

Protokol o podrobné prohlídce

mostního objektu provedené dle Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb.
a předpisu Správy železnic SŽDC S5 Správa mostních objektů

TÚ 1713 Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)		DÚ 02 Praha Krč – Praha Braník		Evd. km 7,384
Objekt most	Úsek trati Širá trať	Vžitý název Nad cyklosteskou		
Délka mostu 14,30 m		Počet otvorů 1	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Praha		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 80/80		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C2 – 80
Návrh hodnocení stavebního stavu 2/2		Odpovědný pracovník vykonavatele Jindřich Bartoš		Rok podrobné prohlídky 2025



Pohled zleva

Centrum techniky a diagnostiky má zaveden integrovaný systém managementu zajišťující soulad s normou ISO 9001 a ISO 27001. Zobrazené značky URS se nevztahují na dodávky služeb nebo výrobků.

Správa železnic, státní organizace
Sídlo: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
Zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským
soudem v Praze, spisová značka A 48384.

Správa železnic, státní organizace
Centrum techniky a diagnostiky
Malletova 2363/10
190 00 Praha 9
spravazeleznic.cz/ctd



I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu

Délka mostu: 14,30 m (MES).

Šířka mostu: 8,70 m.

Výška objektu: 4,60 m (MES).

Délka přemostění: 6,01 m.

Úhel křížení: cca 80°.

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 1

Počet otvorů: 1

Přemostěná překážka: účelová komunikace zpevněná.

Výška kolejového lože a přesypávky: 1,00 m (MES).

Souřadnice středu objektu

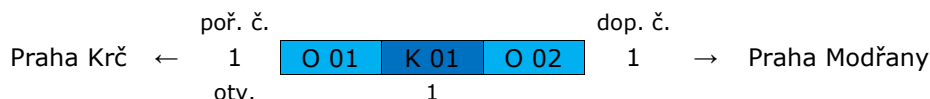
50°1'56.362"N, 14°25'25.093"E; 50.0323228N, 14.4236369E

Podmínky při podrobné prohlídce

Počasí: zataženo

Teplota: +7 °C

Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Konstrukce: desková, železobeton, monolitická. Ukončení konstrukce: kolmé.
Dilatační spára (zleva) ve vzdálenosti: 4,38 m.
 - Rozměry NK: šířka: 8,70 m; rozpětí: 7,00 m (MES); délka: 7,90 m.
- Římsy: železobeton, součást konzol.
- Uložení: z důvodu nepřístupnosti, nelze přesně zjistit.
- Rok výstavby: 1953 (MES) - na objektu neuvedeno
- Rok opravy: neuvedeno (MES).

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: železobeton (MES).
 - Rozměry: výška dříku: vlevo 2,38 m; vpravo: 2,92 m; šířka opěry: 8,89 m.
- Rok výstavby: 1953 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno (MES).
- Křídla:
 - vlevo - kolmé, prostý beton (MES), navazuje opěrná zeď sousedního objektu.
 - vpravo - rovnoběžné, prostý beton (MES) včetně římsy, podél svahu kamenné odláždění.

Opěra O 02

- Materiál: železobeton (MES).
 - Rozměry: výška dříku: vlevo 2,38 m; vpravo: 2,92 m; šířka opěry: 8,89 m.
- Rok výstavby: 1953 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno (MES).
- Křídla:
 - vlevo - kolmé, prostý beton (MES), navazuje opěrná zeď sousedního objektu.
 - vpravo - rovnoběžné, prostý beton (MES) včetně římsy, podél svahu kamenné odláždění.

3. Železniční svršek

- Směrové uspořádání koleje: v přímé.
- Výškové uspořádání koleje: klesá.
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic, upevnění: žebrové, tuhé.
- Kolejnicové styky: nejsou.
- Kolejnicové podpory: pražce, beton/SB 8.
- Kolejové lože: průběžné štěrkové, uzavřené.

