






E

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  SPRÁVA ŽELEZNIC	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Oblastní ředitelství Plzeň Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň
--	--

Zpracovatel:  SUDOP EU	SUDOP EU a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha Tel.: +420 267 094 305 E-mail: info@sudopeu.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. STANISLAV JAROŠ Garant profese: -
--	---	--

Středisko: PROJEKTOVÉ STŘEDISKO ÚSTÍ NAD LABEM			
Vedoucí střediska:  ING. MIROSLAV VÁŇA	Odpovědný projektant části:  ING. STANISLAV JAROŠ	Vypracoval:  ING. STANISLAV JAROŠ	Kontroloval:  ING. STANISLAV JAROŠ

Název akce: Mosty v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.	Číslo smlouvy: 20-026.640 Projektový stupeň: ZÁMĚR PROJEKTU
Část: Současný stav	Datum: 09 / 2020 Číslo části: E

E Doložení současného stavu

Obsah

1)	Popis současného stavu	2
2)	Geodetický průzkum	5
3)	Stavebně-technický průzkum stávajícího stavu.....	5
4)	Průzkum existence stávajících inženýrských sítí	5

E Doložení současného stavu

1) Popis současného stavu

Předmětem řešení jsou mosty v km 518,498 a v km 518,962 v žst. Ústí n. L. hl. n. obvod sever. ŽST Ústí nad Labem hl.n., která se nachází na trati SŽDC č.527A Praha-Bubeneč – Děčín hl.n. (začátek tratě je v Praze-Bubenči) elektrifikované stejnosměrnou soustavou 3 kV. Z ŽST Ústí nad Labem hl.n., obvod jih odbočuje trať SŽDC č.527B Ústí n.L. hl.n. jih – Ústí n.L. západ (začátek tratě je v Ústí n.L. hl.n. jih) a z ŽST Ústí nad Labem hl.n., obvod osobní nádraží trať SŽDC č.504A Ústí n.L. hl.n. os.n. – Kadaň-Pruněřov (začátek tratě je v Ústí n.L. hl.n. os.n.). Řešená ŽST patří do obvodu OŘ (oblastní ředitelství) Ústí n.L., PO (provozní obvod) Ústí n.L. Traťový úsek je dvoukolejný, s oboustranným pravostranným provozem v závislé trakci (stejnosměrná trakční soustava 3 kV ss).

Most v km 518,498 (Ulice u Podjezdu)

Most převádí 9 kolejí přes místní komunikaci v ul. U Podjezdu. Maximální rozpětí ocelových NK je 15,50 m. V příčném řezu je most tvořen 4 samostatnými ocelovými trámovými plnostěnnými konstrukcemi uloženými na kamenných opěrách. 2 koleje jsou vedeny přes klenbovou nosnou konstrukci o světlosti 2,84 m. Další 2 koleje jsou vedeny přes železobetonovou rámovou konstrukci o světlosti 5,0 m. Poslední kolej směrem k řece je vedena opět po ocelové trámové NK. V rámci stavby v roce 2006 proběhla výstavba železobetonové rámové konstrukce a oprava kamenné klenbové konstrukce. Tyto konstrukce jsou tedy ve vyhovujícím stavebnětechnickém stavu.

Všech 5 ocelových nosných konstrukcí je ve velmi špatném stavu na některých byla omezena rychlost a byly podepřeny inventárními skružemi. Pásnice ocelových nosníků jsou značně oslabeny korozí (místy až do ostra). Kamenná spodní stavba u ocelových konstrukcí je místy vyboulená, zejména závěrné zdi. Zdivo je degradované.



Most v km 518,962 (U Cukrovaru)

Most převádí 13 kolejí přes místní komunikaci v ul. U Cukrovaru. Maximální rozpětí ocelových NK je 16,95 m. V příčném řezu je most tvořen pod 6 kolejemi polorámovou železobetonovou konstrukcí o světlosti 7,50 m a 7 samostatnými ocelovými trámovými plnostěnnými konstrukcemi uloženými na kamenných opěrách. Pod novou částí mostu je místní komunikace vedena ve dvou jízdních pruzích šířky 6,0 m s bezpečnostními odstupy od opěr 0,5 resp. 1,0 m. Chodník pod mostem veden není. Pod starými ocelovými konstrukcemi je místní komunikace v šířce 6,0 m s oboustranným chodníkem. V rámci stavby v roce 2006 proběhla výstavba železobetonové rámové konstrukce pod šesti kolejemi. Tato konstrukce je tedy v dobrém stavebnětechnickém stavu.

Všech 7 ocelových nosných konstrukcí je ve velmi špatném stavebnětechnickém stavu. Na dvou konstrukcích je dokonce vyloučen provoz kvůli prokorodované stojině hlavního nosníku. Pásnice ocelových nosníků jsou značně oslabeny korozí (místy až do ostra). Kamenná spodní stavba u ocelových konstrukcí je místy vyboulená, zejména závěrné zdi. Zdivo je degradované. Konstrukce jsou provizorně podepřeny inventárními skružemi.

V rámci ochrany před povodněmi byla zřízena protipovodňová clona. Těsněné podzemní prahy jsou přivedeny až k části mostu z roku 2006. V mostním otvoru je clona řešena mobilním hradítkem.





2) Geodetický průzkum

Geodetické a mapové podklady vyhotovila Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Správa železniční geodézie Praha (SŽG Praha).

3) Stavebně-technický průzkum stávajícího stavu

Archivní dochovaná dokumentace správců o stávajícím stavu zařízení a staveb železničního spodku a provedených sanačních opatřeních byla předána projektantovi. Dále jsou k dispozici revizní zprávy, podrobné, mimořádné a hlavní prohlídky a korozní měření mostních objektů. V průběhu zpracování záměru projektu byl ověřen stavebně-technický stav železničního svršku, spodku, umělých staveb i technologických zařízení pochůzkami po trati.

4) Průzkum existence stávajících inženýrských sítí

Stav inženýrských sítí byl převzat ze situací a mapových podkladů správců a vlastníků a jejich poloha byla následně zdigitalizována a zakreslena do situací. Průběh stávajících sítí je uveden v koordinačních situacích.

Protokol o podrobné prohlídce

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

TÚ 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – – Děčín hl.n. (včetně)		DÚ R1 žst. Ústí nad Labem sever		evd. km	518,498
Objekt most		staniční obvod		Vžitý název: Ústí n.L. - ul. U Podjezdu	
délka mostu	17,45 m	počet otvorů	1	počet kolejí na mostě	9
Objednatel: SZDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 100/160		elektrizace ano	
Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D4-120 ; C3-160		Rok podrobné prohlídky		2016	
návrh hodnocení stavebního stavu	3/3	Vedoucí regionálního pracoviště Jaroslav Schejbal			



Pohled zleva

Obchodní firma:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Sídlo: Praha 1 – Nové Město, Dílčedná 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 (URS Ltd). URS is a member of Registrar of Standards (URS Ltd).
Tato logo prokazuje, že TUOC má zaveden integrovaný systém managementu zajišťující
soulad s normou ISO 9001 a ISO 27001. Nevztahují se na dodávky služeb nebo výrobků.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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: +3 °C, později během PPM +7 °C

Počasí: zataženo, později polojasno, v noci před PPM déšť a sněhové přeháňky

Schéma mostního objektu:

	Poř. č. kol.		Dopr. č. kol.	
Praha Masarykovo n.	← 1	O 01 K 01 O 05	13 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 2	O 01 K 02 O 05	11 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 3	O 01 K 03 O 05	9 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 4	O 01 K 04 O 05	7 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 5	O 02 K 05 O 06	3 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 6	O 02 K 05 O 06	1 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 7	O 03 K 06 O 07	2 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 8	O 03 K 06 O 07	4 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	← 9	O 04 K 07 O 08	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 tl. 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	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,498
----	-------------	---	---------	----------------

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 tl. horních a dolních pásů: 1100 mm + na horních pásech hlavních nosníků vrstva polymerního betonu tl. 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 tl. 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

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 tl. 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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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**
- 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 tl. 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: oboustranné - 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 opěře ani v křídle nejsou odvodňovací otvory

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- 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

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)
- Křídla:
 - vlevo - rovnoběžné, šikmý líc, kamenné zdivo, povrchová úprava (stříkaný beton), železobetonová římsa
 - vpravo - rovnoběžné, viditelná pouze část - kamenné řádkové zdivo
- Z čela 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: v opěře ani v křídle nejsou odvodňovací otvory
- 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 $v = 670 \text{ mm}$ - $\text{š} = 4,00 \text{ m}$, 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 šterkem zajištěným drátěným pletivem, svah ukončený železobetonovým prahem (úprava svahu v rámci protipodvodňového 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 opěře 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 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 518,498
----------------	---	------------------------

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)
- Křídla: pouze křídlo vlevo - rovnoběžné, šikmý líc, kamenné zdivo, povrchová úprava (stříkaný beton), železobetonová římsa
- Z čela 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: v opěře ani v křídle nejsou odvodňovací otvory
- 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 $v = 800 \text{ mm}$ - $\bar{s} = 3,70 \text{ m}$, 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 štěrkem 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, uložena 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	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,498
----	-------------	---	---------	----------------

- 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 2 mm, P. kol. pás 6 mm, za mostem L. kol. pás 12 mm, P. kol. pás 11 mm, teplota kolejnic v době měření +2 °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 podloček
 - 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 podloček
 - 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	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,498
----	-------------	---	---------	----------------

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
- Rychlost na mostě v koleji č. 1 a č. 2 dle rychlostníků, včetně rychlostníků NS (ve směru od Děčína) je 100 km/h.

