

# Protokol o podrobné prohlídce

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

<b>TÚ 0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – – Děčín hl.n. (včetně)		<b>DÚ R1</b> žst. Ústí nad Labem sever		<b>evd. km</b> <b>518,498</b>
<b>Objekt</b>	<b>most</b>	staniční obvod	<b>Vžitý název:</b> Ústí n.L. - ul. U Podjezdu	
délka mostu <b>17,45 m</b>	počet otvorů <b>1</b>	počet kolejí na mostě <b>9</b>	<b>elektrizace</b> ano	
<b>Objednatel:</b> SZDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 100 / 120	Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí <b>D4-120</b>	
<b>návrh hodnocení stavebního stavu</b>	<b>3/3</b>	Vedoucí regionálního pracoviště	Jaroslav Schejbal	<b>Rok podrobné prohlídky</b> <b>2019</b>



Pohled zprava

Obchodní firma:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Sídlo: Praha 1 – Nové Město, Dlážďená 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 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 <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Ev. km <b>518,498</b>
----------------	---	-----------------------

## **I. Celkový popis objektu**

### **Základní údaje o mostu:**

**Souřadnice středu objektu:** GPS: 50°39'49.706"N, 14°3'53.376"E

Délka mostu: 17,45 m (MES)

Šířka mostu: 48,65 m (MES)

Výška objektu: 5,10 m (MES)

Délka přemostění: 13,95 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt kolmý, vpravo v místech opěr K 07 šikmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 7

Počet otvorů: 1

Přemostěná překážka: místní komunikace, ulice U Podjezdu, mostním otvorem prochází parovod

Výška kolejového lože a přesypávky na **K 05** a **K 06**: 0,55 m (MES)

### **Podmínky při podrobné prohlídce:**

Teplota: **03.09.2019** +17 °C, max. v průběhu PPM +24 °C; **04.09.2019** +14 °C, max. v průběhu PPM +25 °C

Počasí: **03.09.2019** - jasno, v průběhu dne i polojasno; **04.09.2019** - jasno

### **Schéma mostního objektu:**

	Poř. č. kol.		Dopr. č. kol.	
Praha Masarykovo n.	← 1	<b>O 01</b> <b>K 01</b> <b>O 05</b>	13 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 2	<b>O 01</b> <b>K 02</b> <b>O 05</b>	11 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 3	<b>O 01</b> <b>K 03</b> <b>O 05</b>	9 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 4	<b>O 01</b> <b>K 04</b> <b>O 05</b>	7 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 5	<b>O 02</b> <b>K 05</b> <b>O 06</b>	3 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 6	<b>O 02</b> <b>K 05</b> <b>O 06</b>	1 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 7	<b>O 03</b> <b>K 06</b> <b>O 07</b>	2 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 8	<b>O 03</b> <b>K 06</b> <b>O 07</b>	4 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 9	<b>O 04</b> <b>K 07</b> <b>O 08</b>	20 →	Děčín hl.n.
	Otvor č.	1		

## **1. Nosná konstrukce**

**K 01** - pod kolejí č. 13 (dopr. č. kol.)

- Ocelová, trémová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry - rozpětí: 14,70 m (MES), délka: 15,10 m (MES), počet příhrad: 8
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované, délka: 15,10 m (MES), výška v místech největších tlouštěk horních a dolních pásů: 1100 mm, osová vzdálenost: 1,84 m (MES)
- Příčné ztužení: 9x, včetně koncových - příhradové, nýtované, „L“ profily, osová vzdálenost: 1,84 m
- Podélné ztužení: dolní, složená soustava, z jednoduchých úhelníků („L“ profily), nýtové spoje
- Mostní chodníkové konzoly: oboustranně - 2x 9 ks, příhradové, nýtované, vlevo obě koncové konzoly krácené
- Uložení: ložiskové - ložiska ocelová, desková, na **O 01** pohyblivá, na **O 02** pevná
- Rok výroby a výrobce: 1911 (MES), oprava v r. 1965 (MES), firemní (výrobní) štítek se na konstrukci nenachází
- Rok provedení PKO: údaj o PKO není na konstrukci uvedený

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

### K 02 - pod kolejí č. 11 (dopr. č. kol.)

- Ocelová, trémová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry - rozpětí: 14,70 m (MES), délka: 15,10 m (MES), počet příhrad: 8
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované, délka: 15,10 m (MES), výška v místech největších tloušťek horních a dolních pásů: 1100 mm + na horních pásech hlavních nosníků vrstva polymerního betonu tloušťky cca 60 mm, osová vzdálenost: 1,80 m (MES)
- Příčné ztužení: 9x, včetně koncových - příhradové, nýtované, „L“ profily, osová vzdálenost: 1,84 m
- Podélné ztužení: dolní, složená soustava, z jednoduchých úhelníků („L“ profily), nýtové spoje
- Mostní chodníkové konzoly: oboustranně - 2x 9 ks, „U“ profily
- Uložení: ložiskové - ložiska ocelová, desková, na **O 01** pohyblivá, na **O 02** pevná
- Rok výroby a výrobce: 1911 (MES), firemní (výrobní) štítek se na konstrukci nenachází
- Rok provedení PKO: 1971 (MES), údaj o PKO není na konstrukci uvedený

### K 03 - pod kolejí č. 9 (dopr. č. kol.)

- Ocelová, trémová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry - rozpětí: 14,70 m (MES), délka: 15,10 m (MES), počet příhrad: 8
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované, délka: 15,10 m (MES), výška v místech největších tloušťek horních a dolních pásů: 1100 mm, osová vzdálenost: 1,80 m (MES)
- Příčné ztužení: 9x, včetně koncových - příhradové, nýtované, „L“ profily, osová vzdálenost: 1,84 m
- Podélné ztužení: dolní, složená soustava, z jednoduchých úhelníků („L“ profily), nýtové spoje
- Mostní chodníkové konzoly: oboustranně - 2x 9 ks, „U“ profily
- Uložení: ložiskové - ložiska ocelová, desková, na **O 01** pohyblivá, na **O 02** pevná
- Rok výroby a výrobce: 1911 (MES), oprava v r. 1958 (MES), firemní (výrobní) štítek se na konstrukci nenachází
- Rok provedení PKO: 1971 (MES), údaj o PKO není na konstrukci uvedený
- V současné době je nosná konstrukce podepřená 2 montovanými ocelovými konstrukcemi „mostními pilíři PIŽMO“.

### K 04 - pod kolejí č. 7 (dopr. č. kol.)

- Ocelová, trémová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry - rozpětí: 14,70 m (MES), délka: 15,10 m (MES), počet příhrad: 8
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované, délka: 15,10 m (MES), výška v místech největších tloušťek horních a dolních pásů: 1100 mm + na horních pásech hlavních nosníků vyrovnávací ocelové podložky pod mostnicemi, osová vzdálenost: 1,80 m (MES)
- Příčné ztužení: 9x, včetně koncových - příhradové, nýtované, „L“ profily, osová vzdálenost: 1,84 m
- Podélné ztužení: dolní, složená soustava, z jednoduchých úhelníků („L“ profily), nýtové spoje
- Mostní chodníkové konzoly: oboustranně - 2x 9 ks, „U“ profily
- Uložení: ložiskové - ložiska ocelová, desková, na **O 01** pohyblivá, na **O 02** pevná
- Rok výroby a výrobce: 1911 (MES), oprava v r. 1962 (MES), firemní (výrobní) štítek se na konstrukci nenachází
- Rok provedení PKO: 1976 (MES), údaj o PKO uvedený na začátku konstrukce na vnější straně stěny hlavního nosníku vlevo nečitelný, neúplný

### K 05 - pod kolejí č. 3 a č. 1 (dopr. č. kol.)

- Půlkruhová klenba, kamenné zdivo + vpravo v šířce 1,80 m cihelné zdivo, povrchová úprava (stříkaný beton), prostá, bez dilatačních spár, ukončení kolmé; vpravo navazuje, bez dilatační spáry, železobetonová rámová konstrukce **K 06**

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

- Rozměry: šířka - 13,70 m (MES), rozpětí - 3,45 m (MES)
- Uložení: přímé
- Čelní zdi: vlevo i vpravo - kamenná zdiva - vlevo s povrchovou úpravou (stříkaný beton), vpravo viditelná pouze část čelní zdi na začátku nad O 02 (řádkové zdivo), na čelní zeď vlevo navazují předsazená rovnoběžná křídla opěr O 02 a O 06, vpravo viditelná pouze část rovnoběžného křídla opěry O 02 navazujícího na čelní zeď bez dilatační spáry
- Římsy: pouze vlevo - římsa čelní zdi a zároveň rovnoběžných křídel opěr O 02 a O 06 - železobeton, výška římsové části 840 mm, vyložení římsy 100 mm
- Rok výstavby: 1851 (MES), na objektu neuvedeno

