



## ZÁPIS z 21. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 16. 1. 2018 v 16:00 hod.

3. patro, místnost 349, Nová Radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

**Přítomni:** PhDr. Matěj Stropnický, Ing. Michal Hašek, Ing. Jarmila Bendová, Ing. Karel Březina, Filip Humplík, Petr Šimůnek, Ing. Jan Marek

**Omluveni:** Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Ing. Jiří Nouza

**Neomluveni:** Ing. Marek Doležal

**Jednání řídil:** PhDr. Matěj Stropnický, předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Předseda výboru PhDr. Matěj Stropnický přivítal přítomné a zahájil jednání výboru v 16.05 hod.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Ing. Michal Hašek.

**Hlasování:** pro: 5            proti: 0            zdržel se: 0

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Ing. Michal Hašek.

*Přišel pan Ing. Březina*

### Návrh programu jednání:

B O D	TISK	MATERIÁL	PŘEDPOKL ÁDANÝ ČAS JEDNÁNÍ	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		<i>Úvod</i>	3 min.		
2.		Kontrola plnění usnesení	5 min.	předseda výboru	
3.		Stav mostů na území HMP ve správě TSK hl. m. Prahy, a.s., a plán jejich obnovy	40 min	TSK hl.m. Prahy, a.s. – Ing. Trávníček	
4.		Vozový park DPP - tramvaje Škoda 14T („Porsche“)	30 min	Dopravní podnik hl.m. Prahy – Ing. Šurovský	
5.		K návrhu Ministerstva dopravy na splavnění řeky Berounky (R-27963)	30 min	předseda výboru	
6.		<i>Různé</i>	5 min.		

PhDr. Stropnický: Navrhují vložit mezi body č. 3 a 4 bod s názvem Opatření obecné povahy MČ Praha 1 k omezení cyklistické dopravy. Minule jsme požádali RFD MHMP, aby připravil připomínky k připravovanému opatření obecné povahy. Po dohodě se mnou byly materiály k bodu č. 3 rozdány na dnešním jednání.

**Hlasování:** pro: 6            proti: 0            zdržel se: 0

Program jednání byl schválen.

## **Bod 2: Kontrola plnění usnesení**

PhDr. Stropnický: Tento bod je spíše na vědomí.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí materiál k průběžné kontrole plnění přijatých usnesení.

**Hlasování:** pro: 6            proti: 0            zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno

## **Bod 3: Stav mostů na území HMP ve správě TSK hl. m. Prahy, a.s., a plán jejich obnovy**

Ing. Petr Smolka, generální ředitel TSK hl. m. Prahy, a.s.: Máme ve správě 700 mostů. Mosty se dle normy dělí do sedmi stupňů, které klasifikují stav mostních konstrukcí. V prvním stupni je 34 mostů, ve druhé stupni 50, ve třetím stupni 195, ve čtvrtém stupni 296, v pátém stupni je 99 mostů, v šestém stupni je 23 a v sedmém stupni jsou tři mosty. Materiál obsahuje mosty ve třídách pět až sedm a jedná se o 18% celkového počtu. Oddělení mostů provádí prohlídky a za loňský rok bylo provedeno 1019 prohlídek. Náklady na běžnou údržbu mostů v roce 2017 byly přes 210 mil. Kč. V klasifikačním stupni VII se nachází následující objekty: Lávka na žel. mostě – jih, Lávka na žel. mostě – sever a pěší úroveň u stanice metra Nové Butovice. Všechny stavby jsou uzavřeny. Lávky na žel. mostě jsou předány vysoutěženému dodavateli. Rekonstrukce bude probíhat v letošním a příštím roce. Jednáme o to, aby lávky byly opraveny ještě letos. Pěší úroveň u stanice metra Nové Butovice bude také opravována v letošním roce. V materiálu jsou vyjmenovány všechny mosty ve stupni pět až sedm a je u nich navržen návrh opravy. Chtěli bychom v letošním roce zajistit u těchto mostních objektů buď opravu a nebo alespoň mít dokumentaci pro zhotovitele. Z tohoto důvodu žádáme o navýšení rozpočtu.

nám. Ing. Jiří Trávníček, TSK hl. m. Prahy, a.s.: Ve schváleném rozpočtu máme 43 mil. Kč. Nyní žádáme o navýšení na celkovou částku 173 mil. Kč. O navýšení budeme jednat s ředitelem RFD a nám. Dolínkem.

PhDr. Stropnický: Jak vypadá samotné fyzické uzavření mostů ve stupni 7 (páska, pletivo)?

