

## Tisková zpráva

PRAHA, 4. října 2023

### **Podle odborníků z ČVUT se technický stav výtoňského mostu zhoršuje. Obdobné problémy měl i nedávno vyměněný železniční most v Děčíně, upozorňují**

Dva mosty, podobný příběh. Zatímco výtoňský most i dvacet let po dosažení své projektované životnosti stále stojí, ten děčínský je už minulostí a letos ho nahradila nová mostní konstrukce. Výtoňský je od roku 2020 pod dohledem odborníků z ČVUT, kteří ho nyní kvůli zhoršujícímu se technickému stavu musí podrobit dalšímu zkoumání. Z tohoto důvodu musí Správa železnic uzavřít střídavě lávky pro pěší, a to do 12. listopadu.

Odborníci z Fakulty stavební ČVUT zkoumali korodované části děčínského železničního mostu, který letos po téměř 100 letech nahradil most nový. Ve videu názorně ukazují, že testy staré děčínské konstrukce potvrzují pochybnosti o opravitelnosti mostu na Výtoni. Žádná z moderních metod boje s korozi v těchto případech není zcela účinná, a proto je kompletní výměna mostní konstrukce výtoňského mostu jediným dlouhodobě optimálním a udržitelným řešením. „Děčínský a výtoňský most jsou stářím, materiálově i typem konstrukce dvojčata. Závěry proto lze aplikovat i pro potvrzení správnosti rozhodnutí o stavbě nového mostu na Výtoni,“ říká Pavel Paidar, ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic.

„Prvky odebrané z děčínského mostu byly vystaveny poměrně velké korozi. Všechny mají podobný charakter, jako najdeme na mostě v Praze na Výtoni. Po náročném testování jsme viděli, že nedošlo k dokonalému otryskání ani vodou, ani pískem. Ve spojích a hůře přístupných částech ošetřené konstrukce koroze pokračuje, byť pomaleji. Proto se už po cca 5 letech od ošetření mostu dají očekávat lokální problémy s protikorozní ochranou. Jinými slovy, ocelová konstrukce zevnitř dále degraduje. Tyto problémy u moderních nosných prvků nenastávají,“ říká profesor Pavel Ryjáček, vedoucí katedry ocelových a dřevěných konstrukcí Fakulty stavební ČVUT.

Celé video o závěrech testů děčínského mostu a jeho aplikace na most na Výtoni naleznete na:

<https://fb.watch/nhlO5Uk3dB/>



Zdroj fotografie: Video SŽ, testování FSV ČVUT – koroze v místě svislíce děčínského mostu

#### **Další čidla. Preventivní monitoring se musel rozšířit**

Kvůli zhoršujícímu se stavu mostu na Výtoni musela Správa železnic pro zajištění bezpečnosti dopravy rozšířit systém preventivního monitoringu, který dokáže okamžitě varovat při překročení limitních hodnot a detekovat rizikové stavy. Most je tak už třetím rokem pod dohledem ČVUT.

*„Odborníci z Fakulty stavební ČVUT v Praze nainstalovali na výtoňském mostě další čidla na akustické emise. Provedou také doplňkový diagnostický průzkum zaměřený na kritické uzly diagonál u dolního pasu nosné konstrukce,“ říká Pavel Paidar. Aby bylo možné detekovat případné únavové porušení materiálu, uzly se nejprve očistí otryskáním. Všechny práce budou nedestruktivní a do ocelové konstrukce nijak nezasáhnou, vyžádají si ale uzavření přilehlých lávek pro pěší.*

*„V posledním období došlo ke zvýšení emisních jevů, které signalizovaly počínající vznik únavových trhlin. Proto se nyní rozhodlo o doplnění systému o další čidla. Také místa, kde se mohou tvořit únavové trhliny, diagnostikujeme čištěním vysokotlakým vodním tryskem. Následně je otryskáme hrubozrnným pískem a pak provedeme diagnostiku štěrbin prostřednictvím endoskopu, změříme zbytkovou tloušťku materiálu a použijeme jako podklad pro následné statické posouzení,“ vysvětluje prof. Ryjáček a dodává, že zatím byly zjištěny pouze únavové trhliny na podélnících mostovky. Na zkoumaných místech je dále zjištěna rozsáhlá koroze, až prokorodování. „Jde o úzká, těžko čistitelná a opravitelná místa. Bohužel, i když nasadíme více možností čištění, tak stále nemáme metody, jak je dlouhodobě kvalitně protikorozně natřít či opravit. Neuvažujeme ani o tmelení a přetření, protože to problém nevyřeší – pod tmelem bude ocel dále korodovat, jen to nebude vidět,“ míní Ryjáček.*

Součástí akce je i endoskopický průzkum vnitřních prostor a štěrbin mezi pruty diagonál. „Dosud provedené sondy ukázaly významné korozní poškození, které v řadě případů bylo zakryto barvou nebo korozními produkty,“ doplňuje prof. Ryjáček.

Video z endoskopických sond naleznete ke stažení ZDE:

[https://drive.google.com/file/d/1\\_4FtRf19\\_6\\_88Nmc0mYcOzTvqE7MkCzM/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1_4FtRf19_6_88Nmc0mYcOzTvqE7MkCzM/view?usp=sharing)



*Zdroj fotografií: video FSV ČVUT, koroze zachycena endoskopickou sondou na diagonálách výtoňského mostu, září 2023*

### **Nový železniční most na Výtoni**

Most na Výtoni tvoří od roku 1901 důležitou součást železniční infrastruktury. Jeho ocelová konstrukce je ale už přes dvacet let za hranicí projektované životnosti.

Most od roku 2008 spadá pod Správu železnic. Ta se od té doby věnovala odbornému posouzení technického stavu současného mostu, aby zhodnotila, jaký bude jeho další osud. Na základě řady odborných posudků, které prokázaly problematičnost opravy mostu ve stávající podobě, a po zvážení narůstajících potřeb železniční dopravy se rozhodla uspořádat soutěž na nové komplexní řešení mostu.

Vítězný návrh nejlépe splnil všechna kritéria zadání. Nabízí kompaktní řešení s rozšířením trati na tři koleje místo stávajících dvou, novou železniční zastávku Výtoň s napojením na tramvaj a kultivaci okolí mostu, na Výtoni pro volnočasové vyžití a na smíchovské straně pro sport. Dále dojde ke zlepšení průchodnosti a bezpečnosti pro pěší a cyklisty. Nyní se architektonický návrh dopracovává v rámci expertní skupiny složené ze zástupců organizací, které se na rozhodování o konečné podobě řešení podílí. Paralelně pokračuje diskuse o opravitelnosti mostu ve stávající podobě.