

Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově



Studie

Stráský, Hustý a partneři s.r.o., Bohunická 50, 619 00 Brno, www.shp.eu

shp

Obsah studie

Vyznačení na mapě	2
Průvodní zpráva	3
Půdorys – stávající stav	7
Půdorys – navrhovaný stav	8
Podélný řez – stávající stav	9
Podélný řez – navrhovaný stav	10
Příčný řez – stávající stav	11
Příčný řez – navrhovaný stav	12
Fotografie	14
Vizualizace nového stavu	15
Přílohy	
Expertní posudek – stanovení předpokládané životnosti mostu	16
Běžná prohlídka 27.8.2011	17
Běžná prohlídka 29.3.2012	17

Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Vyznačení na mapě



Vyznačení na mapě

Stráský, Hustý a partneři s.r.o., Bohunická 50, 619 00 Brno, www.shp.eu

Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Průvodní zpráva

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba :	Rekonstrukce Lazebnického mostu v Českém Krumlově		
Katastrální území :	Český Krumlov		
Kraj:	Jihočeský		
Objednatel :	Město Český Krumlov, nám. Svornosti 1, 381 01 Český Krumlov		
Investor :	Město Český Krumlov, nám. Svornosti 1, 381 01 Český Krumlov		
Správce :	Městský úřad Český Krumlov, Kaplická 439, 381 01 Č. Krumlov		
Zhotovitel studie :	Stráský, Hustý a partneři, s.r.o., Bohunická 50, 619 00 Brno IČO: 18827527 středisko Mosty 4, Krapkova 5, 77900 Olomouc		
	hlavní inženýr projektu: Ing. Lenka Zapletalová autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce – č. autorizace: 1201354		
	zodpovědný projektant: Ing. Milan Šenkyřík autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce – č. autorizace: 1201355		

2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Předmět studie

Lazebnický most převádí místní komunikaci v centru města přes řeku Vltavu. Jedná se o velmi exponované místo s vysokou intenzitou chodců ležící na ulicích Radniční a Latrán. Most je nemovitou kulturní památkou ležící v městské památkové rezervaci Český Krumlov.

Most je šikmý, o dvou spojitých polích rozpětí 18,0 + 21,0 m. Stávající nosná konstrukce je tvořena ocelovými nosníky a dřevěnou mostovkou s vozovkou a oboustrannými zvýšenými chodníky s dřevěným zábradlím. Šířka vozovky je 5,2 m a šířka oboustranných chodníků 0,73 m. Po mostě jsou mezi nosníky převáděny tyto inženýrské sítě: vodovod, plynovod, silové kabely, sdělovací kabely, kabel VO a rezerva. Na podpěře mostu jsou umístěny sochy Ježíše Krista a sv. Jana Nepomuckého.

Zájmová oblast studie

V těsném sousedství mostu se na ulicích Radniční a Latrán nacházejí veřejné vstupy do komerčních prostor (obchody, kavárny), stejně jako na obou přilehlých březích. Do budov musí být zajištěn po celou dobu výstavby bezpečný přístup.

Koryto Vltavy má v místě mostu přibližně obdélníkový tvar a šířku cca 37 m. Hloubka vody v korytě je cca do 1 m. Koryto řeky je omezeno ná březními zdmi.

Účel a cíle studie

Na mostě byla v roce 2009 dokončena jeho oprava, spočívající v kompletní výměně dřevěné mostovky a opravě ocelových nosníků nosné konstrukce. Běžnými mostními prohlídkami ze srpna 2011 a března 2012 byla zjištěna pokračující koroze mezi sešroubovanými stěnami ocelových nosníků. Podrobným posudkem provedeným v červnu 2011 Ing. J. Hlavničkou nebylo doporučeno provádět další opravu antikorozních nátěrů nosníků (byly by to neefektivně vynaložené finanční prostředky). Životnost stávající konstrukce byla stanovena na dobu cca 7-9 let, tj. do roku 2018-2020 a bylo doporučeno zahájit přípravu a zpracování projektové dokumentace celkové rekonstrukce mostního objektu.

Cílem studie je navrhnout typ a tvar nové nosné konstrukce, stanovit požadavek na zatížitelnost mostu a další obecné požadavky na rekonstruovaný most.

Rozsah studie

Studie vychází ze stávajícího stavu mostu, jehož oprava byla provedena dle realizační dokumentace Oprava Lazebnického mostu v Českém Krumlově z 05/2009.

Jelikož není znám způsob a tvar založení, není možno ověřit zatížitelnost spodní stavby. Na základě skutečnosti, že spodní stavba nejeví žádné známky porušení, lze pouze usuzovat, že zatížení (resp. zatížitelnost), kterým je most nyní zatěžován, je pro něj adekvátní. Z tohoto pohledu se jeví optimální provést plánovanou rekonstrukci bez navýšování zatížitelnosti nad 23 t. V jiném případě by bylo nutno provést detailní průzkum založení a na jeho základě stanovit případná potřebná další opatření. Studie se tedy nezabývá založením a spodní stavbou.

Předmětem této studie nejsou přeložky a ošetření inženýrských sítí během výstavby. To bude součástí až dalších stupňů projektové dokumentace.

Tato studie bude sloužit jako podklad pro zpracování dalšího stupně projektové dokumentace, tj. dokumentace pro vydání stavebního povolení.

Průvodní zpráva

Stráský, Hustý a partneři s.r.o., Bohunická 50, 619 00 Brno, www.shp.eu



Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

3. PODKLADY A ÚDAJE

Výchozí podklady

- Posudek Ing. J. Hlavničky Stanovení předpokládané životnosti Lazebnického mostu přes řeku Vltavu v Českém Krumlově z 06/2011
- Běžná prohlídka Lazebnického mostu, K. Jirovec, 03/2012
- Běžná prohlídka Lazebnického mostu, Ing. J. Pejchal, 08/2011
- Oprava Lazebnického mostu v Českém Krumlově, RDS, Ing. J. Pejchal, 05/2009
- Mostní list Lazebnického mostu ev.č. CK-003 z 05/2009

Geotechnické podmínky

Inženýrsko geologický průzkum pro založení mostu nebyl v minulosti ani nyní prováděn.

