

Protokol o podrobné prohlídce

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

TÚ 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)		DÚ F3 žst. Kralupy nad Vltavou		evd. km 437,638
Objekt most	staniční obvod	Vžitý název: Kralupský viadukt		
délka mostu 108,05 m	počet otvorů 6	počet kolejí na mostě 2	elektrizace: ano	
Objednatel: SZDC, s.o., OŘ Praha		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 80/160	Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D4 - 120 (C3 - 160)	
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 TUOC 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 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
----------------	---	------------------------

I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu:

Souřadnice středu objektu: GPS: 50°14'24.582"N, 14°18'32.457"E

Délka mostu: 108,05 m (MES)

Šířka mostu: 15,24 m (MES)

Výška objektu: 6,93 m (MES)

Délka přemostění: 93,75 m (MES)

Úhel křížení: 60°- 79° (MES)

Šikmost mostu: pravá

Počet kolejí: 2

Počet nosných konstrukcí: 12

Počet otvorů: 6

Přemostěná překážka: otvor č. 1 komunikace pro chodce mimo správu SŽDC

otvor č. 2 účelová komunikace zpevněná

otvor č. 3 silnice II. třídy

otvor č. 4 volný terén

otvor č. 5 trvalý vodní tok

otvor č. 6 účelová komunikace zpevněná

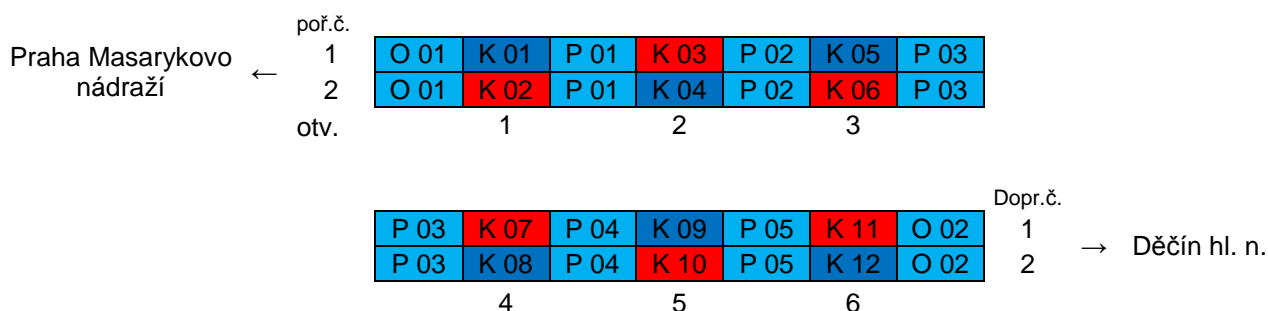
Směr vodního toku: zleva

Výška kolejového lože a přesypávky: 0,85 m (MES)

Podmínky při podrobné prohlídce:

- Počasí: jasno
- Teplota: + 8° C

Schéma mostního objektu:



PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
--	------------------------

1. Nosná konstrukce K 01 - K 12

Konstrukce K 01 a K 02 jsou shodné

- Konstrukce trémová, z předpjatého betonu - 8 ks nosníkú AB 50/95, šířka: 500 mm, výška: 950 mm. V horní části železobetonová desková mostovka. Ukončení konstrukce: šikmé.
 - Rozměry NK: šířka: 7,00 m (MES); rozpětí: 14,50 m (MES), délka: 15,00 m (MES).
- Římsy a chodníkové konzole: železobeton.
- Závěry konstrukce: příčné, těsněné, mezi NK podélná dilatační spára k odvodnění konstrukce.
- Uložení: tangenciální kolejnicová ložiska (jeřábová kolejnice UK 55 s trny zajišťujícími polohu nosníků. Kolejnice jsou zabetonované do úložných prahů.
Na O 01 ložiska pevná, na P 01 ložiska pohyblivá.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuváděno.
- Rok opravy: neuváděno.

Konstrukce K 03 až K 06 jsou shodné

- Konstrukce trémová, z předpjatého betonu - 7 ks nosníkú AB 50/95, šířka: 500 mm, výška: 950 mm. V horní části železobetonová desková mostovka. Ukončení konstrukce: šikmé.
 - Rozměry NK: šířka: 5,23 m (MES); rozpětí: 14,50 m (MES), délka: 15,00 m (MES).
- Římsy a chodníkové konzole: železobeton.
- Závěry konstrukce: příčné, těsněné, mezi NK podélná dilatační spára k odvodnění konstrukce.
- Uložení: tangenciální kolejnicová ložiska (jeřábová kolejnice UK 55 s trny zajišťujícími polohu nosníků. Kolejnice jsou zabetonované do úložných prahů.
Na začátku konstrukce ložiska pevná, na konci ložiska pohyblivá.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuváděno.
- Rok opravy: neuváděno.

