



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA–KUNRATICE  
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI

ODBOR HOSPODÁŘKO-SPRÁVNÍ

Naše čj.: MC P-KU 02616/2024

V Praze dne: 26.09.2024

**Poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů**

Dne 12.09.2024 byla Úřadu městské části Praha-Kunratice doručena Vaše žádost o poskytnutí informací ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., v níž žádáte o poskytnutí následujících informací:

*„1. poskytnutí seznamu všech mostů ve správě městské části Kunratice*

*2. poskytnutí dokumentace o aktuálním technickém stavu mostů ve správě městské části Kunratice.“*

K Vaší žádosti uvádím k bodu 1. seznam mostů:

Most na hrázi – ulice K Verneráku

Most v ulici Nad Splavem

Most v ulici Úhlavská

K Vaší žádosti k bodu 2. zasílám přílohou Protokol o provedení mimořádné prohlídky – most Úhlavská- přes Kunratický potok, Stavebně technický průzkum mostních objektů a přilehlé opěrné stěny komunikace v ulici K Verneráku - Kunratice

S pozdravem

Mgr. Ivana Šašková, MPA

tajemnice Úřadu MČ Praha-Kunratice

Přílohy:

Protokol o provedení mimořádné prohlídky Most Úhlavská – přes Kunratický potok

Stavebně technický průzkum mostních objektů a přilehlé opěrné stěny komunikace v ulici K Verneráku - Kunratice

Vzhledem k velikosti souborů příloh zasláno prostřednictvím odkazu na úložiště.:

[www.uschovna.cz/zasilka/.....](http://www.uschovna.cz/zasilka/.....)

Doprovodná informace ke zveřejnění: Žadatelce byly poskytnuty požadované dokumenty uvedené v příloze.

# C. STAV A ZÁVADY ČÁSTI MOSTU

Most  
Uhlovská

MPM (1.11.2021, Ing. Radek Sklenář)

## 1. Spodní stavba

- |       |       |                                  |   |
|-------|-------|----------------------------------|---|
| [1.1] | 1.1   | Základy mostních podpěr a křídel | Závěrná zídka u O2 vpravo - trhliny a míra porušení způsobena zatékáním za rub opěry a křídla - vznik kaveren a možného podemletí základu křídla.   |
| [1.2] | 1.2   | Mostní podpěry a křídla          | <p>Povrch opěr je viditelně znehodnocen působící vodou, která se na ně dostává skrze NK přes netěsnící IS a zálivky. Jsou zde viditelné stopy po aktivních průsacích (zelených) s výluhy pojiva (bílé) ze spár mezi úložným prahem a NK. Zatékání za rub opěry, zejména u O2.</p> <p>Povrch opěr je nestejněměrný - jsou vidět opadané a odlupující se betonové vrstvy. Ojedinele je vidět odhalená výztuž a smršťovací trhliny.</p>  |
| [1.3] | 1.2.4 | Křídlo                           | <p>Křídla u O2 jsou nedostupná. Křídla u O1 jsou z většiny přesypaná - viditelné části nenesou známky poškození, ale jsou obrostlé zelení.</p> <p>Pracovní spáry mezi závěrnými zídkami a křídly jsou rozevřené a netěsněné, teče jimi seshora voda a aktivní výluh.</p>  |
| [1.4] | 1.2.5 | Závěrná zídka                    | <p>Jejich viditelný povrch z pravého boku mostu je degradován odlupujícími se vrstvami betonu. Na levé straně mostu jsou zakryty betonovými podpěrami a přesypány - nejsou dostupné.</p> <p>Pracovní spáry s křídly jsou rozevřené a teče jimi seshora voda a aktivní výluh (zelený), způsobující degradaci betonu v místě spáry. Zejména u O2, kde je spára prorostlá kořeny.</p> <p>Spáry s NK jsou vyplněny dřevěnou deskou a též do ní zatéká, protože v její dolní části je viditelný aktivní výluh zelené barvy. U O2 se beton zídky ve spáře trhá.</p> <p>Protože je zídka od zbytku opěry oddělena lepenkou, je možné, že se voda dostává i na její základovou spáru.</p> |