Ing. Trávníček: Na lávkách na žel. mostě jsou cedule a jsou zajištěny pletivem. Pěší úroveň na MČ Praha 13 je opatřena dopravní značkou B2. Je pouze umožněno parkujícím vozidlům vyparkovat. Ing. Trávníček nechal kolovat fotodokumentaci k tomuto opatření.

PhDr. Stropnický: Prosím, aby fotografie byly přiloženy k zápisu. Popište, co je kvalifikační stupeň 7.

Ing. Antonín Semecký, TSK hl. m. Prahy, a.s.: Kvalifikační stupně stavebního stavu vychází z ČSN 736201 o prohlídkách mostů. Každý stupeň má určité charakteristiky. Aby most ve stupni č. 7 (havarijní) neohrožoval provoz, měl by se uzavřít. Pomocné kritérium pro tento stupeň je použitelnost a může opatření zjemnit. Např. u pěší úrovně u stanice metra Nové Butovice je nebezpečné se

pohybovat pod samotnou konstrukcí. Mostní objekt je použitelný pro samotný pohyb chodců po konstrukci mostu.

PhDr. Stropnický: Prosím do přílohy zápisu uvést stručné charakteristiky stupňů 5 – 7.

Ing. Smolka: Zašleme elektronicky tajemníkovi.

PhDr. Stropnický: Proč se udělala zátěžová zkouška Hlávkova mostu, přičemž tento most je v kategorii 5, zatímco jsou jiné mosty v kategorii 6?

Ing. Jiří Sládek, TSK hl. m. Prahy, a.s.: Hlávkův most se skládá ze staré a novější konstrukce. Byla provedena zatěžovací zkouška a její závěry říkají, že tramvaje zde mohou jezdit bez omezení.

PhDr. Stropnický: Prosím o zaslání výsledků zkoušky. Z návrhu mně není jasné, na které mosty máte připravenou dokumentaci na rekonstrukci.

Ing. Semecký: U každého mostu je základní popis a návrhy oprav.

PhDr. Stropnický: Toto je uvedeno pouze u Libeňského mostu. Chybí mně zde tabulka, ze které bych se dozvěděl, který jaké mosty se budou opravovat v případě, že vám město schválí navýšení rozpočtu.

Ing. Sládek: Máme plán, který vychází z každoroční analýzy a na základě vykonaných prohlídek. Na základě návrhu opravy je zpracovávána příslušná dokumentace.

PhDr. Stropnický: Bylo by dobré, aby výbor obdržel aktualizovaný plán oprav. Prosím o upravení tohoto materiálu, tak abychom věděli, že např. u konkrétní akce jsme se fázi (např. územního rozhodnutí, stavebního povolení, je pouze projekt, soutěžíme realizaci apod.). Tedy, abychom u každé akce věděli míru připravenosti.

Ing. Trávníček: Materiály máme připraveny, ale musíme je projednat s ředitelem Ing. Kaasem a nám. Dolínkem.

Humplík: Je u zavřených mostů řešena náhradní alternativa dopravy? V materiálu není uvedeno, na co budou navýšené finance použity. V rozpočtu města je spousta peněz nevyužitých. Proč částka byla ponížena?

PhDr. Stropnický: Dotaz předáme náměstkovi Dolínkovi.

Ing. Smolka: U každé opravy či uzavření mostního objektu se připravuje náhradní doprava nebo objízdné trasy. Příkladem akce, která byla zahájena v roce 2017 a přesouvá se do letošního roku je Zenklova. Zde se opravuje komunikace, ale součástí komunikace je i most přes Rokytku. V těchto případech je pak následně velmi obtížné specifikovat finance, které se přesně použijí na opravy mostů.

PhDr. Stropnický: U Palackého mostu (kategorie 6) je uvedeno, že budete teprve provádět diagnostický průzkum. Proč jej už dávno nemáte? To na to nemáte peníze?

Ing. Semecký: Peníze na průzkum jsme neměli. Jako akciová společnost si o peníze nyní říkáme. Jako příspěvková společnost jsme peníze nedostali. Palacký most je kulturní památka, což vyžaduje samostatný a jiný přístup. Všechny opravy mostů však znamenají velmi významné omezení dopravy na území města. Postup oprav se musí koordinovat.

PhDr. Stropnický: Kam je předkládána ta každoroční zpráva o stavu mostů?

Ing. Smolka: Na vyžádání předkládáme zprávu do Rady HMP.

