

Protokol o podrobné prohlídce

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

TU 0801		Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)		DÚ B1 žst. Praha-Bubny		evd. km 412,700	
Objekt		most		staniční obvod		Vžitý název: Holešovice zastávka	
délka mostu		24,40 m		počet otvorů		1	
				počet kolejí na mostě		3	
				elektrizace:		ano	
Objednatel: SŽDC, s.o., OŘ Praha				rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 20/20		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D3 - 20	
návrh hodnocení stavebního stavu		3/2		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 European Union of Road and Bridge Engineers Ltd. URS is a member of European Union of Road and Bridge Engineers Ltd. Tato logo prokazuje, že TUDC má zaveden integrovaný systém managementu zajišťující soulad s normou ISO 9001 a ISO 27001. Nevztahují se na dodávky služeb nebo výrobků.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **412,700**

I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu

Souřadnice středu objektu: GPS: 50°6'25.345"N, 14°26'10.377"E

Délka mostu: 24,40 m (dle délky zábradlí)

Šířka mostu: 15,80 m

Výška objektu: 4,58 m (MES)

Délka přemostění: 16,00 m (MES)

Úhel křížení: 90° (MES)

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 3

Počet nosných konstrukcí: 3

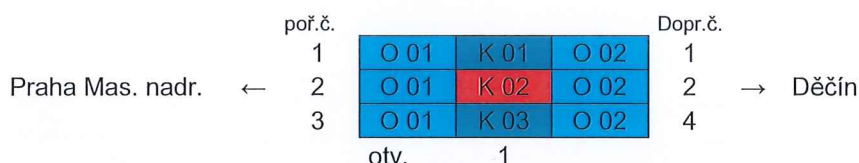
Počet otvorů: 1

Přemostěná překážka: místní komunikace sběrná nebo obslužná

Podmínky při podrobné prohlídce

- Počasí: jasno
- Teplota: +8 °C

Schéma mostního objektu:



1. Nosná konstrukce K 01 - K 03

Konstrukce K 01 a K 02 (shodné)

- Konstrukce ocelová, trémová, plnostěnná, nýtovaná, se zapuštěnou mostovkou, prostá.
Ukončení konstrukce: kolmé, ukončení mostovky: kolmé.
 - Rozměry NK: šířka: 3,14 m (MES); délka: 17,05 m (MES); rozpětí: 16,65 m (MES).
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované.
 - Délka: 17,05 m; výška: 0,83 m; osová vzdálenost: 2,60 m.
- Příčníky: plnostěnné, nýtované.
 - Délka: 2,56 m; výška: 0,60 m; osově vzdálené: 1,85 m.
- Podélníky: plnostěnné, svařované, spoje s příčníky nýtované.
 - Délka: 1,81 m; výška: 0,35 m; osově vzdálené: 1,85 m
- Ztužení: podélné dolní hlavních nosníků: profil „L“.
- Ložiska: ocelová, desková. Nad O 01 pohyblivá, nad O 02 pevná.
- Rok výroby: 1904 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: 2004 (MES) - uvedeno na stojině levého hlavního nosníku.
- Rok obnovy PKO: 2004 (MES) - uvedeno na stojině levého hlavního nosníku.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	412,700
----	-------------	---	---------	----------------

Konstrukce K 03

- Konstrukce ocelová, trémová, plnostěnná, nýtovaná, prostá se zapuštěnou mostovkou. Ukončení konstrukce kolmé, ukončení mostovky kolmé.
 - Rozměry NK: šířka: 3,14 m (MES); délka: 17,05 m (MES); rozpětí: 16,65 m (MES).
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované.
 - Délka: 17,05 m; výška: 0,83 m; osová vzdálenost: 2,60 m.
- Příčníky: plnostěnné, nýtované.
 - Délka: 2,56 m; výška: 0,60 m; osově vzdálené: 1,85 m.
- Podélníky: plnostěnné, nýtované.
 - Délka: 1,81 m; výška: 0,35 m; osově vzdálené: 1,85 m
- Ztužení: podélné dolní hlavních nosníků: profil „L“.
 - příčné ztužení podélníků: profil „U“
- Ložiska: ocelová, desková. Nad O 01 pohyblivá, nad O 02 pevná.
- Rok výroby: 1904 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: 1954 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok obnovy PKO: neuvedeno.

