

Protokol o podrobné prohlídce

mostního objektu provedené dle Vyhlášky MD č. 177/95 Sb.,
a předpisu SZDC S5 Správa mostních objektů

TÚ 1713 Praha-Krč (mimo) - Praha-Modřany (včetně)		DÚ B1 žst. Praha Braník		evd. km 9,053
Objekt most	Stanice	Vžitý název: KOMOKO		
délka mostu 124,00 m	počet otvorů 5	počet kolejí na mostě 2	elektrizace: ne	
Objednatel: SZDC, s.o. OŘ Praha		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 80/80	Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C2 - 80	
návrh hodnocení stavebního stavu 2/2	Vedoucí regionálního pracoviště	Jindřich Bartoš	Rok podrobné prohlídky	2019



Pohled zleva

Obchodní firma:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Sídlo: Praha 1 – Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obch. rejstříku: Městský soud v Praze, spis. značka A 48384

www.szdc.cz

Doručovací adresa:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,

Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Libeň

www.tudc.cz

Technická ústředna založena 1957



URS is a member of Registrar of Standards (Holdings) Ltd. URS is a member of Registrar of Standards (Holdings) Ltd. Tato logo prokazuje, že TUDC má zaveden integrovaný systém managementu zajišťující soulad s normou ISO 9001 a ISO 27001. Nevztahují se na dodávky služeb nebo výrobků.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
----------------	---	----------------------

I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu:

Souřadnice středu objektu: GPS: 50°1'32.119"N, 14°24'14.245"E

Délka mostu: 124,00 m (MES)

Šířka mostu: 10,80 m (MES)

Výška objektu: 7,30 m (MES)

Délka přemostění: 111,90 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt: šikmý

Šikmost: levá

Počet kolejí: 2

Počet nosných konstrukcí: 2

Počet otvorů: 5

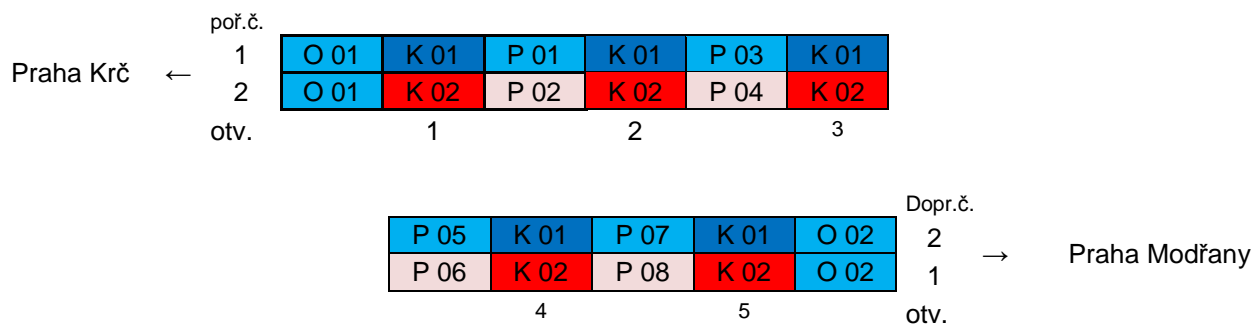
Přemostěná překážka: otvor č. 1: volný terén
otvor č. 2: silnice I. třídy
otvor č. 3: silnice I. třídy
otvor č. 4: tramvajová dráha
otvor č. 5: volný terén

Výška kolejového lože a přesypávky: v MES neuvedeno, cca 0,50 m.

Podmínky při podrobné prohlídce:

- Počasí: jasno
- Teplota: +25° C

Schéma mostního objektu:



PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
----------------	---	----------------------

1. Nosná konstrukce K 01 a K 02

Konstrukce K 01 a K 02 (shodné)