Ing. Trávníček: Materiál je předkládán na Výbor pro dopravu ZHMP a do Rady HMP.

PhDr. Stropnický: Z vaší iniciativy jsme materiál loni neobdrželi.

PhDr. Stropnický: Zprávu považuji za neúplnou, protože nesděluje, na co se žádají peníze. Prosím doplnit. Dále žádáme o doplnění kapitálových výdajů ve schváleném rozpočtu a kapitálové výdaje na předpokládané navýšení. Žádáme o tabulku, ve které bude uveden stav přípravy mostů v kategorii 5 až 7. Do kdy jste to schopni informace doplnit?

Ing. Smolka: Bude nám to kolidovat s analýzou, která se dává na konci března. Rádi bychom předložili zprávu v druhé polovině března.

PhDr. Stropnický: Navrhuji do měsíce respektive na příští jednání.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí neúplnou informaci, která byla poskytnuta na dnešním jednání výboru. Výbor pro dopravu ZHMP žádá předsedu představenstva TSK hl. m. Prahy, a.s. o rozepsání stávajících kapitálových výdajů schválených v rozpočtu 2018, rozepsat návrh navýšení rozpočtu a rozepsat do tabulky v jakém stavu příprav jsou přípravy rekonstrukcí jednotlivých mostních konstrukcí v kategoriích 5-7.

**Termín:** Únorové jednání Výboru pro dopravu.

**Hlasování:** pro: 6            proti: 0            zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod 4: Omezení cyklistické dopravy**

PhDr. Stropnický: Jedná se o průjezd cyklistické dopravy ulicí Na příkopě, 28. října včetně křižovatky na Můstku a Náměstí republiky, Staroměstského náměstí a přilehlých komunikací. Magistrát hl. m. Prahy je účastníkem řízení, které bylo vyhlášeno veřejnou vyhláškou 27. 12. 2017.

Mgr. Jaroslav Mach, vedoucí oddělení rozvoje dopravy RFD MHMP: Odbor dopravy MČ Praha 1 vydal opatření obecné povahy. Máme cca ještě týden na to, aby se mohly podávat připomínky. Magistrát hl. m. Prahy může být jedním z míst, které může podat připomínky. Samotné připomínky bude vypořádávat odbor dopravy MČ Praha 1. My do procesu vstupujeme za samosprávu. Máme informace o tom, že připomínky bude podávat i o.s. Auto\*mat. Materiál, který jste obdrželi je pracovní verze připomínek. Kolegové vytvořili jednoduchou analýzu důsledků navržených objízdných tras. Obecně nesouhlasíme s tím, že dochází ke snižování kvality užívání veřejného prostoru pro cyklisty ve vztahu k odůvodnění, které MČ Praha 1 použila. S odůvodněním nesouhlasíme. K navrženým objízdným trasám máme řadu připomínek. Místa zvyšují rizika dopravních nehod.

PhDr. Stropnický: Připomínky podáváte jako státní správa?

Mgr. Mach: My jsme orgán samosprávy. Připomínky bude podávat buď náměstek Petr Dolínek a nebo ředitel RFD MHMP Ing. Tomáš Kaas.

Humplík: Mrzí mne, že jsme materiál obdrželi až před jednáním. Nyní nejsem schopen na připomínky zareagovat.

Mgr. Mach: Kolega materiál dopracovával včera dopoledne. Vyvěšeno to bylo 27. 12. 2017. Potřebovali jsme nějaký čas k analýze objízdných tras. Okolo 25.1.2018 bychom měli odesílat připomínky.

PhDr. Stropnický: Vzhledem k termínům, se můžeme k materiálu vyjádřit nyní, a nebo můžeme svolat mimořádné jednání výboru na příští týden. Navrhuji, abychom vyjádřili souhlas s návrhem připomínek odboru. Sám k materiálu nemám připomínky.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP souhlasí s připomínkami vypracovanými RFD MHMP a souhlasí s jejich uplatněním v rámci správního řízení vedeného MČ Praha 1.

Ing. Hašek: Nevím, zdali zde byly minule prezentovány rozборы, na které se materiál odkazuje. Situace si vyžaduje, abychom materiál pečlivě prostudovali.

Humplík: Sejděme se nad tím příští týden. Nyní se při hlasování zdržím. Domnívám se, že na takový materiál bychom měli mít více času.

Ing. Březina: Myslím si, že je třeba vést o připomínkách rozpravu. Ze stanoviska jednoznačně vyplývá, že opatření se má zrušit.

