

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 8,222
Objekt most	Úsek trati Širá trať	Vžitý název Pod pivovarem		
Délka mostu 27,20 m		Počet otvorů 1	Počet kolejí 1	Elektrizace ne
Objednatel Správa železnic, státní organizace OR Praha		Rychlost na mostě / traťová [km/h] 50/80		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C2 – 80
Návrh hodnocení stavebního stavu 2/2		Odpovědný pracovník vykonavatele Jindřich Bartoš		Rok podrobné prohlídky 2025



Pohled zprava

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: 27,20 m (MES)

Šířka mostu: 11,55 m

Výška objektu: 4,40 m (MES)

Délka přemostění: 11,00 m (MES)

Úhel křížení: cca 90°

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 1

Počet otvorů: 1

Přemostěná překážka: volný terén

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

Souřadnice středu objektu

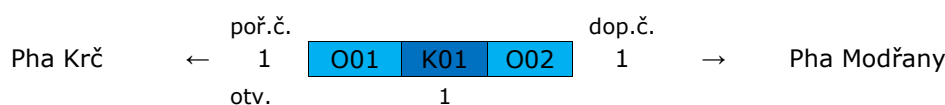
50°1'51.822"N, 14°24'44.015"E, 50.0310617N, 14.4122264E

Podmínky při podrobné prohlídce

Teplota: + 8 °C

Počasí: zataženo

Schéma mostního objektu



1. Nosná konstrukce

Konstrukce K 01

- Konstrukce desková – železobetonová deska. Ukončení konstrukce kolmé.
- Dilatační spára zleva ve vzdálenosti 4,75 m.
 - Rozměry NK: šířka: 11,55 m; rozpětí: 12,00 m (MES); délka: 16,00 m (MES).
- Chodníkové konzole vlevo i vpravo železobetonové.
- Římsa: vlevo i vpravo železobetonové.
- Uložení: nelze přesně zjistit (dle MES ložiskové pevné).
- Rok výstavby: 1962 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno.

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: železobeton. Vlevo je část opěry zasypaná
 - Rozměry: výška dříku: 0,24 - 2,50 m; šířka: 11,30 m.
- Rok výstavby: 1962 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno.
- Křídla:
 - vlevo – rovnoběžné, železobetonové s římsou a přilehlým svahovým kuželem.
 - vpravo – rovnoběžné, železobetonové s římsou a přilehlým svahovým kuželem.

Opěra O 02

- Materiál: železobeton. Vlevo je část opěry zasypaná
 - Rozměry: výška dříku: 1,60 - 3,00 m; šířka: 11,30 m.
- Rok výstavby: 1962 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno.
- Křídla:
 - vlevo – rovnoběžné, železobetonové s římsou a přilehlým svahovým kuželem.
 - vpravo – rovnoběžné, železobetonové s římsou a přilehlým svahovým kuželem.

3. Železniční svršek

Kolej č. 1

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v oblouku (levý)
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: klesá
- Tvar kolejnic: S49
- Tvar podkladnic: žebrové, tuhé
- Kolejnicové styky: kolejnicové styky na objektu nejsou
- Kolejnicové podpory: pražce beton/SB6
- Kolejové lože: průběžné šterkové, uzavřené.

4. Vybavení mostu

Zábradlí:

(pouze vpravo – vlevo zborcené)

- Popis zábradlí, materiál, spoje: zábradlí ocelové, svařované.
Madla a příčle z trubek, sloupky z „I“ profilů.
- Počet madel/příčlí: 1 / 1
- Výška zábradlí nad pochozí plochou na konstrukci: vpravo min. 950 mm!
- Počet sloupků: vpravo 14 ks
- Délka zábradlí: vpravo 26,60 m.
- Dilatace zábradlí: neřešené.
- Půdorysný tvar: přímý.
- Upevnění sloupků: ukotvené do římsy
- Ukolejnění / vodivé propojení: ne / ne

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Na pravém zábradlí vně sloupků je upevněný plechový kabelový žlab.
- Terén pod objektem: volný terén.
- Příklad k objektu není možný. Příklad k objektu evid. km. 7,914 ulicí Vrbová a odtud cca 300 m pěšky po směru staničení (GPS souřadnice příjezdu 50°1'53.197"N, 14°24'58.981"E, 50.0314436N, 14.4163836E).

