsový plech po celé délce mostu na návodní straně plošně koroduje s významným oslabením. Na velké části ploch je prokorodován či vyboulen a neplní tak svoji funkci krajní podpory chodníkové části mostovky na návodní straně.

[3.4] 3.4 Kolejový svršek Kolejová dráha pohyblivého jezového mechanismu na návodní straně je na několika místech vlivem rozpadu podporujících podélníků z I profilů nedostatečně podporovaná. V poli 2 je na jednom místě zcela rozpadlý betonový trám chodníkové části mostovky na pravé (návodní) straně.

[3.5] 3.5 Izolační systém mostovky Izolační systém je nefunkční, do nosné konstrukce silně zatéká zejména oblasti dilatačních spár.

4. Vybavení mostu

[4.1] 4.2 Zábradlí / most Zábradlí na mostě plošně koroduje. Lokálně je zábradlí korozi silně poškozené a je nutné jej vyměnit (nejvíce v poli 1 na povodní straně). Na předpolí OP6 je lokálně horní madlo zábradlí zcela prokorodované. Na několika místech je zábradlí deformováno nárazem (např. pole 4 na levé i pravé straně). V poli 4 na pravé straně je sloupek zábradlí prokorodovaný.

[4.2] 4.2 Zábradlí / předmostí U několika kamenných sloupů zábradlí na obou předmostích je

vodorovná trhlina v úrovni ukotvení horního madla. Na návodní straně u OP1 došlo dokonce k odpadnutí horní části žulového sloupku. První kamenný sloup na předmostí u OP1 na návodní straně je celý pootočen v patě.

Ocelová vodorovná madla zábradlí na předmostích obou opěr silně korodují, odlupování svrchní vrstvy ocelových madel.

[4.3] 4.3 Dopravní značení, označení mostu

Na předmostí OP1 chybí dopravní značka "B1" - Zákaz vjezdu.

[4.4] 4.7 Cizí zařízení na mostě

Na mostě se nachází velké množství funkčních i nefunkčních kabelů (zejména na úložných prazích podpěr). Na spodním líci nosné konstrukce i na horním ztužení jsou zbytky drátů telefonního vedení. Chráničky lokálně povrchově korodují. Volně visící kabel na nosné konstrukci horního ztužení v poli 4 na pravé i levé straně mostu.

Na pravé straně opěry OP1 je vedena plastová chránička inženýrské sítě, která končí na chodníku nad opěrou OP1, nevede nikam.

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

Údržba se provádí v minimálním rozsahu v rámci možností správce.

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

6.periodicky

[1] 2.1 Nosná konstrukce / Pole 3 (Střední pole)

V žádném případě není možné v aktuálním stavu vodorovného ztužení nosné konstrukce zahradit podvěšený Záhorského jez pod nosnou konstrukcí v poli 3! Není zajištěna vodorovná stabilita konstrukce.

[2] 3.4 Kolejový svršek

Stávající poškození chodníkové části mostovky v poli 1 a 2 nedovoluje bezpečný průjezd mechanismu pro ovládání systému provizorního hrazení Záhorského jezu.

5.odstranění nutno provést ihned

[3] 2 Nosná konstrukce / Obecně

Vzhledem ke stavu chodníkové části mostovky je nutné:

- ihned uzavřít chodník na pravé (návodní) straně v poli 1 a 2
- do cca tří měsíců uzavřít chodník na pravé (návodní) straně v poli 4
- v nejkratší možné době osadit ochranné sítě v prostoru nad plavební komorou za účelem zachycení drobným kusů betonu odpadávající z chodníkové části mostovky pod pravým i levým chodníkem - v současném stavu hrozí spád drobných úlomků z

krycí vrstvy (betonu) na podplouvající plavidla v plavební komoře
 - uzavřít prostor pod pravým návodním chodníkem v poli 1 u části před lícem opěry OP1 a v poli 2 v části od poloviny rozpětí až k pilíři P3, tak aby byla zajištěna bezpečnost pracovníků Povodí Vltavy pracujících pod mostem (pokud by nebylo možné vyloučit pohyb pracovníků pod předmětnou částí konstrukce je nutné chodníkovou část mostovky na pravé straně v poli 1 a 2 lokálně provizorně staticky zajistit).
 Uzavření chodníku je nutné provést ideálně pevnou zábranou, minimálně pak páskou.