Konstrukce K 07 a K 08 jsou shodné

- Konstrukce trémová, z předpjatého betonu - 7 ks nosníkú AB 50/95, šířka: 500 mm, výška: 950 mm. V horní části železobetonová desková mostovka. Ukončení konstrukce: šikmé.
 - Rozměry NK: šířka: 5,23 m (MES); rozpětí: 10,50 m (MES), délka: 11,00 m (MES).
- Římsy a chodníkové konzole: železobeton.
- Závěry konstrukce: příčné, těsněné, mezi NK podélná dilatační spára k odvodnění konstrukce.
- Uložení: tangenciální kolejnicová ložiska (jeřábová kolejnice UK 55 s trny zajišťujícími polohu nosníků. Kolejnice jsou zabetonované do úložných prahů.
Na začátku konstrukce ložiska pevná, na konci ložiska pohyblivá.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuváděno.
- Rok opravy: neuváděno.

Konstrukce K 09 až K 12 jsou shodné

- Konstrukce trémová, z předpjatého betonu - 7 ks nosníkú AB 50/95, šířka: 500 mm, výška: 950 mm. V horní části železobetonová desková mostovka. Ukončení konstrukce: šikmé.
 - Rozměry NK: šířka: 5,23 m (MES); rozpětí: 14,50 m (MES), délka: 15,00 m (MES).
- Římsy a chodníkové konzole: železobeton.
- Závěry konstrukce: příčné, těsněné, mezi NK podélná dilatační spára k odvodnění konstrukce.
- Uložení: tangenciální kolejnicová ložiska (jeřábová kolejnice UK 55 s trny zajišťujícími polohu nosníků. Kolejnice jsou zabetonované do úložných prahů.
Na začátku konstrukce ložiska pevná, na konci ložiska pohyblivá.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuváděno.
- Rok opravy: neuváděno.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
--	------------------------

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: železobeton, pod úložným prahem cihelná obezdívka.
 - Rozměry: výška: 2,07+1,05 (celkem: 3,12 m) šířka: 15,56 m (MES).
- Úložný práh: železobeton, výška: 1,05 m, šířka: 15,92 m.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno
- Křídla:
 - vlevo - rovnoběžné, železobeton, přechází v opěrnou zeď.
 - vpravo - rovnoběžné, železobeton, přechází v opěrnou zeď.

Pilíř P 01

- Materiál: železobeton, pod úložným prahem je cihelná obezdívka.
 - Rozměry: výška: 2,34+1,05 m (celkem 3,39 m); šířka: 14,75 m (MES); délka: 1,45 m.
- Úložná práh: železobeton, výška: 1,05 m; šířka: 15,32 m.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno.

Pilíř P 02

- Materiál: železobeton, pod úložným prahem je cihelná obezdívka.
 - Rozměry: výška do otvoru č. 2: 2,38+1,10 m (celkem 3,48 m); výška do otvoru č. 3: 3,70 +1,10 m (celkem 4,80 m), šířka: 14,49 m; délka: 1,45 m.
- Úložná práh: železobeton, výška: 1,10 m.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno.

Pilíř P 03

- Materiál: železobeton, pod úložným prahem je cihelná obezdívka.
 - Rozměry: výška do otvoru č. 3: 3,60+1,00 m (celkem 4,70 m) výška do otvoru č. 4: 2,53 +1,00 m (celkem 3,53 m), šířka: 11,75 m (MES); délka: 6,38 m.
- Úložná práh: železobeton, výška: 1,00 m.
- Závěrná zeď: železobeton.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno.

Pilíř P 04

- Materiál: železobeton, pod úložným prahem je cihelná obezdívka.
 - Rozměry: výška: 2,47+1,05 m (celkem 3,52 m); šířka: 12,85 m (MES); délka: 1,55 m.
- Úložná práh: železobeton, výška: 1,05 m.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno.

Pilíř P 05

- Materiál: železobeton, pod úložným prahem je cihelná obezdívka.
 - Rozměry: výška: 2,05+1,05 m (celkem 3,10 m); šířka: 12,97 m; délka: 1,45 m.
- Úložná práh: železobeton, výška: 1,05 m.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
----------------	---	------------------------

Opěra O 02

- Materiál: železobeton, pod úložným prahem cihelná obezdívka.
 - Rozměry: výška: 2,28+1,05 (celkem: 3,33 m) šířka: 10,60 m (MES).
- Úložný práh: železobeton, výška: 1,05 m.
- Rok výstavby: 1983 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: neuvedeno.
- Křídla:
 - vlevo - rovnoběžné, železobeton, přechází v opěrnou zeď.
 - vpravo - rovnoběžné, železobeton, přechází v opěrnou zeď.

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

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v pravém oblouku.
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: vodorovné - stanice.
- Tvar kolejnic: R65, svařovaná.
- Typ podkladnic, upevnění: žebrové, tuhé.
- Poloha kolejnicových styků: nejsou
- Kolejové rozvětvení: ano, výhybky: na začátku NK výhybka č. 32; na konci NK výhybka č. 34.
- Kolejnicové podpory: pražce, dřevo/dub (borovice)
- Kolejové lože: šterkové, uzavřené.