### K 06 - pod kolejí č. 2 a č. 4 (dopr. č. kol.)

- Železobetonová, desková, rámová konstrukce, bez dilatačních spár, ukončení kolmé
- Rozměry: délka - 5,90 m (MES), šířka - 10,45 m (včetně římsy), rozpětí - 5,45 m (MES)
- Římsy: pouze vpravo - zároveň římsa rovnoběžných křídel opěr O 03 a O 07 - železobeton, svislé dilatační spáry (vyplněné tmelem), vyložení římsy 80 – 90 mm
- Rok výstavby: na čele vpravo vyznačen letopočet 2006
- Měřicí vývody z výztuže: z čela vpravo - rám a křídla O 03 a O 07 (po 2 vývodech)

### K 07 - pod kolejí č. 20 (dopr. č. kol.)

- Ocelová, trémová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry - rozpětí: 15,49 m (MES), délka: 15,90 m (MES), počet příhrad: 8
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované, délka: 15,10 m (MES), výška v místech největších tloušťek horních a dolních pásů: 1270 mm, osová vzdálenost: 1,94 m (MES)
- Příčné ztužení: 9x, včetně koncových - příhradové, nýtované, „L“ profily (horní a dolní vodorovné zdvojené snýtované úhelníky), osová vzdálenost: 1935 mm
- Podélné ztužení: horní i dolní, jednostranné, z jednoduchých úhelníků („L“ profily)
- Mostní chodníkové konzoly: oboustranně - 2x 9 ks, vlevo „U“ profily, vpravo konzoly příhradové, nýtované
- Uložení: ložiskové - ložiska tangenciální s úložnou deskou, na **O 01** pevná, na **O 02** pohyblivá
- Rok výroby a výrobce: 1911 (MES), firemní (výrobní) štítek se na konstrukci nenachází
- Rok provedení PKO: údaj o PKO uvedený na konci konstrukce na vnější straně stěny hlavního nosníku vpravo nečitelný, neúplný

## 2. Spodní stavba

### Opěra O 01

- Opěra pro **K 01 – K 04**
- Materiál: kamenné zdivo, kamenné úložné kvádry (pískovec), na závěrné zdi vyspravovaná místa - beton/železobeton, bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 18,50 m (MES), výška opěry (dřík a úložný práh) - vlevo 3,40 m a vpravo 3,70 m, výška x šířka úložných kvádrů 0,43 m x 1,00 m, délka úložného prahu 0,60 m – 0,63 m, výška závěrné zdi 1,38 m (vlevo)
- Rok výstavby: 1911
- Odvodnění: v dříku opěry ani v křídle nejsou odvodňovací otvory
- Křídla: pouze křídlo vlevo - svahové, kolmé, kolmý líc, kamenné zdivo, římsa z kamenných krycích desek, svah za křídlem: za křídlem kamenná dlažba + zemní svah + ve svahu železobetonová opěrná zídka s oplocením sousedního pozemku průmyslového areálu

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

### Opěra O 02

- Opěra klenby **K 05**
- Materiál: kamenné zdivo, povrchová úprava (stříkaný beton); bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 13,70 m (MES), výška opěry (dříku) - vlevo 2,20 m a vpravo 2,23 m
- Rok výstavby: 1851 (viz K 05)
- Odvodnění: bez odvodňovacích otvorů
- Křídla:
  - vlevo - rovnoběžné, šikmý líc, kamenné zdivo, povrchová úprava (stříkaný beton), železobetonová římsa
  - vpravo - rovnoběžné, viditelná pouze část - kamenné řádkové zdivo
- Z čela dříku opěry vlevo upevněná svislá tabule dopravního zařízení „Žluté a černé pruhy“.

### Opěra O 03

- Stojka rámové konstrukce **K 06**
- Materiál: železobeton
- Rozměry: šířka - 10,28 m, výška - vlevo 3,48 m a vpravo 3,45 m
- Rok výstavby: 2006 (letopočet vyznačený na K 06 vpravo)
- Odvodnění: bez odvodňovacích otvorů
- Křídla: pouze křídlo vpravo - železobeton, rovnoběžné s římsou, kolmý líc
- Měřicí vývody z výztuže: ano, 2x - rám a křídlo vpravo (v horní části)

### Opěra O 04

- Opěra pro **K 07**
- Materiál: kamenné řádkové zdivo, závěrná zeď, včetně římsy vpravo - beton/železobeton (rohové zdivo a čelo závěrné zdi vpravo - kamenné zdivo), úložný práh vybetonovaný (železobeton), bez dilatačních spár,
- Rozměry: šířka 4,80 m, výška opěry (dřík a úložný práh) - vlevo 3,40 m a vpravo 3,50 m, výška a šířka vybetonované části úložného prahu  $v = 670 \text{ mm}$  -  $\bar{s} = 4,00 \text{ m}$ , délka úložného prahu vlevo 1,07 m a vpravo 0,65 m, výška závěrné zdi 1,60 m
- Šikmost opěry - levá
- Rok výstavby: 1911
- Odvodnění: v dříku opěry a v křídle (vpravo) po 2 odvodňovacích otvorech
- Křídla: pouze křídlo vpravo - svahové, kolmé, šikmý líc, kamenné řádkové zdivo, římsa z kamenných krycích desek, svah za křídlem: zemní svah zpevněný štěrkem zajištěným drátěným pletivem, svah ukončený železobetonovým prahem (úprava svahu v rámci protipovodňového opatření)

### Opěra O 05

- Opěra pro **K 01 – K 04**
- Materiál: kamenné zdivo, kamenné úložné kvádry (pískovec), na závěrné zdi místně vyspravovaná místa - beton/železobeton, bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 18,50 m (MES), výška opěry (dřík a úložný práh) - vlevo i vpravo 3,55 m, výška x šířka úložných kvádrů  $0,43 \text{ m} \times 1,00 \text{ m}$ , délka úložného prahu  $0,60 \text{ m} - 0,63 \text{ m}$ , výška závěrné zdi 1,38 m (vlevo)
- Rok výstavby: 1911
- Odvodnění: v dříku opěry ani v křídle nejsou odvodňovací otvory
- Křídla: pouze křídlo vlevo - svahové, kolmé, kolmý líc, kamenné zdivo, římsa z kamenných krycích desek, svah za křídlem: zemní svah porostlý vzrostlou vegetací

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

### Opěra O 06

- Opěra klenby **K 05**
- Materiál: kamenné zdivo, povrchová úprava (stříkaný beton); bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 13,70 m (MES), výška opěry (dříku) - vlevo 2,20 m a vpravo 2,23 m
- Rok výstavby: 1851 (viz K 05)
- Odvodnění: bez odvodňovacích otvorů
- Křídla: pouze křídlo vlevo - rovnoběžné, šikmý líc, kamenné zdivo, povrchová úprava (stříkaný beton), železobetonová římsa
- Z čela dříku opěry vlevo upevněná svislá tabule dopravního zařízení „Žluté a černé pruhy“.

### Opěra O 07

- Stojka rámové konstrukce **K 06**
- Materiál: železobeton
- Rozměry: šířka - 10,36 m (10,33 – 10,36 m), výška - vlevo 3,51 m a vpravo 3,50 m
- Rok výstavby: 2006 (letopočet vyznačený na K 06 vpravo)
- Odvodnění: bez odvodňovacích otvorů
- Křídla: pouze křídlo vpravo - železobeton, rovnoběžné, kolmý líc, s římsou
- Měřicí vývody z výztuže: ano, 2x - rám a křídlo vpravo (v horní části)

### Opěra O 08

- Opěra pro **K 07**
- Materiál: kamenné řádkové zdivo, závěrná zeď, včetně římsy vpravo - beton/železobeton (rohové zdivo závěrné zdi vpravo - kamenné zdivo), úložný práh vybetonovaný (železobeton), bez dilatačních spár
- Rozměry: šířka 4,60 m, výška opěry (dřík a úložný práh) - vlevo i vpravo 3,50 m, výška a šířka vybetonované části úložného prahu  $v = 800$  mm a  $š = 3,70$  m, délka úložného prahu vlevo 0,85 m a vpravo 1,27 m, výška závěrné zdi 1,60 m
- Šikmost opěry - levá
- Rok výstavby: 1911
- Odvodnění: v dříku opěry a v křídle (vpravo) po 2 odvodňovacích otvorech
- Křídla: pouze křídlo vpravo - svahové, kolmé, šikmý líc, kamenné řádkové zdivo, římsa z kamenných krycích desek, svah za křídlem: zemní svah zpevněný šterkem zajištěným drátěným pletivem, svah ukončený železobetonovým prahem (úprava svahu v rámci protipovodňového opatření)

### 3. Železniční svršek

Číslování dle dopr. č. kolejí (MES)