## 2. Nosná konstrukce

- [2.1] 2.1 Nosná konstrukce
- Podhled - Kvůli nefunkční izolaci a zálivkám do NK zatéká. To se projevuje viditelnými výluhy po-  
jiva, vytvořeným sintrem ve spárách mezi nosníky  
a lokálně odstřelenými částmi krycí vrstvy betonu,  
vedoucí k odhalení výztuže. Toto se opakuje na  
každém nosníku zejména u opěr, kam se voda  
dostává snáze spárami v opěrách. Mimo to se ob-  
jevují četná místa s prosakující rží z výztuže a trh-  
linky.  
Pohledové boky krajních nosníků - I zde jsou  
známky zatékání do NK v podobě viditelné  
odhalené výztuže a nesouměrného povrchu s  
opadávajícími vrstvy betonu.
- [2.2] 2.3 Mostní závěry
- Mostní závěry nejsou. U O1 je provedena zdánlivá  
dilatační úprava formou prořezu asfaltového krytu.  
Spára se ovšem nezdá být zatmělená nebo  
zatěsněná, ale spíše zanesená a držící vodu.

### 3. Mostní svršek

- [3.1] 3.1 Vozovka
- Vozovka je s četnými nerovnostmi, výtluky a  
značnými zanešenými trhlami. Spáry na pravé  
i levé straně u obrubníků mají nefunkční zálivky  
a jsou ve velké míře prorostlé vegetací - zdroje  
zatékání do NK.
- [3.2] 3.2 Chodníky
- Povrch pochozí plochy chodníku je bez větších  
závad. Spáry chodník/obrubník a chodník/římsa  
mají zcela nefunkční zálivky a jsou kompletně pro-  
rostlé vegetací - zdroje zatékání do NK.  
Spára v napojení na chodník mimo most je  
otevřená, zálivka chybí a je to též důvod přítomnosti  
vody v NK.
- [3.3] 3.3 Římsy, obrubníky, zálivky
- Římsy je shora i zdola z velké části porostlé me-  
chem. Vpravo u O1 chybí kus obruby. Z důvodu ne-  
funkčních zálivek zatéká pod římsy a do NK, což lze  
vidět na boku krajních nosníků - četné výluhy po-  
jiva a odstřelené části betonu s odhalenou výztuží.  
Betonový povrch římsy vykazuje značné známky de-  
gradace - nesouměrnost povrchu, opadané vrstvy,  
trhlinky.

[3.4]	3.5	Izolační systém mostovky	Izolační systém naprosto nefunkční - do konstrukce zatéká - viditelné průsaku na NK a částech spodní stavby, viz výše.
[3.5]	3.6	Odvodnění mostu	Kvůli výtlukům ve vozovce a jejímu nerovnoměrnému sklonu voda z povrchu správně neodtéká mimo most. To vede k udržování nečistot, převážně podél obrub, následně rozmnožení vegetace a silnějšímu zatékání na NK a opěry.

#### 4. Vybavení mostu

[4.1]	4.1	Svodidla/zábradelní svodidla	Svodidla nejsou osazena.
[4.2]	4.2	Zábradlí	U O1 není zábradlí mimo most řádně zakotveno, vpravo je krajní sloupek uvolněn a visí ve vzduchu. Zde hrozí upadnutí koncového pole zábradlí, kdy je spoj u předposledního sloupku silně prokorodován. Nátěr zábradlí se loupe a na četných místech je zasaženo korozí, zejména v místech trubkových svarových spojů. Napojení madel na sousedící ploty u O2 přes svary je též oslabené korozí. Samotná dispozice a tvar zábradlí nespĺňuje dnešní stavební předpisy a společně s odrazným obrubníkem tvoří chabý záchytný systém. Velké otvory mezi profily jsou hrozbou pro propadnutí dětí.
[4.3]	4.3	Dopravní značení, označení mostu	Nejsou osazena evidenční čísla mostního objektu.
[4.4]	4.6	Území pod mostem a přístupové cesty	Zpevnění svahů pod mostem je bez významnějších poruch. Viditelné stopy po sintru, odkapávajícího ze spár mezi nosníky.
[4.5]	4.7	Cizí zařízení na mostě	Kolem dvou kanalizačních poklopů před opěrou O1 jsou vzniklé výtluky ve vozovce.