PhDr. Stropnický: Svolám tedy na příští úterý 23. 1. 2018 od 16.00 hod mimořádné jednání výboru k dané problematice. Nyní přerušuji tento bod, s tím že jej dokončíme na mimořádném jednání.

**Hlasování:** pro: 6            proti: 0            zdržel se: 0

Přerušeni bodu bylo schváleno.

#### **Bod 5: Vozový park DPP - tramvaje Škoda 14T („Porsche“)**

PhDr. Stropnický: Poprosil jsem pana Ing. Šurovského o zpracování materiálu na toto téma. Dostáváme docela dost otázek od občanů i anonymních podnětů od Dopravního podniku hl. m. Prahy. Někteří občané se ptají jaký je plán uvádění zpět do provozu tramvají 14T „Porsche“. Z celkového objemu těchto tramvají jezdí jen malé procento.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., technický ředitel Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.: Několik let vznikají nejrůznější mnohdy nepodepsané materiály vyjadřující se k řízení vozového parku tramvají. Problematika se vrací periodicky a materiály jsou flexibilně zpracovávány, jak se jednotlivým pisatelům hodí. Tramvaje 14 T jsou ze skupiny tramvají s neotočnými podvozky, což je ve světě nejrozšířenější koncepce nízkopodlažních tramvají. Daň za nízkopodlažnost je značná. Zároveň není jednoduché zpracovat tramvaj pro provoz u nás. Škoda Transportation z Plzně tuto tramvaj pojmenovala Elektra a my jí říkáme porsche dle designového studia. Vozy začaly jezdit mezi lety 2005 až 2008. První větší technické problémy začaly vznikat v roce 2011 a 2012, což byla netěsnost převodové skříně. S problematikou jsme se následně vypořádali. V roce 2014 byly všechny vozy odstaveny kvůli prasklinám mezi uchycením podvozku a uchycením skříně. Drážní úřad tyto vozy odstavil. Jelikož vozy už nebyly v záruce, uplatnili jsme to jako pojistnou událost. Pojišťovna plnění uznala a vyplatila. Vzorovou opravu provedla Škoda z dobré vůle, aby nebylo poškozeno její dobré jméno. My jsme provedli obdobné opravy. Porovnáním bylo rozhodnuto, že opravy bude provádět Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. Další závažná závada je ideová, která spočívá v tom, že tramvaj má menší kapacitu cestujících. Dále byly promítnuty fotografie dokládající danou problematiku. Např. v Brně tramvaj vevnitř upravili formou změny zasedacího pořádku. Na jaře 2016 jsme představili malou modernizaci těchto tramvají. Prováděli jsme praktickou zkoušku obsaditelnosti, která prokázala, že tramvaj bude po modernizaci kapacitnější. Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. rozhodlo, že schvaluje malou modernizaci. Předmětem anonymní kritiky je to, že se nám nepodařilo dodržet harmonogram plnění malé modernizace. Harmonogram nebyl naplněn z důvodu, že jsme neuměli patřičně rychle vysoutěžít potřebné komponenty pro úpravu tramvají.

PhDr. Stropnický: Proč Dopravní podnik tuto problematiku nekomunikuje aktivněji?

Ing. Šurovský: Problematika těchto tramvají měla i různý politický vývoj v době, kdy jsme je už měli. V současné době již víme, že tramvaje chceme provozovat. Ta anonymní podání jsou prokombinována s mnoha navazujícími tématy. Komunikaci této věci zintenzivníme.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci k tramvajím Škoda 14T „Porsche“.

**Hlasování:** pro:6                    proti: 0                    zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

**Bod 7:** K návrhu Ministerstva dopravy na splavnění řeky Berounky (R-27963)

PhDr. Stropnický: K tomuto bodu jsem přizval radní RNDr. Plamínkovou.

*Z jednání odešel pan Humplík*

RNDr. Jana Plamínková, radní HMP: V zákoně o vnitrozemské plavbě je uvedena Berounka jako vodní cesta. V oblasti Radotína, MČ Praha 12, Lipenců je problém, protože Berounka zde přírodně meandruje. Chceme zde vybudovat příměstský park Soutok. V rámci splavnění je zde navržen kanál, v některých částech prohloubení koryta a další technická díla jezy apod. Na každé protipovodňové komisi máme zařazen bod Údolnice, což je bývalé koryto Berounky, které bylo v 70. letech zasypáno. Chtěli bychom, aby se podařilo Berounku z plánu vodních cest vyškrtnout, tak aby se umožnil vznik Údolnice a parku. Ředitelství vodních cest ČR trvá na tom, že park musí počítat s jezem, který tam nyní není. Realizaci splavnění Berounky nikdo prakticky nechce, navíc by to byla velmi nákladná investice. Jednou z možností je požádat Ministerstvo dopravy ČR. Dále může zažádat o změnu i hl. m. Praha. My to máme komplet připravené. Dále můžeme zažádat přes poslaneckou sněmovnu Parlamentu ČR.