#### **Kolej č. 13:**

- Směrové uspořádání po délce objektu: na mostě přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta zřejmě vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49; Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem dřevěné pražce
- Mostnice na K 01: 23 ks, 260 (250) x 260 (250) x 2500 mm (i 2620 mm), jednotlivé otáčené, výška v uložení: 220 – 230 mm, světlost mezi mostnicemi: 380 – 420 mm, uložení, upevnění: na hlavních nosnících, plošné se svislým šroubem, bez klínů, hlavy mostnic většinou stažené (u jednotlivých pouze jednostranně)
- Pozednice na O 01: 240 x 240 x 2460 mm, uložená na závěrné zdi, bez podloček
  - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 600 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 600 mm



**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>518,498</b>
--	------------------------

- Pozednice na O 05: 240 x 240 x 2540 mm, uložená na závěrné zdi, vpravo pozednice vypodložená
  - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 660 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 670 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

**Kolej č. 11:**

- Směrové uspořádání po délce objektu: na mostě přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta zřejmě vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové (podkladnice přivařené na ocelové roznášecí desky)
- Poloha kolejnicových styků: otevřené vstříčné styky před a za mostem, vzdálenost styků od líců závěrných zdí: před mostem 4,35 m, za mostem 4,85 m
- Velikost spár kolejnicových styků: před mostem L. kol. pás 1 mm, P. kol. pás 5 mm, za mostem L. kol. pás 4 mm, P. kol. pás 5 mm, teplota kolejnic v době měření +19,9 °C
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem dřevěné pražce
- Mostnice na K 02: 23 ks, 260 (250) x 240 x 2500 mm, výška v uložení: 220 – 230 mm, světlost mezi mostnicemi: 380 – 420 mm, uložení, upevnění: na hlavních nosnících, plošné se svislým šroubem - na horních pásech hlavních nosníků vrstva polymerního betonu, hlavy mostnic stažené
- Pozednice na O 01: 240 x 240 x 2460 mm, uložená na závěrné zdi, pod pozednicí dřevěné podložky
  - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 560 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 630 mm
- Pozednice na O 05: 240 x 240 x 2520 mm, uložená na závěrné zdi, dřevěná podložka po délce pozednice
  - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 590 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 720 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

**Kolej č. 9:**

- Směrové uspořádání po délce objektu: na mostě přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta zřejmě vodorovná
- Tvar kolejnic: R 65
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem betonové pražce, na začátku před pozednicí na O 01 jeden dřevěný pražec
- Mostnice na K 03: z 2 sešroubovaných pražců (vodorovné šrouby), 24 ks, 240 x 260 (270) x 2400 mm, výška v uložení: 170 – 210 mm, světlost mezi mostnicemi: 330 – 490 mm, uložení, upevnění: na hlavních nosnících, plošné se svislým šroubem, bez klínů
- Pozednice na O 01: 240 x 240 x 2500 mm, uložená na závěrné zdi, bez podložek
  - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 420 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 470 mm
- Pozednice na O 05: z 2 sešroubovaných pražců (vodorovné šrouby), 240 x 260 x 2400 mm, uložená na závěrné zdi, bez podložek
  - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: L = 430 mm, P = 460 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: L = 800 mm, P = 770 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

**Kolej č. 7:**

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta zřejmě vodorovná
- Tvar kolejnic: R 65
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: na začátku před pozednicí na O 01 3 dřevěné pražce, na konci za pozednicí na O 05 2 dřevěné pražce, ostatní pražce před a za mostem betonové
- Mostnice na K 04: z 2 sešroubovaných pražců (vodorovné šrouby), 25 ks, 240 x 260 (270) x 2400 mm, výška v uložení: 200 – 210 mm, světlost mezi mostnicemi: 280 – 370 mm, uložení, upevnění: na hlavních nosnících, plošné se svislým šroubem - pod mostnicemi vyrovnávací ocelové podložky
- Pozednice na O 01: 240 x 240 x 2500 mm, uložena na závěrné zdi, bez podložek
  - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 530 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 330 mm
- Pozednice na O 05: 240 x 240 x 2500 mm, uložena na závěrné zdi, bez podložek
  - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 500 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 500 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

**Kolej č. 3:**

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta zřejmě vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou (BK)
- Kolejnicové podpory - druh pražců: betonové
- Výhybky: za mostem výhybka č. 220
- Kolejové lože: uzavřené, zapuštěné

**Kolej č. 1 a č. 2:**

- Směrové uspořádání po délce objektu: přechodnice
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta zřejmě vodorovná
- Tvar kolejnic: 60 E1
- Tvar podkladnic: bezpodkladnicové pružné upevnění kolejnic se svěrkami Skl 14
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou (BK)
- Kolejnicové podpory - druh pražců: betonové
- Kolejové lože: uzavřené, zapuštěné

**Kolej č. 4:**

- Směrové uspořádání po délce objektu: na mostě přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta zřejmě vodorovná
- Tvar kolejnic: 49 E1, Tvar podkladnic: žebrové s pružnými svěrkami Skl 12
- Poloha kolejnicových styků: izolované styky na začátku (v místech trpasličího světelného návěstidla a napojení výhybky)
- Kolejnicové podpory - druh pražců: betonové, za mostem ve výhybce dřevěné pražce
- Výhybky: před mostem výhybka č. 218 a za mostem výhybka č. 219
- Kolejové lože: uzavřené, zapuštěné



**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Ev. km <b>518,498</b>
----------------	---	-----------------------

**Kolej č. 20:**

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá + přechodnice
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta klesá
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před mostem dřevěné pražce, za pozednicí na O 08 6 dřevěných pražců a dále za mostem pražce betonové
- Mostnice na K 07: 26 ks, na začátku 7 mostnic a na konci 5 mostnic = 260 x 240 x 2650 mm, ostatní mostnice = 240 x 260 x 2650 mm, výška v uložení: 210 – 260 mm, světlost mezi mostnicemi: 330 – 380 mm, uložení, upevnění: na hlavních nosnících, plošné se svislým šroubem, první 3 mostnice vpravo s dřevěnými klíny (podložkami) - ostatní mostnice bez klínů, hlavy mostnic stažené
- Pozednice na O 04: 260 x 240 x 2560 mm, uložena na závěrné zdi, bez podložek
  - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 570 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 520 mm
- Pozednice na O 08: 240 x 260 x 2540 mm, uložena na závěrné zdi, bez podložek
  - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 490 mm
  - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 320 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

**4. Vybavení****Podlahy na K 01**

- Podlaha mezi kolejnicemi: ocelová, žebrované plechy, s výřezy v místech podkladnic, připojené vrtulemi
- Podlahy na hlavách mostnic: ocelové, žebrované plechy, s výřezy v místech podkladnic, připojené vruty
- Podlahy na chodnících: ocelové, žebrované plechy (na začátku vpravo plech s oválnými výstupky) připojené šrouby (i svař), podélné podlahové nosníky z profilů „U“ (2x po 2)

**Podlahy na K 02**

- Podlaha mezi kolejnicemi: ocelová, žebrované plechy, s výřezy v místech podkladnic, připojené vrtulemi
- Podlahy na hlavách mostnic: ocelové, žebrované plechy, s výřezy v místech podkladnic, připojené vruty
- Podlahy na chodnících: ocelové, žebrované plechy připojené šrouby, podélné podlahové nosníky z „L“ profilů (2x po 2)

**Podlahy na K 03**

- Podlaha mezi kolejnicemi: dřevěná, podélně uložené a hřebíky připevněné fošny, podél pat kolejnic mezi mostnicemi krátká dřeva (na začátku vpravo první fošna s výřezy v místech podkladnic)
- Podlahy na hlavách mostnic: ocelové, L = žebrované plechy, P = 1. plech s oválnými výstupky a ostatní plechy žebrované, s výřezy v místech podkladnic, připojené vruty
- Podlahy na chodnících: ocelové, plechy s oválnými výstupky (na konci vlevo žebrovaný plech) připojené šrouby, podélné podlahové nosníky z „L“ profilů (2x po 2)

**Podlahy na K 04**

- Podlaha mezi kolejnicemi: dřevěná, podélně uložené a hřebíky připevněné fošny, podél pat kolejnic mezi mostnicemi krátká dřeva
- Podlahy na hlavách mostnic: L = ocelová, plechy s oválnými výstupky (na začátku žebrovaný plech), s výřezy v místech podkladnic, připojené vruty, P = společná s podlahou na chodníku

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>518,498</b>
----------------	---	------------------------

- Podlahy na chodnících: L = ocelové, žebrované plechy (1 plech s oválnými výstupky) připojené šrouby, P = dřevěná, společná s podlahou na hlavách, podélně uložené fošny, podél paty kolejnice mezi mostnicemi krátká dřeva, L i P = podélné podlahové nosníky z „L“ profilů (2x po 2)

**Podlahy na K 07**

- Podlaha mezi kolejnicemi: ocelová, žebrované plechy, s výřezy v místech podkladnic, připojené vrtulemi
- Podlahy na hlavách mostnic: ocelové, žebrované plechy, s výřezy v místech podkladnic, připojené vruty
- Podlahy na chodnících: ocelové, žebrované plechy (vpravo 1 plech s oválnými výstupky), připojené v L = svary, v P = šrouby, podélné podlahové nosníky - L = 2 nosníky z profilů „U“, P = 2 nosníky z profilů „U“ a 1x středový nosník z „L“ profilu