4. Vybavení mostu**Zábradlí:**

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, profil „L“, vlevo: svařované, vpravo: šroubované.
- Počet madel/příčlí: 1 / 1
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: vlevo min. 1100 mm; **vpravo min. 980 mm!**
- Počet sloupků: vlevo: 5 ks; vpravo: 10 ks.
- Délka zábradlí: vlevo: 10,15 m; vpravo: 18,60 m.
- Dilatace zábradlí: neřešená.
- Půdorysný tvar: přímý.
- Upevnění sloupků: vetknuté do říms.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Vlevo na krajních sloupcích jsou pásy s bezpečnostním nátěrem a držáky na bezpečnostní tabulky.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Měřický bod: umístěný na konci vpravo, shora římsy.
- Nivelační bod: umístěný z líce římsy křídla u O 01 vpravo.
- Terén pod objektem: cyklostezka, podél stezky jsou u O 02 příkopové tvárnice.
- Příjezd k objektu je možný téměř k objektu. Objekt se nachází v Praze, příjezd ulicí Vrbova, je potřeba sjíždět shora ze sídliště Novodvorská a za benzínovou stanicí EuroOil odbočit vpravo na parkoviště (GPS příjezdu: 50°1'54.352"N, 14°25'24.591"E) a sejít k objektu po cyklostezce.

5. Přechody do trati

- Neřešené.

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

6.1 Prostorové uspořádání na objektu

- Poloha konstrukce k ose koleje: neměřena.
- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na NK** od osy koleje:

	sloupek č. 1	sloupek č. 3	sloupek č. 5
vlevo	2220 mm	2220 mm	2150 mm
	sloupek č. 1	sloupek č. 5	sloupek č. 10
vpravo	6300 mm	6310 mm	6330 mm

- Zábradlí vlevo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.
- Vzdálenost vnitřního líce **říms na NK** od osy koleje: vlevo římsa zasypaná štěrkem

vlevo	Neměřeno, přesypaná štěrkem.
vpravo	Vzdálenost přes 5,60 m.

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Světlost kolmá: 6,01 m
- Světlost šikmá: 6,24 m (MES)
- Volná výška: 2,65 m (ve střední části vlevo); 3,22 m (ve střední části vpravo).

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Konstrukce: z podhledu v místě dilatační spáry je podélná trhlina v celé délce NK, rozevření až 4 mm, v místě poruchy patrný průsak s výluhy (viz foto č. 1). Od průsaku povrchová úprava mírně degraduje.
Z podhledu, v levé části, jsou vydřené rýhy do hl. 10 mm.
Z líce vlevo je dolní hrana na více místech naražená do hl. 20 mm.
Z líce vpravo je dolní hrana na více místech naražená do hl. 30 mm.
- Římsy:
 - Vlevo: shora zanesená štěrkem, nebezpečí pádu kamenů na cyklostezku.
Shora je popraskaný a místy odpadlý asfalt, místy vzrostlá vegetace.
Z líce (nad O 01) je povrchová degradace a v hranách beton degraduje do hl. až 30 mm.
 - Vpravo: shora je popraskaný a místy odpadlý asfalt, místy vzrostlá vegetace.
Z líce, mezi sloupky č. 6 - 7 (nad O 02) je v horní hraně degradace betonu, v místě poruchy je vzrostlá vegetace (viz foto č. 2).
Z líce jsou nepravidelné trhliny, rozevření do 0,8 mm, místy s průsaky a výluhy.
V hranách beton degraduje do hl. až 30 mm.
Z podhledu, ve střední části, podélná trhlina rozevřená až 1 mm, v délce 1,50 m.
Z podhledu (nad O 02) jsou průsaky s výluhy.
- Uložení: z důvodu nepřístupnosti nelze objektivně posoudit, ložné spáry jsou bez patrných poruch.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

- Opěra: z čela, v dilatační spáře, je svislá trhлина v celé výšce, rozevření až 4 mm, ve střední části beton degraduje do hl. až 30 mm.
Z čela, v pravé dolní části, je vodorovná trhлина od hrany v šířce 1,50 m s průsaky, trhлина je zamalována spreji.
Z obou líců jsou nepravidelné trhliny, rozevření 0,2 mm s mírnými průsaky.
- Římsy opěry: vpravo u dilatační spáry (s NK) jsou nepravidelné trhliny a odpadlá povrchová úprava, v místě poruchy prorůstá tráva.

Křídlo vlevo

- Křídlo je bez patrných poruch.

Křídlo vpravo

- Křídlo má ve spáře mezi křídlem a opěrou, svislou trhlinu, rozevření 1 mm.
Povrchová úprava je místy nepravidelně popraskaná, rozevření do 0,2 mm.
V dolní části, v místě pracovní spáry je podélná trhлина s mírnými průsaky.
U křídla je vzrostlý silný náletový strom.
- Římsa křídla má z líce nepravidelné trhliny.