- Konstrukce ocelová, trámová, plnostěnná, spojitá, spřažená (ocelové nosníky 4 ks + železobetonová deska), horní mostovkou, a průběžným štěrkovým ložem.
 - Rozměry NK: šířka: 5,40 m; délka: 113,90 m (MES); rozpětí: 112,90 m (MES)
 - rozpětí: otv. č. 1: 20,50 m, otv. č. 2 - 4: 3x 24,00 m, otv. č. 5: 20,50 m (MES)
- Hlavní nosníky: (4 ks) spojité, plnostěnné, svařované, šroubové spoje.
 - Délka: 113,90 m; výška: 1,30 m; osová vzdálenost: 1,45 m.
- Příčné ztužení hlavních nosníků: plnostěnné (s oválným otvorem), svařované, šroubové spoje.
 - Délka: 1,43 m; výška: 1,10 m; vzdálenost od sebe: 4,00 m.
- Mostovka: desková, železobeton.
- Římky: vlevo i vpravo železobeton.
- Závěry mostní konstrukce: příčně, těsněné.
- Uložení: hrncová ložiska. O 01: 4x všesměrně pevné,
P 01 a P 02: 2x podélně pohyblivé,
P 03: (levé) podélně pohyblivé, (pravé) všesměrně pohyblivé,
P 04 až P 08: 2x podélně pohyblivé,
O 02 4x všesměrně pohyblivé.
- Rok výstavby: 1986 (MES). Na objektu osazeny štítky na stojínách hl. n. nad otvory č. 2 a 3.
- Rok opravy: neuvedeno.
- Rok obnovy PKO: 1986 (MES)

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: železobeton, prefabrikovaná spodní stavba (MES), ze dvou částí, levá část pod K 01 posunuta o 5,90 m ve směru staničení.
 - Rozměry: šířka opěry: 10,80 m (MES, 2x 5,40 m); výška opěry: 3,20 m.
 - Závěrná zeď: železobeton, výška: 2,15 m.
 - Rok výstavby: 1986 (MES) - na objektu neuvedeno.
 - Křídla:
 - vlevo - rovnoběžné, železobeton, s železobetonovou římsou a přilehlým svahovým kuželem.
 - vpravo - rovnoběžné, železobeton, s železobetonovou římsou.
- Na křídlo navazuje opěrná zeď (kamenné zdivo s železobetonovou nadezdívkou a římsou).

Pilíř P 01 - P 02

- Materiál: železobeton, prefabrikovaná spodní stavba (MES)
 - Rozměry: šířka pilíře: 4,20 m (MES); výška pilíře: 3,50 - 4,20 m; délka: 1,20 m.
- Rok výstavby: 1986 (MES) - na objektu neuvedeno.

Pilíř P 03 - P 08

- Materiál: železobeton, prefabrikovaná spodní stavba (MES)
 - Rozměry: šířka pilíře: 4,20 m (MES); výška pilíře: 4,60 m; délka: 1,20 m.
- Rok výstavby: 1986 (MES) - na objektu neuvedeno.

Opěra O 02

- Materiál: železobeton, prefabrikovaná spodní stavba (MES), ze dvou částí, levá část pod K 01 posunutá o 5,90 m ve směru staničení.
 - Rozměry: šířka opěry: 10,80 m (MES, 2x 5,40 m); výška opěry: 3,20 m
- Závěrná zeď: železobeton, výška: 2,15 m.
- Rok výstavby: 1986 (MES) - na objektu neuvedeno.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
----------------	---	----------------------

- Křídla:
vlevo - rovnoběžné, železobeton, s železobetonovou římsou a přilehlým svahovým kuželem.
vpravo - rovnoběžné, železobeton, s železobetonovou římsou a přilehlým svahovým kuželem.

3. Železniční svršek (dle pořadového čísla kolejí)**Kolej č. 1** (průjezdna kolej)

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v přímé.
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: vodorovná.
- Tvar kolejnic: S49.
- Tvar podkladnic, upevnění: žebrové, tuhé.
- Kolejnicové styky: nejsou.
- Kolejové rozvětvení: ano, výhybka ve střední části.
- Kolejnicové podpory: pražce, na začátku (dl. 10,45 m) beton/PB3, střed (po výhybku č. 1) dřevo/dub, konec (od výhybky č. 1) dřevo/buk (původní).
- Kolejové lože: průběžné šterkové, uzavřené.

Pojistné úhelníky

- Materiál úhelníku: ocelový „L“ profil 160x100x14 mm
- Délka úhelníku: 114,00 m (MES), ve střední části přerušen (výhybka).
- Způsob upevnění: vrtulemi k pražcům.
- Způsob ukončení úhelníků: dřevěnými klíny.
- Vzdálenost od kolejnice: 175 - 200 mm

Kolej č. 2 (kusá kolej)

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: vodorovná
- Tvar kolejnic: S49
- Tvar podkladnic, upevnění: žebrové, tuhé.
- Kolejnicové styky: 4x otevřený kolejnicový styk (všechny na konci objektu)
- Poloha kolejnicových styků: 4x levá i pravá kolejnice (rozevření 5 - 20 mm).
- Kolejnicové podpory: pražce, na začátku dřevo/dub, střed a konec dřevo/buk (původní).
- Kolejové lože: průběžné šterkové, uzavřené.