#### 5. Další části mostu

[5.1]	5	Další části mostu	<p>Chránička elektrického vedení vpravo je zasažena celoplošnou korozí.</p> <p>Navazující opěrná zeď vpravo od opěry O2 je podobně degradována jako betonové části mostu. Její povrch je nesouměrný, plný trhlin a ze spáry s mostem se na ní dostává voda z vozovky.</p> <p>Chybí archivní dokumentace (projektová dokumentace, archivní záznamy o provedených prohlídkách mostu, mostní list)</p>
-------	---	-------------------	---

## D. HODNOCENÍ PÉČE O MOST, VÝKONU BĚŽNÝCH PROHLÍDEK, KVALITY ÚDRŽBOVÝCH PRACÍ A PROVÁDĚNÝCH OPRAV, ZÁVADY MOSTNÍ EVIDENCE

Údržba se provádí v rozsahu možností správce. Mostní objekt je v takovém stavu, kdy provádění běžné údržby nemůže prodloužit jeho životnost, resp. zvýšit zatížitelnost. Most je nutno zásadně rekonstruovat bez jakékoliv prodlevy.

## E. OPATŘENÍ NA ZKVALITNĚNÍ SPRÁVY MOSTU, NÁVRH NA ODSTRANĚNÍ ZJIŠTĚNÝCH ZÁVAD

### 2.odstranění nutno do 5 let

[1]	3	Mostní svršek	<p>Doporučuji v rámci celkové opravy mostu provést celkovou výměnu mostního svršku a mostního vybavení - tedy vozovky, chodníku, říms, obrub, izolačního systému, zábradlí a přechodové oblasti. Na základě výsledků diagnostiky NK navrhuji provést samostatnou opravu svršku v rozsahu návrhu projektanta nebo kompletní výměnu NK.</p>
[2]	3.1	Vozovka	<p>Doporučuji v rámci celkové opravy mostu provést výměnu vozovky na mostě a přechodových oblastí.</p>
[3]	4.6	Území pod mostem a přístupové cesty	<p>V rámci projektové přípravy a následné opravy doporučuji očištění betonového zpevnění svahů pod mostem. Také prořez a utěsnění spár na hraně s opěrami.</p>

**3.odstranění nutno do 1 roku**

- [4] 1.2 Mostní podpěry a křídla
- Doporučuji přistoupit k přípravě na celkovou rekonstrukci mostu. V rámci příprav doporučuji provedení diagnostiky spodní stavby, která prověří její stavební stav, možnost ponechání a případnou sanaci. Doporučuji provést odvrty, které zjistí mocnost křídel a úroveň založení spodní stavby, dále doporučuji ověřit pevnost v tlaku, přítomnost chloridových iontů a sanovatelnost konstrukce (odtrhové zkoušky). Na základě výsledků diagnostiky dále rozhodnout, zda-li je možné spodní stavbu ponechat či je nutné provést kompletní přestavbu mostu.
- [5] 2 Nosná konstrukce
- Doporučuji přistoupit k přípravě na celkovou rekonstrukci mostu. V rámci příprav doporučuji provedení diagnostiky NK, která prověří její stavební stav a možnou sanovatelnost. Doporučuji ověřit pevnost v tlaku, přítomnost chloridových iontů, provést odtrhové zkoušky a zjistit stav výztuže. Na základě výsledků diagnostiky rozhodnout, zda-li je možné NK ponechat, či je nutné provést kompletní výměnu.
- Na výsledky diagnostik je přímo vázaná oprava mostního svršku, kde vzhledem k jejímu stavu a nefunkčnímu systému izolace, musí dojít k opravnému zásahu, i v případě ponechání stávající NK.
- V případě odkládání či nemožnosti provedení procesu rekonstrukce v blízké době, doporučuji provedení zjednodušené diagnostiky NK, se zaměřením na výsledky, ze kterých bude možné stanovit zůstatkovou životnost NK a hodnotu zatížitelnosti. Do této doby doporučuji omezení zatížitelnosti na 3,5 t.
- [6] 5 Další části mostu
- Společně s řešením celkové rekonstrukce mostu, doporučuji řešit i navazující opěrnou zeď vpravo u O2. Konkrétně její rozsah, původ, stáří, stavební stav a možné spolupůsobení s opěrnou konstrukcí mostu. Dá se předpokládat, že její stav bude podobný tomu, jako jsou opěry stávajícího mostu. V rámci probíhajících oprav mostu doporučuji zasnovat minimálně tu její část, sousedící s mostem.