2. Spodní stavba

Opěra O 01

- Materiál: kamenná, nepravidelné řádkování (kyklopské zdivo), výška: 3,40 m.
 - Rozměry: výška: 3,40+0,50 m (3,90 m); šířka: 15,50 m.
- Úložný práh: kamenné kvádrů, výška: 0,50 m.
- Závěrná zeď: kamenná, místy vyspravena betonem (na horní ploše), výška: 1,00 m.
- Rok výstavby: 1904 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: 2004 (MES) - na opěře neuvedeno.
- Křídla:
 - vlevo - rovnoběžné, kamenné kyklopské zdivo, s kamennou římsou, přilehlý svahový kužel, v dolní části zpevněným opěrnou cihelnou zdí.
 - vpravo - rovnoběžné, kamenné, kyklopské zdivo, s železobetonovou římsou. Křídlo přechází v opěrnou zeď.

Opěra O 02

- Materiál: kamenná, nepravidelné řádkování (kyklopské zdivo), výška: 3,40 m.
 - Rozměry: výška: 3,40+0,50 m (3,90 m); šířka: 15,50 m.
- Úložný práh: kamenné kvádrů, výška: 0,50 m.
- Závěrná zeď: kamenná, místy vyspravena betonem (na horní ploše), výška: 1,00 m.
- Rok výstavby: 1904 (MES) - na objektu neuvedeno.
- Rok opravy: 2004 (MES) - na opěře neuvedeno.
- Křídla:
 - vlevo - na opěru navazuje kolmo opěrná zeď - kamenná, kyklopské zdivo, s kamennou římsou.
 - vpravo - rovnoběžné, rovnoběžné, kamenné (kyklopské zdivo), s kamennou římsou a přilehlý svahový kužel.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **412,700**

3. Železniční svršek

Svršek na konstrukci K 01

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v přechodnici levého oblouku.
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: vodorovné, staniční obvod.
- Tvar kolejnic: S49
- Tvar podkladnic, upevnění: žebrové, pružné.
- Kolejnicové styky: nejsou
- Kolejnicové podpory: mostnice, dřevo/dub; čelní spony proti štěpení.
- Způsob uložení mostnic: plošné, svislé mostnicové šrouby, zaříznuté o 10 - 15 mm.
- Počet a rozměr mostnic: 29 ks; 250x240x220 mm.
- Světlost mezi mostnicemi: 310 - 390 mm.
- Pozednice: 2 ks, dřevo/dub; čelní spony proti štěpení.
- Rozměr pozednic: nad O 01: 230x245x220 mm
nad O 02: 190x245x220 mm
- Osová vzdálenost pražce - pozednice; pozednice - mostnice:
na začátku: pražec - pozednice: 510 mm; pozednice - mostnice: 400 mm
na konci: pražec - pozednice: **750 mm**; pozednice - mostnice: 435 mm

Svršek na konstrukci K 02

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v přechodnici levého oblouku.
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: vodorovné, staniční obvod.
- Tvar kolejnic: S49
- Tvar podkladnic, upevnění: žebrové, pružné.
- Kolejnicové styky: nejsou
- Kolejnicové podpory: mostnice, dřevo/dub; čelní spony proti štěpení.
- Způsob uložení mostnic: plošné, svislé mostnicové šrouby, zaříznuté až o 40 mm
- Počet a rozměr mostnic: 29 ks; 240x260x220 mm
- Světlost mezi mostnicemi: 350 - 400 mm
- Pozednice: 2 ks, pražce
- Rozměr pozednic: nad O 01: 270x130x220 mm
nad O 02: 265x140x245 mm
- Osová vzdálenost pražce - pozednice; pozednice - mostnice:
na začátku: pražec - pozednice: 290 mm; pozednice - mostnice: 380 mm
na konci: pražec - pozednice: 400 mm; pozednice - mostnice: 400 mm

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	412,700
----	-------------	---	---------	----------------