Pojistné úhelníky (nejsou nutné, kusá kolej)

- Materiál úhelníku: ocelový profil „L“, 160x100x14 mm
- Délka úhelníku: 114,00 m (MES).
- Způsob upevnění: vrtulemi k pražcům.
- Způsob ukončení úhelníků: na začátku výhybkové ukončení, na konci dřevěným klínem.
- Vzdálenost od kolejnice: 180 - 195 mm

4. Vybavení mostu**Podlahy**

- Vlevo i vpravo tvoří pochozí plochu horní plocha říms a betonových kabelových žlabů v celkové šířce 1,25 m.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
----------------	---	----------------------

Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, svařované, městského typu, na začátku a na konci dilatační spoje.
- Počet madel/příčlí: 1 / 1.
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: min. 1,10 m.
- Délka zábradlí: vlevo i vpravo 124,00 m.
- Dilatace zábradlí: dilatační spoje (roury madel jsou ve spojích zasunuty do sebe).
- Půdorysný tvar: přímý.
- Upevnění sloupků: vetknuté do římsy.
- Ukolejnění / vodivé propojení: ne / ne.

Odvodnění

- Původně osazeno pod podélnou spárou mezi K01 a k 02. V době PP pouze v otvoru č. 4.

Ochranná zařízení proti dotyku s živými částmi trakčního vedení

- Na zábradlí vlevo i vpravo nad otvorem č. 4 2x dvě zábrany proti dotyku s trakčním vedením tramvají, délka 4 x 5,20 m
- Odspodu konstrukce v 4. otvoru zábrany proti dotyku s trakčním vedením tramvají

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vlevo i vpravo, z vnitřních stran říms, vedeny betonové kabelové žlaby.
- Mezi kolejemi na objektu umístěn rychlostník.
- Vlevo i vpravo na zábradlí (nad silnicí) umístěny reklamní nosiče.
- Vlevo (nad отв. č. 3) mezi kolejí č. 1 a levou římsou, dálkově ovládaný přestavník výhybky č. 1.
- Vlevo (nad otvorem č. 4, z rubové strany římsy) ochranný rám zabezpečovacího zařízení.
- Vlevo (nad otvorem č. 4, z rubové strany římsy) trpasličí návěstidlo Se 1.
- U pilířů č. 3 a 4 sloupy veřejného osvětlení.
- Terén pod objektem: otvoru č. 2 a 3 asfaltová komunikace (Braník - Modřany).
V otvoru č. 4 tramvajová dráha. Dráhu ohraničují vlevo i vpravo betonové zídky. Vpravo z vnější strany (pod terénem) kanalizace (patrně odvodnění tramvajové dráhy).
- Příjezd k objektu: možný, po silnici Praha-Braník - Praha-Modřany.

5. Přechody do trati

- Neřešené.

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním**6.1 Prostorové uspořádání na objektu:**

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce: neměřena.
- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na konstrukci** od os kolejí:

	začátek	střed	konec
Vlevo	3820 mm	3820 mm	3820 mm
Vpravo	3830 mm	3800 mm	3820 mm

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
----------------	---	----------------------

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

	začátek	střed	konec
Vlevo	2760 mm	2790 mm	2800 mm
Vpravo	2750 mm	2750 mm	2780 mm

- Vzdálenost **os kolejí** na objektu:

	uprostřed
kolej č. 1 a 2	5050 mm

- Vzdálenost **automatického přestavníku výhybky č. 1** od osy koleje:

	nejbližší hrana
Vlevo	1370 mm

- Vzdálenost **ochranného rámu** (zabezpečovacího zařízení) od osy koleje:

	ochranný rám
Vlevo	2230 mm

- Vzdálenost **trpasličího návěstidla** od osy koleje:

	návěstidlo
Vlevo	2280 mm

- Vzdálenost **rychlostníku** (mez kolejí č. 1 a 2) od os kolejí:

	rychlostník
Vlevo	2150 mm
Vpravo	2190 mm

6.2. Prostorové uspořádání pod objektem:

- Kolmá světlost (otvor č. 1 – č. 5): 19,50 m, 22,00 m, 22,70 m, 21,00 m, 4,00 m
- Volná výška nad silnicí: 5,65 m

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
----------------	---	----------------------