- | | | | |
|-----|-----|-------------------------------------|---|
| [4] | 2 | Nosná konstrukce /
Obecně | <p>Pokud by byl požadován provoz vozidel na mostě, tak je možný pouze za následujících omezení:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maximální povolená hmotnost vozidel 3,5 t - pohyb vozidel ve vymezeném pruhu vedeném v ose mostu, vzhledem ke špatnému stavu krajních částí mostovky není možné pojíždět krajní části mostovky do vzdálenosti 0,8 m od obou krajů obrubníků <p>Vymezený jízdní pruh pro vozidla je nutné na mostě vyznačit osazením např. betonových zábran na obou předmostí a vyznačením vodorovným značením na povrchu vozovky.</p> |
| [5] | 2.1 | Nosná konstrukce / Pole 1 | <p>Odstranit uvolněný kus "I" nosníku pod pravým (návodním) chodníkem těsně za opěrou OP1 v poli 1.</p> |
| [6] | 2.3 | Mostní závěry | <p>Alespoň provizorně přikotvit vyboulený plech mostního závěru nad pilířem P4, tak aby nebyl překážkou chodcům, cyklistům.</p> |
| [7] | 4.3 | Dopravní značení,
označení mostu | <p>Okamžitě osadit na nelahozveveské předmostí dopravní značení "B1" - zákaz vjezdu. Z hlediska bezpečnosti je doporučeno zřídit pevnou zábranu zabráňující náhodnému vjezdu vozidel na most i na nelahozveveském břehu.</p> |

3.odstranění nutno do 1 roku

- | | | | |
|-----|---|------------------------------|---|
| [8] | 2 | Nosná konstrukce /
Obecně | <p>Připravit celkovou rekonstrukci mostního objektu. Oddalování opravy by mohlo vést již nenávratnému poškození konstrukce.</p> |
|-----|---|------------------------------|---|

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: 27.7.2018

Číslo jednací:

Poznámka:

S výsledky prohlídky byl seznámen objednatel prohlídky - Mgr. Volák, starosta města Veltrusy na místním šetření dne 27.7.2018. Místního šetření byl přítomen i zástupce Povodí Vltavy - Ing. Komárková.

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

Stavební stav

Spodní stavba

Stavební stav:

IV - Uspokojivý (koefic. $a=0.8$)

Nosná konstrukce

Stavební stav:

VI - Velmi špatný (koefic. $a=0.4$)

Použitelnost: IV - Omezeně použitelné

Zatížitelnost

Způsob zjištění zatížitelnosti:

$V_n = 3.5t$

$V_r =$

$V_e =$

Max.nápravový tlak =

Poznámka ke stavu a použitelnosti

Stav pravého (návodního) chodníku je v polích 1, 2 a 4 havarijní!

Poznámka k zatížitelnosti

Uvedená zatížitelnost platí pouze při pohybu vozidel v ose mostovky. Kraje vozovky jsou neúnosné pro dané zatížení!

Stanovený termín další hlavní prohlídky: 2020

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

J. OBRAZOVÉ PŘÍLOHY



Šířkové uspořádání ve směru staničení.



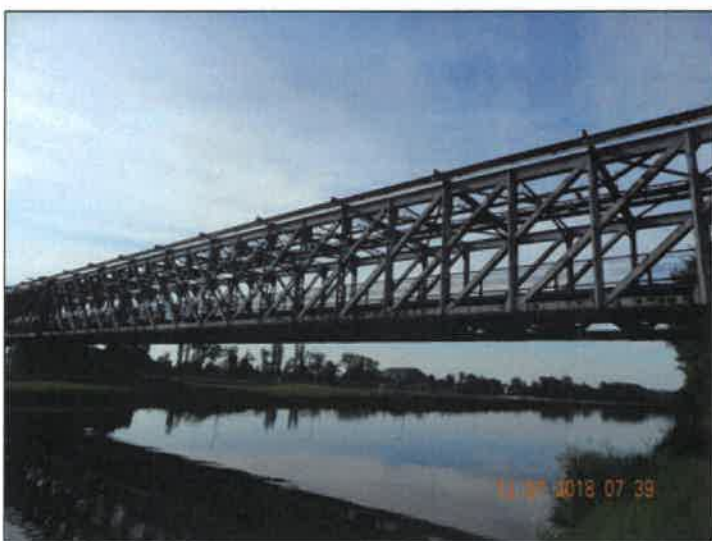
Šířkové uspořádání proti směru staničení.



Pohled na pravou stranu mostu.