5. Přečходы do trati

- Neřešené, bezpečné.

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 konstrukci od osy koleje:

vpravo	7140 mm	7630 mm	7820 mm
--------	---------	---------	---------

- Vzdálenost **vnitřních hran říms** od osy koleje:

	sloupek č. 2	sloupek č. 8	sloupek č. 13
vlevo	2870 mm	zbytek římsy je zasypaný a zarostlý	
vpravo	vpravo římsa zasypaná a zarostlá		

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: 11,00 m (MES)
- Volná výška: vlevo: 0,90 m; vpravo: 2,50 m.

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Konstrukce: z podhledu je deska po celé ploše znečištěná od sazí.
V dilatační spáře jsou patrné stopy po průsacích vody, beton okolo dilatační spáry povrchově degraduje - jednotlivé části konstrukce výškově nenavazují.
Z podhledu konstrukce je místy slabé krytí výztuže s degradací betonu a korozi (viz foto č. 1).
Hrany desky jsou místy uražené do hloubky až 30 mm.
Z líce desky vlevo i vpravo beton povrchově degraduje, vlevo nad O 02 je obnažen prut výztuže s korozi.
- Chodníkové konzole:
 - Vlevo: v místě napojení na líc desky jsou patrné průsaky s výluhy, dále jsou místy z podhledu viditelné výluhy.
Beton chodníkové konzole povrchově degraduje, místy je v malých plochách obnažena výztuž.
Nad O 02 je římsa odpojená a beton v tomto místě degraduje do hloubky až 60 mm.
 - Vpravo: v místě napojení a z podhledu na líc desky jsou patrné průsaky s výluhy.
Beton chodníkové konzole z podhledu povrchově degraduje, místy včetně obnažení výztuže.
- Římsy: vlevo i vpravo beton římsy povrchově degraduje.
 - Vlevo opadává dolní hrana s degradací betonu.
 - Vpravo na horní ploše jsou v betonu nepravidelné trhliny, rozevření až 1,5 mm.
- Uložení: stav uložení nelze přesně zjistit z důvodu nepřístupnosti, pouze v místech ložných spár je místy vypadaná výplň.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

- Opěra: z levé strany je opěra ze 2/3 zasypaná.
Místy jsou z čela opěry viditelné výluhy.
Vpravo z líce beton v pracovní spáře místy degraduje.
V dilatační spáře jsou patrné průsaky a degradace betonu do hloubky až 30 mm.
V horní části opěry beton degraduje do hloubky až 30 mm.
Vlevo z líce opěry jsou nepravidelné trhliny s průsaky a výluhy.
Vlevo z líce v místě spáry mezi opěrou a křídlem beton degraduje do hloubky 20 - 30 mm.
- Římsa opěry: vlevo na začátku v místě bývalého sloupku zábradlí je římsa vylomená do hloubky 60 mm.
Vlevo je římsa odpojená.
Vpravo je dolní hrana vylomená až na ocelovou výztuž s korozí výztuže a degradací betonu, na začátku degradace je svislá trhlina, rozevření 6 mm (viz foto č. 2).

Křídlo vlevo

- Křídlo má ve vzdálenosti 2,80 m svislou (stupňovitou) trhlinu po celé výšce, trhlina je rozevřena max. 0,5 mm, přechází do římsy křídla.
V dilatační spáře beton v hranách degraduje.
Beton křídla povrchově degraduje téměř po celé ploše.
Místy jsou v křídle patrné výluhy.
- Římsa křídla je na začátku vylomená do hloubky až 300 mm.
Ve vzdálenosti 2,80 m od začátku je trhlina přecházející z křídla, beton okolo trhliny je vylomený do hloubky až 80 mm.
- **Svahový kužel je silně zasypaný a téměř zakrývá křídlo.**
Na kuželu jsou nasypané odpadky.

Křídlo vpravo

- Po křídle stéká voda a místy beton povrchově degraduje.
V dilatační spáře mezi opěrou a křídlem beton degraduje a opěra je oproti křídlu vysunutá o 30 mm.
Na křídle je podélná trhlina (pracovní spára) s průsaky a výluhy.
- Římsa má dolní hranu místy vylomenou až na ocelovou výztuž s korozí výztuže.
Na horní ploše je římsa zasypaná a zarostlá vegetací.
- Svahový kužel je sesunutý.