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Hlavní nosníky: na dolních přírubách se odlupuje nátěr, povrchová koroze. Nejhorší stav na levé dolní přírubě nosníku č. 1, nad otvorem č. 4 a všechny dolní příruby včetně stojiny levého krajního nosníku nad otvorem č. 5 (viz foto č. 1).
Na nosníku č. 4 (nad P 01) se odlupuje nátěr, povrchová koroze.
Ochranný nátěr nosníků v otvoru č. 5 je opálen od působení otevřeného ohně.
Stav PKO nosníků: povrchová koroze do 10%, (Ri 4).
- Příčné ztužení hlavních nosníků: bez patrných poruch.
Stav PKO nosníků: povrchová koroze do 10%, (Ri 4).
- Železobetonová deska: odspodu vyložení desky, místy příčné trhliny s průsaky vody a výluhy pojiva (viz foto č. 1). Místy patrné příčné trhliny s výluhy i mezi nosníky.
Porušená těsnost mostního závěru v levé hraně nad opěrou O 01 i O 02. Voda stéká na úložný práh.
- Římsa (vlevo): shora podélné trhliny, v celé délce, rozevření 0,2 - 0,7 mm.
Z líce podélné trhliny s vápennými výluhy.
- Ložiska:
 - Na O 01 pod nosníkem č. 4, trhlina v obetonování.
Nátěr se odlupuje s povrchovou korozí. Dolní kotevní deska silně zkorodovaná s narůstající plátkovou korozí.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen z 80 % (Ri 5).
 - Na P 01 kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem, včetně drážky vodící lišty.
Místy povrchová koroze.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4).
 - Na P 03 kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem, včetně drážky vodící lišty (u ložiska vlevo, pravé ložisko bez drážky - všesměrně pohyblivé).
Po obvodu povrchová koroze (viz foto č. 3)
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4).
 - Na P 05 kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem, včetně drážky vodící lišty.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4). Místy povrchová koroze.
 - Na P 07 kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem, včetně drážky vodící lišty.
Místy povrchová koroze.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4).
 - Na O 02 kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem. Místy povrchová koroze.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

Konstrukce K 02

- Hlavní nosníky: v otvorech č. 1, 2, 3, nosník č. 4, povrchová koroze v pravé hraně, včetně povrchové koroze nosníku č. 1 v otvoru č. 3.
V otvoru č. 5 je u nosníků č. 3 a 4, ochranný nátěr opálen od otevřeného ohně (viz foto č. 2).
Stav PKO nosníků: povrchová koroze do 10%, (Ri 4).
- Příčné ztužení hlavních nosníků: nad O 02 je ochranný nátěr opálen od otevřeného ohně (viz foto č. 2).
Stav PKO nosníků: povrchová koroze do 10%, (Ri 4).
- Železobetonová deska: odspodu, ve vyložení desky, jsou místy příčné trhliny s průsaky vody a vápennými výluhy. Místy patrné příčné trhliny s výluhy i mezi nosníky.
Porušená těsnost mostního závěru nad pravou hranou nad O 01 i O 02 (viz foto č. 4). Voda stéká na úložný práh.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
----------------	---	----------------------

V otvoru č. 3 (před P 06) odspodu desky, příčná trhlinka s výluhy pojiva (mezi nosníky č. 2 - 4 zleva), porucha přechází vpravo do líce a dále v otvoru č. 5 mezi nosníky č. 2 - 3.

V otvoru č. 5 deska odspodu opálená, místy beton degraduje do hloubky 20 mm.

- **Římsa (vpravo):** shora podélné trhliny, v celé délce, rozevření 0,2 - 0,5 mm, v místech trhlín povrchová degradace.
Z líce podélné trhliny s vápennými výluhy.
- **Ložiska:**
 - **Na O 01** nátěr se odlupuje s povrchovou korozí (viz foto č. 3). Dolní kotevní deska silně zkorodovaná s narůstající plátkovou korozí.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen z 80 % (Ri 5).
 - **Na P 02** kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem, včetně drážky vodící lišty.
Místy povrchová koroze.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4).
 - **Na P 04** kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem, včetně drážky vodící lišty.
Místy povrchová koroze.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4).
 - **Na P 06** kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem, včetně drážky vodící lišty.
U obou ložisek je horní plocha z leštěného kovu posunutá o 20 mm na vnější stranu.
Místy povrchová koroze.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4).
 - **Na P 08** kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem, včetně drážky vodící lišty.
Místy povrchová koroze.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4).
 - **Na O 02** kluzná plocha (z leštěného kovu) zanesená prachem.
Místy povrchová koroze.
Stav PKO ložisek: nátěr poškozen do 10 % (Ri 4).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné.