**5. odstranění nutno provést ihned**

[7]	4.3	Dopravní značení, označení mostu	Doporučuji umístit značku omezující rychlost - B20 (30km/h) a zatížitelnost - B13 (3,5t), a to minimálně do té doby, než bude stanoveno jinak dle provedených diagnostik.
-----	-----	----------------------------------	---

## **F. ZÁZNAM O PROJEDNÁNÍ OPATŘENÍ SE SPRÁVCEM MOSTU, STANOVENÍ DRUHU ÚDRŽBY A OPRAV, STANOVENÍ ZPŮSOBU A TERMÍNU ODSTRANĚNÍ ZÁVAD, PŘÍPADNÉ NAŘÍZENÍ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY, STANOVENÍ PŘEDBĚŽNÉ CENY PRACÍ**

Výše uvedené závady byly shledány v den provádění prohlídky mostu. Výsledky byly projednány se zástupci zadavatele a zástupci správce mostu. Omezení zatížitelnosti doporučuji zavést do doby vyhotovení zjednodušené diagnostiky stavu NK a určení (přepočtu) zatížitelnosti určené na základě jejích výsledků.

Doporučuji správci akcelarovat přípravu na opravu svršku nebo celkovou rekonstrukci mostního objektu.

Doporučuji provádět běžné a hlavní prohlídky v pravidelných intervalech dle ČSN 73 6221

Běžná prohlídka 1x ročně.

Hlavní prohlídka dle stavu: V-VII (1x za 2 roky).

Dále doporučuji vypracovat pasport mostu - mostní list.

## **G. ROZHODNUTÍ O ZMĚNĚ ZATÍŽITELNOSTI A KLASIFIKAČNÍHO STUPNĚ STAVU NOSNÉ KONSTRUKCE A SPODNÍ STAVBY MOSTU**

<b>Stavební stav</b>	<b>Zatížitelnost</b>
<b>Spodní stavba</b>	Způsob zjištění zatížitelnosti:
Stavební stav:	O (Odhad zatížitelnosti porovnání účinků dopravou)
V - špatný (koefic. $\alpha=0,6$ )	$V_n = 3,5 \text{ t}$
<b>Nosná konstrukce</b>	$V_r =$
Stavební stav:	$V_e =$
V - špatný (koefic. $\alpha=0,6$ )	Max.nápravový tlak =
Použitelnost: 4 - omezeně použitelný	

## 5. Celkové zhodnocení výsledků zkoušek a doporučení nápravných opatření

Z výše uvedených výsledků stavebně technického průzkumu jsou níže shrnuty poznatky o stavu zkoumaných konstrukcí, včetně případných nápravných opatření.