Hydrotechnické podmínky

Rekonstrukcí mostu nesmí být v žádném případě zmenšena kapacita mostního otvoru. Případné zvětšení mostního otvoru, snížením stavební výšky nosné konstrukce, je vítáno.

Dopravně inženýrské údaje

Statický výpočet provedený v rámci rekonstrukce mostu v roce 2009 stanovil normální zatížitelnost stávajícího mostu na 21 t.

Na dopravních značkách je u vjezdu do středu města uvedena max. celková hmotnost vozidla 3,5 t + dodatková tabulka "Mimo vozidla s povolením města".

4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Základní parametry

S ohledem na to, že se jedná o technickou památku, je základním požadavkem zachovat vnější vzhled, tvar a použít stejné materiály jako u stávajícího mostu. Niveleta a směrové vedení mostu musí být zachováno. Dřevěná mostovka mostu musí zůstat v původním provedení a dimenzích, to znamená že u zatížitelnosti mostu rozhodují dřevěné mostiny 160x160 mm, jejichž zatížitelnost je 23 t. Spodní stavba nebude rekonstruací dotčena. Počet ocelových nosníků 6 ks musí být zachován, stejně jako jejich vzájemná vzdálenost. Řešení ocelových nosníků musí být s souladu se stávající ocelovou konstrukcí. Ocelové nosníky budou kryty plentovacími stěnami, stejně jako stávající. Po mostě budou mezi nosíky převáděny stávající inženýrské sítě.

Cizí zařízení na mostě

Po mostě jsou mezi nosíky převáděny tyto inženýrské sítě:

- vodovod DN160
- plynovod DN 200
- silové kabely 3x DN 110 + 1x DN 160
- sdělovací kabely 2x DN 110
- kabel VO DN 110
- rezerva DN 110

Podmiňující předpoklady

Během rekonstrukce bude muset být zcela vyloučen provoz motorových vozidel po mostě. Pěší provoz musí být alespoň provizorně zachován. Rekonstrukce předpokládá dočasné přeložení nebo vyvážení inženýrských sítí. Stavba musí proběhnout během jedné stavební sezóny s co nejmenšími omezeními pěšího provozu během hlavních prázdninových měsíců. Před započatím rekonstrukce budou sochy z mostu odstraněny a po skončení opět navraceny.

Dopady stavby

Bude nutno minimalizovat obvod staveniště. Musí být zajištěny přístupy do přilehlých budov. Minimální plochy pro zařízení staveniště bude možno realizovat pouze na zpevněných náplavkách na březích toku. Hlavní zařízení staveniště a skládky materiálu musí být mimo vlastní staveniště. Příjezd na staveniště mostu bude ulicemi Latrán a Horní, nám. Svornosti, Radniční. Na stavbě musí být v co největší míře minimalizovány dopady hluku a prašnosti. Musí být zabráněno spadu stavebních materiálů do toku či znečištění vody a půdy. Práce související s rekonstrukcí mostu budou prováděny na pozemcích v majetku vlastníka mostu.

Požadavky na zajištění průzkumů pro další stupeň projektové dokumentace

Pro další stupeň projektové dokumentace se s ohledem na nové uložení nosné konstrukce a volné zatékání vody na úložné prahy doporučuje provést diagnostický průzkum betonů úložných prahů opěr a podpěry.

Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

5. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Charakteristika mostu

Most na místní komunikaci, přes řeku, o dvou polích, s horní mostovkou, trvalý. Směrově vedený v přímé, výškově ve spádu 0,38% (pole 1) resp. 0,00% (pole 2).

Most je kolmý. Úhel křížení osy mostu s osou toku je 100 gradů. Šikmost střední podpěry je 100 gradů, šikmost opěry 1 je 95 gradů a opěry 3 je 78 gradů. Šikmost uložení je 100 gradů. Šikmost mostu je 100 gradů.

Přemostění vzhledem k ose toku a střední podpěře je kolmé. Opěry, které sledují přílehlou zástavbu jsou šikmé. Ukončení nosné konstrukce na opěrách je kolmé.

Šikmá světlost mostního otvoru v ose mostu je 15,28 + 18,46 m, minimální kolmá světlost je 10,68 + 16,46 m. Most je trámový, ocelový s dřevěnou mostovkou.

Délka přemostění :	36,23 m
Délka mostu :	39,80 m
Délka nosné konstrukce :	39,10 m
Rozpětí polí :	17,78 + 20,79 (19,79) m
Šikmost mostu :	kolmý, 100 gradů
Volná šířka mostu :	6,585 m
Šířka vozovky :	5,24 m
Šířka chodníků :	2 x 0,73 m
Šířka mostu :	9,00 m
Výška mostu nad terénem :	cca 4,5 m
Stavební výška :	0,85 m
Úložná výška :	0,89 m
Volná výška pod mostem :	cca 3,65 m
Plocha nosné konstrukce :	349,5 m ²
Zatížitelnost mostu :	normální 23 t výhradní 23 t nápravový tlak 8,6 t

Založení

Tvar a způsob založení není znám. Jelikož však spodní stavba nevykazuje žádné známky porušení, lze předpokládat, že založení je bez závad.

Spodní stavba

Opěry ze spárovaného kamenného zdiva s betonovým úložným prahem nevykazují žádné zjevné závady. Podpěra ze spárovaného kamenného zdiva nevykazuje žádné zjevné závady. Křídla na mostě nejsou, spodní stavba bezprostředně navazuje na nábrežní zdi nebo na zdivo budov.

Oprava bude spočívat v očištění tlakovou vodou a v následné kontrole vyspárování kamenného zdiva a kontrole betonových povrchů. V případě zjištění nedostatků bude spárování opraveno a budou provedeny sanace úložných prahů.