**Zábradlí vlevo - na O 01, K 01 a O 05**

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, šroubované, dolní příčle přivařená, prvky zábradlí z „L“ profilů, zábradlí vcelku bez vzduchových mezer
- Počet madel/příčlí: 1/2
- Výška zábradlí: nad chodníkovou podlahou **1,04 m**
- Délka zábradlí: 16,10 m
- Počet sloupků: 1 sloupek na O 01 + 7 sloupků na K 01 + 1 sloupek na O 05
- Upevnění sloupků: krajní sloupky zábradlí na opěrách zesílené, zalité v římsových kvádrech (původní části sloupků v dolní části vyhnuté - krepované), na NK sloupky přinýtované k mostním chodníkovým konzolám
- Půdorysný tvar: přímý
- Ukolejnění: ano

**Zábradlí vpravo - na O 04, K 07 a O 08**

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, šroubované + spoje svary, dolní příčle po celé délce přivařená, prvky zábradlí z „L“ profilů, na začátku dolní příčle v místě přechodu z NK na spodní stavbu přerušena - jinak zábradlí vcelku
- Počet madel/příčlí: 1/2
- Výšky zábradlí: nad pochůznou plochou na začátku a na konci (nad římsou) **1,08 m** – 1,12 m, nad chodníkovou podlahou **1,09 m**
- Délka zábradlí: 2,52 + 16,52 + 2,33 m
- Počet sloupků: 2 sloupky na O 04 + 9 sloupků na K 07 + 2 sloupky na O 08
- Upevnění sloupků: 1. sloupek zalitý v betonové patce, 2. sloupek přivařený k patní desce ukotvený do římsy, na NK sloupky zábradlí přišroubované k mostním chodníkovým konzolám, 11. sloupek přivařený k patní desce ukotvený do římsy a 12. sloupek přivařený k podlahovému nosníku z vnější strany římsy rozšířené podlahovým plechem (12. sloupek má navíc vnější vzpěru)
- Půdorysný tvar: přímý
- Ukolejnění: ne

**Odvodňovací a odpadní zařízení**

- Na pravé straně mostu v opěrách a v křídlech O 04 a O 08 odvodňovací otvory, před, v konci a za mostem mezi kolejemi č. 1, č. 2 a č. 4 zakryté plastové šachty krytého odvodňovacího zařízení.
- Odvádění vody z komunikace v mostním otvoru zajištěno kanalizací (krytá kanalizační vpust pod K 06)
- Vpravo za mostem na svahu náspu krytá betonová kanalizační šachta (skruž).

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

**Zábrana – protinárazová**

- Zábrana nad vozovkou komunikace pod podhledem horní příčle rámové konstrukce K 06 ve vzdálenosti 3,90 m od čela klenby - opatření proti nárazům vozidel do parovodního potrubí vedeného pod vrcholem klenby K 05 (při příjezdu zprava) - provedení: ocelový vodorovný prvek (svažené „U“ profily s přivařenou ocelovou deskou) šířky 0,90 m, s bezpečnostním nátěrem, připojení: 2 svislými ocelovými táhly ukotvenými v horní příčli rámové konstrukce

**Zábrana – krycí**

- Zábrana souvisle pod K 01, K 02, K 03 a K 04 v místech nad přemostěnou komunikací - provedení: vlnité plechy přišroubované k ocelovým zavěšeným ráům, rámy připevněné pomocí háků k dolním pásům hlavních nosníků

**Informativně:**

- Vpravo u mostu (mezi křídly) podélná ŽB stěna ( $v = 4,10$  m) jako součást mobilního hrazení protipovodňového systému, volná šířka průjezdného prostoru 4,98 m, při svislých hranách na straně průjezdného prostoru (při příjezdu zprava) dopravní zařízení (polep) „Žluté a černé pruhy“.

**Osvětlení**

- Osvětlení v mostním otvoru – 1x osvětlovací těleso připevněné k podhledu krycí zábrany (nad komunikací) v místech mezi K 03 a K 04, vpravo u opěry O 08 sloup veřejného osvětlení.

**Bezpečnostní nátěry a tabulky**

- Výstražné tabulky na obou koncích zábradlí vlevo.

**Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Cizí zařízení: na mostě mezi kolejí č. 3 a č. 1 staničník km 518,5, na začátku mezi kolejí č. 4 a č. 20 trpasličí světelné návěstidlo a skříňky zabezpečovacího zařízení (V218N a V219N), na římse O 04 vpravo měřický bod, za mostem mezi kolejí č. 7 a č. 3 skříň zabezpečovacího zařízení (KS 218), před a za mostem mezi kolejemi (č. 3 - č. 1 - č. 2 - č. 4) Předvěstníky a Rychlostníky, včetně Rychlostníků NS, před a za mostem u koleje č. 4 vpravo přestavovací zařízení výhybek, vlevo před a za mostem oplocené pozemky průmyslových areálů, ze závěrných zdí opěr O 01 a O 05 v místech mezi K 01 a K 02 trčí přerušené kabely, mostním otvorem prochází parovodní potrubí na ocelových podpěrách (podél O 04 a O 03, pod vrcholem klenby K 05, podél křídla O 06 vlevo a podél O 05 pod K 01 – K 04, min. vzdálenost mezi dolními pásy hlavních nosníků ocelových nosných konstrukcí a trubním vedením = 190 mm na pravé straně mostu pod K 07 a 530 mm na levé straně mostu pod K 01), napříč otvorem pod komunikací prochází kanalizace - kryté kanalizační šachty a vpust, na levé straně mostu konec křídla O 05 v oploceném pozemku, na čele dříků opěr O 02 a O 06 vlevo dopravní zařízení (žluté a černé pruhy) a z čela opěry O 07 vpravo dopravní značky (B 15 a B 16), vpravo u opěry O 08 sloup veřejného osvětlení
- Povrch přemostěné komunikace v mostním otvoru: vlevo asfaltový povrch (původně podklad z kamenné dlažby) - v mostním otvoru vpravo, včetně pod klenbou, komunikace betonová s příčnými dilatačními spárami
- Příjezd automobilem k objektu možný, v Ústí nad Labem - Krásné Březno ulicí U Podjezdu, most se podjíždí.

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

### 5. Přechody do trati

- Staniční obvod - zapuštěné kolejové lože.

### 6. Prostorové uspořádání na objektu a pod ním

#### 6.1 Prostorové uspořádání na objektu:

- Poloha osy koleje č. 13 k ose nosné konstrukce **K 01**:

	na začátku	na konci
posun	vpravo o 15 mm	bez posunu

- Poloha osy koleje č. 11 k ose nosné konstrukce **K 02**:

	na začátku	na konci
posun	vpravo o 15 mm	vpravo o 27 mm

- Poloha osy koleje č. 9 k ose nosné konstrukce **K 03**:

	na začátku	na konci
posun	bez posunu	vlevo o 5 mm

- Poloha osy koleje č. 7 k ose nosné konstrukce **K 04**:

	na začátku	na konci
posun	vpravo o 30 mm	vpravo o 30 mm

- Poloha osy koleje č. 20 k ose nosné konstrukce **K 07**:

	na začátku	na konci
posun	vlevo o 20 mm	vlevo o 20 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí** od osy krajních kolejí:

	na začátku (opěra / NK)	uprostřed (na NK)	na konci (NK / opěra)
vlevo	<b>2980 mm / 2982 mm</b>	<b>2976 mm</b>	<b>2967 mm / 2998 mm</b>
vpravo	3059 mm / 3033 mm	3025 mm	3011 mm / 3000 mm

- Vzdálenost **staničníku** od osy koleje (staničník mezi kolejemi č. 3 a č. 1):

	od osy koleje č. 3	od osy koleje č. 1
vlevo		<b>2180 mm</b>
vpravo	<b>2176 mm</b>	

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>518,498</b>
----------------	---	------------------------

- Vzdálenost **trpasličího světelného návěstidla** od osy koleje (návěstidlo mezi kolejemi č. 4 a č. 20):

	od osy koleje č. 4	od osy koleje č. 20
vlevo		3063 mm
vpravo	<b>2061 mm</b>	

- VSMP:** Zábradlí vlevo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru na mostě. Na mostě se dále ve VSMP nachází mezi kolejí č. 3 a č. 1 staničník, na začátku mezi kolejí č. 4 a č. 20 trpasličí světelné návěstidlo a skříňky zabezpečovacího zařízení. Ostatní zařízení jsou umístěná před anebo za mostem - viz Kapitola I. / 4. Jiná a cizí zařízení.
- Vzdálenost **vnitřní hrany římsy** s povrchem nad chodníkovou podlahou a kolejovým ložem (**římsa K 05 a křídla O 02 a O 06** v místech mezi kolejemi č. 7 a č. 3):

od osy koleje	na začátku	uprostřed	na konci
č. 7 vpravo	2740 mm	2747 mm	2767 mm
č. 3 vlevo	6049 mm	6031 mm	6013 mm