### 5.1 Mostní objekt Nad Splavem

- Na spodním líc zkoumané konstrukce je poškození v místě zatékání do všech konstrukčních prvků, které se projevuje uhličitánovými výluhy.
- Některé trhliny kopírují rastr vyztužení. V místě odhalení jsou korozní úbytky na úrovni 1 mm.
- Poškození spodního líce nosníku je bodového charakteru. Rozsah je na úrovni 0,8 m<sup>2</sup> s hloubkou porušení 30 mm. V případě krajních polí nosníků je rozsah odhalené smykové vyztuže cca 10 % povrchu. Korozní úbytky jsou větší jak 2 mm.
- Povrch římsy je celoplošně poškozen mrazovou degradací. Hloubka poškození od 8 mm do 15 mm.
- Současně v čelní oblasti římsy je trhlina o šířce až 7 mm a došlo k jejímu roztržení.
- Masivní opěry jsou v místě zesílení paty a oblasti kolísání vodní hladiny poškozeny degradací do hloubky až 20 mm, a to na ploše 6 m<sup>2</sup>.
- Vnitřní líc návodních křídel je vybaven kyklopským zdivem. V této oblasti došlo k poškození hloubkového spárování a některé části zdiva jsou rozeklané.
- Horní líc mostovky nevykazuje známky žádného poškození.
- Trhliny jsou pouze v místě ukončení přemostění objektu.
- Stanovená pevnost betonu v tlaku na jádrovém vývrtu z povrchu římsy odpovídá pevnostní třídě betonu C 25/30. Pevnost povrchových vrstev odpovídá betonu třídy C 25/30 podle ČSN EN 206.



- Stanovená pevnost betonu v tlaku na jádrovém vývrtu z povrchu spodní stavby odpovídá pevnostní třídě betonu C 20/25. Pevnost povrchových vrstev odpovídá betonu třídy C 25/30 podle ČSN EN 206.
- Pevnost betonu v tlaku stanovená nedestruktivně, Maškovým špičákem, na povrchu spodního líce mostních nosníků odpovídá betonu třídy C 30/37 podle ČSN EN 206.
- Zjištěná průměrná tloušťka zkarbonatované vrstvy římsy je 22 mm.
- Zjištěná průměrná tloušťka krycí vrstvy betonu nad výztuží spodní stavby je 69 mm a tloušťka zkarbonatované vrstvy pak 44,6 mm.
- Zjištěná průměrná tloušťka krycí vrstvy betonu nad výztuží spodního líce mostních nosníků je 17,9 mm a tloušťka zkarbonatované vrstvy pak 20,3 mm.

### ***Doporučený sanační zásah pro mostní objekt Nad Splavem***

Na základě výše uvedených poznatků ze stavebnětechnického průzkumu lze konstatovat, že zkoumané konstrukce, resp. spodní stavba i samotná mostovka, nejeví známky významnějšího poškození. Zmiňované defekty jsou spíše degradace mrazového charakteru a nejedná se o zásadnější poškození konstrukce. I v tomto případě lze doporučit u spodní stavby její přibetonování v minimální tloušťce 100 mm nebo mechanicky kotvenou sanaci, která bude ke konstrukci dostříknuta v minimální tloušťce 40 mm.

V případě mostovky objektu doporučujeme provést lokální opravy odhalené výztuže a současně na povrch celoplošně aplikovat inhibitory koroze. Konstrukce je v dobrém stavu a z hlediska koroze výztuže se jedná o minimální poškození s menšími úbytky materiálu. V místě odhalené výztuže však doporučujeme výztuž důkladně očistit od korozních zplodin. Následně by bylo vhodné provést celoplošnou sanaci konstrukce mostovky. Současně s tím doporučujeme sanovat i římsu, která přesto vypadá ve velmi dobrém stavu a nejeví známky zásadnějšího poškození. Přesto její povrchové vrstvy jsou v některých oblastech mírně poškozeny mrazovou degradací.