Kolej č. 2

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v pravém oblouku.
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: vodorovné - stanice.
- Tvar kolejnic: R65, svařovaná
- Typ podkladnic, upevnění: žebrové, tuhé.
- Poloha kolejnicových styků: nejsou
- Kolejové rozvětvení: ano, výhybka: na začátku NK je výhybka č. 33.
- Kolejnicové podpory: pražce, dřevo/dub.
- Kolejové lože: šterkové, uzavřené.

4. Vybavení mostu**Protihlukové stěny** (dále jen PHS)

- Popis PHS: v dolní části betonová zídka, v horní části trapézový plech.
- Výška: betonová stěna 0,96 - 1,14 m; trapézový plech: 0,92 m.
- Trapézový plech je kotvený do betonové stěny pomocí „L“ profilu.
- Délky PHS: vlevo: 106,45 m; vpravo: 106,45 m
- Upevnění sloupů: upevněné do říms.
- Půdorysný tvar: přímý
- Ukolejnění / vodivé propojení: ano / ne.

Odvodnění

- V celé délce mostu je pod podélnou dilatační spárou (mezi konstrukcemi) veden podélný odvodňovací (plechový) žlab.
- Ve střední části pilíře P 03 (z otvorů č. 3 a č. 4) je umístěný litinový svod podélného odvodnění.
- V opěře O 02 (z čela i z líce) jsou v dolní části odvodňovače.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
--	------------------------

Osvětlení

- Na úložném prahu O 01 jsou na ocelové konzoli 2x osvětlovací tělesa.
- Na úložném prahu P 01 z otvoru č. 1 a 2 jsou na ocelových konzolích 3x osvětlovací tělesa.
- Na úložném prahu P 02 z otvoru č. 2 a 3 jsou na ocelových konzolích 3x osvětlovací tělesa.
- Na úložném prahu P 03 z otvoru č. 3 jsou na ocelových konzolích 3x osvětlovací tělesa.
- Na úložném prahu P 05 z otvoru č. 6 jsou na ocelových konzolích 3x osvětlovací tělesa.
- Na úložném prahu O 02 jsou na ocelových konzolích 3x osvětlovací tělesa.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Na objektu jsou sloupy trakčního vedení, osvětlení stanice a rozhlasu.
- Na začátku vpravo je umístěný staničník.
- Na O 01, ve střední části je osazena tabulka s výškou hladiny při povodni v roce 1980.
- Ve střední části objektu jsou přestavníky výhybek č. 32, 33 a 34 včetně elektrického zařízení.
- Z líce konstrukcí K 03, K 04, K 05, K 06, K 11 a K 012 jsou dopravní značky podjezdové výšky.
- Z líců pilířů P 05 jsou osazeny dopravní značky podjezdové výšky.
- V otvoru č. 2 a 6 je krytá kanalizace.
- Na křídle, u opěry č. 2 (vlevo) je umístěna cedule s názvem ulice.
- Na PHS (vlevo i vpravo) z vnější strany jsou umístěny reklamní nosiče.
- Na vnitřní straně betonové části PHS jsou osazena měřicí značky pro niveletu koleje.
- Ve střední části opěr O 01 a O 02 jsou osazeny elektrické rozvodné skříně. V O 02 je skříň obezděná.
- V celé délce mostu je mezi konstrukcemi vedena elektroinstalace na 1. nosníku pravých konstrukcí.
- Terén pod objektem:
 - V otvoru č. 1 asfaltový chodník pro chodce.
 - V otvoru č. 2 u P 01 asfaltový chodník pro chodce šířky 1,56 m a ulice Jiráskova. Podél P 02 je kus dlážděného chodníku a zábradlí z ocel. trubek.
 - V otvoru č. 3 je asfaltová komunikace II/101 (ulice Mostní). Podél pilířů v tomto otvoru jsou svodidla.
 - V otvoru č. 4 je volný terén.
 - V otvoru č. 5 je trvalý vodní tok (Zákolanský potok), koryto je zpevněné kamenným návodním zdivem s římsou, ve střední části otvoru je potok přemostěn. Na horní ploše návodního zdiva je ocelové zábradlí městského typu. Podél P 05 je dlážděný chodník šířky 1,91 m.
 - V otvoru č. 6 je asfaltová komunikace (ulice Tyršova). U P 05 je dlážděný chodník šířky 1,96 m. Podél O 02 je asfaltový chodník šířky 3,40 m.
- Příjezd k objektu autem je možný. Objekt se nachází v Kralupech nad Vltavou. Příjezd ulicí Tyršova nebo Jiráskova.