Svršek na konstrukci K 03

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: v přímé
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: vodorovné, staniční obvod.
- Tvar kolejnic: tv „T“.
- Tvar podkladnic, upevnění: rozponové
- Kolejnicové styky: ve střední části NK a za NK prasklé svařované styky zajištěné spojkami
- Kolejnicové podpory: mostnice, dřevo/dub; opáskované.
- Způsob uložení mostnic: plošné, vodorovné mostnicové šrouby.
- Počet a rozměr mostnic: 29 ks; 240x240x2200 - 2300 mm.
- Světlost mezi mostnicemi: 330 - 390 mm
- Pozednice: 2 ks, dřevo/dub; čelní spony proti štěpení.
- Rozměr pozednic: nad O 01: 230x200x2210 mm
nad O 02: 240x200x2360 mm
- Osová vzdálenost pražce - pozednic; pozednice - mostnice:
na začátku: pražec - pozednice: 220 mm; pozednice - mostnice: **900 mm**.
na konci: pražec - pozednice: **730 mm**; pozednice - mostnice: 250 mm.

4. Vybavení mostu

Podlahy na K 01

- Mezi kolejnicemi: plech s oválnými výstupky tl. 6 mm.
- Po hlavách mostnic: nejsou osazeny.
- Chodníkové podlahy: plech s oválnými výstupky tl. 6 mm.

Podlahy na K 02

- Mezi kolejnicemi: plech s oválnými výstupky tl. 6 mm.
- Po hlavách mostnic: nejsou osazeny.
- Chodníkové podlahy: plech s oválnými výstupky tl. 6 mm.

Podlahy na K 03

- Mezi kolejnicemi: rýhovaný plech tl. 6 mm.
- Po hlavách mostnic: podélné dřevěné fošny tl. 50 mm.
- Chodníkové podlahy: podélné dřevěné fošny tl. 50 mm.

Zábradlí

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, profil „L“, vlevo šroubované, vpravo nýtované.
- Počet madel/příčlí ve výběhu: vlevo: 1 / 2; vpravo: 1 / 1
- Výška zábradlí nad pochozí plochou: vlevo min. 1100 mm
vpravo (na NK) min. 900 mm; na křídle: 1130 mm.
- Počet sloupků: vlevo: 6+10 ks (16 ks); vpravo: 10+3 ks (13 ks).
- Délka zábradlí: vlevo: 9,18+16,65 m (25,83 m); vpravo: 17,12+5,70 m (22,82 m).
- Dilatace zábradlí: vlevo vzduchovou mezerou a šroub. spoji, vpravo vzduchovou mezerou.
- Půdorysný tvar: přímé
- Upevnění sloupků: na NK upevněné k chodníkovým konzolám (vlevo i vpravo).
vlevo v předpolí vetnuté do římsy pomocí patní desky a 4 ks kotev. šroubů,
vpravo v předpolí vetnuté do římsy.
- Ukolejnění / vodivé propojení: ano / ne

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCETU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **412,700****Ochranné zařízení proti dotyku**

- Vlevo i vpravo je ve střední části zábradlí na konstrukci ochranné pletivo proti dotyku trakce.
- Vlevo výška: 2,04 m; délka: 7,97 m.
- Vpravo výška: 2,20 m; délka: 8,30 m.

Odvodnění

- V dolní části opěr jsou odvodňovací otvory.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Nejsou osazeny.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Vlevo pod chodníkovou podlahou K 01 na chodníkových konzolách je kabelový žlab.
- Vpravo na chodníkové podlaze je vedený kabelový žlab.
- Na zábradlí vlevo i vpravo jsou umístěny reklamní nosiče.
- Nad chodníky jsou ke konstrukcím přidělané ochranné plechy.
Ve střední části konstrukcí jsou přidělané ochranné pletivové rámy nad trolejovým vedením.
- Na O 01 vpravo z čela (v dolní části) umístěn nivelační bod.
- Terén pod objektem: pod objektem je ulice Partyzánská, podél opěr jsou chodníky šířky 2,80 m, oddělené od komunikace zábradlí výšky 1,10 mm.
- Přejezd k objektu je možný. Objekt se nachází v Praze - Holešovice, přjezd ulicí Partyzánská.

5. Přejechy do tratí

- Neřešené - staniční obvod.