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

- **Opěra:** vpravo z čela (pod K 02) v horní části svislé trhliny s výluhy, rozevření 0,1 mm.
Vpravo z líce (v horní části) povrchová degradace, od průsaku v mostním závěru (viz foto č. 5).
Shora opěra zanesená v celé šířce odpadem (vlevo horší stav).
Dilatační spára (mezi levou a pravou částí) bez výplně, rozevření spáry 60 mm. Degradace betonu v hranách a vydrolování původního výplňového heraklitu (viz foto č. 6).
Levá část opěry (pod K 01) do výšky 1,30 m zasypaná zeminou.
Na opěře řízené graffiti (Graffiti wall - Praha 4).
- **Závěrná zed':** v celé šířce vyvedeny na povrch železné trny.

Křídlo vlevo

- V dolní části zakryto navazujícím svahem, jinak bez patrných vážnějších poruch.

Křídlo vpravo

- V křídle (ve střední části) v místě dilatační spáry, je vypadlý tmel ze spáry.
- V římsě křídla (z líce) podélné trhliny s vápennými výluhy.
Z pohledu (ve vyložení římsy) silný průsak v místě dilatační spáry.

Pilíř P 01

- Bez patrných vážnějších poruch, na stěnách řízené graffiti (Graffiti wall - Praha 4).

Pilíř P 02

- Bez patrných vážnějších poruch, na stěnách řízené graffiti (Graffiti wall - Praha 4).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km	9,053
----	-------------	---	---------	--------------

Pilíř P 03

- Bez patrných vážnějších poruch, na stěnách řízené graffiti (Graffiti wall - Praha 4).

Pilíř P 04

- Bez patrných vážnějších poruch, na stěnách řízené graffiti (Graffiti wall - Praha 4).

Pilíř P 05

- Bez patrných vážnějších poruch, na stěnách řízené graffiti (Graffiti wall - Praha 4).

Pilíř P 06

- Bez patrných vážnějších poruch, na stěnách řízené graffiti (Graffiti wall - Praha 4).

Pilíř P 07

- Bez patrných vážnějších poruch, na stěnách řízené graffiti (Graffiti wall - Praha 4).
Vpravo z líce, v dolní části, nedostatečné krytí výztuže.

Pilíř P 08

- Bez patrných vážnějších poruch, na stěnách řízené graffiti (Graffiti wall - Praha 4).

Opěra O 02

- Opěra: v horní části pravé části opěry nepravidelné trhliny s drobnými průsaky vody a výluhy pojiva.
Shora na opěře nocležiště bezdomovců a silné znečištění odpadky.
Vlevo z líce opěra opálená od působení otevřeného ohně.
Opěra z větší části zakrytá zpevněným svahem.
- Závěrná zeď: místy mírné průsaky.
- Zpevnění svahu: jednotlivé tvárnice sesedlé, prorostlé vegetací.

Křídlo vlevo

- V dolní části zakryto navazujícím svahem, jinak bez patrných vážnějších poruch.
V římsě křídla z líce jsou všesměrné trhliny s výluhy.

Křídlo vpravo

- V dolní části zakryto navazujícím svahem, jinak bez patrných vážnějších poruch.
Římsa křídla bez vážnějších poruch.

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

- Upevnění koleje: jednotlivě uvolněné vrtule.
- Železniční svršek: štěrkové lože za mostem je nedostatečně podbité, výšková nerovnost.
Pražce podélně popraskané.

Pojistné úhelníky

- Dřevěné klíny na začátku není osazen, svislé příruby úhelníků nejsou seříznuty. Na konci je klín silně vyhnílý.
- Stav PKO: povrchová koroze do 100% (Ri 5).

Kolej č. 2

- Upevnění koleje: jednotlivě uvolněné vrtule a zamačkané podkladnice (vyhnílé pražce).
- Železniční svršek: štěrkové lože je z jemné frakce.
Pražce jsou na začátku v dl. 25,00 m v dobrém stavu. Následují původní pražce, které jsou podélně popraskané a 18 ks pražců silně hnílé nebo zcela vyhnílé.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km	9,053
----	-------------	---	---------	--------------

Pojistné úhelníky

- Dřevěné klíny na začátku není osazen, svislé příruby úhelníků nejsou seříznuty. Na konci je klín silně vyhnílý.
- Stav PKO: povrchová koroze do 100% (Ri 5).