5. Přechody do trati

- Neřešené - staniční obvod.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
----------------	---	------------------------

6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

6.1 Prostorové uspořádání na objektu

- Poloha konstrukce k ose koleje: neměřena
- Vzdálenost **vnitřního líce PHS** k ose koleje: (měřeno na úrovni sloupů trakčního vedení vlevo)

	na začátku	u sloupu TV 99A	u sloupu TV 99	u sloupu TV 101	na konci
Vlevo	3380 mm	3010 mm	3220 mm	3360 mm	3370 mm
Vpravo	3320 mm	3260 mm	3220 mm	3210 mm	3120 mm

- Vzdálenost **os kolejí** na objektu:

Číslo koleje	na začátku	uprostřed	na konci
kolej č. 1 a 2	5070 mm	5060 mm	5070 mm

- Vzdálenost **jinych překážek** od osy koleje:
 - Vzdálenost sloupu rozhlasu na začátku vlevo ke koleji č. 1: 2890 mm.
 - Vzdálenost staničníku na začátku vpravo ke koleji č. 2: 2890 mm.
 - Vzdálenost přestavniku výhybky č. 32 vlevo: 2430 mm; vpravo: 2570 mm.
 - Vzdálenost přestavniku výhybky č. 33: vlevo: 2670 mm; vpravo: 2320 mm.
 - Vzdálenost přestavniku výhybky č. 34: vlevo: 2360 mm; vpravo: 2640 mm.

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem:

Číslo otvoru	světlost kolmá	světlost šikmá	volná výška*
otvor č. 1	12,42 m	13,65 m	3,12 m
otvor č. 2	12,29 m	13,87 m	u chodníku P 01: 3,34 m nad komunikací: 3,50 m u chodníků P 02: 3,46 m
otvor č. 3	11,82 m	13,64 m	4,72 m
otvor č. 4	9,61 m	9,93 m	3,57 m
otvor č. 5	13,58 m	13,98 m	u chodníku P 05: 3,22 m nad vodním tokem: 5,50 m
otvor č. 6	13,30 m	13,84 m	u chodníku P 05: 3,34 m nad komunikací: 3,55 m u chodníků O 02: 3,41 m

* volná výška měřena vpravo.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
--	------------------------

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Konstrukce: z podhledu, nosník č. 2 (zleva), má levou hranu ve střední části mírně naraženou do hl. max. 30 mm.
Nosník č. 4 (nad O 01) má v horní hraně výdrol betonu.
Hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm (viz foto č. 1).
U všech nosníků (z líce i z podhledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vlevo): před P 01 jsou průsaky s výluhy, tvoří se krápníky, beton v tomto místě povrchově degraduje.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: nosník č. 5 (nad O 01) je v místě uložení vypodložen pásnicí.
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze o tl. až 6 mm
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 02

- Konstrukce: z podhledu, nosník č. 1 (zleva), má levou hranu ve střední části mírně naraženou do hl. max. 20 mm.
Hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z podhledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vpravo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky, místy je vypadlá těsnicí hmota
Beton chodníkových konzol místy povrchově degraduje, místy v malých plochách je nedostatečné krytí výztuže.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: uložené desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 6 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 03

- Konstrukce: hrany všech nosníků jsou opraveny, pouze nosníky č. 4 a 5 jsou naraženy do hl. max. 20 mm, z podhledu jsou poškrábány od provozu pod objektem.
Hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z podhledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vlevo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky s výluhy.
Místy je nedostatečné krytí výztuže.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: nosník č. 1 (nad P 03) je v místě uložení vypodložen pásnicí.
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 3 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
--	------------------------

Konstrukce K 04

- Konstrukce: svislá hrana nosníku č. 1 (zleva) nad P 01 degraduje do hl. až 40 mm, v tomto místě obnažený prut výztuže (viz foto č. 2).
Hrany všech nosníků jsou naražené do hl. max. 20 mm, z pohledu jsou místy vydřené rýhy od provozu pod objektem.
Hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z pohledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vpravo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky, místy je vypadlá těsnicí hmota.
Beton chodníkových konzol místy povrchově degraduje, místy v malých plochách je nedostatečné krytí výztuže.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: nosník č. 4 (nad P 02) je v místě uložení vypodložen pásnicí.
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 3 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 05

- Konstrukce: hrana nosníku č. 1 (zleva) je 2x naražena do hl. 15 mm od provozu pod objektem.
U všech nosníků (z líce i z pohledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vlevo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky s výluhy.
Místy, v malých plochách, je nedostatečné krytí výztuže.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: ložiska nad P 03 jsou zanesena holubím trusem
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 3 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 06

- Konstrukce: dolní hrana nosníku č. 7 (zleva) je 4x naražena do hl. až 40 mm.
Hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z pohledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vpravo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky a dále při P 03.
Beton chodníkových konzol místy povrchově degraduje.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: ložiska nad P 03 jsou zanesena holubím trusem
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 3 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
----	-------------	---	------------------------

Konstrukce K 07

- Konstrukce: hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z podhledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vlevo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky, kolem dilatačních spár je beton rozpraskaný.
Beton chodníkových konzol místy povrchově degraduje, místy se vzdouvá povrchová úprava.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: všechna ložiska jsou zanesena holubím trusem
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 3 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 08