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

- Poloha osy koleje k ose nosné konstrukce:

Č. konstrukce	mostnice č. 1 a 2	mostnice č. 14 a 15	mostnice č. 28 a 29
K 01	10 mm vpravo	30 mm vpravo	35 mm vlevo
K 02	50 mm vpravo	35 mm vpravo	20 mm vlevo
K 03	20 mm vpravo	shodná	shodná

- Vzdálenost **vnitřního líce zábradlí na konstrukci** od osy koleje:

	u sloupku č. 1	u sloupku č. 5	u sloupku č. 10
Vlevo	3150 mm	3190 mm	3130 mm
Vpravo	3000 mm	2970 mm	3030 mm

- Zábradlí vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **412,700**

- Vzdálenost **vnitřního líce zábradlí ve výběhu** od osy koleje:

	na začátku	na konci
Vlevo	3050 mm	-
Vpravo	-	2970 mm

- Zábradlí vpravo na konci zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru.

- Vzdálenost **vnitřního líce římsy ve výběhu** od osy koleje:

	na začátku	na konci
Vlevo	2600 mm	-
Vpravo	-	2500 mm

- Osová vzdálenost kolejí vedle sebe (dle pořadového čísla).

č. koleje	uprostřed
kolej č. 1 a 2	4740 mm
kolej č. 2 a 3	4700 mm

6.2. Prostorové uspořádání pod objektem

- Kolmá světlost: 16,00 m
- Volná výška nad chodníkem vlevo: 3,56 m (měřeno k plechu).
- Volná výška nad komunikací vlevo: 4,02 m (měřeno v místě odřeni levého hl. n.)

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01

- Hlavní nosníky: horní pásnice jsou shora místy oslabeny důlkovou korozi do hl. 1 mm, pásnice jsou ošetřeny nátěrem a dále v dolní hraně korozní oslabení v místech chodníkových konzol. Dolní vnitřní pasové úhelníky jsou silně zaneseny nečistotami, nad ložisky je po očištění místy patrná povrchová koroze. Místy jsou úhelníky překlátovány, původní úhelníky jsou silně oslabeny korozi do hl. až 3 mm, nýty jsou vyměněny.
Krycí úhelníky (z čel NK) v dolní části, oslabeny korozi s okraji do ostra, ošetřeno nátěrem.
V dolních pásnicích (v místech překlátování) místy patrná šterbinová koroze.
Levý hlavní nosník má dolní pásnici místy odřenou od provozu pod objektem.
Dolní pásnice levého hl. n. (mezi ochrannými deskami TV tramvají) odspodu černě znečištěna.
Stav PKO: nátěr poškozen na ploše < 3 % (Ri 3).
- Příčnický: horní pásnice jsou oslabeny důlkovou korozi, místy hrany korozně oslabeny (nejhorší stav je u příčníků č. 7 a 10).
Hlavy nýtů na horních pásnicích jsou jednotlivě korozně oslabeny z 1/2 tl.
Na dolních úhelnících nad ložisky se drží nečistoty.
Stav PKO: nátěr poškozen na ploše cca 10 % (Ri 5).
- Podélníky: v horních přírubách jsou místy volné otvory po dřívějším rozdělení mostnic.
Stav PKO: poškozen na ploše cca < 8 % (Ri 4). Místy zašlý nátěr.
- Ztužení: stykové desky jsou zanesené listím a nečistotami, jinak bez patrných poruch.
Stav PKO: nátěr poškozen na ploše cca 10 % (Ri 5).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **412,700**

- Ložiska: původní, ložiska korodují, jsou oslabené důlkovou korozí do hl. až 2 mm. Ložiska na O 02 jsou zanesené nečistotami. Stav PKO: poškozen na celé ploše (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 02