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

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

- 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 zábr. 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 zábr. z „L“ profilů, na začátku dolní příčle v místě přechodu z NK na spodní stavbu přerušená - 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 ukotvené do římsy, na NK sloupky zábradlí přišroubované k mostním chodníkovým konzolám, 11. sloupek přivařený k patní desce ukotvené do římsy a 12. sloupek přivařený k podlahovému nosníku z vnější strany římsy rozšířené podlahovým plechem (12. sloupek s vnější vzpěrrou)
- 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)
- Pozn.1: Vpravo za mostem na svahu náspu betonová zakrytá šachta (skruž).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- Pozn.2: Vlevo nad křídlem O 01 vyústěné odpadní potrubí (ležatý svod) prodlouženého okapu odvádějící vodu ze střechy budovy na sousedním oploceném pozemku průmyslového areálu – není součástí mostního vybavení, v době PPM ležatý svod přerušený.

Zábrana – protinárazová

- Zábrana nad vozovkou komunikace pod podhledem stropní části 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 (svařené „U“ profily s přivařenou ocelovou deskou) šířky 0,90 m, s bezpečnostním nátěrem, připojení: 2 svislými ocelovými táhly ukotvenými ve stropní části rámové konstrukce

Zábrany – krycí

- Zábrany pod OK (vlevo souvisle pod K 01, K 02, K 03, K 04 a vpravo pod K 07) v místech nad přemostěnou komunikací - provedení: vlnité plechy upevněné šrouby k ocelovým ráům, připojení: k dolním pásům hlavních nosníků (háky)

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 „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 (rychlost na mostě v koleji č. 1 a č. 2 - 100 km/h), před a za mostem u koleje č. 4 vpravo přestavovací zařízení výhybek, vlevo před a za mostem oplocené pozemky průmyslových areálů, 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, mezi K 01 a K 02 na příčných ocelových nosnících z „U“ profilů zbylé části původního podélného kabelového žlabu (ocelový nosič z úhelníků), na levé straně mostu konec křídla O 05 v oploceném pozemku, z čela opěry O 02 a O 06 vlevo a z čela opěry O 07 vpravo dopravní zařízení (žluté a černé pruhy) a dopr. značky (B15 a B16), 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 **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **518,498**

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 krajní koleje:

	na začátku (opěra / NK)	uprostřed (na NK)	na konci (NK / opěra)
vlevo	2980 mm / 2982 mm	2976 mm	2967 mm / 2998 mm
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		2180 mm
vpravo	2176 mm	

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- 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	2061 mm	

- 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 se nachází 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	4476 mm
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 – 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 rámy krycích zábran: 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 podpěrrou po celé šířce vozovky)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- v.v. pod osvětlovacím tělesem umístěného pod krycí zábranou v místě mezi K 03 a K 04: 3,30 m
- pod trubním vedením (parovodem) v místech klenby K 05: 2,95 m vpravo
- pod protinárazovou zábranou u K 06: 2,86 m
- pod rámem krycí zábrany pod K 07: 3,40 m (ve vzdálenosti 4,78 m od opěry O 08)
- 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 páslech 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 neprojížďelo 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 páslech hlavních nosníků a v místech dolních styčnicků ztužení s hlavními nosníky prorezavění nátěru (narostlá rez) na 80 – 100 % plochy (Ri 5), na horních páslech 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 byly na mostě odstavené vagony

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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 prerezavěním 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 styčnicků ztužení s hlavními nosníky prerezavění 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) prerezavění 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 - prerezavění 100 % (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

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 prerezavěním průřezů (horší stav než u K 03) /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 styčnicků ztužení s hlavními nosníky prerezavění 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) prerezavění 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 - prerezavění 100 % (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K 05:

Mostní klenba

- Omítka 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 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 (trhlina rozvětvená).
- 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

Čelní zeď vlevo

- Omítka místy popraskaná.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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
- **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 nezjištěn (na O 04 na dolní části úložné desky ložiska vpravo patrná místa s narostlou rzí)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01:

Závěrná zeď:

- Lokální průsaky vody. Lokálně zdící malta degradovaná do hl. 50 – 140 mm. **Na jednotlivých místech zdivo plošně vysunuté, vyboulené – za K 01 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 jednotlivé kameny uvolněné a vysunuté o 20 – 40 mm, jednotlivé kameny degradované i vypadané do hl. 50 – 170 mm (v místě K 02 vlevo – foto č. 9).** Na levé straně závěrné zdi 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 uprostřed v dolní polovině svisle prasklý. Úložný kvádr pro ložisko pravého hlavního nosníku K 01 na vnitřní straně šikmě prasklý. Úložný práh 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 degradovaná zdící malta do hl. 40 – 100 mm. Místně ve spárách narostlá drobná vegetace. Kameny popraskané, prasklé (převážně po vrstvách). Jednotlivé kameny 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.

Křídlo vlevo

- V horních částech, pod římsou a v konci křídla spárování uvolněné, zdivo vysunuté o 10 – 30 mm, zdící malta 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 uvolněné a ve spárách narůstá drobná vegetace. Všeobecně kameny zdiva křídla popraskané, prasklé (převážně po vrstvách).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

Opěra O 02:

- Omítka všesměrně popraskaná, trhliny v omítce viz stav mostní klenby K 05.
- Vpravo v jednom místě (1,80 m od hrany opěry) omítka v ploše 450 x 350 mm odpadá.
- Vpravo v dolní části 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 zdív potlučené.
- Svislá tabule dopravního zařízení „Žluté a černé pruhy“ z čela opěry vlevo v dolní části zašpiněná a mírně deformovaná.

Křídlo vlevo

- Omítka místy popraskaná.

Křídlo vpravo (viditelná část)

- Bez zjevných poruch.

Opěra O 03:

- Stojka rámové konstrukce - bez zjevných poruch.

Křídlo vpravo

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

Opěra O 04:

Závěrná zeď:

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

Úložný práh

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

Dřík opěry:

- Bez zjevných závažných poruch.

Křídlo vpravo

- Bez zjevných závažných poruch.

Opěra O 05:

Závěrná zeď:

- Lokální průsaky vody. Lokálně zdící malta degradovaná do hl. 50 – 110 mm. Na jednotlivých místech zdivo plošně vysunuté, vyboulené (foto č. 10) a lokálně jednotlivé kameny uvolněné a vysunuté o 20 – 40 mm, jeden uvolněný a vysunutý (vypadlý) kámen je zapřený o horní část koncového příčného ztužení K 01, v místech za K 03 jednotlivé kameny degradované a vypadané do hl. 70 – 140 mm a v místech za a u K 04 (za a vedle hlavního nosníku vlevo) kameny vypadané v ploše 1,00 m (š) x 0,75 m (v) do hl. 150 mm (foto č. 11). Za K 01 úložný kvádr pod pozednicí vpravo svisle prasklý. Na levé straně závěrné zdi římsový kvádr (kvádr s ukotveným sloupkem zábradlí) příčně prasklý do míst ukotvení sloupku, kvádr uvolněný a vysunutý o 70 mm.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

Úložné kvádry, úložný práh a dřík opěry:

- Úložný kvádr pro ložisko pravého hlavního nosníku K 03 v jednom místě v dolní polovině svisle prasklý. Úložný kvádr pro ložisko levého hlavního nosníku K 04 na vnější straně šikmě prasklý přes horní roh. Úložný práh 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 degradovaná zdící malta do hl. 40 – 80 mm. Pouze místně zdivo dříku vyboulené (cca o 30 mm). Kameny popraskané, prasklé (převážně po vrstvách). Jednotlivé kameny degradované do hl. 20 – 50 mm, pod úložným kvádrem pod K 03 vpravo 1 kámen degradovaný do hl. 50 – 70 mm.

Křídlo vlevo

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

Opěra O 06:

- Omítka všesměrně popraskaná, trhliny v omítce viz stav klenby K 05.
- Vpravo v dolní části opěry, v šířce cca 4,00 – 5,00 m od rohové hrany, omítka degradovaná do výšky cca 100 mm.
- Místní obroušení od dopravy pod mostem, hrany rohových zdív potlučené.
- Svislá tabule dopravního zařízení „Žluté a černé pruhy“ z čela opěry vlevo v dolní části zašpiněná.

Křídlo vlevo

- Omítka místy popraskaná. Místy omítka je oddělená od podkladu.

Opěra O 07:

- Stojka rámové konstrukce - bez zjevných poruch.

Křídlo vpravo

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

Opěra O 08:

Závěrná zed:

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

Úložný práh

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

Dřík opěry:

- Bez zjevných závažných poruch.