## 5.2 Mostní objekt K Verneráku

- Horní líc mostovky vykazuje především na pravé straně přemostění rozsáhlé výtluky a sítě trhlin. Poškození je po celé délce přemostění zakončené masivní trhlinou.
- Římsa mostu vpravo od přemostění je značně poškozena degradací a dochází k úplnému rozpadu maltového tmelu. Masivně je poškozena i vyvýšená část římsy. Římsa je celoplošně mrazově poškozena, a to do hloubky až 50 mm.
- Na spodním líci římsy je odhalena výztuž a v některých oblastech došlo k jejímu přerušení.
- Spodní líc mostovky je zasažen uhličitánovými výluhy. Boční líc mostovky je zasažen působením chloridových iontů. Rozsah poškození je na úrovni 30 % povrchu a do hloubky 15 mm.
- Celá oblast podpory je poškozena mrazovou degradací do hloubky 70 mm, a to na 50 % povrchu.
- Stanovená pevnost betonu v tlaku na jádrovém vývrtnu z povrchu římsy odpovídá pevnostní třídě betonu C 20/25. Pevnost povrchových vrstev odpovídá betonu třídy C 25/30 podle ČSN EN 206.
- Stanovená pevnost betonu v tlaku na jádrových vývrtech z povrchu spodní stavby odpovídá pevnostní třídě betonu C 16/20. Pevnost povrchových vrstev odpovídá betonu třídy C 20/25 podle ČSN EN 206.
- Pevnost betonu v tlaku stanovená nedestruktivně, Maškovým špičákem, na povrchu spodního líce mostních nosníků odpovídá betonu třídy C 30/37 podle ČSN EN 206.
- Zjištěná průměrná tloušťka zkarbonatované vrstvy římsy je 30,6 mm.
- Zjištěná průměrná tloušťka zkarbonatované vrstvy spodní stavby je 59,4 mm.
- Zjištěná průměrná tloušťka krycí vrstvy betonu nad výztuží spodního líce mostních nosníků je 18,2 mm a tloušťka zkarbonatované vrstvy pak 42,4 mm.

## **Doporučený sanační zásah mostního objekt K Verneráku**

Na základě výše uvedených poznatků ze stavebnětechnického průzkumu a všech dostupných výsledků laboratorních zkoušek lze jednoznačně konstatovat, že spodní stavba mostu je bez zásadnějších defektů. Zjištěné degradace u této konstrukce jsou spíše povrchového charakteru a neohrožují samotnou konstrukci z hlediska životnosti. Naopak poškozeny jsou především nosné prvky konstrukce, tedy mostovka a římsa mostu. Současně s tím jsou do konstrukce vnášeny v zimním období chloridové ionty především v místě poškození cementobetonového krytu vozovky.

U spodní stavby mostu lze jednoznačně doporučit jako sanační zásah obetonování konstrukce v minimální tloušťce 100 mm nebo mechanicky nakotvit výztuž a provést dostříknutí konstrukce v minimální tloušťce cca 60 mm.

Jinak je tomu u nosné části konstrukce mostovky, kde jsou zřejmé stopy po dlouhodobém zatékání. S ohledem na viditelné dutinové nosníky může být jejich vnitřní oblast významně poškozena korozí výztuže. Ponechání stávajících konstrukčních prvků dále v provozu při revitalizaci objektu je dotazem spíše pro projektanta-statika. Z našich zkušeností lze dlouhodobě čerpat poznatky o ne zcela ideálním sanačním zásahu, který je možné na spodním líci konstrukce provést. Jeho životnost je také významně omezena, a to v řádu cca 12 let. Muselo by se v tomto případě jednat o mechanicky kotvenou sanaci, která bude fixována ke spodnímu líci mostovky, a konstrukce bude dodatečně dostříknuta v minimální tloušťce 40 mm. S tím souvisí ovšem i obnova cementobetonového krytu na horním líci vozovky. Každopádně i při tomto typu sanačního zásahu je nezbytné provést mechanické odbourání stávající římsy a provést její novou nabetonávku.