Opěra O 02

- Opěra: z čela, v dilatační spáře, je svislá trhлина v celé výšce, rozevření až 4 mm.
Z čela, v dolní části (u dilatační spáry), beton degraduje do hl. 40 mm.
Z čela, v dolní části, je okolo spáry odpadlá povrchová úprava.
Z čela vlevo (u hrany, v dolní části) je svislá trhлина.
Z líce vpravo, v horní části, je vodorovná trhлина v délce 2,00 m, rozevření do 1 mm.
Z líce vpravo, beton okolo výdřevy degraduje, v tomto místě jsou krátké nepravidelné trhliny, rozevření 0,2 mm, v místě mostního závěru i s průsaky.
Z líce vpravo, u dilatační spáry s křídlem, beton v horní a střední části degraduje do hloubky 70 mm a v dolní části do hl. 100 mm.

Křídlo vlevo

- Křídlo je bez patrných poruch.

Křídlo vpravo

- Křídlo má (pod římsou) vodorovnou trhlinu v celé délce křídla, rozevření až 3 mm. Okolo poruchy beton degraduje do hl. 40 mm (viz foto č. 3).
V povrchové úpravě jsou nepravidelné (převážně podélné) trhliny s průsaky a výluhy, rozevření 0,2 - 1,0 mm.
- Římsa křídla je ve střední části prasklá po celé výšce i šířce, rozevření až 2 mm.
Konec římsy degraduje do hl. až 30 mm, v tomto místě trhliny rozevřené do 1 mm.
- Kamenný kužel u křídla je sesedlý až o 50 mm s prorůstáním náletového stromu.

3. Stav železničního svršku

- Železniční svršek: ve štěrkovém loži místy prorůstá drobná vegetace.
- Upevnění koleje: místy jsou uvolněné svěrky.

4. Stav vybavení mostu

Zábradlí

- Vlevo: funkční, sloupky jsou v dolní části navařené na původní sloupky. Stav PKO: poškozen na ploše cca 80 % (Ri 5). Povrchová koroze.
- Vpravo: funkční, sloupky č. 2 - 4 jsou v dolní části uvolněné, sloupek č. 2 je v dolní části přerušovaný korozí, ostatní sloupky jsou zajištěny pruty betonářské oceli. V dolní části jsou sloupky silně oslabené korozí o 1 - 2 mm. Madlo je mírně zvlněné. Stav PKO: poškozen na ploše cca 80 % (Ri 5).

Bezpečnostní nátěry a tabulky:

- Bezpečnostní nátěr je nedostatečně reflexní, výstražné tabulky chybí.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Měřický bod: bez patrných poruch.
- Nivelační bod: bez patrných poruch.
- Terén pod objektem: bez patrných poruch.

5. Přechody do trati

- Bezpečné.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 - hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Podélná trhлина u dilatační spáry a degradace betonu v místě poruchy.
- Degradace betonu a trhliny v římsě vpravo.

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 - hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Svislá trhлина v dilatační spáře.
- Trhliny v křídlech vlevo a vpravo.
- Trhliny z čela opěry.

Opěra O 02 - hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Svislá trhлина v dilatační spáře s degradací betonu.
- Degradace okolo dilatační spáry s křídlem vpravo.
- Vodorovná trhлина pod římsou křídla vpravo.
- Degradace betonu římsy křídla vpravo.
- Nepravidelné trhliny v omítce spodní stavby.

IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu

V souladu s předpisem SŽDC S 5, částí druhou, a na základě provedené podrobné prohlídky mostu navrhuji následující výsledné hodnocení stavebního stavu:

Nosná konstrukce: K 2

na základě hodnocení K 01

Spodní stavba: S 2

na základě hodnocení O 01, O 02

Podrobná prohlídka provedena dne 31.03.2025

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Miroslav Weniger dne 22.04.2025

Odpovědný pracovník vykonavatele
podrobné prohlídky

Jindřich Bartoš
vedoucí RP Pardubice

Podpis.....

Přílohy protokolu

Příloha č. 1 - fotodokumentace závad a poruch

Příloha č. 1

Fotodokumentace závad a poruch



Foto č. 1

K 01 - deska z podhledu, ve střední části, v dilatační spáře, podélná trhlinka.



Foto č. 2

K 01 - římsa vpravo, v horní hraně degradace betonu včetně vegetace.



Foto č. 3

O 02 - křídlo vpravo, podélná trhlinka (pod římsou) včetně degradace betonu.