Křídlo vpravo

- Bez zjevných závažných poruch.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

3. Stav železničního svršku

Číslování dle dopr. č. kolejí (MES)

Kolej č. 13

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená, místně zanesená (zanesené horní plochy jednotlivých mostnic).
- Mostnice na K 01: **1. mostnice vyhnílá** (uvnitř mostnice houby), ostatní mostnice povrchově zahnilé, pouze místně i vyhnílé, 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 orezivělé a jednotlivé nedotažené
- Pozednice: uložení pozednice na O 01 neupravené - vlevo pod pozednicí mezera 20 mm, obě pozednice - povrchová hniloba, pozednice na O 05 má vpravo odštíplou hranu (vypodložení pozednice je v pořádku)
- Kolejové lože ve výběžích: na začátku (před 1. pozednicí) v kolejovém loži narostlá drobná vegetace

Kolej č. 11

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená, místně zanesená (zanesené horní plochy jednotlivých mostnic), před a za mostem 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) podélně popraskané ve spojení s hnilobou.
- Mostnice na K 02: **na 10., 13. a 22. mostnici narostlá houba** - v době PPM mostnice pevné, bez hniloby, svislé mostnicové šrouby orezivělé a jednotlivé nedotažené
- Pozednice: bez zjevných závažných poruch
- Kolejové lože ve výběžích: pouze místně narostlá drobná vegetace

Kolej č. 9

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená.
- Mostnice na K 03: svislé mostnicové šrouby orezivělé a jednotlivé nedotažené
- Pozednice: **na O 05 pozednice vlevo** vysunutá ze závěrné zdi o 40 mm a vlevo na hlavě jednoho z pražců tvořící pozednici (pozednice na O 05 z 2 sešroubovaných pražců) pozůstatky **houby** - v době PPM pozednice (pražce) bez hniloby
- Kolejové lože ve výběžích: pouze místně narostlá drobná vegetace

Kolej č. 7

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená, na prvním pražci za pozednicí na O 05 chybí v upevnění podkladnice vlevo 1 vrtule
- Mostnice na K 04: svislé mostnicové šrouby orezivělé a jednotlivé nedotažené, 20. mostnice není připevněná - chybí mostnicové šrouby
- Pozednice: na O 01 pozednice zčásti vyhnílá
- Kolejové lože ve výběžích: pouze místně narostlá drobná vegetace

Kolej č. 3, č. 1, č. 2 a č. 4

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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

Kolej č. 20

- Upevňovací v průběhu délky mostu dotažena.
- Mostnice na K 07: svislé mostnicové šrouby rezivělé a jednotlivé nedotažené
- Pozednice: bez zjevných závažných poruch
- Kolejové lože ve výběžích: pouze místně narostlá drobná vegetace

4. Stav vybavení

Podlahy na K 01

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

Podlahy na K 02

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

Podlahy na K 03

- Podlaha mezi kolejnicemi: ojedinělá hniloba fošen, upevnění v pořádku
- Podlahy na hlavách: nátěr poškozený (horní plochy plechů) - prorezavění na cca 60 % plochy (Ri 5), vlevo hniloba podložek pod podlahovými plechy
- Podlahy na chodnicích: nátěr poškozený (horní plochy plechů) - prorezavění na cca 80 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku

Podlahy na K 04

- Podlaha mezi kolejnicemi: fošny bez hniloby, upevnění v pořádku
- Podlaha na hlavách vlevo: prorezavění nátěru na cca 30 % plochy plechů (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlaha na chodníku vlevo: horní plochy plechů téměř bez nátěru - prorezavění na cca 90 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlaha na chodníku a na hlavách mostnic vpravo: fošny bez hniloby, upevnění v pořádku

Podlahy na K 07

- Podlaha mezi kolejnicemi: horní plochy plechů téměř bez nátěru - prorezavění na 90 – 100 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlahy na hlavách: horní plochy plechů téměř bez nátěru - prorezavění na 90 – 100 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku, poslední plech vlevo deformovaný - zvlněný
- Podlahy na chodnicích: 8. plech podlahy vpravo mírně prohnutý, horní plochy plechů obou podlah téměř bez nátěru - prorezavění na 90 – 100 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku, na konci v poslední příhradě středový podlahový nosník prohnutý (plech podlahy v místě vypořádky 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 < 1% plochy (Ri 3).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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 mírně deformované madlo a v předposledním poli před 8. sloupkem deformovaná příčle.
- Na konci vzpěra posledního sloupku uvolněná, nefunkční.
- Nátěr poškozený - sedřený, odloupaný (zejména v místě posledního sloupku na NK) na < 1 % plochy (Ri 3).

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Odvodňovací otvory v opěrách 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 – protinárazová

- Zábrana nad vozovkou komunikace pod pohledem stropní části rámové konstrukce K 06 – zábrana naražená, ocelová svislá přípojná táhla deformovaná - ohnutá, bezpečnostní nátěr na zábraně nevýrazný, matný.

Zábrany – krycí

- Zábrana pod K 07 na vnější straně vpravo naražená - deformovaná.
- Na plechách zábran nečistoty. Plechy nejsou uvolněné. Povrch nosných rámu zábran znečištěný - rez, prorezavění nátěru na rámu zábrany vpravo (pod K 07) na cca 30 % plochy (Ri 5), na rámech vlevo (pod K 01 – K 04) na < 1 % plochy (Ri 3).

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 podpěry parovodního potrubí pod vrcholem klenby bez nátěru - prorezavění 100 %, Ri 5).
- 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 bezpečné.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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
- Nárůst hub na jednotlivých mostnicích (mostnice v době PPM pevné, bez hniloby)

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

Konstrukce K 07 – hodnocení stupněm 2**z těchto důvodů:**

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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

Hodnocení spodní stavby:**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

O 02 – hodnocení stupněm 1**z těchto důvodů:**

- Bez zjevných závažných závad a poruch

O 03 – hodnocení stupněm 1**z těchto důvodů:**

- Bez zjevných závažných závad a poruch

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

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

O 06 – hodnocení stupněm 1**z těchto důvodů:**

- Bez zjevných závažných závad a poruch

O 07 – hodnocení stupněm 1**z těchto důvodů:**

- Bez zjevných závažných závad a poruch

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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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: 09.11.2016

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Růžička dne: 10.01.2017

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Mališova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(19)

.....
Jaroslav Schejbal
Vedoucí RP UNL

*Svolat mimořádnou a prohlídku mostu společně
s km 518,962 a zařadit aktualizaci přípravní
dokumentace z roku 2012 a pokračovat o začátek
do plánu investic*

V Ústí nad Labem dne: *26.1.2017*

.....
Ing. Vladimír Kudrnáč
Přednost SMT

Přílohy protokolu:

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

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



foto č. 1

K 03 - horní pás hlavního nosníku vlevo na začátku mezi 1. a 2. mostnicí – značně oslabená a prokorodovaná pásnice



foto č. 2

K 03 - konec příhrady č. 1 vpravo – značně oslabený úhelník dolního podélného ztužení, včetně vodorovného styčnickového plechu ve spoji ztužení s hlavním nosníkem, korozní úbytky materiálu



foto č. 3

K 03 - příčné ztužení č. 7 a dolní styčník ztužení s hlavním nosníkem vlevo – značně oslabené průřezy, korozní úbytky materiálu

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. 4

K 04 - spoj ztužení s hlavním nosníkem na začátku nad ložiskem vpravo – značně oslabené průřezy, korozní úbytky materiálu



foto č. 5

K 04 - začátek příhrady č. 8 vpravo – značně oslabený úhelník dolního podélného ztužení, včetně vodorovného styčnickového plechu ve spoji ztužení s hlavním nosníkem, korozní úbytky materiálu



foto č. 6

K 04 - horní pás hlavního nosníku vlevo na konci na vnější straně – značně oslabená pásnice ve spojení s korozními úbytky materiálu a s přerušáním pásnice

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 vypadané jednotlivé
kameny**