Na povrchu úložných prahů opěr a podpěr budou, z důvodu nižší výšky navrhovaných nosníků, pod každým ložiskem nově vybetonovány úložné bloky cca 0,40 x 0,35 m výšky cca 0,1 m pro osazení ložisek nosné konstrukce. Opěry a podpěra zůstanou jinak zcela původní.

Nosná konstrukce

Stávající i nově navrhovaná nosná konstrukce je tvořena ocelovými nosníky a dřevěnou mostovkou s vozovkou a oboustrannými zvýšenými chodníky s dřevěným zábradlím.

Stávající nosná konstrukce :

Jedná se o roštovou konstrukci tvořenou šesti nosníky výšky 650 mm složenými z ocelových prvků provizorního mostu "Skoda-Faltus". Vzájemná vzdálenost nosníků je 1,0 m. Na ocelových nosnících spočívá dřevěná mostovka tvořená smrkovými trámy 160x160 mm ve vzájemné vzdálenosti cca 0,3 m. Dřevěné trámy jsou uloženy kolmo na ocelové nosníky. Obrusnou (pojízdhou) vrstvu vozovky tvoří buková prkna tl. 50 mm uložená na trámy šikmo. Po mostě jsou mezi nosníky převáděny tyto inženýrské sítě: vodovod, plynovod, silové kabely, sdělovací kabely, kabel VO a rezerva.

Navrhovaná nosná konstrukce :

Navrhuje se náhrada ocelových nosníků Faltus klasickými válcovanými nosníky I 550, které budou doplněny o výztuhy a příčníky, obdobně jako u stávajících nosníků Faltus. Nosníky I 550 mají výšku 550 mm, šířka přírub 200 mm, hmotnost 166 kg/m. Nosníky budou umístěny ve stejném počtu a stejných pozicích jako stávající, tj. 6 nosníků ve vzdálenostech 1,0 m.

Nosníky budou opatřeny ochranným povlakem dle TKP 19 Ocelové mosty a konstrukce, příloha 19.B.P5. Požadavek na minimální životnost ochranného povlaku dle ČSN EN 12944-2 je 20-30 roků. Stupeň korozní agresivity podle ČSN EN 12944-2 a tabulky III b je C4 + K1 (speciální). Ochranný povlak dle TKP 19.B.P5 tabulky II bude I A + I speciál (tj. žárové zinkování a nátěrový systém).

Ocelové nosníky I 550 budou uloženy na elastomerová (vyztužená pryžová) ložiska, která budou kotvena ke spodní stavbě i k nosné konstrukci.

Všechny stávající inženýrské sítě (vodovod VaK JČ, plynovod E.on, silové kabely E.on, sdělovací kabely Telefonica O2, kabely VO) převáděné po mostě zůstanou zachovány i na navrhovaném mostě. Přichycení chrániček sítí ke konstrukci bude stejným způsobem jako na stávajícím mostě, tj. na příčných úhelnících podvěšených pod konstrukci.

Výška dřevěných stěn zakrývajících boční pohled na ocelové nosníky (plentovací stěny) bude snížena o 200 mm z 780 mm na 580 mm

Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Zdůvodnění návrhu :

- zachovat nosníky Faltus s výškou nosníků 650 mm a šířkou přírub nosníků 345 mm není možné, neboť nosníky se již nevyrobí - atypické nosníky byly vyrobeny ve Škodě Plzeň během 2. světové války jako mostní vojenská provizoria, výroba nosníků byla po válce ukončena
- sanace stávajících nosníků není možná - viz. posudek z 6/2011 Ing. J. Hlavničky kde nebylo doporučeno provádět další opravu nosníků a antikorozních nátěrů, protože finanční náklady spojené s opravou by byly neefektivně vynaložené
- výroba věrné kopie nosníků by byla technologicky velmi náročná a finančně neúměrně drahá, životnost nosníků by byla opět omezená, neboť konstrukce vykazuje nefunkční a chybně navržené detaily, zejména z korozního a statického hlediska
- klasické šikmé příruby navržených nosníků I 550 jsou vhodné k historickému mostu, svou šikmostí zabraňují ulpívání nečistot na dolních přírubách, z čehož vyplývá snadnější údržba a předpoklad vyšší životnosti mostu
- snížením nosníků z výšky 650 mm na 550 mm se dosáhne příznivějších průtokových poměrů pod mostem při povodních.
- cena typově vyráběného nosníku je nižší než u speciálně vyrobeného

Mostní svršek

Dřevěná mostovka s chodníky a zábradlím zůstane zachována v původním provedení.

Stav dřevěných částí mostovky nutno v době rekonstrukce odborně posoudit a na základě toho stanovit, zda bude možno použít stávající materiál mostovky s případnou individuální výměnou jednotlivých poškozených kusů nebo se vybuduje mostovka zcela nová.

V případě celkové výměny mostovky budou použity stejné materiály jako jsou stávající (ocel, dřevo) a bude zachován vnější vzhled mostu co do tvaru i barevnosti. Dimenze dřevěné mostovky budou totožné se stávající mostovkou.

Zatížitelnost mostu

V rámci této zpracovávané studie byly provedeny statické výpočty a návrhy konstrukčního řešení rekonstrukce mostu. Zatížitelnost byla počítána dle ČSN 73 6222 / duben 2009. Bylo zjištěno, že rozhodujícím prvkem pro stanovení zatížitelnosti jsou dřevěné trámy (mostnice) 160x160 mm jejichž normální i výhradní zatížitelnost je 23 t (nápravový tlak 8,6 t). Tato zatížitelnosti odpovídají svou únosností nosníky I 550 ve vzájemných vzdálenostech 1,0 m, jejichž normální zatížitelnost je 26 t.

Zatížitelnost nosné konstrukce mostu by potom byla normální i výhradní 23 t.

Pro dodržení této požadované zatížitelnosti by bylo možno alternativně použít i válcované nosníky HEB výšky minimálně 450 mm ve vzájemné vzdálenosti 1,0 m.