- Konstrukce: svislá hrana nosníku č. 7 (zleva) nad P 03 degraduje do hl. až 30 mm, v tomto místě obnažený prut výztuže.
Hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z podhledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
V příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Chodníková konzole (vpravo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky, okolo spár jsou patrné svislé trhliny.
Beton chodníkových konzol místy povrchově degraduje.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: všechna ložiska jsou zanesena holubím trusem
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 3 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 09

- Konstrukce: hrany nosníků č. 2, 3, 4, 5, 6 a 7 (zleva) jsou na několika místech naraženy, nejhorší stav je u nosníků č. 6, do hl. až 40 mm.
Hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z podhledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vlevo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky.
Beton chodníkových konzol místy povrchově degraduje, místy se vzdouvá povrchová úprava.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: všechna ložiska jsou zanesena holubím trusem a nečistotami.
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 3 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
----	-------------	---	------------------------

Konstrukce K 10

- Konstrukce: hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z podhledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vpravo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky, ve spáře č. 1 je silný průsak a vápenné výluhy (viz foto č. 3).
Beton chodníkových konzol povrchově degraduje, kolem spáry č. 1.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: všechna ložiska jsou zanesena holubím trusem a nečistotami.
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 3 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 11

- Konstrukce: hrana nosníku č. 1 (zleva) je na 6 místech naražena do hl. až 30 mm.
Hrana nosníků č. 3 (zleva) má pravou hranu na 2 místech naraženu do hl. max. 20 mm.
Hrana nosníků č. 4 (zleva) má levou hranu na 3 místech naraženu do hl. max. 20 mm.
Z podhledu jsou nosníky místy odřeny od provozu pod objektem.
Hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z podhledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vlevo): bez patrných vážnějších poruch.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: všechna ložiska jsou zanesena nečistotami.
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 6 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 12

- Konstrukce: hrany nosníku č. 2 jsou na 2 místech naraženy do hl. max. 20 mm.
Hrany nosníku č. 6 jsou na 3 místech naraženy do hl. max. 20 mm.
Hrany nosníků č. 7 jsou na 4 místech naraženy do hl. max. 30 mm.
Z podhledu jsou nosníky místy odřeny od provozu pod objektem.
Hrany nosníků nad ložisky degradují do hl. max. 20 mm.
U všech nosníků (z líce i z podhledu) je místy patrné nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Zavlhnutí nosníků nebylo v době PPM patrné.
- Chodníková konzole (vpravo): v dilatačních spárách jsou patrné průsaky, ve spáře č. 2 je horší stav.
Beton chodníkové konzoly, ve spáře č. 2, povrchově degraduje, místy je vzdutá povrchová úprava.
- Závěry konstrukce: v příčných závěrech konstrukce jsou patrné silné průsaky.
- Uložení: všechna ložiska jsou zanesena nečistotami.
Uložné desky a hlavy kolejnic korodují, zcela bez nátěru, místy plátková koroze tl. až 6 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
--	------------------------

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

- Opěra: ve střední části je opěra zavlhlá od průsaků z porušeného odvodnění NK, v tomto místě jsou pod úložným prahem obnažené cihly, které počínají degradovat.
Zleva jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:
 - 0,66 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 1,85 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 2,48 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 3,90 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm, trhlina byla sanována, ale opět se projevuje.
 Zprava jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:
 - 1,00 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 2,50 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 4,00 m je svislá trhlina, rozevření do 1,5 mm.
 V celé ploše opěry jsou v povrchové úpravě svislé a podélné trhliny, rozevření do 1 mm. Místy jsou patrné průsaky s výluhy (viz foto č. 4).
Z líce vpravo (pod úložným) prahem je svislá trhlina rozevřená 1,5 mm, končící ve výšce 0,60 m nad terénem.
Úložný práh: ve střední části je práh zavlhlý od průsaků z porušeného odvodnění NK, horní plocha je v celé šířce vzdutá (nejvíce ve střední části).
Místy jsou v prahu patrné průsaky s výluhy.
Beton povrchově degraduje do hl. 10 mm a dále vlevo z líce (v horní hraně) do hl. 5 mm.
Místy je nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.

Křídlo vlevo

- V křídle jsou patrné průsaky s výluhy (hlavně okolo vodorovné pracovní spáry).
Beton místy povrchově degraduje, místy je výztuž nedostatečně krytá.
Povrchová úprava je místy odpadlá.

Křídlo vpravo

- Beton místy povrchově degraduje, místy je výztuž nedostatečně krytá.
Povrchová úprava je místy odpadlá.