- Hlavní nosníky: horní pásnice jsou shora místy oslabeny důlkovou korozí do hl. 1 mm, pásnice jsou ošetřeny nátěrem a dále v dolní hraně korozní oslabení v místech chodníkových konzol. Dolní vnitřní pasové úhelníky jsou silně zaneseny nečistotami, nad ložisky je po očištění místy patrná povrchová koroze. Místy jsou úhelníky přeplátovány, původní úhelníky jsou silně oslabeny korozí do hl. až 3 mm, nýty jsou vyměněny. Krycí úhelníky (z čel NK) v dolní části, oslabeny korozí s okraji do ostra, ošetřeno nátěrem. Přeplátovací pásnice vlevo i vpravo nad O 01 a O 02 (nad ochrannými plechy nad chodníky) jsou oslabeny korozí do hl. až 3 mm, hlavy nýtů v těchto místech korozně oslabeny z 1/2 tl. Levý hlavní nosník má dolní pásnici mírně odřenu od provozu pod objektem. Stav PKO: nátěr poškozen na ploše < 3 % (Ri 3).
- Příčnický: horní pásnice jsou oslabeny důlkovou korozí, hrany korozně oslabeny. Hlavy nýtů na horních pásnicích jsou jednotlivě korozně oslabeny z 1/2 tl. Na dolních úhelnících nad ložisky se drží nečistoty. Stav PKO: nátěr poškozen na ploše cca 10 % (Ri 5).
- Podélníky: **vpravo na konci je podélník zapřený do závěrné zdi** (porucha závěrné zdi). Stav PKO: poškozen na ploše cca < 8 % (Ri 4). Nátěr horních přírub je místy zašlý.
- Ztužení: nátěr místy špinavý, stykové desky jsou zanesené listím a nečistotami. Stav PKO: nátěr poškozen na ploše cca 10 % (Ri 5).
- Ložiska: původní, ložiska korodují, jsou oslabené důlkovou korozí do hl. až 3 mm. Nad O 02 nedosadá ložisko do drážky v nadložiskové desce (závada od vložení). Stav PKO: poškozen na celé ploše (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné.

Konstrukce K 03

- Hlavní nosníky: konce horních pásnic jsou mírně deformované směrem nahoru, vlivem šterbinové koroze. Horní pásnice jsou oslabené plošně korozí do hloubky až 4 mm, narůstá na nich plátková koroze až 8 mm, hrany začínají korodovat do ostra. Hlavy nýtů jsou na horních pásnicích oslabené až z 1/3 tl. **Stojiny nad dolními pasovými úhelníky jsou oslabené o 4 - 5 mm, s nárůstem plátkové koroze 15 - 20 mm (viz foto č. 1)** **Dolní vnitřní pasové úhelníky jsou silně zanesené po celé délce plošně oslabené až o 5 mm, hrany pásnic jsou zkorodované do hloubky až 10 mm.** **Dolní vnější pasové úhelníky jsou zanesené, oslabeny korozí až o 5 mm s nárůstem plátkové koroze 10 - 15 mm (viz foto č. 2).** Hlavy nýtů na dolních pasových úhelnících (vnějších i vnitřních) jsou zkorodované z 1/2 tl., jednotlivě zcela zkorodované (viz foto č. 1). Nad krycími plechy jsou úhelníky silně zanesené nečistotami (nánosy prachu až 250 mm). Na vnějších dolních úhelnících a pásnicích jsou silné nánosy nečistot. Krycí úhelníky jsou v dolní i horní části silně zkorodované, místy naskrz - nejhorší stav je vlevo nad O 02, v dolní části jsou silně zanesené. Stav PKO: nátěr poškozen na ploše cca 80 % (Ri 5).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **412,700**

Foto č. 1 – K 03, silně oslabené stojiny hlavních nosníků s nárůstem plátkové koroze a zkorodované hlavy nýtů na dolních pásnicích.



Foto č. 2 – K 03, koroze dolních pasových úhelníků

- **Příčnický:** horní úhelníky téměř všech příčníků, v místě napojení na hlavní nosníky, pod podlahami po hlavách mostnic, jsou silně zkorodované s okraji do ostra, hrany jsou zkorodované do hl. 10 - 40 mm (viz foto č. 3), tloušťka úhelníku je jen cca 2 mm.

Hlavy nýtů na horních pásnicích jsou zkorodované z 1/2 tl., jednotlivě zcela zkorodované. Stojiny příčníků jsou oslabené nad dolními úhelníky až 3 mm, nad O 01 je stojina bodově prokorodovaná skrz.

Na stojinách nad dolními úhelníky narůstá plátková koroze o tl. až 15 mm.

1. příčník má dolní úhelník ve střední části zcela zkorodovaný (viz foto č. 4).

Ostatní příčnický mají dolní úhelníky oslabené důlkovou korozí do hl. až 4 mm.