Výstavba mostu

Dodavatel stavby musí počítat s velmi stísněnými poměry v centru města s minimálním obvodem staveniště. Stavba bude prováděna za úplné uzavírky pro motorová vozidla. Pěší provoz musí být zachován po celou dobu výstavby. Rekonstrukce mostu bude tedy probíhat po polovinách. Inženýrské sítě vedoucí po mostě budou svými majiteli nebo správci dočasně přeloženy nebo provizorně vyvěšeny a opět uloženy do definitivních poloh chrániček v rekonstruovaném mostě. Stavba bude provedena v průběhu jedné stavební sezóny.

Materiálová náročnost a odhad stavebních nákladů

Hmotnost ocelových nosníků I 550 bude cca 39 t, hmotnost ostatních částí ocelové nosné konstrukce (výztuhy, příčníky, zavětrování, nosiče inženýrských sítí) bude cca 9 t. Celková hmotnost oceli bude cca 48 t.

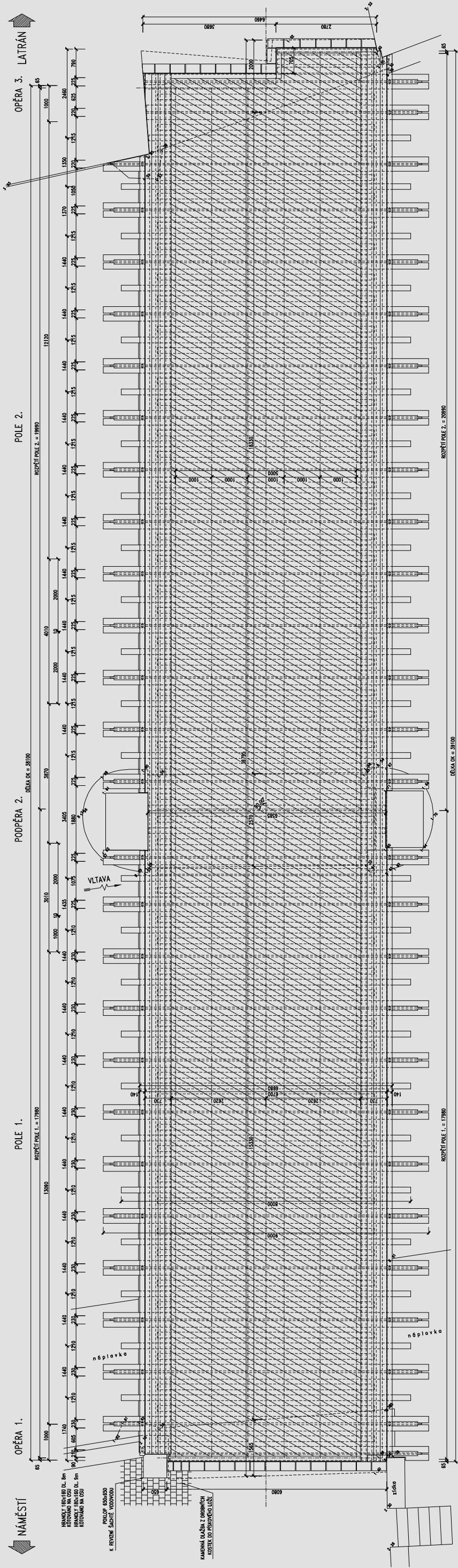
Stavební náklady na rekonstrukci ocelové nosné konstrukce mostu lze odhadovat na cca 6,2 mil. Kč, na rekonstrukci dřevěné mostovky a ostatních částí mostu na cca 5,6 mil. Kč a na přeložky inženýrských sítí na cca 2,1 mil. Kč. Celková stavební náklady na rekonstrukci mostu lze odhadovat na cca 13,9 mil. Kč bez DPH, tj. cca 16,7 mil. Kč včetně DPH.

V Olomouci, září 2012

Ing. Milan Šenkyřík

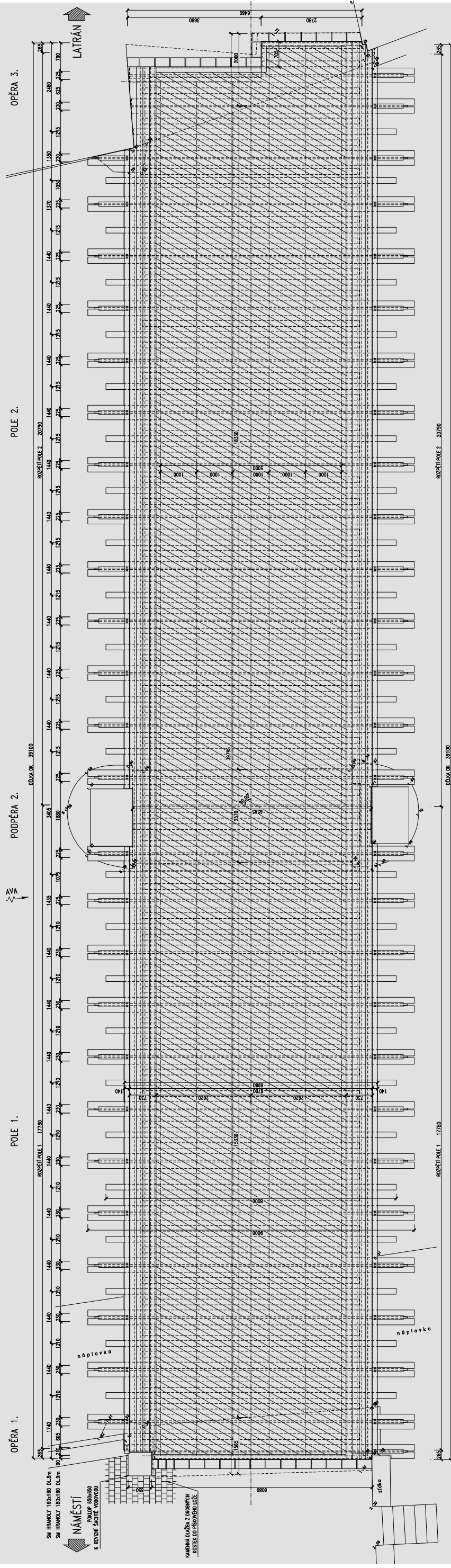
Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Půdorys – stávající stav