Pilíř P 01

- Pilíř: v celém obvodu pilíře jsou ve vzdálenosti 0,5 - 0,75 m a 1,35 - 1,58 m vodorovné trhliny (pracovní spáry), rozevření až 0,5 mm.
V otvoru č. 1: z čela obnažené cihly (pod úložným prahem) degradují do hl. až 70 mm (viz foto č. 5).
Místy jsou patrné průsaky s výluhy.
Zleva jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:
 - 0,90 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 1,95 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 2,25 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 4,64 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 6,28 m je svislá trhlina, rozevření do 1,5 mm.
 Zprava jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:
 - 0,90 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 2,20 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.V otvoru č. 2: z čela (ve střední části) obnažené cihly (v šířce 3,20 m), degradují do hl. 50 mm.
Místy jsou patrné průsaky s výluhy.
Zleva jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:
 - 1,05 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 2,20 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 4,44 m je svislá trhlina, rozevření do 1,5 mm.
 - 6,20 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
--	------------------------

Zprava jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:

- 0,90 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.

2,20 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.

- Úložný práh: ve střední části je práh zavlhlý od průsaků z porušeného odvodnění NK, v těchto místech je nejvíce obnažená nedostatečně krytá výztuž, armatura silně koroduje. Beton povrchově degraduje (zejména ve střední části), z důvodu nedostatečného krytí. Z obozu líců je beton vzdutý, místy odpadlý z důvodu nedostatečného krytí výztuže. Na úložné ploše je povrchová úprava vzdutá. Místy jsou v prahu patrné průsaky s výluhy.

Pilíř P 02

- Pilíř: po celém obvodu pilíře jsou ve vzdálenosti 0,5 - 0,75 m a 1,35 - 1,58 m vodorovné trhliny (pracovní spáry) rozevřené až 1,0 mm.

V otvoru č. 2: z čela obnažené cihly (pod úložným prahem, pod K 04) degradují v šířce 2,20 m, do hl. až 60 mm. Mezi K 03 a K 04 cihly degradují v šířce 0,80 m do hl. až 30 mm.

Místy jsou patrné průsaky s výluhy.

Zleva jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:

- 1,10 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- 2,26 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- 4,48 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- 6,25 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- 8,60 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- 10,10 m je svislá trhlina, rozevření max. 1,5 mm.
- 12,10 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.

V otvoru č. 3: z líce vpravo (u hrany otvoru) je svislá trhlina, rozevření až 2 mm, v celé výšce, trhlina je i z čela otvoru u hrany - hrozí odpadnutí dolní hrany pilíře do komunikace.

Místy jsou patrné průsaky s výluhy.

V dolní části, za svodidly vpravo beton degraduje do hl. až 30 mm, včetně obnažení výztuže.

Zleva jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:

- 2,30 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- 4,50 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- 6,27 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- 10,17 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm, v dolní části beton degraduje.
- Z líce vlevo je ve střední části svislá trhlina v celé výšce, rozevření až 2 mm (viz foto č. 6).
- Z líce vpravo je v napojení patky sloupu osvětlení vzdutá betonová plomba, může odpadnout, v tomto místě jsou patrné průsaky. Beton okolo plomby degraduje, včetně obnažení výztuže. U okraje do otvoru č. 3 je svislá trhlina v celé výšce, rozevření do 1 mm.
- Úložný práh: místy jsou v prahu patrné průsaky s výluhy. Beton povrchově degraduje, místy je nedostatečné krytí výztuže zejména ve střední části, odkryté pruty korodují. Na úložné ploše je betonová mazanina vzdutá.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	437,638
----	-------------	---	---------	----------------

Pilíř P 03

- Pilíř: po celém obvodu pilíře jsou ve vzdálenosti 0,5 - 0,75 m a 1,35 - 1,58 m vodorovné trhliny (pracovní spáry) rozevřené až 0,5 mm.
V otvoru č. 3: místy jsou patrné průsaky s výluhy.
Beton místy povrchově degraduje, místy je nedostatečné krytí výztuže, včetně místy slabých nepravidelných trhlin, rozevření do 0,5 mm, v povrchové úpravě.
V otvoru č. 4: beton místy povrchově degraduje.
Zleva jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:
 - 0,82 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 2,15 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 4,20 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 9,00 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- Z líce vlevo: ve vzdálenosti 1,00 m od hrany do otvoru č. 4 je svislá trhlina v celé výšce, rozevření 1 mm.
V horní části mezi sloupy TV beton degraduje do hl. 30 mm, v tomto místě je odkrytý výztuž.
- Z líce vpravo: bez patrných poruch.
- Úložný práh: místy jsou v prahu patrné průsaky s výluhy.
Beton povrchově degraduje, místy je nedostatečné krytí výztuže, odkryté pruty korodují.
Na úložné ploše je povrchová úprava vzdutá.
- Závěrná zeď: vpravo z líce beton degraduje, obnažená výztuž koroduje