- Osová vzdálenost kolejí:

	uprostřed
č. 13 a č. 11	4518 mm
č. 11 a č. 9	<b>4476 mm</b>
č. 9 a č. 7	4546 mm
č. 7 a č. 3	9295 mm
č. 3 a č. 1	4774 mm
č. 1 a č. 2	4725 mm
č. 2 a č. 4	4800 mm
č. 4 a č. 20	5443 mm

## **6.2 Prostorové uspořádání pod objektem:**

- Kolmá světlost:
  - mezi O 01 a O 05 - 13,95 m
  - mezi O 02 a O 06 - **2,80 m** (2,80 m – 2,83 m)
  - mezi O 03 a O 07 - 4,98 m
  - mezi O 04 a O 08 - 14,00 m
- Šikmá světlost: mezi O 04 a O 08 - 14,08 m
- Volná šířka průjezdného prostoru v ŽB stěně protipovodňového systému u mostu vpravo - 4,98 m
- Volná výška nad vozovkou přemostěné komunikace (min. hodnoty):
  - pod rámem krycí zábrany: 3,17 m pod K 01 (ve vzdálenosti 5,95 m od opěry O 01)
  - pod ocelovými podpěrami parovodu vedeného pod vrcholem klenby K 05: 2,80 m – 2,81 m (vlevo pod rámovou podpěrou po celé šířce vozovky)

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

- pod osvětlovacím tělesem umístěným pod krycí zábranou v místě mezi K 03 a K 04: 3,30 m
- pod trubním vedením (parovodem) v místech klenby K 05: 2,94 m vpravo
- pod protinázarovou zábranou u K 06: 2,93 m
- pod hlavními nosníky nosné konstrukce K 07: 3,62 m
- Dopravní značení: oboustranně před mostem a vpravo na mostě z čela O 07 dopravní značky „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje 2,60 m“ a „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž šířka přesahuje 2,70 m“ - nejmenší šířka vozovky v mostním otvoru je v místech mezi opěrami O 02 a O 06 (kolmá světlost mezi opěrami O 02 a O 06 = 2,80 m).

## II. Popis závad a poruch

### 1. Stav nosné konstrukce

#### Konstrukce K 01:

- **Korozní oslabení prvků:** zejména horní pásnice hlavních nosníků, dolní pásy hlavních nosníků, dolní vodorovné styčnickové plechy a úhelníky dolního podélného ztužení v místech styčnickových plechů oslabené o 2 – 5 mm a lokálně v místech oslabení při hranách i vyrezivělé do hl. 3 – 5 mm
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené o 2 – 7 mm
- **Stav PKO:** vodorovné plochy zanesené, na horních a dolních pásech hlavních nosníků a v místech dolních styčnicků ztužení s hlavními nosníky prorezavění nátěru (narostlá rez) na 80 – 100 % plochy (Ri 5), na ostatních prvcích na cca 20 – 40 % plochy (Ri 5), všeobecně vrchní nátěr odloupaný ze 70 %
- **Uložení a ložiska:** na straně pohyblivého uložení závěrná zeď O 01 natlačená na nosnou konstrukci (na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení) - zamezená dilatace nosné konstrukce, ložiska zanesená, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorezavění na cca 90 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

#### Konstrukce K 02:

- **Korozní oslabení prvků:** zejména dolní pásy hlavních nosníků, dolní vodorovné styčnickové plechy, úhelníky dolního podélného ztužení v místech styčnickových plechů a dolní úhelníky jednotlivých příčných ztužení oslabené o 2 – 4 mm, místně i o 5 mm a lokálně v místech oslabení při hranách i vyrezivělé do hl. 2 – 4 mm
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené o 2 – 8 mm
- **Stav PKO:** vodorovné plochy zanesené, na dolních pásech hlavních nosníků a v místech dolních styčnicků ztužení s hlavními nosníky prorezavění nátěru (narostlá rez) na 80 – 100 % plochy (Ri 5), na horních pásech hlavních nosníků prorezavění na cca 60 % plochy (Ri 5), na prvcích ztužení (zejména na horních a dolních vodorovných úhelnících příčného ztužení a na úhelnících dolního podélného ztužení) prorezavění na cca 50 – 70 % plochy (Ri 5), všeobecně vrchní nátěr odloupaný ze 70 %
- **Uložení a ložiska:** na straně pohyblivého uložení není dostatečná vzdálenost mezi hlavními nosníky a závěrnou zdí opěry O 01 (vlevo vůle 5 mm, vpravo závěrná zeď naražená na hlavní nosník - zamezená dilatace nosné konstrukce), ložiska zanesená, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorezavění na cca 90 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>518,498</b>
----	-------------	---	------------------------

### Konstrukce K 03:

- **Korozní oslabení prvků:** zejména horní pásnice hlavních nosníků, dolní pásy hlavních nosníků, dolní vodorovné styčnickové plechy a úhelníky dolního podélného ztužení v místech styčnickových plechů oslabené o 4 – 7 mm, **v místech postupující koroze i značná oslabení (oslabení krajů do ostra) ve spojení s vyrezivěním a prorozavěním průřezů (foto č. 1, č. 2, č. 3)**
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené ze  $\frac{2}{3}$  a i zcela zkorodované
- **Stav PKO:** vodorovné plochy zanesené, na horních a dolních pásech hlavních nosníků a v místech dolních styčníků ztužení s hlavními nosníky prorozavění nátěru na 80 – 100 % plochy (Ri 5), na prvcích ztužení (zejména na horních a dolních vodorovných úhelnících příčného ztužení a na úhelnících dolního podélného ztužení) prorozavění na cca 60 – 80 % plochy (Ri 5), všeobecně vrchní nátěr odloupaný ze 70 %
- **Uložení a ložiska:** na straně pohyblivého uložení není dostatečná vzdálenost mezi hlavními nosníky a závěrnou zdí opěry O 01 (vlevo závěrná zeď naražená na hlavní nosník, vpravo vůle cca 3 mm - zamezená dilatace nosné konstrukce), ložiska zanesená, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorozavění 100 % (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné
- **Podpěrné montované ocelové konstrukce „mostní pilíře PIŽMO“:** V uložení hlavního nosníku vpravo na roštový nosník 2. montované podpěry (podpěra bližší opěry O 05) je jedno z dřev vícevrstvého vypořádání prasklé (jedná se o prkno hned pod dolním pásem hlavního nosníku). U 2. montované podpěry (podpěra bližší opěry O 05) je použito jedno trojúhelníkové ztužidlo s mírně deformovanou vodorovnou trubkou (jedná se o jedno z dolních trojúhelníkových ztužidel).

### Konstrukce K 04:

- **Korozní oslabení prvků:** zejména horní pásnice hlavních nosníků, dolní pásy hlavních nosníků, dolní vodorovné styčnickové plechy a úhelníky dolního podélného ztužení v místech styčnickových plechů oslabené o 4 – 7 mm, **v místech postupující koroze i značná oslabení (oslabení krajů do ostra) ve spojení s vyrezivěním a prorozavěním průřezů (foto č. 4, č. 5 a č. 6)**
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené ze  $\frac{2}{3}$  a i zcela zkorodované
- **Stav PKO:** vodorovné plochy zanesené, na horních a dolních pásech hlavních nosníků a v místech dolních styčníků ztužení s hlavními nosníky prorozavění nátěru na 80 – 100 % plochy (Ri 5), na prvcích ztužení (zejména na horních a dolních vodorovných úhelnících příčného ztužení a na úhelnících dolního podélného ztužení) prorozavění na cca 60 – 80 % plochy (Ri 5), všeobecně vrchní nátěr odloupaný ze 70 %
- **Uložení a ložiska:** mezi hlavními nosníky a závěrnou zdí opěry O 01 min. vzdálenost 5 – 10 mm, ložiska zanesená, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorozavění 100 % (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

### Konstrukce K 05:

#### Mostní klenba

- Omítka je všesměrně popraskaná. Vlevo 3,65 m od hrany klenby a vpravo v místech rozhraní kamenného a cihelného zdiva, v omítce patrné podélné trhliny v celé délce klenby s přechodem do omítek obou opěr (O 02 a O 06) - vpravo je omítka popraskaná na několika místech, šířka trhlin 0,1 – 0,4 mm a v omítce na líci opěry O 06 i šířky 1 – 2 mm.
- Na líci patrné stopy (mapy a výluhy pojiva) po dřívějších průsacích (obnova izolace viz MES).
- Vlevo hrana klenby (v místech klenáků) obroušená od dopravy pod mostem - rýhy a vruby do hl. max. 30 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné



# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>518,498</b>
----------------	---	------------------------

## **Čelní zeď vlevo**

- Omítka je místy popraskaná.