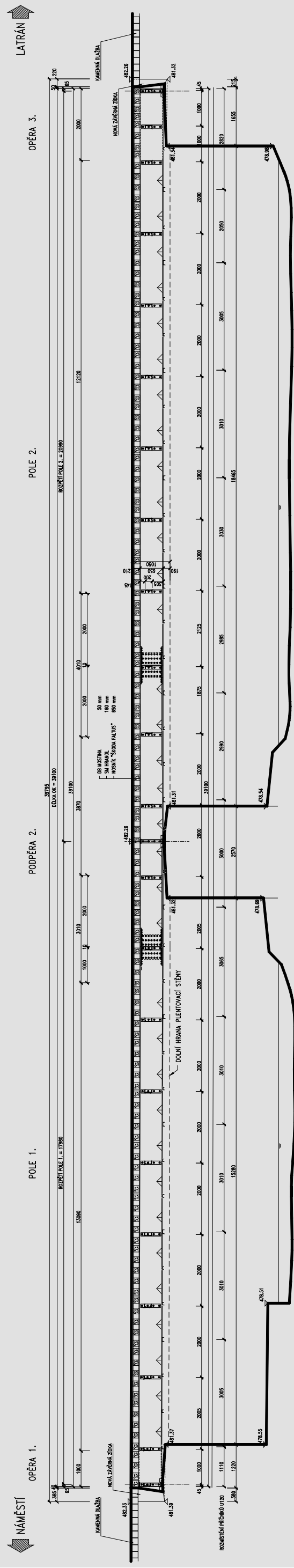
Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Půdorys – navrhovaný stav



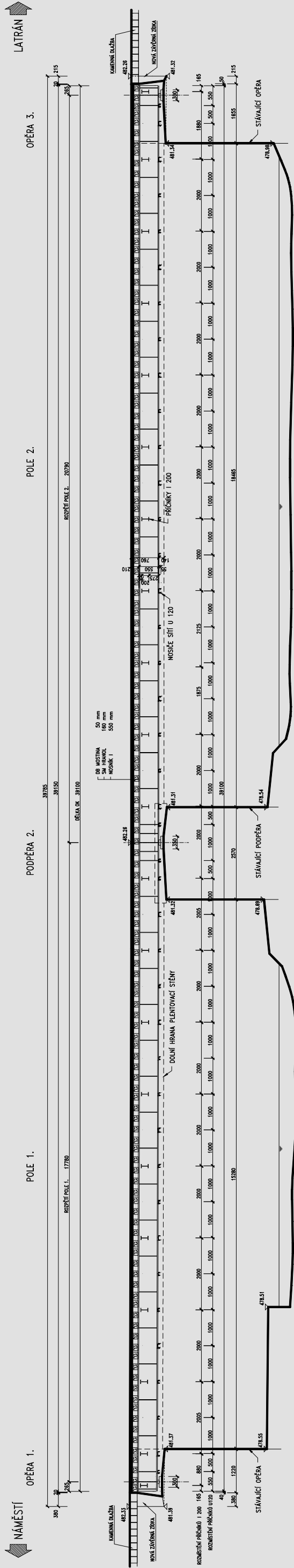
Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Podélný řez – stávající stav



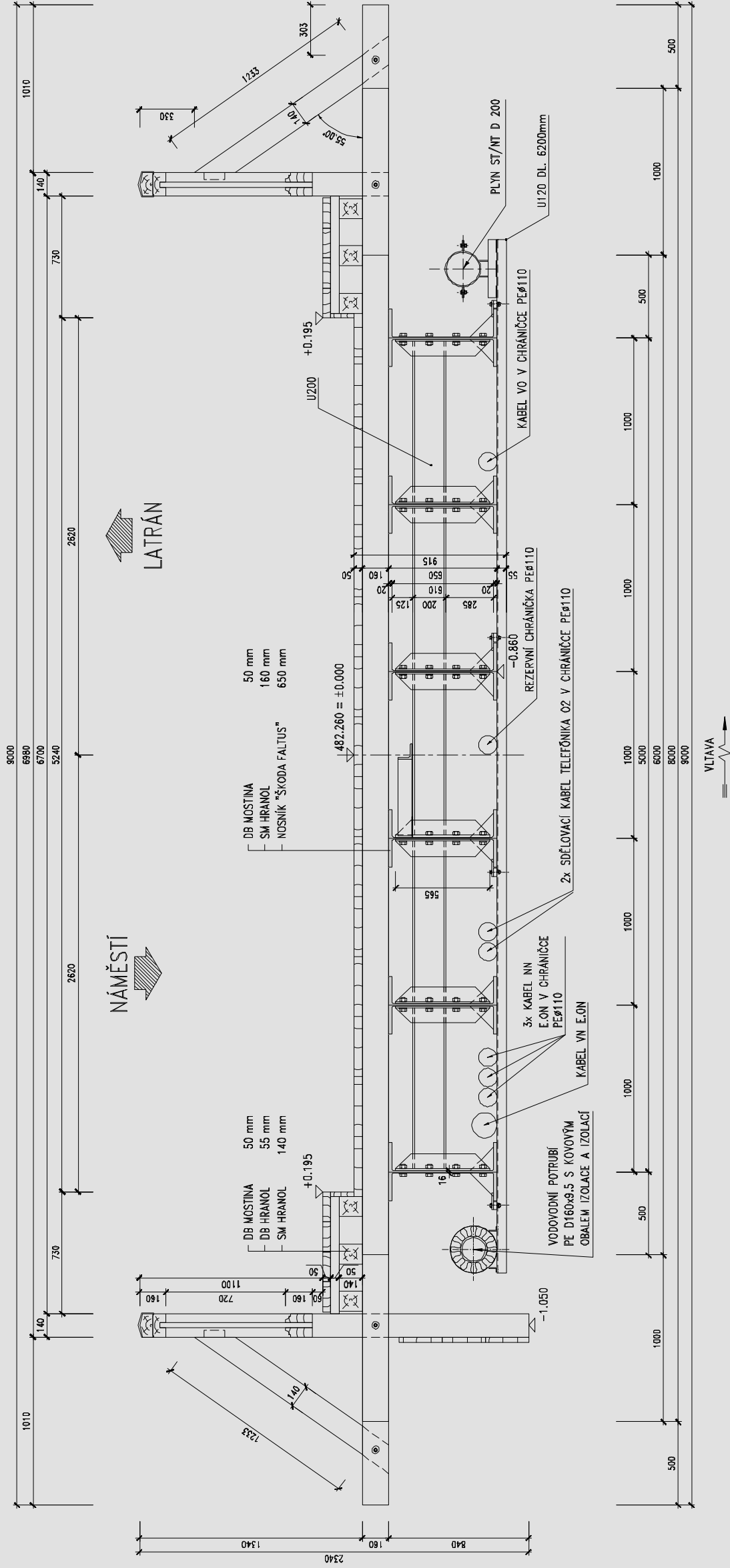
Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Podélný řez – navrhovaný stav



Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

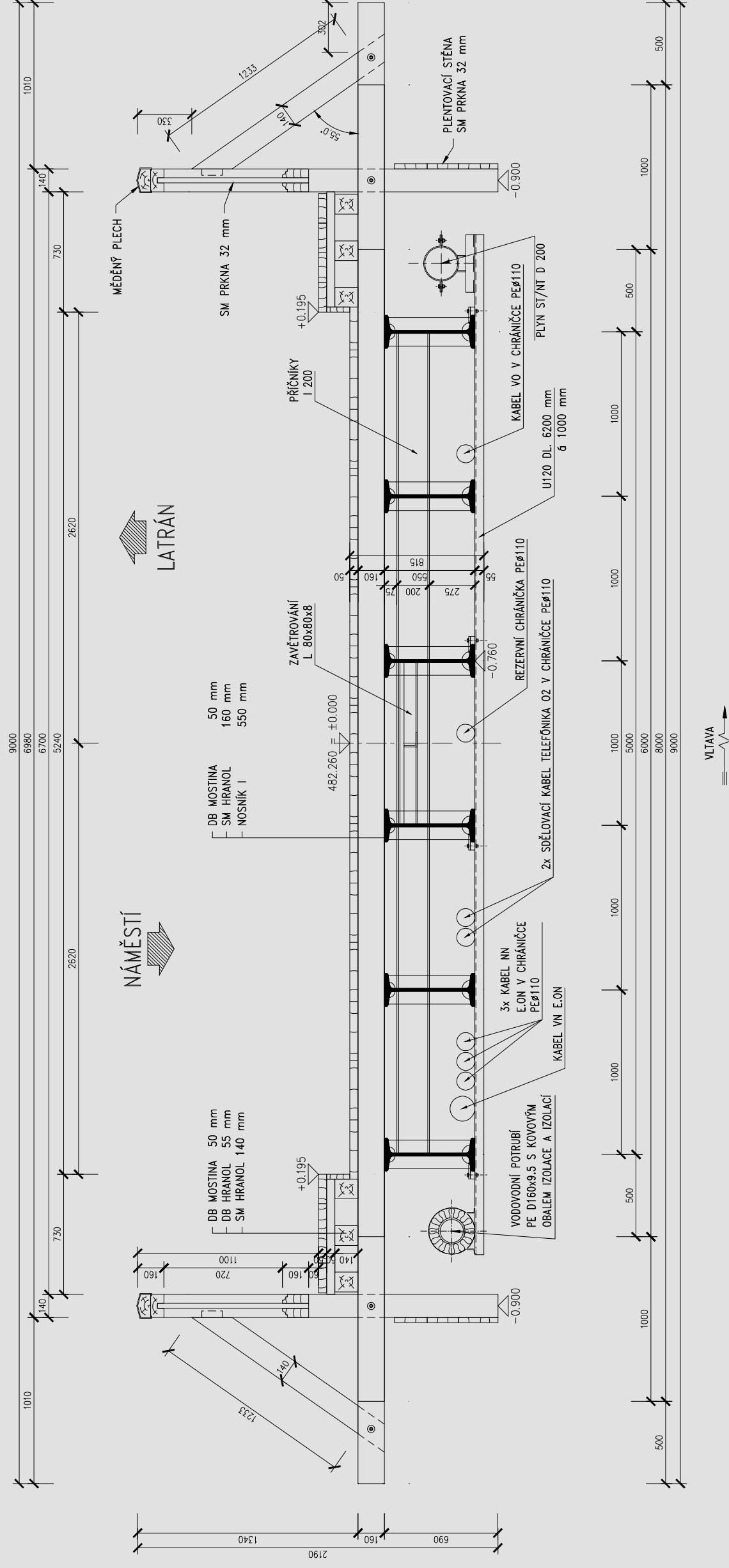
Příčný řez – stávající stav



Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Příčný řez – navrhovaný stav