PhDr. Stropnický: Je zde velmi vážná kolize s akcemi hl. m. Prahy včetně akce příměstského parku Soutok, který jsem inicioval. Myslím, že je vhodné, aby hl. m. Praha byla iniciativnější pro vyškrtnutí akce ze záměru Ministerstva dopravy ČR. Mohli bychom vstoupit do jednání se Středočeským krajem. V dané věci jsem byl i kontaktován předsedkyní dopravy Středočeského kraje.

Ing. Hašek: V roce 2015 Ministerstvo dopravy ČR potvrzuje, že počítá se splavněním Berounky. Na druhé straně Ministerstvo životního prostředí ČR píše, že zde budou dopady na životní prostředí. Je zde vyjádření starostů Středočeského kraje. Co je hlavním důvodem, aby hl. m. Praha řeklo, že splavnění Berounky nechce. Je to spíše dopravní nebo ekologické hledisko?

RNDr. Plamínková: Primárně pro hl. m. Prahu jsou důvody protipovodňové. Rada HMP schválila memorandum o Soutoku a my se snažíme naplňovat projekty memoranda. Starostové v území mají nějaké záměry, které nemohou realizovat.

PhDr. Stropnický: Hl. m. Praze to brání v některých vlastních záměrech, zejména realizaci příměstského parku Soutok. Nyní je to významná stávající rekreační zóna. Starostové obcí Středočeského kraje, kterých se toto týká, jsou proti a podepsali společné stanovisko. Když se za danou věc postaví hl. m. Praha bude i snadnější se dohodnout se Středočeským krajem.

Zeman Jan: Když to povodňové modely nezohledňují, je známo, že povodňová vlna se po rovné hladině šíří rychleji než po volně tekoucí a meandrující řece.

Ing. Hašek: Splavnění by se týkalo rekreačních plavidel. Pokud mám vycházet z dodaných podkladů, tak mi přijde iniciativa hl. m. Prahy předčasná.

PhDr. Stropnický: Pojdme si tedy materiál do konce týdne přečíst, a kdo bude mít požadavek na informace, které mu chybí, zašle je mě, a nebo tajemníkovi výboru. Následně se k dané problematice vrátíme.

Šimůnek: Navrhuji, aby od Vás šel dopis na Výbor pro dopravu Středočeského kraje v dané věci, abychom měli i přesné stanovisko tohoto výboru.

PhDr. Stropnický: Možná můžeme i zrealizovat společné jednání obou výborů.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP přerušuje tento bod do doby doplnění podkladů, případně do realizace společného jednání s Výborem pro dopravu Středočeského kraje.

**Hlasování:** pro: 5            proti: 0            zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

### **Bod 7: Různé**

Ing. Hašek: Odkazuji na článek v Silničním obzoru č. 11 z roku 2017. V tomto článku jsou pěkně a podrobně popsány významné vltavské silniční mosty. Článek je plně k dispozici u nás na klubu.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 17:45 hodin a trvalo 100 minut.

---

**PhDr. Matěj Stropnický**  
**předseda Výboru pro dopravu ZHMP**

**Ing. Jan Marek**  
**tajemník Výboru pro dopravu ZHMP**

**Ověřil:** Ing. Michal Hašek, člen Výboru pro dopravu ZHMP

**Zapsal:** Ing. Jan Marek, tajemník Výboru pro dopravu ZHMP

**Přílohy:** Vyžádané doplnění materiálů k bodu 3 - Stav mostů na území HMP ve správě TSK hl. m. Prahy, a.s., a plán jejich obnovy



LÁVKA  
JE Z DŮVODU  
HAVARIJNÍHO  
STAVU  
UZAVŘENA

POUŽIJTE  
PŘÍVOZ



LÁVKA  
JE Z DŮVODU  
HAVARIJNÍHO  
STAVU  
UZAVŘENA

POUŽIJTE  
PŘÍVOZ





LÁVKA  
JE Z DŮVODU  
HAVARIJNÍHO  
STAVU  
UZAVŘENA



A  
D  
A  
B





LÁVKA  
JE Z DŮVODU  
HAVARIJNÍHO  
STAVU  
UZAVŘENA

POUŽIJTE  
PŘÍVOZ



PRÍSTAVIŠTE  
200 m

The diagram shows a river with wavy lines. On the left bank, there are three wavy lines representing a pier. On the right bank, there are four wavy lines representing a pier. A line with an arrow points from the left pier to the right pier, indicating the ferry route. A small black dot on the right bank is labeled "PRÍSTAVIŠTE" and "200 m".