Opěra O 02

- Opěra: v horní části a vpravo v dolní části beton degraduje do hloubky 20 - 40 mm, včetně obnažení a koroze výztuže.
Vpravo v horní části je výztuž vylomená a ohnutá (viz foto č. 3).
V dilatační spáře jsou patrné průsaky a degradace betonu do hloubky až 40 mm, včetně vypadaného pojiva.
- Římsa opěry: vlevo v dilatační spáře beton degraduje do hloubky až 40 mm.

Křídlo vlevo

- Ve vzdálenosti 2,25 m od konce křídla je svislá trhlinka rozevřená až 50 mm na celou výšku křídla, včetně římsy, část betonového bloku je sesedlá.
Beton křídla povrchově plošně degraduje.
V dilatační spáře mezi opěrou a křídlem beton v hranách degraduje.
Na křídle jsou stopy po výluzích.
- Římsa křídla je na dvou místech svisle prasklá - 1. trhlinka ve vzdálenosti 2,25 m od konce křídla (viz trhlinka přecházející z křídla).
2. trhlinka u dilatační spáry křídla a opěry, v tomto místě je dolní hrana římsy vylomená do hloubky až 60 mm.
V konci křídla je římsa odpojená.
- Svahový kužel je porostlý vegetací.

Křídlo vpravo

- Beton křídla místy povrchově degraduje do hloubky max. 30 mm.
V dilatační spáře křídla beton degraduje do hloubky až 30 mm.
- Římsa má dolní hranu místy uraženou do hl. až 50 mm, místy až na ocelovou výztuž.
Na horní ploše římsy je silně vzrostlá vegetace.
- Svahový kužel je zarostlý vegetací.

3. Stav železničního svršku**Kolej č. 1**

- Upevnění koleje: bez patrných poruch.
- Štěrkové lože: bez patrných poruch.

4. Stav vybavení mostu**Zábradlí**

- Vlevo: nefunkční a zborcené v celé délce.
- Vpravo: nedostatečně funkční.

Sloupky jsou v dolní části silně oslabené korozí, **jednotlivě prokorodované, zábradlí je uvolněné, možnost zborcení celého zábradlí.**

Na konci je zábradlí silně porostlé vegetací.

Stav PKO: poškozen na ploše cca 90 % (Ri 5).

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Cizí zařízení: kabelový žlab je nefunkční, rozvolněný.
- Pod objektem je terén místy zanesen odpady.
- Objekt je pomalovaný spreji.
- Okolo objektu narůstá vegetace.

5. Přechody do trati

- Neřešené, bezpečné.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

1. Hodnocení nosných konstrukcí

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Degradace betonu a průsaky v dilatační spáře.
- Nefunkční a zborcené zábradlí vlevo a možnost zborcení zábradlí vpravo.
- Degradace betonu a průsaky a napojení v chodníkových konzolích a říms.
- Slabé krytí ocelové výztuže, včetně degradace betonu.

2. Hodnocení spodní stavby

Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Trhlina v křídle a římsy křídla vlevo.
- Vylomení římsy křídla vlevo.
- Degradace betonu opěry.
- Vysunutí opěry oproti křídlu vpravo, včetně degradace betonu v dilatační spáře.
- Trhliny s průsaky a výluhy vlevo z líce opěry.
- Degradace betonu a trhlina v římsy opěry vpravo.
- Zanesené části opěry.

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Trhlina v křídle a římsy vlevo - sesedlá části betonového bloku.
- Degradace betonu opěry a křídel.
- Obnažení a vylomení výztuže vpravo v horní části.
- Vylomení a degradace betonu římsy křídla vlevo a vpravo.

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 Jindřich Bartoš dne 16.04.2025

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 - degradace betonu,
obnažení a koroze výztuže.



Foto č. 2
O 01 - římsa vpravo, trhлина,
degradace betonu, obnažení
a koroze výztuže.



Foto č. 3
O 02 - pravá horní část,
vyhlomení výztuže.