**V rámci revitalizace objektu jsou však zmiňované sanační kroky poměrně finančně nákladné, proto v tomto směru je nezbytné zvážit, zda při odstranění asfaltobetonového krytu vozovky není vhodné provést výměnu nosných prvků konstrukce, tak aby byla samotná mostovka stabilizována v řádu minimálně 50 let. Sanačním zásahem v podobě nově zbudovaných mechanicky kotvených povrchových vrstev dosáhneme prodloužení životnosti na 12 až 15 let.**

### 5.3 Opěrná stěna komunikace K Verneráku

- V místě elektroinstalací došlo k poškození betonu a roztržení části konstrukce. Dále je tato oblast poškozena především stékajícími chloridy. Hloubka poškození je na úrovni 160 mm a rozsah je na úrovni 1,5 m<sup>2</sup>.
- Ostatní partie stěny jsou zasaženy degradací do hloubky od 10 mm do 30 mm, v celkovém rozsahu 40 % povrchu.
- Konstrukce je zasažena sítěmi všesměrných trhlin v celkové délce cca 166 m. Šíře trhlin se pohybuje od 0,3 mm do 0,8 mm.
- Dále byly zaznamenány viditelně korodující výztužné pruty v celkovém rozsahu 20 %.
- I přes dodatečnou reprofilaci dochází k oddělování krycích vrstev betonu nad výztuží. Výskyt dutin zaznamenal dutiny na 10 % z celkového povrchu stěny.
- Vizuální prohlídka zaznamenala oblasti kaveren a hnízd na cca 20 % povrchu.
- Na povrchu jsou zřejmé uhličitánové výluhy. Rozsah stop po zatékání je na 20 % povrchu.
- Horní oblast římsy je celoplošně poškozena mrazovou degradací. Hloubka poškození se pohybuje od 10 do 30 mm. Na 40 % povrchu došlo k úplnému rozpadu části konstrukce.
- Výskyt výtlučků a poškození části komunikace nad opěrnou stěnou je zdrojem zatékání do konstrukce.
- Zdivo návodního líce hráze vykazuje do jisté míry netěsnosti.
- Stanovená pevnost betonu v tlaku na jádrových vývrtech z povrchu opěrné stěny odpovídá pevnostní třídě betonu C 20/25. Pevnost povrchových vrstev odpovídá betonu třídy C 25/30 podle ČSN EN 206.

- Zjištěná průměrná tloušťka krycí vrstvy betonu nad výztuží opěrné stěny je 48,2 mm a tloušťka zkarbonatované vrstvy pak 30 mm.

## **Doporučený sanační zásah opěrné stěny komunikace K Verneráku**

Výše uvedené výsledky zkoušek jednoznačně dokládají, že zkoumaná konstrukce je zásadněji poškozena defekty v případě roztržení, výskytem rozsáhlejších sítí trhlin nebo degradací či oddělením krycích vrstev betonu nad výztuží. V některých oblastech je zřejmé i vychýlení z vertikální osy konstrukce. Tlak na čelo opěrné stěny je tak vyvoláván především v místě dodatečného navýšení konstrukce při výstavbě komunikace.

U opěrné stěny je jediným možným řešením provést její dobetonování a stávající stěnu využít jako ztracené bednění. Je nezbytné si uvědomit, že nejvíce poškozeny jsou horní oblasti konstrukce v místě stávajícího chodníku, kde jsou zde i v zimním období vnášeny chloridové ionty. Doporučuje se tedy v tomto případě provést mechanické odbourání zhlaví oblasti stěny, tak aby bylo možné tuto konstrukci dobetonovat, fixovat jednostranné bednění a současně provést dolití konstrukce v minimální tloušťce 150 mm. Tloušťku je nezbytné zvolit podle využití ponorných vibrátorů, a to i s ohledem na volbu stupně vlivu prostředí u betonové směsi. S ohledem na minimalizaci výskytu smršťovacích trhlin při dobetonávce doporučujeme využít betony s devadesátidenní pevností třídy C 25/30. U těchto betonů je sníženo hydratační teplo, resp. její nárůst (poměr teplot jádra betonu a povrchové vrstvy), což vede k omezení výskytu trhlin na povrchu konstrukce.

**Výše uvedené typy sanačních zásahů jsou koncipovány tak, aby umožnily projektantovi zvolit výběr sanačního zásahu, a to nejen s ohledem na stabilitu a prodloužení životnosti konstrukce, ale především i s ohledem na finanční zátěž při revitalizaci zkoumaných objektů.**