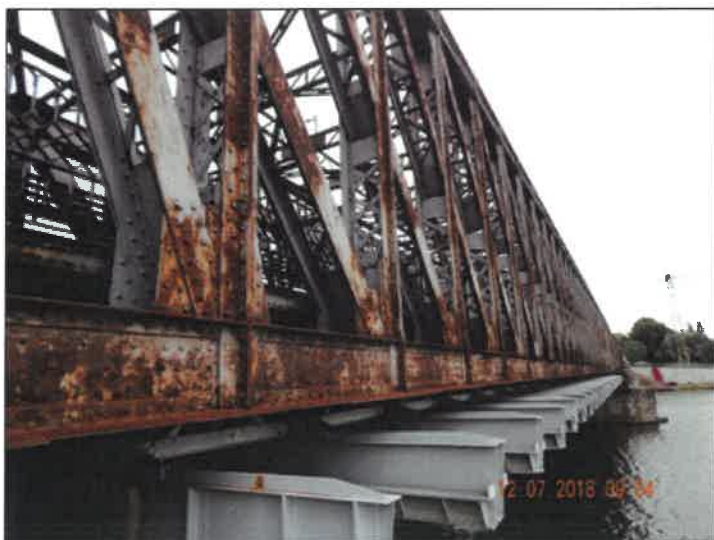
Pohled na levou stranu mostu.



Nosná konstrukce v poli 1.



Nosná konstrukce v poli 2.



Nosná konstrukce v poli 3.



Nosná konstrukce v poli 4.



Nosná konstrukce v poli 5.



Pilíř P2.



Pilíř P3.



Pilíř P4.



Spodní líc Záhorského jezu v poli 3.



Pilíř P3 ve spodní části průsaky s výkvěty.



NK (nosná konstrukce) - pole 1, spodní líc mostovky.



NK - pole 1, silná koroze levého hlavního nosníku.



NK - pole 1, nánosy nečistot u styčnicku hlavního nosníku, silná koroze.



NK - pole 2, deformovaná pásnice v 1/2 rozpětí pole 2 na levé straně mostu.



NK - pole 2, silná koroze levého hlavního nosníku.



NK - pole 2, deformovaný nosník po nárazu na pravé straně mostu v poli 2, cca 2/3 rozpětí pole.



NK - pole 2, protikorozní ochrana levého hlavního nosníku je za koncem životnosti.



NK - pole 3, podvěšený jez pod nonsou konstrukcí.



NK - pole 3, jeřábová dráha na povodní straně.



NK - pole 3, detail napojení příčnicku na hlavní nosník, silná koroze.



NK - pole 3, silná koroze v místě odvodňovacího otvoru dolního nosníku.



NK - pole 3, velmi silná koroze vodorovného ztužení pole 3.



NK - pole 3, velmi silná koroze vodorovného ztužení pole 3.



NK - pole 3, zanesený truhlík dolního nosníku.



NK - pole 4, silná koroze pravého (návodního) nosníku, lokálně chybí nýty.



NK - pole 4, detail lokálně chybějícího nýtu.



NK - pole 5, deformace horní pásnice hlavního nosníku v poli 5 vlivem rozpinání koroze.



NK - pole 5, deformace horní pásnice hlavního nosníku v poli 5 vlivem rozpinání koroze - detail deformace horní pásnice.



Deformovaný příčník horního ztužení.



Pohled na ložisko na pilíři P2.



Detail koroze ložiskového válce pilíře P2 -
délková koroze.



Pohled na ložisko na pilíři P3.



Mechanismus ložiska na pilíři P3 zajišťující stabilitu konstrukce.



Silná koroze části ocelového ložiska na pilíři P3.



Pohled na dilatační spáru na pilíři P2.



Detail silné koroze ocelových profilů u dilatační spáry na pilíři P2.



Silná koroze podlažnic Zorés v krajní části v místě uložení na podélník.



Silná koroze ocelové mostovky ZORES, protřzená izolace.



Rozpad horní vrstvy chodníku do hl. 50 mm.



Detail rozpadu horní vrstvy chodníku do hl. 50 mm.



Prokorodovaný ocelový římsový profil.



Sítě trhlín na horním povrchu chodníku.



Rozpad betonového chodníku podél koleje vlečky.



Detail rozpadu betonového chodníku podél koleje vlečky.



Pohled na spodní líc betonového chodníku na pravé (návodní) straně mostu, degradace betonu, separace krycí vrstvy, koroze výztuže. krajní deformovaný profil nepodpírá desku.



Rozpad pravého (návodního) chodníku, deformace krajního profilu, silná koroze, degradace betonu.



Šikmá trhлина v železobetonové desce chodníku nad příčným, deformace chodníku.



Detail trhliny šířky až 10 mm napojení chodníku nad příčným.



Překorodovaný podélník pod chodníkem v poli 1 na pravé straně mostu - havarijný stav (hrozí pád most).



Prokorodovaný a vyhnutý krajní nosník pod chodníkem.



Utržený betonový trám v poli 2 - havarijní stav (hrozí pád pod most).



Prokorodovaný podélný nosník pod pravým (návodním) chodníkem.