## **Římsa vlevo (římsa čelní zdi a rovnoběžných křídel)**

- Bez zjevných poruch.

## **Čelní zeď vpravo (viditelná část na začátku nad O 02)**

- Bez zjevných poruch.

## **Konstrukce K 06:**

### **ŽB rámová konstrukce, včetně římsy vpravo**

- Bez zjevných poruch.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

## **Konstrukce K 07:**

- **Korozní oslabení prvků:** zejména horní pásnice hlavních nosníků, horní vodorovné styčnickové plechy a horní úhelníky příčného ztužení oslabené o 1 – 3 mm, místně prvky v krajích oslabené i o 4 – 5 mm, mezi šikmými dvojicemi úhelníků mostních chodníkových konzol vpravo je štěrbinová koroze
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** hlavy jednotlivých nýtů oslabené o 2 – 5 mm, na horních pásech hlavních nosníků a na horních styčnicích hlavy jednotlivých nýtů oslabené i o 7 mm.
- **Stav PKO:** na prvcích OK prorezavění nátěru cca 20 – 40 % ploch (Ri 5) - horší stav na horních a dolních pásech hlavních nosníků, na horních a dolních vodorovných úhelnících příčného ztužení, na úhelnících dolního podélného ztužení a na vodorovných styčnicích, všeobecně vrchní nátěr odloupaný ze 70 %
- **Ložiska:** na ložiskách grafitová vazelína, stav PKO ložisek: viditelné odloupání nátěru na cca 10 – 20 % ploch (Ri 5) - na O 04 na dolní části úložné desky ložiska vpravo patrná místa s narostlou rzí
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

## **2. Stav spodní stavby**

### **Opěra O 01:**

#### **Závěrná zeď:**

- Lokální průsaky vody. Zdící malta je lokálně degradovaná do hl. 50 – 200 mm. **Na jednotlivých místech je zdivo plošně vysunuté, vyboulené - za K 01 je zdivo rozvolněné a natlačené na koncové ztužení OK (foto č. 7), závěrná zeď je naražená na hlavní nosníky na straně pohyblivého uložení K 01, K 02 (foto č. 8) a K 03. Lokálně jsou jednotlivé kameny uvolněné a vysunuté o 20 – 40 mm, jednotlivé kameny jsou degradované i vypadané do hl. 50 – 170 mm (v místě K 02 vlevo – foto č. 9).** Na levé straně závěrné zdi je římsový kvádr (kvádr s ukotveným sloupkem zábradlí) podélně prasklý. V místech za K 02 byla po opravě závěrné zdi (vybetonování části zdi) ponechána část dřevěného bednění.

#### **Úložné kvádry, úložný práh a dřík opěry:**

- Úložný kvádr pro ložisko levého hlavního nosníku K 03 je uprostřed v celé výšce svisle prasklý, pod tímto úložným kvádrem je 1 kámen zdiva dříku degradovaný do hl. 40 – 70 mm **(nový záznam od minulé PPM, zhoršení stavu)**. Úložný kvádr pro ložisko pravého hlavního nosníku K 01 je na vnitřní straně šikmě prasklý. Úložný práh je zanesený. Lokální průsaky vody. V jednotlivých spárách v horních částech dříku i pod úložným prahem a pod úložnými kvádry a v jednotlivých spárách v dolních částech dříku je zdící malta degradovaná do hl. 40 – 100 mm. Místně ve spárách narůstá drobná vegetace. Kameny jsou popraskané, prasklé (převážně po vrstvách). Jednotlivé kameny jsou degradované do hl. 20 – 40 mm, na dvou místech pod kvádry úložného prahu, v místech mezi K 01 a K 02 a mezi K 02 a K 03, po jednom degradovaném kamenu do hl. 70 mm, resp. 50 – 90 mm.

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Ev. km <b>518,498</b>
----------------	---	-----------------------

Křídlo vlevo

- V horních částech, pod římsou a v konci křídla je spárování uvolněné, zdivo je vysunuté o 10 – 30 mm, zdící malta je degradovaná do hl. 30 – 70 mm, pod římsovými kvádry i do hl. 200 mm a v konci křídla i do hl. 320 mm, jednotlivé kameny jsou uvolněné a ve spárách narůstá drobná vegetace. Všeobecně jsou kameny zdiva křídla popraskané, prasklé (převážně po vrstvách).

**Opěra O 02:**

- Omítka je všesměrně popraskaná, trhliny v omítce viz stav mostní klenby K 05.
- Vpravo v jednom místě (1,80 m od hrany dříku opěry) omítka v ploše 450 x 350 mm odpadá.
- Vpravo v dolní části dříku opěry, v šířce cca 4,00 – 5,00 m od rohové hrany, omítka degradovaná do výšky cca 100 mm a v jednom místě omítka odpadá do výšky 300 mm.
- Místní obroušení od dopravy pod mostem, hrany rohových zdí potlučené ve spojení i s odpadanou omítkou.
- Svislá tabule dopravního zařízení „Žluté a černé pruhy“ na čele dříku opěry vlevo je v dolní části zašpiněná a mírně deformovaná.
- Zejména v dolní části dříku opěry je povrch zašpiněný, znečištěný.

Křídlo vlevo

- Omítka je místy popraskaná.

Křídlo vpravo (viditelná část)

- Bez zjevných poruch.

**Opěra O 03:**

- Stojka rámové konstrukce - bez zjevných poruch, ale v dolní polovině stojky (opěry) je povrch zašpiněný + posprejovaný.

Křídlo vpravo

- Od místa hrany úložného prahu přilehlé opěry O 04 je v betonu šikmá trhlina max. šířky 0,2 mm a délky 600 mm.

**Opěra O 04:**Závěrná zeď:

- Beton je lokálně popraskaný, prasklý. Vpravo na rozhraní s kamenným rohovým zdivem svislá trhlina šířky 2 – 6 mm. Beton chodníkové římsy (vpravo) je degradovaný do hl. 10 – 30 mm (ojediněle odhalená výztuž).

Úložný práh:

- Úložný práh je z části zanesený. Betonová vrstva na horní ploše ÚP je povrchově degradovaná, místně při hranách odpadaná, v místě ložiska vpravo je odpadá část betonu - odpadlé zalití (obetonování) ložiska, v místech ložiska vlevo je betonová vrstva popraskaná, prasklá.
- Místní svislé trhliny v betonu - šířka trhlín 0,1 – 0,3 mm, beton je pouze místně degradovaný do hl. 10 – 20 mm - odhalená výztuž.

Dřík opěry:

- Bez zjevných závažných poruch.

Křídlo vpravo

- Bez zjevných závažných poruch.

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Ev. km <b>518,498</b>
----------------	---	-----------------------

## **Opěra O 05:**

### Závěrná zed'

- Lokální průsaky vody. Zdicí malta je lokálně degradovaná do hl. 50 – 140 mm, místně i do hl. 170 mm. **Na jednotlivých místech je zdivo plošně vysunuté, vyboulené (foto č. 10) a lokálně jsou jednotlivé kameny uvolněné a vysunuté o 20 – 40 mm, odlomená část jednoho kamene je zapřená o horní část koncového příčného ztužení K 01, v místech za K 03 jsou jednotlivé kameny degradované a vypadané do hl. 70 – 140 mm a v místech za a u K 04 (za a vedle hlavního nosníku vlevo) jsou kameny vypadané v ploše (kaverna) 1,00 m (š) x 0,75 m (v) do hl. 150 mm (foto č. 11).** Za K 01 v horní části závěrné zdi je úložný kvádr pod pozednicí vpravo svisle prasklý. Na levé straně závěrné zdi je římsový kvádr (kvádr s ukotveným sloupkem zábradlí) příčně prasklý do míst ukotvení sloupku, kvádr je uvolněný a vysunutý o 70 mm.

### Úložné kvádry, úložný práh a dřík opěry:

- Úložný kvádr pro ložisko pravého hlavního nosníku K 03 je v jednom místě v dolní polovině svisle prasklý, pod tímto úložným kvádrem je 1 kámen zdiva dříku degradovaný do hl. 80 mm. Úložný kvádr pro ložisko levého hlavního nosníku K 04 je na vnější straně v horní části šikmě prasklý. Úložný práh je zanesený. Místní průsaky vody. V jednotlivých spárách v horních částech dříku i pod úložným prahem a pod úložnými kvádry a v jednotlivých spárách v dolních částech dříku je zdicí malta degradovaná do hl. 40 – 80 mm, místně i do hl. 140 mm. Pouze místně je zdivo dříku vyboulené (cca o 30 mm). Kameny jsou popraskané, prasklé (převážně po vrstvách). Jednotlivé kameny jsou degradované do hl. 20 – 50 mm. Pod úložným kvádrem pod K 02 vpravo je 1 kámen vypadlý do hl. 100 mm a ve spáře pod úložným kvádrem je zdicí malta degradovaná do hl. i 230 mm **(nový záznam od minulé PPM, zhoršení stavu).** V dolní polovině dříku na levé straně opěry, v místech pod úložným kvádrem pro ložisko pravého hlavního nosníku K 01 a mezi K 01 a K 02, jsou kameny degradované a vypadané v ploše (kaverna) 1,40 m (š) x 1,12 m (v) do hl. 50 – 170 mm **(nový záznam od minulé PPM, zhoršení stavu) /foto č. 12/.**

### Křídlo vlevo

- V horních částech, pod římsou a v konci křídla je spárování uvolněné, zdivo je vysunuté o cca 10 mm, zdicí malta je degradovaná do hl. 40 – 80 mm, jednotlivé kameny jsou uvolněné a pouze jednotlivé kameny jsou zčásti degradované do hl. 40 – 60 mm. Všeobecně jsou kameny zdiva křídla popraskané, prasklé (převážně po vrstvách). Konec křídla je zasypaný.