15/11/2018



VECHOD NA  
PARKOVIŠTĚ JEN  
PŘES BRANKU

POZOR

PROKROČENÍ ZTĚLENÉ CÍKOVÉ BRÁNY PŘI NÁSLEDNÉM

VÝKAZU JE NEPŘÍMÝM SPŮSOBEM POKROČENÍM PŘES BRÁNU

JE STANOVENO PŘI NÁSLEDNÉM POKROČENÍM PŘES BRÁNU

A TĚLESNÁ ÚČAST VŠECH OSOB V OBLASTI POKROČENÍM PŘES BRÁNU

JE STANOVENO PŘI NÁSLEDNÉM POKROČENÍM PŘES BRÁNU

POZOR

POZOR

POZOR

POZOR

TAM

15/1/2018









CENTRE

CSN 73 6221

## 6.6.2 Spolehlivost konstrukce

6.6.2.1 Hodnocení závad se provádí z hlediska jejich vlivu na zatížitelnost mostního objektu (týká se především nosné konstrukce, spodní stavby a některých závad na svršku mostu).

6.6.2.2 Hodnocení stavu konstrukce mostu je zařazeno do sedmi klasifikačních skupin a stanoví se odhadem:

Tabulka č.1 – Klasifikační stupeň stavu mostu

klasifikační stupeň stavu	stav konstrukce	součinitel stavu konstrukce $\alpha$
I	bezvadný	1.0
II	velmi dobrý	1.0
III	dobrý	1.0
IV	uspokojivý	0.8
V	špatný	0.6
VI	velmi špatný	0.4
VII	havarijní	0.2

## 6.6.3 Klasifikační stupně stavu mostu

6.6.3.1 Pro vlastní hodnocení závad z hlediska vlivu na zatížitelnost mostního objektu se použije dále navržený způsob třídění závad.

Popsané závady jsou vždy myšleny na nosné konstrukci a/nebo spodní stavbě, pokud není uvedeno jinak.

POZNÁMKA Další podrobnější informace lze nalézt v [3], [4], [5], [6], [7].

Klasifikace se stanovuje odhadem na základě vizuálního hodnocení:

### I – bezvadný stav

Bez zjevných závad a nedodělků.

### II – velmi dobrý stav

Pouze vzhledové vady, které nemohou nijak ovlivnit zatížitelnost – např.:

- zděné konstrukce – drobné nepřesnosti při zdění v líci zdiva;
- betonové konstrukce – barevná nejednotnost povrchu betonových konstrukcí, přeteklé cementové mléko, drobné deformace vzniklé posunem bednění, drobná poškození ochranných nátěrů;
- ocelové konstrukce – bez zjevných vad ve svarech a šroubových spojích, žádné vyskytující se vady oceli, konstrukce beze stop po korozním napadení;
- mostní svršek a vybavení – drobné nerovnosti vozovky/chodníků nebo mostních závěrů.

### III – dobrý stav

Větší závady, které nemohou nijak ovlivnit zatížitelnost např.:

- zděné konstrukce – větší nepřesnosti při zdění v líci zdiva, uchycený mech, lokálně vydrolená malta ze spár;
- betonové konstrukce – větší deformace vzniklé posunem bednění (do velikosti  $\pm 30$  mm), lokální poškození ochranných nátěrů se stopami po slabém povrchovém porušení betonu;
- ocelové konstrukce – bez zjevných vad v základním materiálu i ve svarech, lokální koroze šroubových spojů, bez vlivu na funkci spoje, žádné vyskytující se vady oceli, počínající bodová koroze, další hodnocení je uvedeno v bibliografii;
- mostní svršek a vybavení – začínající poruchy krytu vozovky, nánosy nečistot na vozovce, které ale nezabraňují odtoku vody z vozovky, uchycení vegetace v malém rozsahu, mostní závěry zanesené nečistotami, lokálně stojící voda na vozovce, chodnicích a v mostních závěrech, stopy po zatékající vodě přes římsy, lokální stopy po prosakující nebo zatékající vodě na nosnou konstrukci nebo spodní stavbu, ale beze stop po degradaci betonu či korozi výztuže.