Pohled na spodní líc chodníku na levé (povodní) straně mostu, separace krycí vrstvy, koroze výztuže (pole 1).



Výtluky ve vozovce.



Rozpad vozovky okolo mostního závěru nad OP1.



Rozpad vozovky okolo mostního závěru nad OP6.



Vyhnutý plech mostního závěru nad opěrou OP6.



Mostní závěr na chodníku, rozpad betonu, koroze plechů.



Prasklý kamenný sloupek zábradlí v poli 5.



Detail trhliny v sloupku.



Deformovaná zábradelní výplň po nárazu.



Deformovaná zábradelní výplň po nárazu.



Deformované zábradelní panely na úrovni chodníku.



Detail deformovaných zábradelních výplňí po nárazu.



Odštípnutý kamenný sloupek zábradlí na předpolí OP1.



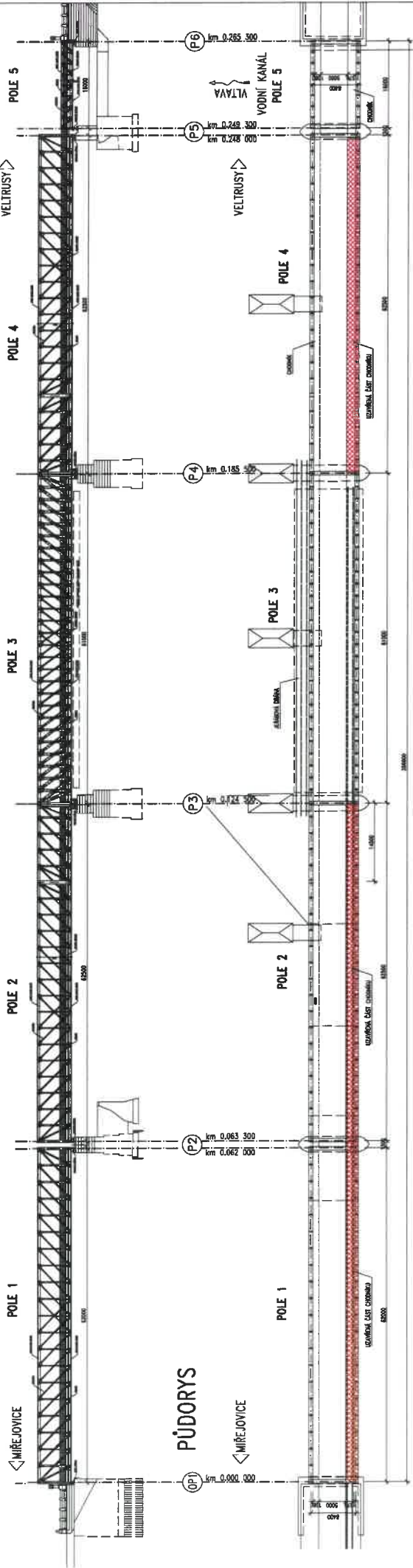
Zanesené odvodňovací otvor na kraji vozovky.



Volně vysící kabelové vedení v poli 4.

SCHÉMA UZAVÍRKY CHODNÍKU

PODÉLNÝ ŘEZ



PŮDORYS

◀ MĚŘEJNICE

↖ ↗

↖ ↗

↖ ↗



MINISTERSTVO DOPRAVY

Odbor pozemních komunikací

nábř. Ludvíka Svobody 12/22, 110 15 PRAHA 1

č. j.: 19/2016-120-SS/19

V souladu s Metodickým pokynem Oprávnění k výkonu prohlídek mostních objektů pozemních komunikací č. j. 130/2016-120-TN/8, Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací

vydává

OPRÁVNĚNÍ

k výkonu hlavních a mimořádných prohlídek mostních objektů pozemních komunikací

Registrační číslo 181/2016

pro fyzickou osobu

Ing. Vladimír J U N E K

Datum narození: **16. 6. 1984**

Bydliště:

Ulice: Letecká 30
Obec/město: Praha 6 - Ruzyně
PSČ: 161 00
Tel.: 725867517
E-mail: junek@pontex.cz

Zaměstnavatel/firma: Pontex, s.r.o.

Ulice: Bezová 1658
Obec/město: Praha 4
PSČ: 147 14
Tel.:
E-mail: pontex@pontex.cz


Oprávnění se vztahuje na provádění výkonu hlavních a mimořádných prohlídek mostních objektů pozemních komunikací.

Platnost Oprávnění je do 30. 11. 2021.

V Praze dne 13. prosince 2016


Ing. Jiří Chládek, CSc.
Předseda KOMISE MD




Ing. Václav Krumphanzl
Zástupce ředitele odboru
Odbor pozemních komunikací