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

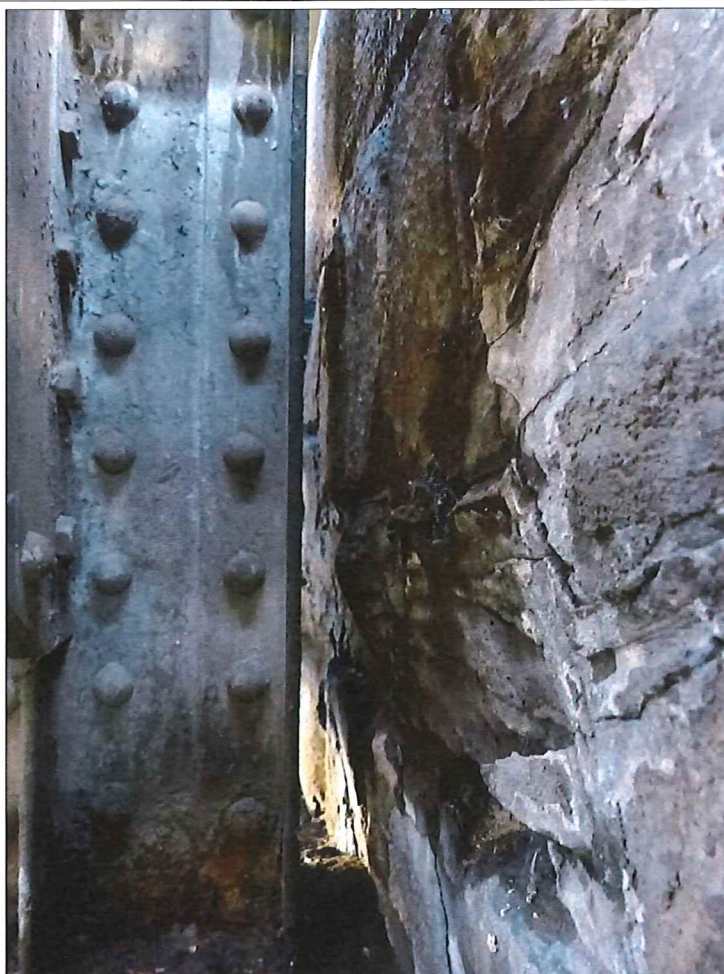
TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **518,498**

foto č. 10

O 05 - závěrná zed' za K 01 –
boulení zdi



foto č. 11

O 05 - závěrná zed' v místě K 04
vlevo – kaverna

Zápis z mimořádné prohlídky mostu km 518,498 trati Praha Masarykovo nádraží st. 4 – Děčín hl.n., ocelové konstrukce K01, K02, K03, K04, K07 a jejich opěry

Evidenční km: 518,498
TÚ: 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 – Děčín hl.n.
DÚ: R1 žst. Ústí nad Labem sever

Datum provedení: 24. dubna 2017

Účastníci mimořádné prohlídky - viz prezenční listina

1. Důvody svolání mimořádné prohlídky:

O svolání mimořádné prohlídky mostu požádal Ing. Vladimír Kudrnáč, přednosta Správy mostů a tunelů OŘ SŽDC Ústí nad Labem, e-mailem dne 9. března 2017 adresovaným Ing. Miroslavu Teichmanovi, vedoucímu oddělení mostů a tunelů GŘ SŽDC O13.

Vedením mimořádné prohlídky byl pověřen systémový specialista Ing. Jan Laifr GŘ SŽDC O13 OMT.

Důvodem žádosti je špatný fyzický stav některých nosných konstrukcí mostu, které jsou klasifikovány stavebním stupněm 3 dle předpisu SŽDC S5 především z důvodu značného oslabení prvků konstrukce korozí a narůstající šterbinové koroze.

K žádosti byl přiložen protokol o podrobné prohlídce z listopadu 2016 (viz příloha č. 1).

2. Popis objektu:

Sedm stávajících mostních nosných konstrukcí o jednom mostním otvoru pod devíti kolejemi.

Schéma mostního objektu:

Poř. č. kol.			Dopr. č. kol.					
Praha Masarykovo n.	←	1	O 01	K 01	O 05	13	→	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	2	O 01	K 02	O 05	11	→	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	3	O 01	K 03	O 05	9	→	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	4	O 01	K 04	O 05	7	→	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	5	O 02	K 05	O 06	3	→	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	6	O 02	K 05	O 06	1	→	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	7	O 03	K 06	O 07	2	→	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	8	O 03	K 06	O 07	4	→	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	9	O 04	K 07	O 08	18	→	Děčín hl.n.
Otvor č.			1					

Předmětem mimořádné prohlídky byly ocelové konstrukce K 01 až K 04 a K07 hodnocené stavem 2 a 3 spolu s jejich opěrami (hodnocené stavem 2 a 3). Konstrukce K05 (klenba) a K06 (žel. bet. rám) hodnocené stavem 1 předmětem mimořádné prohlídky nebyly.

Konstrukce K01 až K04 je ocelová nýtovaná bez mostovky s kolmým ukončením o rozpětí 14,70m.

Hlavní nosníky výšky 1,10 m jsou od sebe osově vzdáleny 1,80m.

Příčné ztužení je tvořeno zkříženými diagonálami z úhelníků přes celý příčný řez doplněné dvojicí úhelníků v úrovni horní a dolní pásnice hlavního nosníku. Vzdálenost ztužení je á 1,84m. Podélné ztužení je z úhelníků, diagonály i svislice (příčníky příčného ztužení) tvoří jeden úhelník, proměnného průřezu dle namáhání. Ztužení je umístěno v úrovni dolní pásnice hlavního nosníku.

Vně hlavních nosníků jsou chodníkové konzoly z profilů tvaru U.

Zábradlí je úhelníkové, třímadlové.

Rok výroby a výrobce: 1911 (MES), zesílení v r. 1960 (projekt)

Hodnocení stavebního stavu K01 až K04: **3**

Konstrukce K07 je ocelová nýtovaná bez mostovky s kolmým ukončením o rozpětí 15,49m.

Hlavní nosníky výšky 1,27 m jsou od sebe osově vzdáleny 1,94m.

Příčné ztužení je tvořeno zkříženými diagonálami z úhelníků přes celý příčný řez doplněné dvojicí úhelníků v úrovni horní a dolní pásnice hlavního nosníku. Vzdálenost ztužení je á 1,94m. Podélné ztužení je z úhelníků, diagonály i svislice (příčníky příčného ztužení) tvoří jeden úhelník, proměnného průřezu dle namáhání. Ztužení je umístěno v úrovni dolní pásnice hlavního nosníku.

Vně hlavních nosníků jsou chodníkové konzoly z profilů tvaru U.

Zábradlí je úhelníkové, třímadlové.

Rok výroby a výrobce: 1911 (MES), přesun a oprava v r. 1956 (projekt)

Hodnocení stavebního stavu K07: **2**

Opěry O01, O05 (pod konstrukcemi K01 až K04) a přilehlá křídla jsou z lomového kamene, pravděpodobně plošně založené. Úložné bloky jsou z pískovcových kvádrů.

Ložiska jsou ocelová tangenciální. Pevné uložení je na opěře O2.

Hodnocení stavebního stavu O01 a O04: **3**

Opěry O04, O08 (pod konstrukcí K07) a přilehlá křídla jsou kamenné pravidelně řádkované, pravděpodobně plošně založené. Horní části opěr (úložné prahy, závěrné zídky) jsou ve střední části železobetonové.

Ložiska jsou ocelová tangenciální. Pevné uložení je na opěře O2.

Hodnocení stavebního stavu O05 a O08: **2**

Železniční svršek na mostě je tvaru S49 na žebrových podkladnicích. Na ocelových nosných konstrukcích je uložen na dubových mostnicích průřezu 260 (250) x 260 (250) mm uložených plošně a připevněných ke konstrukci svislým mostnicovým šroubem. Pozednice jsou přímo uloženy na závěrné zídky.

Šířkově most ve staničním obvodu vyhovuje v krajní koleji 13 pouze VMP 2,5, což je v rozporu se současnými požadavky na bezpečnost.

Trat'ová třída zatížení v TTP v kolejích 7, 9, 11, 13, 18, kterým odpovídají konstrukce K01 až K04, K07, je **D4/40**.

3. Předložené doklady:

Projekt opravy z roku 1956 (K07 přesun do nové polohy a nové žel.bet. úložné kvádry).
Projekt opravy z roku 1960 (zesílení konstrukcí K01, K02).
Neschválená přípravná dokumentace z roku 2012.
Revizní zprávy a protokoly o podrobných prohlídkách od roku 1995.

4. Průběh kontrolní prohlídky:

V rámci dnešní MP byla provedena prohlídka objektu a kontrola dostupné dokumentace.

a) K prohlídce objektu:

Konstrukce K01, K02:

- **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
- korozní úbytky hlav nýtů 2 – 7 mm
- 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%
- na straně pohyblivého uložení **závěrná zed' O 01 natlačená na nosnou konstrukci** - na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení - zamezená dilatace nosné konstrukce, ložiska zanesená
- chování konstrukce při průjezdu vlaku: nezjištěno - v době konání neprojížďelo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K03, K04:

- **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 prorezavěním průřezů**
- **hlavy nýtů** vykazují oslabení ze $\frac{2}{3}$ a lze nalézt i zcela zkorodované
- vodorovné plochy zanesené, na horních a dolních pásech hlavních nosníků a v místech dolních styčnicků ztužení s hlavními nosníky prorezavění 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) prorezavění na cca 60 – 80 % plochy (Ri 5), všeobecně vrchní nátěr odloupaný ze 70 %
- na straně pohyblivého uložení **závěrná zed' O 01 natlačená na nosnou konstrukci** - na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení - zamezená dilatace nosné konstrukce, ložiska zanesená
- chování konstrukce při průjezdu vlaku: nezjištěno - v době konání neprojížďelo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K07:

- **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
- korozní úbytky hlav nýtů 2 – 5 mm, na horních pásech hlavních nosníků a na horních styčnicích hlavy jednotlivých nýtů oslabené i o 7 mm.
- 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 %
- chování konstrukce při průjezdu vlaku: nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