#### IV – uspokojivý stav

Závady a poruchy nemající okamžitý nepříznivý vliv na zatížitelnost, které však mohou zatížitelnost v budoucnu ovlivnit, např.:

- zděné konstrukce – vydrolená malta ze spár, uchycená vegetace ve zdivu, lokální trhliny šířky větší než 0,4 mm (ne ale trhliny statického charakteru);
- betonové konstrukce – lokální rovnoměrná koroze betonářské výztuže bez znatelného oslabení průřezu, povrchová degradace betonu;
- ocelové konstrukce – bez zjevných vad v základním materiálu a ve svarech, lokální koroze šroubových spojů, bez vlivu na funkci spoje, žádné vyskytující se vady oceli, počínající proces koroze bez znatelného oslabení korodujících profilů, hromadění mokrých nečistot ve styčnicích, další hodnocení je uvedeno v bibliografii;
- zatékání na ložiska;
- mostní svršek a ostatní – netěsné mostní dilatační závěry, poruchy krytu vozovky a chodníků ve větším rozsahu, nánosy nečistot se zakořeněnou vegetací, ucpané a zanesené odvodňovače způsobující hromadění vody na konstrukci, hromadění nečistot a zatékání na ložiska, podemletí a porušení svahů u opěr a pilířů;
- rozsáhlejší stopy po prosakující nebo zatékající vodě, znatelné trvalé deformace konstrukce bez viditelných trhlin, nadvýšení (přebalení vozovky) do úrovně obrubníků.

#### V – špatný stav

Závady a poruchy ovlivňující sice zatížitelnost, ale odstranitelné ještě bez větších zásahů do konstrukce např.:

- zděné konstrukce – trhliny šířky větší než 4,0 mm, plošně vydrolená malta ze spár a/nebo lokálně deformované nebo porušené zdivo;
- betonové konstrukce – koroze betonářské výztuže s oslabením průřezu maximálně do 5 % plochy, rovnoměrná lokální koroze předpínací výztuže bez znatelného oslabení, částečně nezainjektované kabelové kanálky;
- ocelové konstrukce – bez zjevných vad ve svarech, lokální koroze šroubových spojů, povolování šroubových spojů, deformace nebo trhání šroubů/matic/podložek, nálezy zbytků šroubových spojů, uvolnění spojovacích prvků ze spojů, se zjevným vlivem na funkci spoje, do 5 % šroubových/nýtových spojů, deformace styčnic, zjištěné vady oceli;
- prvky/výrobky z korozivzdorné oceli – se zjevnými vadami projevů korozního poškození do 50 % celkové plochy;
- ocelové konstrukce – počínající korozní poškození s počínajícím oslabením nosných částí do 5 % průřezové plochy;
- dřevěné konstrukce – povrchová hniloba;
- nesprávně nastavená nebo posunutá ložiska;
- lokálně podemleté základy podpěr, nefunkční mostní dilatační závěry;
- rozsáhlé stopy po prosakující nebo zatékající vodě, nadměrné kmitání nosné konstrukce, maximálně trvalé deformace do hodnoty dovoleného průhybu konstrukce, nadvýšení (přebalení vozovky) nad úroveň obrubníků.

#### VI – velmi špatný stav

Závady a poruchy ovlivňující zatížitelnost a odstranitelné pouze opravou zahrnující důležité části konstrukce, např.:

- zděné konstrukce – plošně hloubkově porušené zdivo;
- betonové konstrukce – koroze betonářské výztuže s oslabením průřezu maximálně do 15 % plochy, rovnoměrná koroze předpínací výztuže s maximálním oslabením do 5 %, nezainjektované kabelové kanálky se stopami po zatékání;
- ocelové konstrukce – bez zjevných vad ve svarech, lokální koroze šroubových spojů, povolování šroubových spojů, deformace nebo trhání šroubů/matic/podložek, nálezy zbytků šroubových spojů, uvolnění spojovacích prvků ze spojů, se zjevným vlivem na funkci spoje, rozsah 5 % až 10 % poškozených prvků šroubových/nýtových spojů, deformace styčnic, zjištěné vady oceli, nemající vliv na nosnou funkci mostní konstrukce;
- prvky/výrobky z korozivzdorné oceli – se zjevnými vadami projevů korozního poškození do 50 % celkové plochy, koroze se vyskytuje na nenosných prvcích;
- ocelové konstrukce – oslabení kteréhokoliv nosného prvku v důsledku koroze do 15 % průřezové plochy;
- silně posunutá nebo zablokovaná ložiska;
- lokálně podemleté základy podpěr (v ploše maximálně do 30% plochy základu), viditelné naklonění a deformace podpěr způsobené nerovnoměrným sedáním spodní stavby, posunutá a silně deformovaná poprsní zdi.