Pilíř P 04

- Pilíř: po celém obvodu pilíře jsou ve vzdálenosti 0,5 - 0,75 m a 1,35 - 1,58 m vodorovné trhliny (pracovní spáry) rozevřené až 1,0 mm, vlevo viditelné výluhy.
V otvoru č. 4: z čela obnažené cihly (pod úložným prahem) degradují do hl. až 20 mm.
Místy jsou patrné průsaky s výluhy.
Beton místy povrchově degraduje, místy je nedostatečné krytí výztuže.
Zleva jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:
 - 1,62 m je svislá trhlina, rozevření do 1,5 mm.
 - 4,54 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- V otvoru č. 5: obnažené cihly (pod úložným prahem) degradují do hl. až 20 mm.(vpravo).
Beton místy povrchově degraduje, místy je nedostatečné krytí výztuže.
Místy jsou patrné průsaky s výluhy.
Zleva jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:
 - 1,52 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 1,80 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 5,66 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 8,90 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 - 10,52 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
- Úložný práh: mezi konstrukcemi je práh zavhlý od průsaků NK.
Z líců (vlevo i vpravo) je místy nedostatečné krytí výztuže, vpravo včetně degradace betonu.
Mezi prahem a betonovou ochrannou zdí vlevo je ve vodorovné pracovní spáře podélná trhlina v betonové mazanině po celé tloušťce pilíře, rozevřená 2 mm.
Místy jsou v prahu patrné průsaky s výluhy a degradace betonu.
Beton povrchově degraduje, místy je nedostatečné krytí výztuže, obnažené pruty korodují.
Na úložné ploše je povrchová úprava vzdutá.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
----	-------------	---	------------------------

Pilíř P 05

- Pilíř:** po celém obvodu pilíře jsou ve vzdálenosti 0,5 - 0,75 m a 1,35 - 1,58 m vodorovné trhliny (pracovní spáry) rozevřené až 1,00 mm.
 V otvoru č. 5: z čela obnažené cihly (pod úložným prahem) degradují do hl. až 20 mm.
 Beton místy povrchově degraduje, místy je nedostatečné krytí výztuže, včetně degradace betonu, v dolní části, z obou líců.
 Místy jsou patrné průsaky s výluhy.
 V otvoru č. 6: obnažené cihly (pod úložným prahem K 11) degradují do hl. až 30 mm.
 Zleva jsou svislé trhliny ve vzdálenostech:
 - 6,20 m je svislá trhlina, rozevření do 1,0 mm.
 Beton místy povrchově degraduje, místy je nedostatečné krytí výztuže.
 Místy jsou patrné průsaky s výluhy.
- Úložný práh:** v otvoru č. 5 jsou patrné průsaky s výluhy.
 V otvoru č. 6 (pod K 11) jsou silné průsaky s výluhy a degradace betonu do hl. až 40 mm, obnažená výztuž koroduje.
 Na úložné ploše je povrchová úprava vzdutá.
 Vlevo z líce beton silně degraduje, v tomto místě odkryté pruty výztuže.
 Vlevo z líce je sloup trakčního vedení, v dolní části, naražený a mírně deformovaný.
 Vpravo z líce je dolní hrana uražená do hl. max. 40 mm.

Opěra O 02

- Opěra:** z čela obnažené cihly (pod úložným prahem) degradují do hl. až 20 mm.
 Beton opěry povrchově degraduje, místy jsou patrné nepravidelné slabé trhliny.
- Úložný práh:** z čela i z líců jsou průsaky s výluhy.
 Místy je nedostatečné krytí výztuže.
 Z líce vlevo mezi prahem a ochrannou zídkou se vzdouvá povrchová úprava.
 Z líce vpravo beton plošně degraduje do hl. max. 20 mm, místy je odrytá výztuž.

Křídlo vlevo

- V křídle beton místy povrchově degraduje, ojediněle je obnažená výztuž, místy je beton vzdutý a odpadlý
 U křídla narůstá silně vegetace.

Křídlo vpravo

- Beton ojediněle povrchově degraduje, místy je odrytá výztuž, místy je beton vzdutý a odpadlý

3. Stav železničního svršku

Kolej č. 1

- Upevnění koleje: bez patrných poruch.
- Železniční svršek: mírně zanesený, místy prorůstá drobnou vegetací.

Kolej č. 2

- Upevnění koleje: bez patrných poruch.
- Železniční svršek: bez patrných poruch.

4. Stav vybavení

Protihlukové stěny (PHS)

- Vlevo:** funkční, beton lokálně degraduje, na konci silně, v tomto místě je odrytá výztuž, obnažená armatura koroduje. Beton je okolo obnažené výztuže vzdutý.
 V dilatačních spárách beton degraduje do hl. 20 - 30 mm, těsnící hmota je vypadaná.
 Jednotlivě jsou v betonové části svislé trhliny.
 Plechová část z vnitřní i vnější strany koroduje.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	437,638
----	-------------	---	---------	----------------

- Vpravo: funkční, beton lokálně degraduje, na konci silně, v tomto místě je odrytá výztuž, obnažená armatura koroduje. Beton je okolo obnažené výztuže vzdutý. V dilatačních spárách beton degraduje do hl. 20 - 30 mm, těsnící hmota je vypadaná. Plechová část z vnitřní i vnější strany koroduje.