## **Opěra O 06:**

- Omítka je všesměrně popraskaná, trhliny v omítce viz stav klenby K 05.
- Vpravo v dolní části dříku opěry, v šířce cca 4,00 – 5,00 m od rohové hrany, omítka degradovaná do výšky cca 100 – 150 mm.
- Místní obroušení od dopravy pod mostem, hrany rohových zdív potlučené ve spojení i s odpadanou omítkou.
- Svislá tabule dopravního zařízení „Žluté a černé pruhy“ na čele dříku opěry vlevo je v dolní části zašpiněná.
- Zejména v dolní části dříku opěry je povrch zašpiněný, znečištěný.

### Křídlo vlevo

- Omítka je místy popraskaná a místy oddělená od podkladu.

## **Opěra O 07:**

- Stojka rámové konstrukce - bez zjevných poruch, ale v dolní polovině stojky (opěry) je povrch zašpiněný, znečištěný (křídlo je posprejované).

### Křídlo vpravo

- Od místa hrany úložného prahu přilehlé opěry O 08 je v betonu šikmá trhlina max. šířky 0,2 mm a délky 800 mm.

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

### Opěra O 08:

#### Závěrná zed':

- Beton je popraskaný, prasklý ve spojení s průsaky vody. Vpravo na rozhraní s kamenným rohovým zdívem svislá trhlinka šířky cca 2 – 3 mm. Chodníková římsa (vpravo) je prasklá (trhlina šířky 20 – 40 mm) a část římsy je sesedlá, povrchová degradace betonu římsy.

#### Úložný práh:

- Úložný práh je z části zanesený. Betonová vrstva na horní ploše ÚP je povrchově degradovaná, místně při hranách odpadaná.

#### Dřík opěry:

- Bez zjevných závažných poruch.

#### Křídlo vpravo

- Bez zjevných závažných poruch.

### 3. Stav železničního svršku

Číslování dle dopr. č. kolejí (MES)

#### **Kolej č. 13**

- Upevňovací jsou v průběhu délky mostu dotažené, místně zanesené (zanesené horní plochy jednotlivých mostnic).
- Mostnice na K 01: **1. mostnice je vyhníla**, ostatní mostnice jsou povrchově zahnilé, na horních (úložných) plochách i vyhníla, jednotlivé na hlavách prasklé ve spojení s hnilobou, jednotlivé mostnice neleží celou plochou na horních pásech hlavních nosníků - v uložení pod mostnicemi mezery 3 – 10 mm i 15 mm, svislé mostnicové šrouby jsou rezivělé a jednotlivé nedotažené
- Pozednice: uložení pozednice na O 01 není upravené - vlevo pod pozednicí mezera 20 mm, obě pozednice - povrchová hniloba, pozednice na O 05 má vpravo odštipnutou dolní hranu
- Kolejové lože ve výběžích: na začátku (před 1. pozednicí) je v KL narostlá drobná vegetace

#### **Kolej č. 11**

- Upevňovací jsou v průběhu délky mostu dotažené, místně zanesené (zanesené horní plochy jednotlivých mostnic), před a za mostem je v upevnění pouze jednotlivých podkladnic porušená drážnost vrtulí v pražcích (viz stav pražců ve výběžích).
- V místech otevřených styků před a za mostem prosedliny - výšková nerovnost koleje.
- Dřevěné pražce ve výběžích (před a za mostem) jsou podélně popraskané ve spojení s hnilobou.
- Mostnice na K 02: **na 10., 13. a 22. mostnici výskyt dřevokazných hub, na 22. mostnici plodnice odpadá, ale místo napadení je zřetelné** (výskyt hub na těchto mostnicích již uváděn v protokolu z minulé PPM v r. 2016, mostnice v té době byly pevné a nevykazovaly známky hniloby a rozkladu dřeva) - v současné době jsou mostnice zejména na horních (úložných) plochách již s hnilobou (vyhánění mostnic) a v okolí plodnic (anebo odpadlé plodnice) mostnice při poklepu zní dutě - vrtule upevňující podkladnice zatím v mostnicích drží, svislé mostnicové šrouby jsou rezivělé a jednotlivé nedotažené
- Pozednice: bez zjevných závažných poruch
- Kolejové lože ve výběžích: místy je v KL narostlá drobná vegetace

#### **Kolej č. 9**

- Upevňovací jsou v průběhu délky mostu dotažené.
- Mostnice na K 03: svislé mostnicové šrouby jsou rezivělé a jednotlivé nedotažené
- Pozednice: **na O 05 je pozednice vlevo** vysunutá ze závěrné zdi o 40 mm a vlevo na čele jednoho z pražců tvořící pozednici (pozednice na O 05 z 2 sešroubovaných pražců) jsou pozůstatky **hub** (mírná hniloba pražce)
- Kolejové lože ve výběžích: pouze místně je v KL narostlá drobná vegetace

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

**Kolej č. 7**

- Upevňovací desky jsou v průběhu délky mostu dotaženy, na prvním pražci za pozednicí na O 05 chybí v upevnění podkladnice vlevo 1 vrtule
- Mostnice na K 04: svislé mostnicové šrouby jsou orezivé a jednotlivé nedotaženy, 20. mostnice není připevněná - chybí mostnicové šrouby
- Pozednice: na O 01 je pozednice z části vyhnulá
- Kolejové lože ve výběžích: pouze místně je v KL narostlá drobná vegetace

**Kolej č. 3, č. 1, č. 2 a č. 4**

- Upevnění kolejnic je v pořádku, pražce nejsou poškozené, kolejové lože je čisté.

**Kolej č. 20**

- Upevňovací desky jsou v průběhu délky mostu dotaženy.
- Mostnice na K 07: svislé mostnicové šrouby jsou orezivé a jednotlivé nedotaženy
- Pozednice: bez zjevných závažných poruch
- Kolejové lože ve výběžích: v KL je narostlá drobná vegetace - v 1. výběhu místy a ve 2. výběhu lokálně

**4. Stav vybavení****Podlahy na K 01**

- Podlaha mezi kolejnicemi: nátěr poškozený (horní plochy plechů) - prorezání na cca 70 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku
- Podlahy na hlavách: nátěr poškozený (horní plochy plechů) - prorezání na cca 80 % plochy (Ri 5), hniloba jednotlivých podložek pod plechy podlah
- Podlahy na chodnicích: horní plochy plechů bez nátěru - prorezání 100 % (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku

**Podlahy na K 02**

- Podlahy všeobecně: horní plochy plechů bez nátěru - prorezání 100 % (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku, plechy podlahy mezi kolejnicemi jsou místně zanesené

**Podlahy na K 03**

- Podlaha mezi kolejnicemi: hniloba jednotlivých fošen, jednotlivé fošny jsou uvolněné
- Podlahy na hlavách: nátěr poškozený (horní plochy plechů) - prorezání na cca 60 % plochy (Ri 5), vlevo hniloba podložek pod podlahovými plechy
- Podlahy na chodnicích: nátěr poškozený (horní plochy plechů) - prorezání na cca 80 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku

**Podlahy na K 04**

- Podlaha mezi kolejnicemi: fošny bez hniloby, upevnění je v pořádku
- Podlaha na hlavách vlevo: prorezání nátěru na cca 30 % plochy plechů (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku
- Podlaha na chodníku vlevo: horní plochy plechů téměř bez nátěru - prorezání na cca 90 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku, podlaha je částečně zanesená
- Podlaha na chodníku a na hlavách mostnic vpravo: fošny bez hniloby, pouze jednotlivé fošny jsou částečně uvolněné

**Podlahy na K 07**

- Podlaha mezi kolejnicemi: horní plochy plechů téměř bez nátěru - prorezání na 90 – 100 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

- Podlahy na hlavách: horní plochy plechů téměř bez nátěru - prorezavění na 90 – 100 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku, poslední plech vlevo je deformovaný - zvlněný
- Podlahy na chodnících: 8. plech podlahy vpravo je mírně prohnutý, horní plochy plechů obou podlah téměř bez nátěru - prorezavění na 90 – 100 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku, na konci je v poslední příhradě středový podlahový nosník prohnutý (v tomto místě je plech podlahy vypodložený navařeným úhelníkem)

**Zábradlí na mostě vlevo na O 01, K 01 a O 05**

- Poslední sloupek (na O 05) uvolněný společně s římsovým kvádrem.
- Prorezavění nátěru na cca 50 % plochy (Ri 5).