V koncích, v místě napojení na hlavní nosníky mají dolní úhelníky zkorodované vodorovné příruby do hl. až 40 mm - nejhorší stav je u příčníku č. 1 - 3.

V tomto místě jsou silné nečistoty a štěrbinová koroze o tl. až 10 mm.

6. příčník má dolní úhelník bodově prokorodovaný, jinak oslabený důlkovou korozí do hl. 4mm. Svislé připojovací úhelníky k hlavním nosníkům a podélníkům jsou v horní části silně oslabené s okraji do ostra.

Mezi koncovými příčnickými a závěrnými zdmi jsou silné nánosy nečistot.

Stav PKO: poškozen na ploše cca 80 % (Ri 5).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)

Evd. km 412,700



Foto č. 3 – K 03, silně zkorodované horní úhelníky příčníků v místě napojení na hlavní nosníky.



Foto č. 4 – K 03, zkorodovaný dolní úhelník 1. příčniku.

- Podélníky:** horní pásnice jsou silně oslabené korozí, až o 5 mm (viz foto č. 5), narůstá na nich plátková koroze až 15 mm. Pod mostnicemi jsou oslabené až 6 mm s okraji do ostra. Hrany jsou zkorodované do hl. max. 8 mm. Hlavy nýtů jsou na horních pásnicích všechny téměř zcela zkorodované (viz foto č. 5). **Horní úhelníky jsou v místě napojení na příčníky silně zkorodované, hrany jsou zkorodované do hl. až 40 mm, zbylá tloušťka úhelníků je max. 2 mm** (viz foto č. 6). **Na konci vpravo je podélník zapřený do závěrní zdi** (vlevo pravděpodobně taky, nicméně toto místo je nepřístupné)! Dolní pasové úhelníky jsou oslabené důlkovou korozí do hl. 2 - 3 mm, narůstá na nich plátková koroze a drží se zde nečistoty. Stav PKO: poškozen na ploše cca 90 % (Ri 5).



Foto č. 5 – K 03, silně zkorodovaná horní pásnice a hlavy nýtů podélníku.



Foto č. 6 – K 03, silně zkorodované horní úhelníky podélníku v místě napojení na příčníky.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **412,700**

- Ztužení:
 - Podélné ztužení hlavních nosníků: stykové desky jsou zkorodované s okraji do ostra, drží se na nich silně nečistoty.
Hlavy nýtů jsou jednotlivě zcela zkorodované.
Úhelníky jsou v koncích silně oslabené a zanesené nečistotami, v koncích narůstá plátková koroze o tl. až 15 mm.
V poli č. 1 jsou konce v místě napojení téměř přerušeny korozí.
V poli č. 9 je svislá příruba úhelníku přerušena korozí vpravo v délce 80 mm a vlevo v délce 25 mm.
Nad opěrami jsou stykové desky prokorodované.
 - Příčné ztužení podélníků: úhelníky u stykových desek jsou oslabené o max. 1 mm.
Nátěr úhelníků a stykových desek se loupe.
Stav PKO: poškozen na ploše cca 80 % (Ri 5).
- Ložiska: silně zanesená.
Viditelné části ložisek silně korodují s nárůstem plátkové koroze o tl. až 15 mm.
Stav PKO: koroze 100 % (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno, vlečková kolej Pražské Teplárenské a.s.

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01

- Opěra: místy popraskané spárování.
Jednotlivé kameny jsou prasklé.
- Úložný kvádry: na úložné ploše jsou nečistoty (pouze v nepřístupných místech).
Vpravo narůstá vegetace.
- Závěrná zeď: za K 01 je rozpraskaná povrchová úprava, v obnaženém zdivu vypadané spárování.
Za K 02 zdivo v celé šířce rozvolněné a vytlačuje se směrem k NK.
Mezi K 02 a K 03 je 1 ks kvádrů (v horní řadě) uvolněn a vytlačen o 50 mm.

Křídlo vlevo

- Křídlo má místy popraskané spárování, jednotlivé kameny jsou prasklé.
- Římsové kvádry mají místy vyštíplé hrany, jednotlivě jsou prasklé.
Spárování mezi kvádry je jednotlivě vypadané.
- Opěrná zeď má z 30 % odpadlou povrchovou úpravu, odkryté cihly zvětrávají.
Opěrné zeď se vyklání směrem do chodníků o cca 30 mm, pojivo spár silně degraduje.