4. Stav vybavení

Podlahy

- Bez patrných vážnějších poruch.

Zábradlí

- Vlevo: funkční, bez patrných poruch.
Stav PKO: koroze cca 1 % (Ri 3).
- Vpravo: funkční, bez patrných poruch.
Stav PKO: koroze cca 1 % (Ri 3).

Odvodnění

- Odvodnění podélné spáry mezi K 01 a K 02 v celé délce nefunkční.

Ochranná zařízení proti dotyku s živými částmi trakčního vedení

- Pletivo povrchově koroduje.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Cizí zařízení: kabelový žlab vlevo, shora povrchová degradace.
- V době PPM bylo na opěře O 02 nocležiště bezdomovců. Nosná konstrukce a spodní stavba jsou v těchto místech vystaveny působení otevřeného ohně. S bezdomovci zde byl i pes a k provedení prohlídky bylo nutné přivolání Městské policie (tel. 222 025 300).

5. Přechody do trati

- Bezpečné.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

Hodnocení nosných konstrukcí:

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Na hlavních nosnících se nad otvory č. 4 a 5 odlupuje PKO, včetně opálení nad otv. č. 5.
- Porušená těsnost mostního závěru v levé hraně nad opěrou O 01 i O 02.
- Z podhledu železobetonové desky příčné trhliny s průsaky vody a výluhy.
- Koroze ložisek na opěře O 01, včetně zanesení kluzných ploch prachem.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1713 Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
--	----------------------

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Na hlavních nosnících v otvoru č. 5 opálení PKO včetně příčného ztužení mezi nosníky.
- Porušená těsnost mostního závěru v pravé hraně nad opěrou O 01 i O 02.
- Z pohledu železobetonové desky příčné trhliny s průsaky vody a výluhy.
- Koroze ložisek na opěře O 01, včetně zanesení kluzných ploch prachem.

Hodnocení spodní stavby:**Opěra O 01 – hodnocení stupněm 2**Z těchto důvodů:

- Shora povrchová degradace od vody zatékající z porušeného mostního závěru.
- Vpravo svislé trhliny s výluhy.
- Degradace betonu v dilatační spáře.

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 1Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 1Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 03 – hodnocení stupněm 1Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 04 – hodnocení stupněm 1Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 05 – hodnocení stupněm 1Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 06 – hodnocení stupněm 1Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 07 – hodnocení stupněm 1Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Pilíř P 08 – hodnocení stupněm 1Z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1713	Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
----------------	---	----------------------

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Průsaky v dřívku opěry a závěrné zdi.
- Vlevo z líce opálená od působení otevřeného ohně.
- Shora silně znečištěná.

IV. Návrh hodnocení stavebního stavu objektu

V souladu s předpisem SŽDC S5, částí druhou a na základě provedené podrobné prohlídky mostu navrhuji následující výsledné hodnocení stavebního stavu:

⇒ **nosná konstrukce: K 2**

na základě hodnocení K 01, K02

⇒ **spodní stavba: S 2**

na základě hodnocení O 01, O 02

Podrobná prohlídka provedena dne: 26.02.2019

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Okurka dne: 14.03.2019

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Máletova 10/2367, 190 00 Praha 9 - Libeň
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(18)

Jindřich Bartoš
Vedoucí RP PCE

Přílohy protokolu:

Příloha č. 1 - fotodokumentace poruch a závad

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

TU 1713 Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
--	----------------------

**Foto č. 1**

K 01 - porušená protikorozi ochrana na hlavních nosnících č. 1, 2, 3 (zleva) nad otvorem č. 5. V železobetonové desce příčná trhlinka s vápennými výluhy.

**Foto č. 2**

K 02 - hlavní nosníky a příčné ztužení nad opěrou O 02, zčernalé od účinků otevřeného ohně. V horní železobetonové desce povrchová degradace betonu.

**Foto č. 3**

K 02 - nad O 01 vpravo, povrchová koroze ložiska.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

TU 1713 Praha-Krč (mimo) – Praha-Modřany (včetně)	Evd. km 9,053
--	----------------------

**Foto č. 4**

K 02 - průsak v mostním závěru nad opěrou O 01 vpravo.

**Foto č. 5**

O 01 - vpravo povrchová degradace betonu pod poruchou v mostním závěru.

**Foto č. 6**

O 01 - degradace betonu v hranách dilatační spáry.