Opěry O01, O05

- **na jednotlivých místech zdivo plošně vysunuté (o 20 – 40 mm), vyboulené a rozvolněné. Jednotlivé kameny degradované i vypadané do hl. 50 – 170 mm**
- **závěrné zídky natlačené na hlavní nosníky a koncové ztužení OK.**
- lokální průsaky vody.
- lokálně zdící malta degradovaná do hl. 50 – 140 mm.
- na levé straně závěrné zdi římsový kvádr (kvádr s ukotveným sloupkem zábradlí) podélně prasklý
- úložný práh zanesený
- křídla vlevo v horních částech, pod římsou a v konci křídla spárování uvolněné, zdivo vysunuté o 10 – 30 mm, zdící malta 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 uvolněné a ve spárách narůstá drobná vegetace. Všeobecně kameny zdiva křídla popraskané, prasklé (převážně po vrstvách)

Opěry O04, O08

- beton závěrné zdi lokálně popraskaný. Vpravo na rozhraní s kamenným rohovým zdívem svislá trhlinka šířky 2 – 6 mm. Beton chodníkové římsy (vpravo) degradovaný do hl. 10 – 30 mm (ojediněle odhalená výztuž).
- úložný práh zčásti zanesený. Betonová vrstva na horní ploše ÚP povrchově degradovaná, místně při hranách odpadající, v místě ložiska vpravo odpadá část betonu - odpadlé zalití (obetonování) ložiska, v místech ložiska vlevo betonová vrstva popraskaná, prasklá.
- místní svislé trhlinky v betonu - šířka trhlin 0,1 – 0,3 mm, beton pouze místně degradovaný do hl. 10 – 20 mm - odhalená výztuž
- dřívky opěr a křídla bez zjevných poruch

Závady odpovídají zjištěním podrobné prohlídky, nové podstatné závady nebyly zjištěny.

b) Ke kontrole dokladů

Z kontroly dokladů vyplynulo:

- z dokladů nelze jednoznačně zjistit stáří nosné konstrukce
- neexistuje žádný věrohodný přepočet mostu a tím ani věrohodný údaj o jeho zatížitelnosti a přechodnosti
- dle aktuálního GVD plánu železniční stanice Ústí nad Labem sever je v podrobné prohlídce kolej č. 18 chybně označena jako kolej č. 20

- oprava v koleji 18 nebyla provedena zcela v souladu s projektem – železobetonové kvádry uložení na O04, O08 nahrazeny železobetonovým úložným prahem

5. Navrhovaná opatření a zdůvodnění

Na základě dnešní mimořádné prohlídky se navrhuje:

- **na konstrukci K04 bude provedeno provizorní podepření pomocí prvků Pižmo – – zajistí SMT OŘ ÚnL - termín do 5.5.2017.**
- **na konstrukcích K03 a K04 snížit rychlost na 20 km/hod – zajistí SMT OŘ ÚnL - termín 5.5.2017. Přechodnost zůstane prozatím zachována D4.**
- zpřísnit dohlédací činnost na mostě. **Podporu Pižmo prohlédnout 1x měsíčně. Běžnou prohlídku provádět každé tři měsíce** (1x / čtvrtletí). Při této prohlídce sledovat především chování konstrukce při průjezdu vlaku a sledovat stav zejména dolních pásnic a vznik případných trhlin v krčních úhelnících
- v konstrukci K01 a K02 lze ponechat přechodnost D4/40
- **na rok 2018 připravit přestavbu mostního objektu** (minimálně konstrukce K03, K04, v opačném případě reálně hrozí snižování traťové třídy na mostě, případně vyloučení dalších konstrukcí

Důvody jsou především následující:

- nosná konstrukce je podstatným způsobem korozně oslabená
- lomové zdivo opěr je v pokročilé fázi degradace (zejména O01, O05)
- nosná konstrukce (K01 až K04) působí jako rozpěrný nosník, na což nebyla dimenzována
- s ohledem na natlačení opěr na konstrukci nelze považovat založení mostu za vyhovující bez podstatné rekonstrukce
- nelze říci, v jakém stavu se ocelové nosné konstrukce nachází s ohledem na únavu
- neexistuje věrohodný výpočet zatížitelnosti a přechodnosti mostu
- **oprava dožilého mostu není s ohledem na stav konstrukcí i opěr ekonomická**, navíc lze v novém stavu výhodně zmenšit rozpětí (mezilehlá KO5 má světlost 2,80m, K06 má světlost 4,98m, otvor v přilehlé protipovodňové zábraně má světlost 5,0m) a zajistit průběžné kolejové lože
- ve staničním obvodu není v koleji 13 dodrženo VMP 3,0

6. Závěr:

Nemá-li dojít v brzké době k omezení běžného provozu v kolejích 7 a 9, a v krátkodobém výhledu i v kolejích 11, 13 a 18 na tomto mostě, je nutno připravit přestavbu ve výše uvedených kolejích dle požadavku v bodě 5.

Zapsal v Ústí nad Labem Ing. Jan Laifr

Rozdělovník : SŽDC O13 OMT
OŘ SŽDC Ústí nad Labem SMT

1 x
2 x

Dne 24.4.2017

[illegible]

PROTOKOL O MĚŘENÍ

17 – DKoV – 127

Korozní měření mostu v žkm 518,498 na trati Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl. nádraží		
Objednatel: SŽDC, s. o., OŘ Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 Ústí nad Labem 400 03	Pracoviště zhotovitele: Regionální pracoviště korozních vlivů Praha Malletova 10/2363 Praha 9 - Libeň 190 00	
Měření provedli: Ing. Michal Svoboda Jan Dlouhý Zbyněk Uzel	Protokol vypracoval: Jan Dlouhý	
Číslo výtisku: 1 / 2	Celkový počet stran: 9	Datum měření: 20. 9. 2017

Další účast a spolupráce: - - -

Schválení: 29. 9. 2016

Ing. Michal Svoboda
vedoucí Regionálního pracoviště korozních vlivů Praha
michal.svoboda@tudc.cz, tel. 972 228 749, 724 500 145

podpis schvalujícího

Rozdělovník:

výtisk č. 1 - 2: SŽDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí n. L.
digitální forma: SŽDC, s. o., TUDC, Regionální pracoviště korozních vlivů Praha

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

Doručovací adresa:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Libeň

Technická ústředna založena 1957



Obsah

1.	Předmět měření a jeho cíl.....	3
2.	Použité měřicí metody	3
3.	Popis situace	3
4.	Použité měřicí přístroje	3
5.	Podmínky při měření.....	3
6.	Seznam měřicích bodů	4
7.	Grafické záznamy	5
8.	Hodnocení měření a závěr	9
9.	Prohlášení Specializovaného střediska Diagnostika korozních vlivů.....	9

1. Předmět měření a jeho cíl

Předmětem měření byl železobetonový most v žkm 518,498 na trati Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl. nádraží. Cílem měření bylo zjistit, zda výztuž tohoto objektu není ohrožena korozí bludnými proudy a zda konstrukce odpovídá požadavkům předpisu ČD SR 5/7 (S).

Při měření nebyly porušeny bezpečnostní závěry (plomby) a měření bylo provedeno se souhlasem objednatele předmětu korozního měření.

2. Použité měřicí metody

Pro zjištění stavu výztuže bylo použito měření směsného potenciálu výztuže (umožňuje zjednodušeným způsobem hodnotit korozní situaci jednotlivých částí stavby a sledovat působení cizího elektrického pole, tato hodnota obsahuje složku IR spádu) a odporu mezi jednotlivými dilatačními celky.

Jako referenční elektroda se při měření použila síranomědňatá elektroda dle normy ČSN EN 13509. Rozdíl potenciálů mezi jednotlivými elektrodami byl menší než 50 mV.

Korozní měření (resp. vyhodnocení nebo výpočet) byla provedena podle:

- ČSN EN 13509: Měřicí postupy v katodické ochraně
- ČD SR 5/7 (S): Služební rukověť ČD, Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
- TP 124: Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací

Číselné hodnoty sledovaných veličin byly měřeny, zaznamenány a vyhodnoceny záznamníky a programem HIOKI.

3. Popis situace

Most v žkm 518,498 leží na stejnosměrné elektrizované trati Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl. nádraží v obvodu ŽST Ústí nad Labem sever a vede přes ulici U Podjezdu. Nosná konstrukce je železobetonový rám. Křídla jsou železobetonová.

4. Použité měřicí přístroje

Měřicí přístroje použité při měření byly ověřeny (kalibrovány) podle Metrologického řádu TÚDC.