Křídlo vpravo

- Křídlo po opravě, bez patrných poruch.
- Římsa křídla je nová, bez patrných poruch.

Opěra O 02

- Opěra: mezi K 02 a K 03 (spíše pod levým nosníkem K 03) **jsou kameny v horní části opěry uvolněny a tlačí ven až o 30 - 40 mm** (7 ks kamenů v dříku + 2 ks horních kvádrů) (viz foto č. 7). Pod K 02, pravým úložným kvádrem, šikmá trhlinka ve spáře, včetně mírného průsaku. Jednotlivě je popraskané spárování, jednotlivé kameny jsou prasklé.
- Úložný kvádry: na úložné ploše jsou nečistoty (pouze v nepřístupných místech).
Pod K 01, pravý úložný kvádr, vnější spára má vyplavené pojivo.
Vpravo narůstá vegetace.
- Závěrná zeď: za K 01 odpadlá povrchová úprava, **obnažené původní kamenné zdivo silně degraduje** do hl. 50 mm (v horní části pod pozednicí).
Mezi K 01 a K 02 je horní řada kvádrů uvolněna v ložné spáře, u K 02 vytlačena až o 90 mm.
Za K 02 rozpraskaná a z čela odpadlá povrchová úprava, obnažené původní zdivo degraduje.
Vlevo v kvádrech svislá trhlinka, **vpravo zdivo rozvolněné, vytlačené a zapřené do podélníku** (viz foto č. 8).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)

Evd. km 412,700



Foto č. 7 - O 02, pod levým úložným kvádrem K 03, uvolněné kameny a kvádry zdíva.

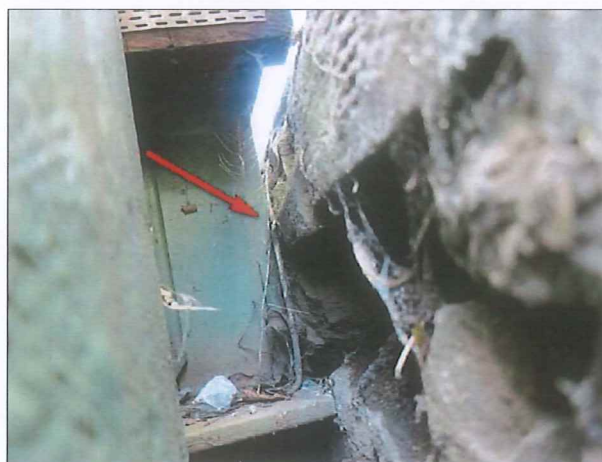


Foto č. 8 - O 02, závěrná zeď za K 02, silně rozvolněná, vytlačená a zapřená do podélníku.

Křídlo vlevo

- Křídlo má místy popraskané spárování, jinak bez vážnějších poruch
Na horní ploše kolmé opěrné zdi roste vegetace.

Křídlo vpravo

- Křídlo má místy popraskané spárování, jinak bez vážnějších poruch

3. Stav železničního svršku

Svršek na K 01

- Držebnost upevňovadel: dobrá
- Kolejové lože: před i za NK zanesené, nedostatečně podbité, mírně prorůstá vegetací.
- Mostnice: jednotlivě jsou podélně popraskané.
- Pozednice: jsou podélně popraskané.

Svršek na K 02

- Držebnost upevňovadel: dobrá
- Kolejové lože: před NK zanesené, nedostatečně podbité, mírně prorůstá vegetací.
- Mostnice: jednotlivě jsou podélně popraskané.
- Pozednice: jsou podélně popraskané.

Svršek na K 03

- Kolejnice: silně opotřebené.
- Kolejové lože: před a za konstrukcí je **silně zanesené až k hlavám kolejnic. Nepodbité, pražce jsou vyhnílé.**
- Držebnost upevňovadel: uvolněné svěrkové šrouby. Mostnicové šrouby jsou jednotlivě bez matic, jsou silně oslabené korozí.
- Mostnice: podélně popraskané, nahnilé, jednotlivě shnilé. Podkladnice jsou jednotlivě zamačkané do mostnic, podkladnice jsou jednotlivě posunuté.
- Pozednice: shnilé.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **412,700**

4. Stav vybavení

Podlahy K 01

- Mezi kolejnicemi: bez patrných poruch.
Stav PKO: poškozen na celé ploše < 1 % (Ri 3).
- Po hlavách mostnic: nejsou osazeny.
- Chodníkové podlahy: bez patrných poruch.
Stav PKO: poškozen na celé ploše < 1 % (Ri 3).