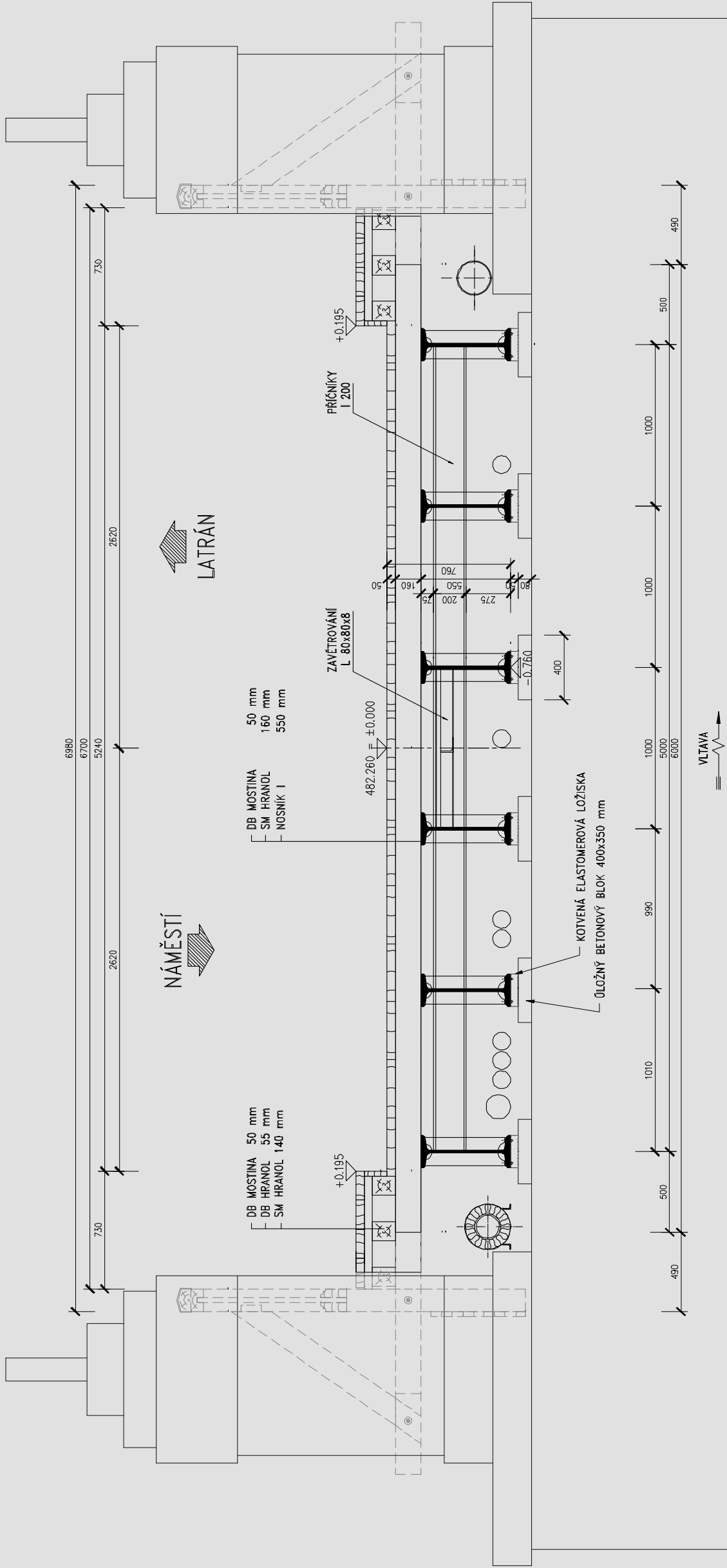
Řez v poli



Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Příčný řez – navrhovaný stav

Řez nad podporou



Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově



Fotografie stávajícího stavu

Stráský, Hustý a partneři s.r.o., Bohunická 50, 619 00 Brno, www.shp.eu

Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově



Fotografie stávajícího stavu



Vizualizace navrhovaného stavu

Vizualizace navrhovaného stavu

Stráský, Hustý a partneři s.r.o., Bohunická 50, 619 00 Brno, www.shp.eu

Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Expertní posudek – stanovení předpokládané životnosti mostu



Ing. Josef Hlavnička
Dílenská 7/468
312 00 PLZEŇ

SMP CZ, a.s.
Evropská 1692/37
160 41 PRAHA 6

Věc: „Český Krumlov-Lazebnický most přes řeku Vltavu-
– stanovení předpokládané životnosti - posudek“.

Úvod –popis:

Jedná se o most na místní komunikaci.Přemostění je šikmé, ale ukončení nosné konstrukce kolmé. Most je o dvou spojitých polí s horní mostovkou. Nosná konstrukce je z prvků provizorního mostu „Faltus“. Jedná se o roštovou konstrukci tvořenou šesti nosníky složenými ze svařovaných prvků tvaru U-65 vzájemně posunutých tak, že vytvářejí šikmost přemostění. Na ocelových nosnících spočívá dřevěná mostovka se zvýšenými oboustrannými chodníky a dřevěným zábradlím.

Mostní objekt resp. nosná konstrukce slouží nejen pro veškerou dopravu (podle upraveného příslušného omezení zatížitelnosti místních komunikací.historické části města), ale zároveň jako energetický, kdy veškerý prostor pod mostovkou vyplňují chráničky inženýrských sítí.

Nález:

Mostní objekt je po opravě (celkové výměně) dřevěných prvků mostovky a lokální opravě PKO . Na povrchu konstrukce jsou lokálně viditelná korodující místa a stékající rez z těchto míst. Jedná se o místa nepřístupná, nebo málo přístupná. (spoje jednotlivých prvků konstrukce a lokálně v oblasti spodních pásnic nad úložnými prahy).

Viditelná koroze, není hloubkového charakteru. Jedná se o převážně o záležitost vzhledovou - estetickou , která není hlavním faktorem ovlivňujícím životnost mostního objektu..

Závěr:

Provedení PKO v souladu s ČSN a TKP tohoto typu ocelové nosné konstrukce (provizorium FALTUS) vyžaduje splnění základních podmínek. Odstranění chrániček inženýrských sítí a demontáž ocelové konstrukce na jednotlivé díly.

Vzhledem k tomu, že výše uvedené podmínky nelze zajistit, ani splnit , nedoporučuji provádět opravu PKO.

Finanční náklady spojené s opravou PKO jsou neefektivně vynaložené.

Životnost konstrukce lze stanovit na dobu 7-9 let tj. rok 2018-2020

za předpokladu:

1. dodržování platných norem a předpisů pro mosty pozemních komunikací
 - běžná údržba-prohlídka BP a HP.
 - užívání vozidly do povolené hmotnosti
- 2- Zahájení přípravy a zpracování PD na celkovou rekonstrukci mostního objektu.