Typ měřidla	Výr. číslo
Hioki – LR5042	140414043
Hioki – LR5042	140414044
Hioki – LR5042	140414045
Hioki – LR5043	121031383
PU 183	9735045

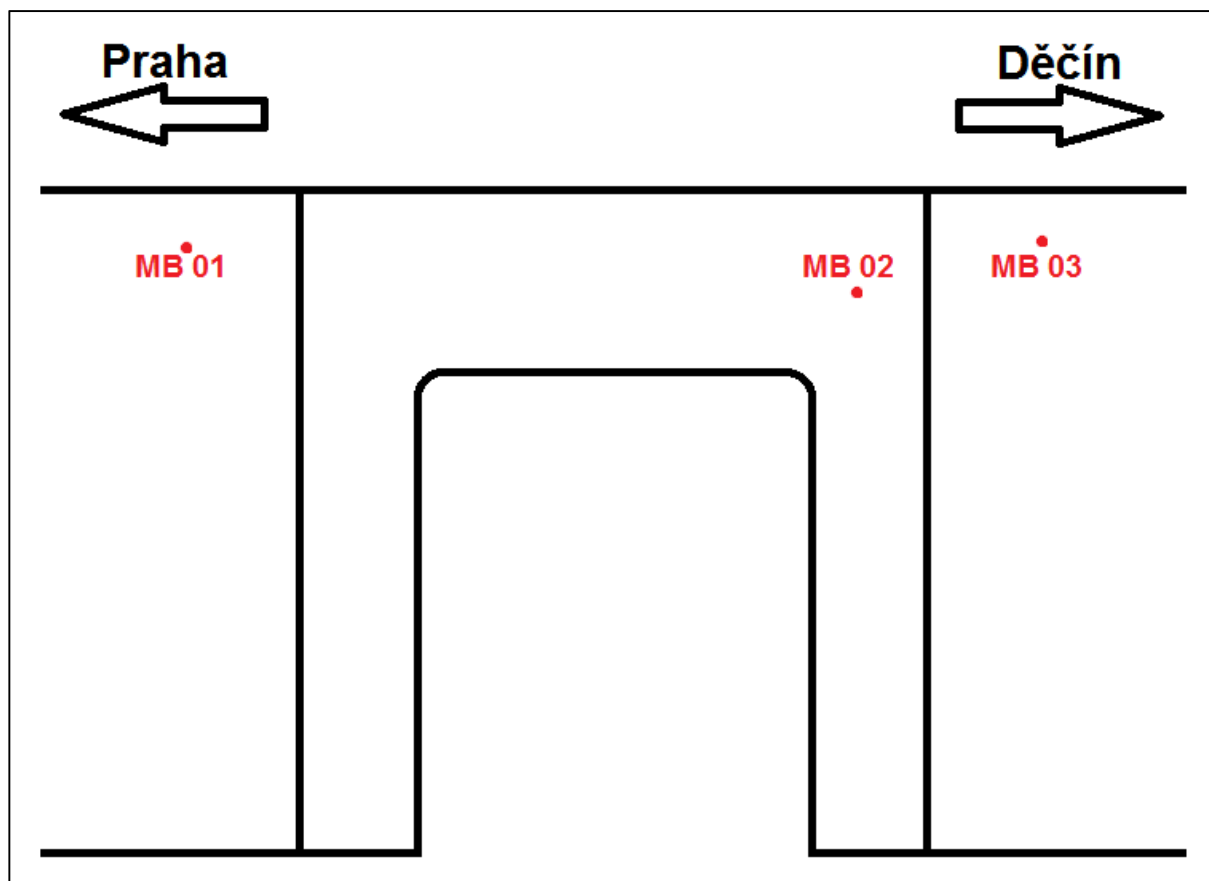
5. Podmínky při měření

teplota vzduchu: 12 °C;

půda: vlhká

6. Seznam měřicích bodů

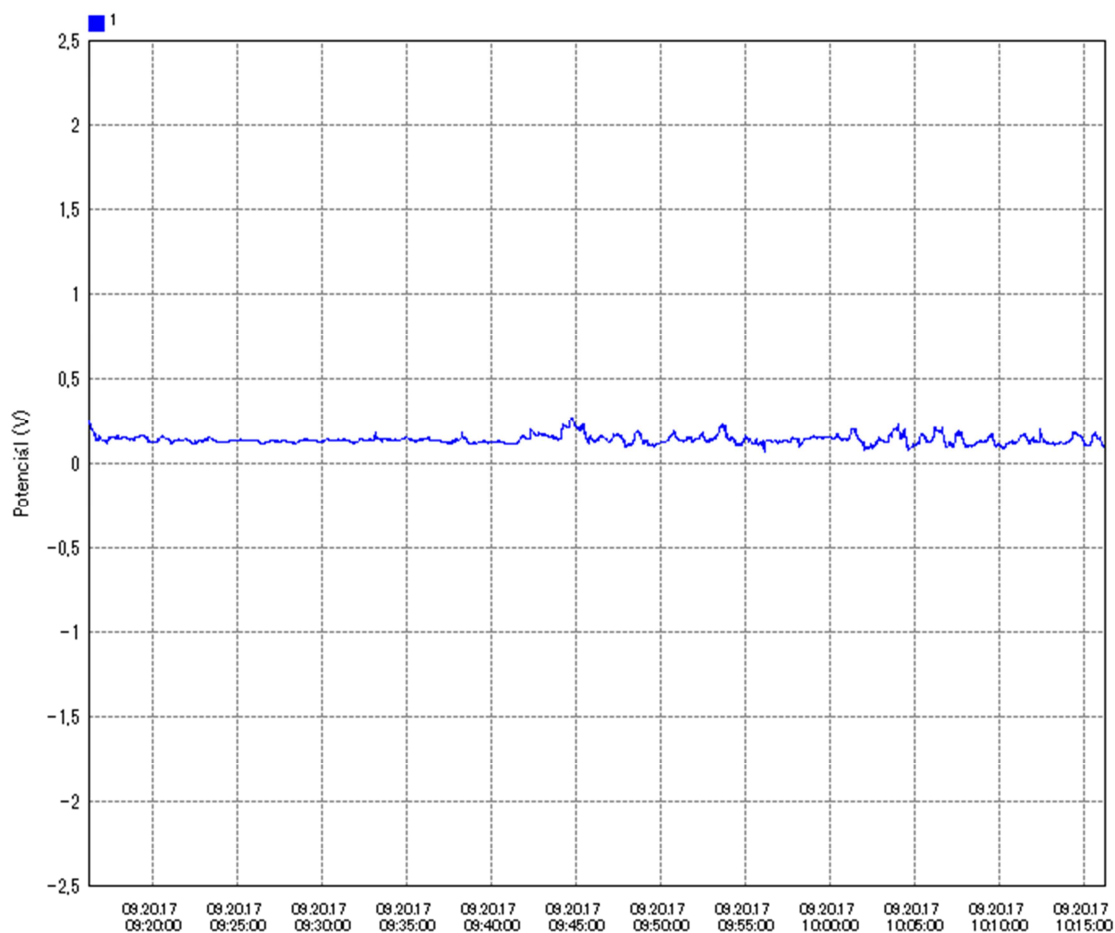
Označení MB	Identifikace MB	Provedená měření
MB 01	Měřicí vývod	směsný potenciál, el. odpor
MB 02	Měřicí vývod	směsný potenciál, el. odpor
MB 03	Měřicí vývod	směsný potenciál, el. odpor
MB KOL	trakční kolej	potenciál vs. CSE