Osvětlení

- Na konstrukci je osvětlení nově osazeno, bez patrných poruch.
- Osvětlovací tělesa na O 01 jsou poškozená, na P 03 a na P 04 chybí.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Na P 05 vlevo uchycení sloupu TV deformované, je mírně deformovaný i sloup TV.
- Nad otvorem č. 6 vpravo je silně deformovaná dopravní značka od nárazu vozidla.
- Terén pod objektem: asfaltový povrch chodníků je místy popraskaný, jinak v dobrém stavu.

5. Přechody do trati

- Neřešené - staniční obvod.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

Hodnocení nosných konstrukcí:

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 2

Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	437,638
----	-------------	---	---------	----------------

Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 06 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 07 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 08 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 09 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 10 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 11 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

Konstrukce K 12 – hodnocení stupněm 2Z těchto důvodů:

- Průsaky v závěru konstrukce a chodníkových konzolách.
- Nedostatečné krytí výztuže.
- Koroze ložisek.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
----------------	---	------------------------

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

- Degradace betonu a nedostatečné krytí spodní stavby.
- Trhliny v opěře.
- Průsaky spodní stavby.

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2**Z těchto důvodů:**

- Degradace betonu spodní stavby.
- Trhliny v pilíři.
- Průsaky spodní stavby.

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 2**Z těchto důvodů:**

- Degradace betonu spodní stavby.
- Trhliny v pilíři.
- Průsaky spodní stavby.

Pilíř P 03 – hodnocení stupněm 2**Z těchto důvodů:**

- Degradace betonu spodní stavby.
- Trhliny v pilíři.
- Průsaky spodní stavby.

Pilíř P 04 – hodnocení stupněm 2**Z těchto důvodů:**

- Degradace betonu spodní stavby.
- Trhliny v pilíři.
- Průsaky spodní stavby.

Pilíř P 05 – hodnocení stupněm 2**Z těchto důvodů:**

- Degradace betonu spodní stavby.
- Trhliny v pilíři.
- Průsaky spodní stavby.

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2**Z těchto důvodů:**

- Degradace betonu a nedostatečné krytí spodní stavby.
- Trhliny v opěře.
- Průsaky spodní stavby.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
--	------------------------

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 až K 12

⇒ **spodní stavba: S 2**

na základě hodnocení O 01, P 01, P 02, P 03, P 04, P 05 O 02

Podrobná prohlídka provedena dne: 10.04.2019

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Okurka dne: 02.05.2019

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

Jindřich Bartoš
Vedoucí RP PCE

Přílohy protokolu:

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - příloha č. 1

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
--	------------------------

**Foto č. 1**

K 01 - uložení na P 01 - koroze a degradace betonu v místě uložení konstrukce.



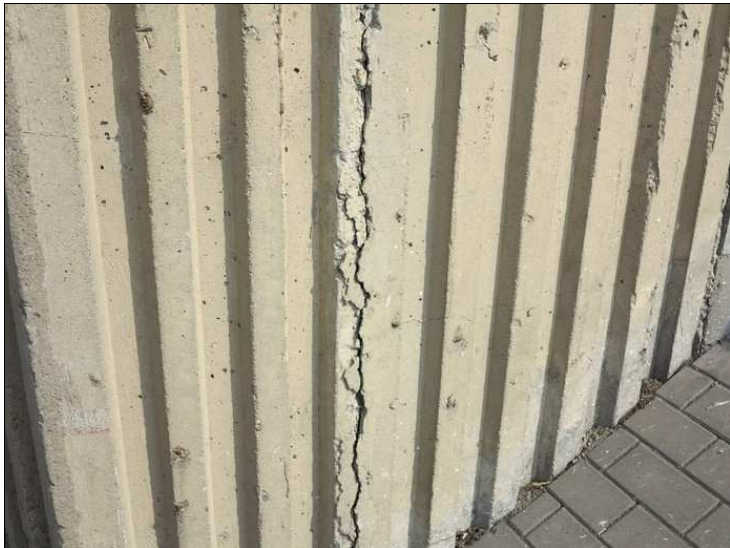
**Foto č. 2**

K 04 - nosník č. 1 (zleva), svislá hrana, degradace, obnažení výztuže.

**Foto č. 3**

K 10 - chodníková konzole (vpravo), v dilatační spáře č. 1 silný průsak s vápennými výluhy.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - příloha č. 1

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 437,638
	<p>Foto č. 4</p> <p>O 01 - úložný práh pod K 02, průsak s vápennými výluhy, obnažená armatura koroduje.</p>
	<p>Foto č. 5</p> <p>P 01 - směrem do otvoru č. 1, od průsaku degradace betonu úložného prahu včetně cihelného zdiva pod úložným prahem.</p>
	<p>Foto č. 6</p> <p>P 02 - z líce vlevo, - svislá trhlina v celé výšce pilíře.</p>