ČSN 73 6221

## VII – havarijní stav

Závady a poruchy ovlivňující zatížitelnost takovou měrou, že vyžadují okamžitou nápravu pro odvrácení havárie, podepření popř. uzavření mostu např.:

- zděné konstrukce – výrazné prosednutí klenby (deformace větší než 100 mm), vypadávání zdiva, hloubková degradace většího rozsahu;
- betonové konstrukce – koroze betonářské výztuže s oslabením průřezu větším než 15 % plochy, nerovnoměrná koroze předpínací výztuže s maximálním oslabením do 15 %, porušené (otevřené) nezainjektované kabelové kanály s viditelnou nechráněnou předpínací výztuží;
- ocelové konstrukce – výskyt zjevných nepřijatelných vad ve svarech, lokální koroze šroubových spojů, povolání šroubových spojů, deformace nebo trhání šroubů/matic/podložek, nálezy zbytků šroubových spojů, uvolnění spojovacích prvků ze spojů, se zjevným vlivem na funkci spoje, rozsah nad 11% poškozených prvků šroubových/nýtových spojů, deformace nosných částí, zjištěné vady oceli, mající vliv na nosnou funkci mostní konstrukce;
- prvky/výrobky z korozivzdorné oceli – se zjevnými vadami projevů korozního poškození nad 50 % celkové plochy, koroze se vyskytuje na nenosných prvcích;
- ocelové konstrukce – korozní oslabení jakéhokoliv prvku v rozmezí 15 % až 30 % průřezové plochy;
- výrazné kmitání konstrukce, výrazné oslabení nosných prvků, nadměrné deformace, průhyby a naklonění konstrukce (max. trvalé deformace více než 30 % nad hodnoty dovoleného průhybu konstrukce), plošné podemletí základů v ploše větší než 30 % až 50 % plochy základu – prakticky u všech zjištěných závad se jedná o závady vyžadující okamžitě posouzení konstrukce specialistou statikem.

**6.6.3.2** Posuzování trhlin betonových konstrukcí na starších mostech – v tabulce jsou uvedeny maximální přípustné šířky trhlin, které je možno ponechat bez opravy a snížení stavebního stavu řeší ČSN 73 6221.

V případě výskytu konstrukčních trhlin je při výpočtu zatížitelnosti mostů podle ČSN 73 6222 posoudit konstrukci podle mezních stavů použitelnosti a uvážit jejich vliv na únosnost i celkové chování konstrukce.

**Tabulka 2 – Hodnocení šířky trhlin**

Stav mostu	Železobeton a prostý beton bez soudržné výztuže		Předpjatý beton	
	Konstrukční trhliny	Nekonstrukční trhliny	Konstrukční trhliny	Nekonstrukční trhliny
I bezvadný	0,30	0,30	0,20	0,20
II velmi dobrý	0,30	0,30	0,20	0,20
III dobrý	0,30	0,30	0,20	0,20
IV uspokojivý	0,30–0,40 Bez koroze výztuže	0,30–0,40	0,20–0,30	0,20–0,30
V špatný	>0,40	0,40–0,70 <sup>1)</sup>	>0,30	0,40–0,60
VI velmi špatný	Nutné statické posouzení mostu, únosnost vč. šířky trhlin a vlivu koroze výztuže	>0,70 <sup>1)</sup>	Nutné statické posouzení mostu, Únosnost vč. šířky trhlin a vlivu koroze výztuže	>0,60
VII havarijní	Velmi široké	Velmi široké	Velmi široké	Velmi široké
<b>POZNÁMKY</b>				
– <sup>1)</sup> pokud trhliny nemají vliv na statické působení prvku a výztuž není významně oslabená korozí, není třeba snižovat zatížitelnost mostu (např. trhliny od diferenčního či dlouhodobého smršťování);				
– u předpjatého betonu, které jsou navrženy bez dekomprese jsou konstrukční trhliny nepřijatelné a je nutno přijmout okamžitá opatření (odborné posouzení, omezení).				