Příloha: Autorizace zpracovatele
Oprávnění MD ČR pro provádění HP a MP

V Plzni,dne 25.06.2011



Zpracovatel posudku:
Ing. Josef Hlavnička

Rekonstrukce Lazebnického mostu přes Vltavu v Českém Krumlově

Běžná prohlídka 27.8.2011

Město: Český Krumlov
Datum prohlídky: 27.8.2011
Prohlídku provedli: Ing. Josef Pejcha

A. Základní údaje:			
Název objektu:	Lazebnický most	Číslo komunikace:	Staničení km: neuvedeno
Stavební stav dle HP:		Spodní stavba: II	Nosná konstrukce: II-III
Zatížitelnost v tunících:		Vn = 21	Vr = 28
B. Stav a závady části mostu:			
Základy mostních podpěr, křídla: Nepřístupné – stabilní.			
Mostní podpěry, křídla, čelní zdi: Nečistoty a odpadky na úložných prazích.			
Nosná konstrukce: Místy počáteční koroze a to i na nových prvcích.			
Ložiska, klouby, mostní závěry: Ložiska: zanesena nečistotami, korodují.			
Mostní závěry: nejsou.			
Vozovka, chodníky, odrazné proutky, římsy, kolejový svršek: Vozovka: Místy rozpraskané šošny podlahy.			
Chodníky: Místy rozpraskané šošny. Vady fošen-suky.			
Římsy: nejsou			
Izolační systém: Není.			
Odvodňovací zařízení: Není.			
Svodidla, zábradební svodidla, zábradlí, dopravní značení a označení mostu: Zábradlí: pozůstatek sloupků něčí reklamy.			
Ochranná zařízení – ledolamy, záhozy, lodní svodidla, protidýňkové, protikouřové, protiněrazové, krycí a izolační zábrany, protihlukové zdi atp.: Není			
Revizní zařízení, osvětlení, cizí zařízení na mostě: Stav cizího zařízení nejištěván.			
Území pod mostem, přístupové cesty, zemní těleso: Koryto řeky Vltavy.			
C. Opatření na zkvalitnění správy objektu, návrh na odstranění zjištěných závad: Neodkladně odstranit zbytky sloupků reklamy a vyčistit úložné prahy, jednat s dodavatelem o opravě nátěru. Do 20-ti let uvažovat o nové nosné konstrukci.			
D. Záznam o projednání opatření se správcem mostu, stanovení druhu údržby a oprav, stanovení způsobu a termínu odstranění závad, případně nařízení zatěžovací zkoušky, stanovení předběžné ceny prací:			
Odhad ceny: - záruka			
E. Stanovisko nadřízeného orgánu k případným požadavkům správce mostu:			
F. Návrh termínu další běžné, popř. mimořádné prohlídky:			
BP 2012			

Běžná prohlídka 29.3.2012

Město: Český Krumlov
Datum prohlídky: 29.3.2012
Prohlídku provedl: Karel Jirovec, Osvědčení k výkonu BP č.j. 48/2011/910-SS/058

A. Základní údaje:			
Název objektu: Lazebnický most	Číslo komunikace: 1b Latrán 2b Radniční ulice	Staničení km: neuvedeno	Evidenční číslo: CK-003
Stavební stav dle poslední HP:	Spodní stavba: II Vn = 21 t	Nosná konstr.: II-III Vr = 28 t	Použitelnost: 1 Vc = -
Zatížitelnost v tunách:			
B. Popis části mostu:			
Základy mostních podpěr a křídel, zemní těleso:			
Nepřístupné, stabilní, asi plošné			
Mostní podpěry, křídla, čelní zdi:			
Nečistoty a odpady na úložných prazích, zbytky posypových materiálů na podpěře, odpaďování omítky na prodloužené podpěře – zděných podstavců soch, u paty podpěry vymleté pojivo spár			
Nosná konstrukce:			
Počáteční koroze a to i na opravených prvcích, především ve styčných plochách sešroubovaných profilů Faltus a v místech styku s dřevěnými příčnými trámkami, degradace nátěru dřevěných prvků, především zábradlí, cizí dřevěné profily na prodloužených příčných trámech			
Ložiska, klouby, mostní závěry:			
Ložiska: zanesena nečistotami, korodují			
Mostní závěry: nejsou			
Vozovka, chodníky, římsy, koleje svršek, závlivky:			
Vozovka: místy rozpraskané fošny, vady fošen - suky			
Chodníky: místy rozpraskané fošny, vady fošen - suky			
Římsy: nejsou			
Isolační systém:			
Není			
Odvodňovací zařízení:			
Není			
Svodidla, zábradlní svodidla, zábradlí, dopravní značení a označení mostu:			
Zábradlí: degradace nátěru, pozůstatky reklamy, chybí EČM			
Ochranná zařízení – ledobolany, záhozy, lodní svodidla, protidotykové, protikouřové, protinářzové, krycí a izolační zábrany, protihlukové zdi apod.:			
nejsoú			
Cizí a revizní zařízení na mostě, osvětlení:			
Stav cizího zařízení nejišťován			
Území pod mostem a přístupové cesty:			
Koryto Vltavy			
C. Opatření na zkvalitnění správy objektu, návrh na odstranění zjištěných závad:			
Jednat s dodavatelem v rámci záruky o opravě nátěrů ocelových a dřevěných prvků, oprava zdiva, výměna vadných fošen vozovky a chodníků, odstranit zbytky reklamy a dřevěné profily, vyspátovat zdivo podpěry			
Do 8 let provést výměnu konstrukce (viz posudek Ing. Hlavníčky)			
D. Záznam o projednání opatření se správcem mostu, stanovení druhu údržby a oprav, stanovení způsobu a termínu odstranění závad, případné nařízení zatěžovací zkoušky, stanovené předběžné ceny prací:			
Odhad ceny: oprava v záruce			
E. Stanovisko nadřízeného orgánu k případným požadavkům správce mostu			
F. Návrh termínu další běžné, případně mimořádné prohlídky			
BP 2013			
H. Fotodokumentace			
v příloze			