Podlahy K 02

- Mezi kolejnicemi: bez patrných poruch.
Stav PKO: poškozen na celé ploše < 1 % (Ri 3).
- Po hlavách mostnic: nejsou osazeny.
- Chodníkové podlahy: bez patrných poruch.
Stav PKO: poškozen na celé ploše < 1 % (Ri 3).

Podlahy K 03

- Mezi kolejnicemi: povrchově korodují, nedostatečně upevněné.
Stav PKO: poškozen na celé ploše cca 50 % (Ri 5). Nátěr se odlupuje.
- Po hlavách mostnic: nahnilé, místy vyhnílé, jednotlivě se štěpí.
- Chodníkové podlahy: vpravo místy shnilé.
Z pohledu na podlaze vpravo mezi 3 - 4 a mezi 9 - 10 chodníkovou konzolí je dřevokazná houba.
Na konzoli č. 10 je na příčném trámku houba.
- Chodníkové konzole: **vpravo konzole č. 1 má horní a dolní úhelníky v koncích oslabeny korozí až o 50 mm.**
Vpravo konzole č. 2 má dolní úhelník oslabený korozí až o 15 mm.
Vpravo konzole č. 9 a 10 mají úhelníky oslabeny korozí až o 25 mm.

Zábradlí

- Vlevo: funkční, na začátku ve výběhu zarostlé vegetací, jinak v dobrém stavu.
Stav PKO: poškozen na ploše < 1 % (Ri 3).
- Vpravo: funkční. Na NK bez nátěru, zbytky nátěru se loupou.
Ve výběžích je popraskané obetonování.
Původní sloupky jsou v dolní části silně zkorodované (jsou provizorně přivařené na nové patky).
Stav PKO: poškozen na ploše cca 80 % (Ri 5).

Ochranné zařízení proti dotyku

- Vlevo: bez patrných poruch.
Stav PKO: poškozen na ploše < 1 % (Ri 3).
- Vpravo: místy se odlupuje nátěr.
Stav PKO: poškozen na ploše cca 15 % (Ri 5).

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Chybí.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Ochranné plechy nad chodníkem (u O 02 vpravo) jsou deformované od nárazu.
- Kabelový žlab: opraven, bez patrných poruch.
- Ostatní cizí zařízení: bez patrných poruch.
- Terén pod objektem: bez patrných poruch.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)

Evd. km 412,700

5. Přechody do trati

- Bezpečné.

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí**Hodnocení nosných konstrukcí:****Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 1****Z těchto důvodů:**

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 1**Z těchto důvodů:**

- Bez zjevných závažných závad a poruch.

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 3**Z těchto důvodů:**

- Všechny ocelové prvky silně oslabené až zcela zkorodované - zejména napojení jednotlivých prvků.
- Nahnílé, místy shnilé mostnice.
- Silné nánosy nečistot na konstrukci.
- Houba na chodníkové podlaze a zkorodované úhelníky konzol.

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

- V závěrné zdi za K 02 kamenné zdivo rozvolněné a vytlačené.

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

- Vytlačení kamenného zdiva pod K 03 vlevo.
- V závěrné zdi za K 01 kamenné zdivo degraduje, za K 02 rozvolněné a vytlačené.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) - Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **412,700****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 3**
na základě hodnocení K 03

⇒ **spodní stavba: S 2**
na základě hodnocení O 01, O 02

Podrobná prohlídka provedena dne: 19.03.2019 (18.03.2019 a 19.03.2019)

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Okurka dne: 26.03.2019

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

Jindřich Bartoš
 Vedoucí RP PCE

Správa železniční dopravní cesty,
 státní organizace
 Oblastní ředitelství Praha
 Partyzánská 24, 170 00 Praha 7
 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
 (100)

V Praze dne: 9.4.2019

Ing. Jan Marek
 přednost SMT