Obr. č. 1: Schéma mostu

7. Grafické záznamy

MB 01: Měřicí vývod

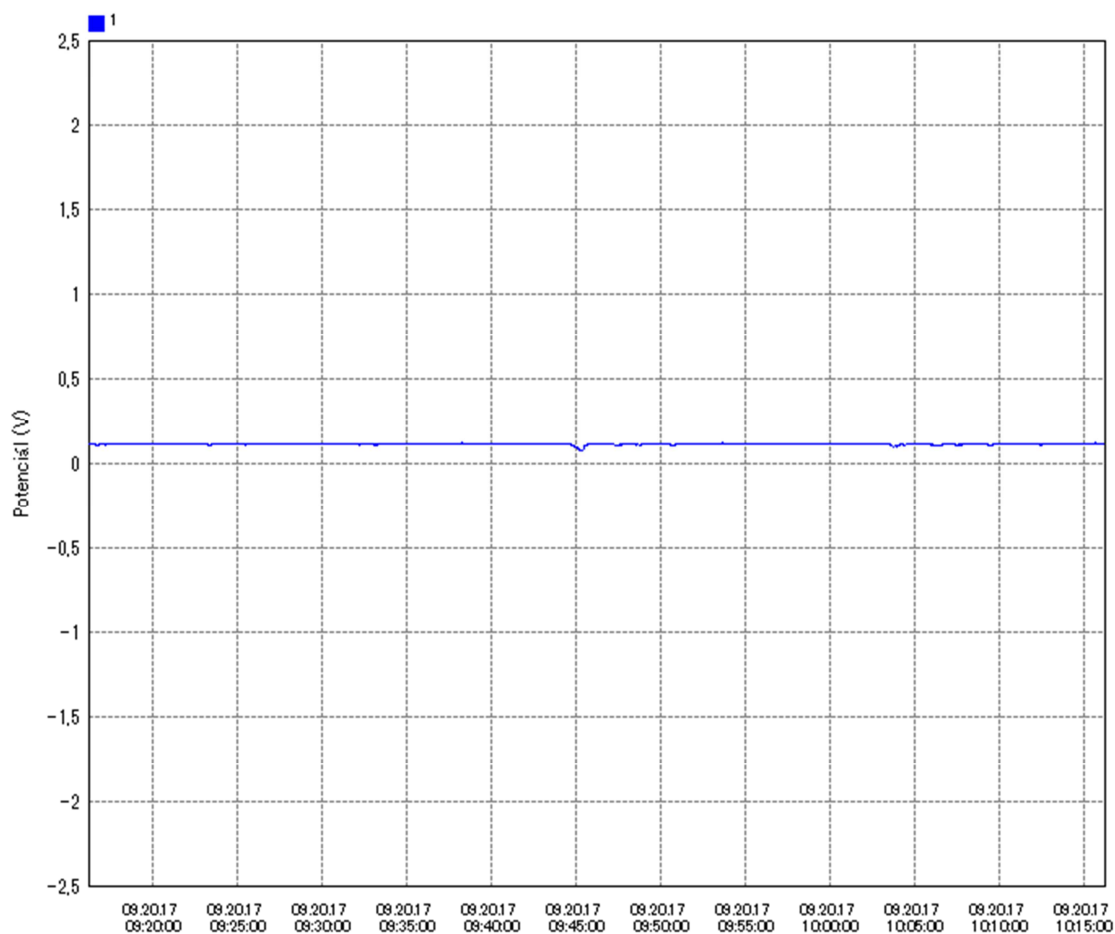


Průměr [V/CSE]: 0,142

Maximum [V/CSE]: 0,272

Minimum [V/CSE]: 0,071

Dílčí zhodnocení: Na průběhu směsného potenciálu je patrný vliv cizího proudového pole. Směsný potenciál nepřesahuje dovolené hodnoty.

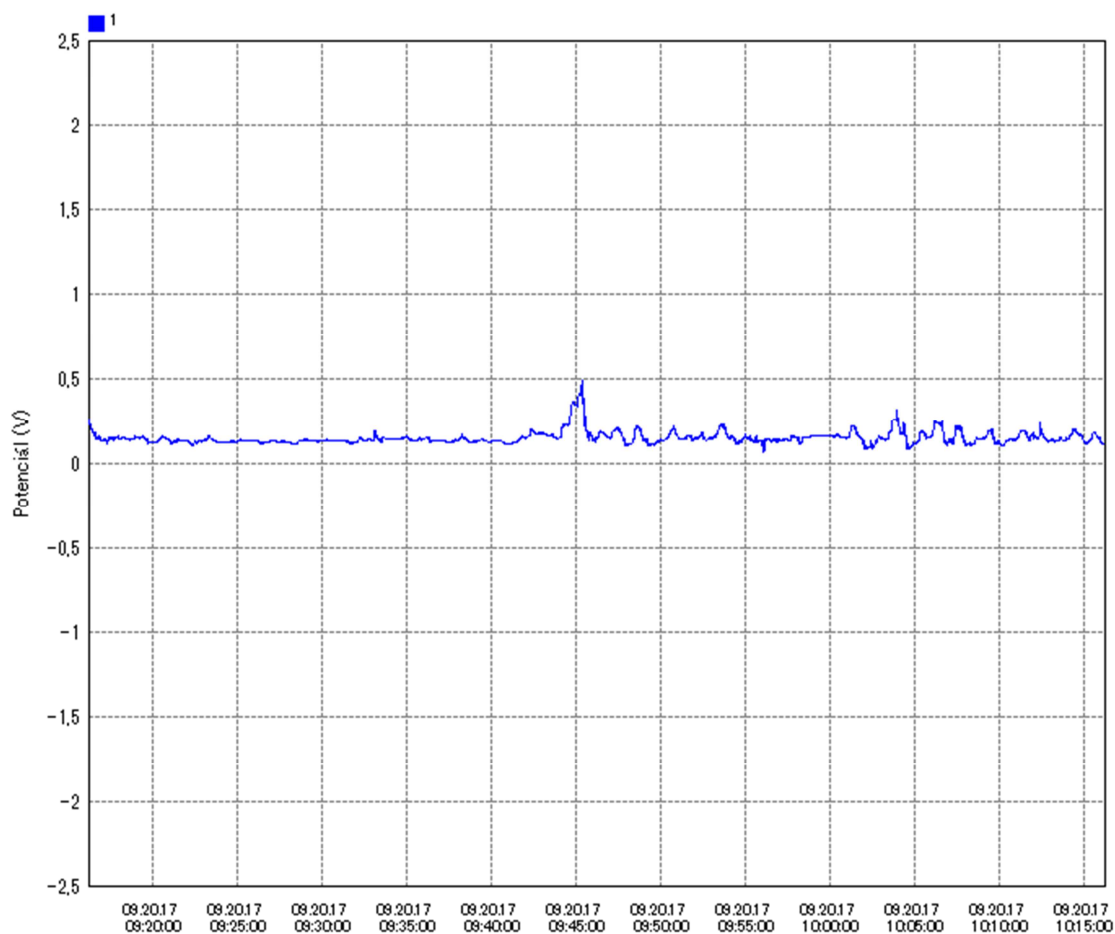
MB 02: Měřicí vývod


Průměr [V/CSE]: 0,113

Maximum [V/CSE]: 0,125

Minimum [V/CSE]: 0,076

Dílčí zhodnocení: Na průběhu směsného potenciálu není patrný vliv cizího proudového pole. Směsný potenciál nepřesahuje dovolené hodnoty.

MB 03: Měřicí vývod

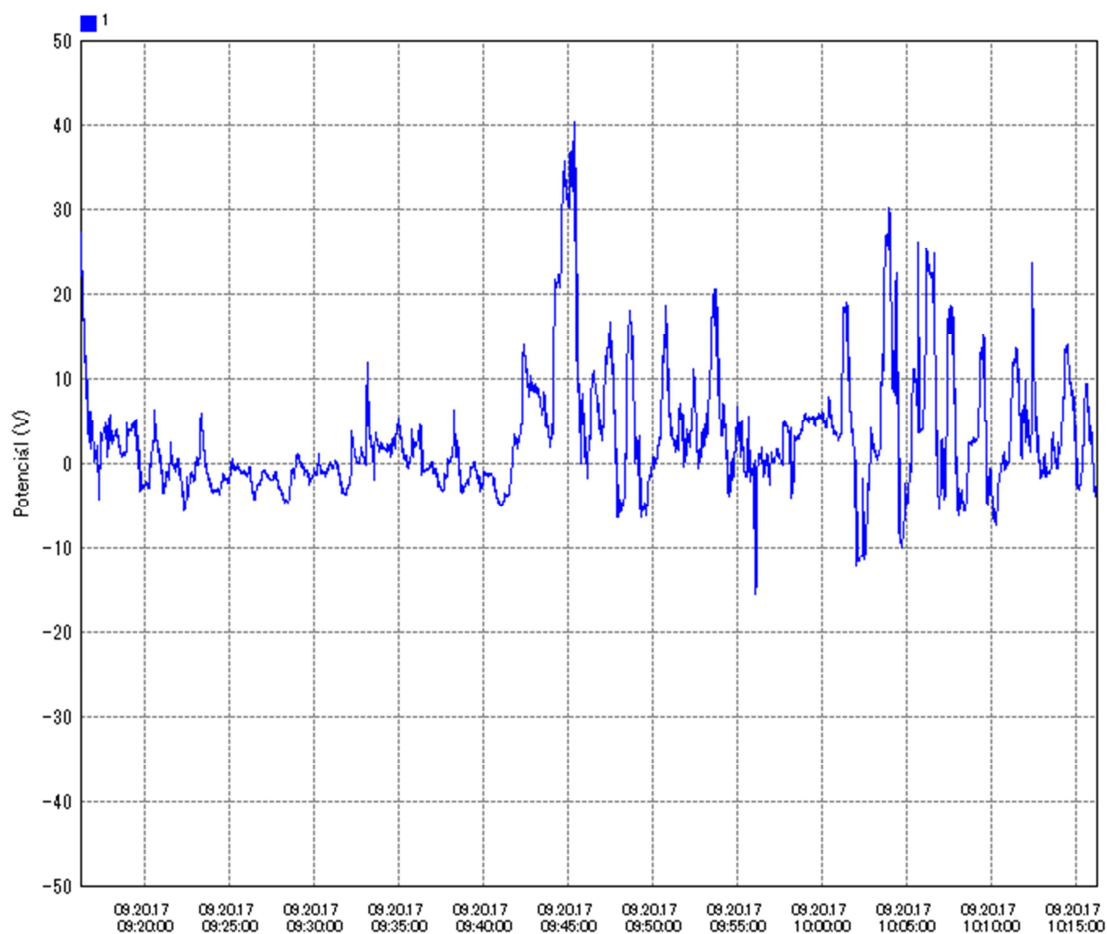
Průměr [V/CSE]: 0,152

Maximum [V/CSE]: 0,491

Minimum [V/CSE]: 0,063

Dílčí zhodnocení: Na průběhu směsného potenciálu je patrný vliv cizího proudového pole. Směsný potenciál nepřesahuje dovolené hodnoty.