**Zábradlí na mostě vpravo na O 04, K 07, a O 08**

- 5. sloupek na NK má v dolní části deformovanou přírubu, za 6. sloupkem na NK je mírně deformované madlo, 7. a 8. sloupek na NK je mírně vykloněný a s mírnými deformacemi přírub, v předposledním poli před 8. sloupkem na NK je deformovaná příčle, u 9. sloupku na NK je madlo mírně deformované a s vruby ve vodorovné přírubě a v připojení madla k 9. sloupku není šroub řádně dotažen.
- Na konci je vzpěra posledního sloupku uvolněná, nefunkční.
- Nátěr poškozený - sedřený, odloupaný na cca 20 % plochy (Ri 5).

**Odvodňovací a odpadní zařízení**

- Odvodňovací otvory v dřících opěr a v křídlech O 04 a O 08 nebyly v době PPM viditelně zanesené.
- Krytá kanalizační vpust v mostním otvoru (pod K 06) nebyla v době PPM zanesená.

**Zábrana – protinárázová**

- Zábrana nad vozovkou komunikace pod podhledem horní příčle rámové konstrukce K 06: Ocelová svislá přípojná táhla zavěšené zábrany jsou deformovaná - ohnutá (možné účelové ohnutí), bezpečnostní nátěr na zábraně je nevýrazný, matný.

**Zábrana – krycí**

- Shora na plechách zábrany nečistoty. Plechy nejsou uvolněné. Povrch nosných ocelových rámu je znečištěný - rez, na rámech je nátěr poškozený (prorezavění nátěru) na cca 60 % plochy (Ri 5).

**Osvětlení**

- Osvětlení v mostním otvoru: Osvětlovací těleso připevněné k podhledu krycí zábrany (nad komunikací) v místech mezi K 03 a K 04 nebylo v době PPM poškozené.

**Bezpečnostní nátěry a tabulky**

- Výstražné tabulky na koncích zábradlí vlevo nepoškozené, viditelné a čitelné.

**Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Izolace parovodního potrubí procházejícího napříč mostním otvorem na jednotlivých místech poškozená.
- Ocelová rámová podpěra parovodního potrubí v mostním otvoru z levé strany klenby (K 05) není opatřena bezpečnostním nátěrem (všeobecně jsou podpěry parovodního potrubí pod vrcholem klenby bez nátěru - prorezavění 100 %, Ri 5).

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>518,498</b>
----------------	---	------------------------

- Betonový povrch komunikace v mostním otvoru podél opěry O 02 (pod klenbou K 05) s nerovnostmi (odlámané hrany, vpravo betonová vozovka prasklá a sesedlá o cca 15 – 30 mm + výtluky).
- Sloup veřejného osvětlení v mostním otvoru vpravo, při opěře O 08, nebyl v době PPM poškozený.

**5. Přechody do trati**

- Staniční obvod - zapuštěné kolejové lože, přechody jsou bezpečné.

**III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí****Hodnocení nosných konstrukcí:****Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2****z těchto důvodů:**

- Hniloba jednotlivých mostnic, nedotažené jednotlivé mostnicové šrouby, neupravené uložení jednotlivých mostnic
- Koroze a zanesení ložisek
- Lokální koroze prvků a spojovacích prostředků (nýtů), poškozené nátěry

**Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2****z těchto důvodů:**

- Koroze a zanesení ložisek
- Lokální koroze prvků a spojovacích prostředků (nýtů), poškozené nátěry
- Výskyt dřevokazných hub na jednotlivých mostnicích (dřevokaznými houbami jsou napadené 3 mostnice)

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

- Koroze prvků a spojovacích prostředků (nýtů), lokální značné korozní úbytky materiálu, poškozené nátěry (koroze a zanesení ložisek)

**Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 3****z těchto důvodů:**

- Koroze prvků a spojovacích prostředků (nýtů), lokální značné korozní úbytky materiálu, poškozené nátěry (koroze a zanesení ložisek)

**Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 1****z těchto důvodů:**

- Bez zjevných závažných závad a poruch

**Konstrukce K 06 – hodnocení stupněm 1****z těchto důvodů:**

- Bez zjevných závažných závad a poruch



## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>518,498</b>
----	-------------	---	---------	----------------

### **Konstrukce K 07 – hodnocení stupněm 2**

z těchto důvodů:

- Místní koroze prvků a spojovacích prostředků (nýtů), poškozené nátěry

### **Hodnocení spodní stavby:**

#### **Opěra O 01 – hodnocení stupněm 3**

z těchto důvodů:

- Poruchy na závěrné zdi - boulení zdiva, rozvolněné zdivo za K 01, uvolněné a vysunuté kameny (zamezená dilatace ocelových nosných konstrukcí), degradace zdících prvků, vypadané kameny

#### **Opěra O 02 – hodnocení stupněm 1**

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

#### **Opěra O 03 – hodnocení stupněm 1**

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

#### **Opěra O 04 – hodnocení stupněm 2**

z těchto důvodů:

- Popraskaná, prasklá závěrná zeď
- Místní degradace betonu (úložný práh, chodníková římsa), odpadlé obetonování (zalití) ložiska K 07 vpravo

#### **Opěra O 05 – hodnocení stupněm 3**

z těchto důvodů:

- Poruchy na závěrné zdi - kaverna (v místech K 04), boulení zdiva, uvolněné a vysunuté kameny, degradace zdících prvků
- Kaverna ve zdivu dřívku opěry

#### **Opěra O 06 – hodnocení stupněm 1**

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

#### **Opěra O 07 – hodnocení stupněm 1**

z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>518,498</b>
----------------	---	------------------------

**Opěra O 08 – hodnocení stupněm 2**z těchto důvodů:

- Popraskaná, prasklá závěrná zeď ve spojení s průsaky vody
- Prasklá a sesedlá chodníková římsa, degradace betonu římsy

**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 a K 04⇒ **spodní stavba: S 3**na základě hodnocení O 01 a O 05

Podrobná prohlídka provedena dne: 04.09.2019

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Růžička dne: 19.12.2019

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Technická ústředna dopravní cesty  
Kalešova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

.....  
**Jaroslav Schejbal**  
**Vedoucí RP UNL**




V Ústí nad Labem dne: .....

.....  
Ing. Vladimír Kudrnáč  
Přednost SMT

Přílohy protokolu:




Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>518,498</b>
	<p><b>foto č. 1</b></p> <p><b><u>K 03</u> - horní pás hlavního nosníku vlevo na začátku mezi 1. a 2. mostnicí – značně oslabená a prokorodovaná pásnice</b></p>
	<p><b>foto č. 2</b></p> <p><b><u>K 03</u> - konec příhrady č. 1 vpravo – značně oslabený úhelník dolního podélného ztužení, včetně vodorovného styčnickového plechu ve spoji ztužení s hlavním nosníkem, korozní úbytky materiálu</b></p>
	<p><b>foto č. 3</b></p> <p><b><u>K 03</u> - příčné ztužení č. 7 a dolní styčník ztužení s hlavním nosníkem vlevo – značně oslabené průřezy, korozní úbytky materiálu</b></p>



# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>518,498</b>
	<p>foto č. 4</p> <p><b>K 04</b> - spoj ztužení s hlavním nosníkem na začátku nad ložiskem vpravo – značně oslabené průřezy, korozní úbytky materiálu</p>
	<p>foto č. 5</p> <p><b>K 04</b> - začátek příhrady č. 8 vpravo – značně oslabený úhelník dolního podélného ztužení, včetně vodorovného styčnickového plechu ve spoji ztužení s hlavním nosníkem, korozní úbytky materiálu</p>
	<p>foto č. 6</p> <p><b>K 04</b> - horní pás hlavního nosníku vlevo na konci na vnější straně – značně oslabená pásnice ve spojení s korozními úbytky materiálu a s přerušením pásnice</p>

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **518,498**

foto č. 7

**O 01** - závěrná zed' za K 01 –  
rozvolněné zdivo natlačené na  
koncové příčné ztužení



foto č. 8

**O 01** - závěrná zed' za K 02 –  
natlačená zed' na hlavní nosník  
vpravo



foto č. 9

**O 01** - závěrná zed' za a u K 02 –  
natlačená zed' na hlavní nosník  
vlevo a degradace zdící malty a  
vypadané jednotlivé kameny



## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **518,498**

foto č. 10

O 05 - závěrná zď za K 01 –  
boulení zdi



foto č. 11

O 05 - závěrná zď v místě K 04  
vlevo – kaverna



foto č. 12

O 05 - dřík opěry vlevo – kaverna  
v dolní části dříku