MB KOL: trakční kolej



Průměr [V/CSE]: 2,99

Maximum [V/CSE]: 40,3

Minimum [V/CSE]: -15,6

8. Hodnocení měření a závěr

Směsný potenciál výztuže vs. referenční elektroda

MB	Identifikace MB	Potenciál (V/CSE)		
		průměr	max.	min.
MB 01	Měřicí vývod	0,142	0,272	0,071
MB 02	Měřicí vývod	0,113	0,125	0,076
MB 03	Měřicí vývod	0,152	0,491	0,063

Směsný potenciál umožňuje zjednodušeným způsobem hodnotit korozní procesy vybraných konstrukčních částí stavby a sledovat změny a působení vlivů elektrického pole cizích zdrojů. Tato hodnota obsahuje složku IR spádu.

Potenciál nosné konstrukce nebyl v době měření ovlivňován stejnosměrnými bludnými proudy. Směsný potenciál výztuže mostu nepřesahoval dovolené hodnoty uvedené v ČD SR 5/7 (S).

Elektrický odpor jednotlivých částí mostního objektu

Místo měření	Hodnota odporu [Ω]	Hodnocení dle ČD SR5/7
01/02	16,3	hodnota standardní
02/03	18,1	hodnota standardní

Naměřená hodnota odporu dosahuje standardní hodnoty dle SR 5/7 (S).

Od předchozího měření v roce 2012 (Protokol o měření 1325/2012/TÚDC-ÚEE) nedošlo k výraznějším posunům ve sledovaných parametrech. Vzhledem k provoznímu zatížení doporučujeme periodické měření potenciálu ocelové výztuže, které odhalí její další korozní chování, přičemž vhodným intervalem mezi jednotlivými kontrolami jsou dva roky.

9. Prohlášení Specializovaného střediska Diagnostika korozních vlivů

Výsledky měření a údaje uvedené v tomto protokolu se týkají pouze předmětu měření a vztahují se výhradně k okamžiku měření. V žádném případě nenahrazují schvalovací, povolovací ani jiné dokumenty vydávané, příp. požadované SŽDC nebo orgány státního dozoru podle specifických předpisů. Tento protokol nesmí být bez souhlasu zhotovitele reprodukován jinak než celý a beze změn.

Protokol o podrobné prohlídce

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

TÚ 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – – Děčín hl.n. (včetně)		DÚ R1 žst. Ústí nad Labem sever		evd. km	518,962
Objekt	most	staniční obvod		Vžitý název: Ústí n.L. , ul. U Cukrovaru	
délka mostu	21,50 m	počet otvorů	1	počet kolejí na mostě	13
elektrizace		ano		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D4-120 ; C3-160	
Objednatel: SZDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 140/160			
návrh hodnocení stavebního stavu	3/2	Vedoucí regionálního pracoviště		Jaroslav Schejbal	Rok podrobné prohlídky 2016



Pohled zprava

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 Register of Standards Holdings Ltd. URS is a member of Register of Standards Holdings Ltd. Tato logo prokazuje, že TUOC má zaveden integrovaný systém managementu zajišťující soulad s normou ISO 9001 a ISO 27001. Nevytvářejí se na dodávky služeb nebo výrobků.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **518,962**

I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu:

Souřadnice středu objektu: GPS: 50°39'49.765"N, 14°4'17.048"E

Délka mostu: 21,50 m (MES)

Šířka mostu: 66,41 m (MES)

Výška objektu: 4,89 m (MES)

Délka přemostění: 15,95 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt kolmý

Počet kolejí: 13

Počet nosných konstrukcí: 9

Počet otvorů: 1

Přemostěná překážka: místní komunikace, ulice U Cukrovaru

Výška kolejového lože a přesypávky na **K 01**: 0,56 m (MES)

Podmínky při podrobné prohlídce:

Teplota: +1 °C, později v průběhu PPM +4 °C

Počasí: zataženo, sněžení - později v průběhu PPM déšť

Schéma mostního objektu:

	Poř. č.		Dopr. č. kol.	
Praha Masarykovo n. ←	1	O 01 K 01 O 03	7 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	2	O 01 K 01 O 03	5 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	3	O 01 K 01 O 03	3 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	4	O 01 K 01 O 03	1 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	5	O 01 K 01 O 03	2 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	6	O 01 K 01 O 03	4 →	Děčín hl.n.
	7	O 02 K 02 O 04	Kolej není	Zrcadlo s chodníkem konstrukcí
Praha Masarykovo n. ←	8	O 02 K 03 O 04	6 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	9	O 02 K 04 O 04	8 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	10	O 02 K 05 O 04	10 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	11	O 02 K 06 O 04	12 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	12	O 02 K 07 O 04	14 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	13	O 02 K 08 O 04	16 →	Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n. ←	14	O 02 K 09 O 04	18 →	Děčín hl.n.
	Otvor č.	1		

1. Nosná konstrukce

K 01 - pod kolejí č. 7, č. 5, č. 3, č. 1, č. 2 a č. 4 (dopr. č. kol.)

- Železobetonová, desková, rámová konstrukce, 1x podélná dilatační spára, ukončení kolmé
- Rozměry - délka: 8,91 m (MES), šířka: 30,63 m (MES), rozpětí: 8,21 m (MES)
- Římsy: železobeton, vlevo vysazená o 1,45 m + vyložení římsy 70 mm, vpravo vyložení římsy 80 mm, vlevo i vpravo ve stejném provedení navazují oddílatované římsy spodní stavby
- Rok výstavby: 2006 (MES), letopočet vyznačen na čele vysazené římsy vlevo
- Měřicí vývody z výztuže: na O 03 - stojka rámové konstrukce

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 518,962
----	---	------------------------

K 02 - není pod kolejí

- Ocelová chodníková konstrukce z levé strany K 03 na straně zrcadla (zrcadlo mezi K 01 a K 02, š x d = 2,10 x 15,75 m)
- Ocelová, trémová plnostěnná, prostá konstrukce, z válcovaných nosníků se svarovými spoji, ukončení kolmé, podlaha z podlahových roštů o rozměrech 1,00 x 1,50 (1,51) m, na obou koncích v přechodech po jednom plechu s oválnými výstupky a po jednom menším žebrovaném plechu
- Rozměry - délka: 17,45 m (MES), šířka: 1,51 m (MES), rozpětí: 16,75 m (MES)
- Hlavní nosníky: válcované I 50, délka: 17,45 m (MES), rozpětí: 16,75 m (MES), osová vzdálenost: 1,00 m (MES)
- Příčné ztužení: 9x, válcované U 20, osová vzdálenost: 3x 1850 mm + 1x 2270 mm + 4x 1850 mm
- Uložení: ložiskové - ložiska ocelová, na **O 01** podélně pohyblivá, na **O 02** všesměrně pevná
- Rok výroby: 2006 (MES), firemní (výrobní) štítek se na konstrukci nenachází
- Rok provedení PKO: údaj o PKO není na konstrukci uvedený (zřejmě v r.2006)

K 03 - pod kolejí č. 6 (dopr. č. kol.)

- Ocelová, trémová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce, mostovka prvková zapuštěná, ukončení kolmé
- Rozměry - rozpětí: 17,00 m (MES), délka: 17,40 m (MES), počet příhrad: 8
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované, délka: 17,40 m (MES), výška v místech největších tl. horních a dolních pásů: 1210 mm, osová vzdálenost: 2,70 m (MES)
- Příčníky: plnostěnné, nýtované, bez horních a dolních pásnic, vložené mezi hlavními nosníky, výška: 460 mm, osová vzdálenost příčníků: 2125 mm
- Podélníky: plnostěnné, nýtované, s horní a dolní pásnicí, průběžné - na horních pásech příčníků, výška podélníků: 340 mm, rozpětí podélníků: 2125 mm, osová vzdálenost podélníků: 1,80 m
- Mostovkové ztužení: příčné ztužení mezi podélníky uprostřed rozpětí podélníků a nad příčníky - z jednoduchých úhelníků, nad koncovými příčníky ze zdvojených snýtovaných úhelníků, podélné ztužení mezi podélníky z jednoduchých úhelníků
- Podélné ztužení: dolní, složená soustava, z jednoduchých úhelníků, nýtové spoje
- Brzdové ztužení: na obou koncích konstrukce, mezi hlavními nosníky a podélníky, z jednoduchých úhelníků, nýtové spoje
- Mostní chodníkové konzoly: pouze vpravo - 9 ks, „U“ profily
- 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 není na konstrukci uvedený

K 04 - pod kolejí č. 8 (dopr. č. kol.)

- Ocelová, trémová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce (podélníky z válcovaných profilů), mostovka prvková zapuštěná, ukončení kolmé
- Rozměry - rozpětí: 17,00 m (MES), délka: 17,40 m (MES), počet příhrad: 8
- Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované, délka: 17,40 m (MES), výška v místech největších tl. horních a dolních pásů: 1210 mm, osová vzdálenost: 2,70 m (MES)
- Příčníky: plnostěnné, nýtované, bez horních a dolních pásnic, vložené mezi hlavními nosníky, výška: 460 mm, osová vzdálenost příčníků: 2125 mm
- Podélníky: plnostěnné, z válcovaných nosníků I 32 s přivařenou horní a dolní pásnicí, průběžné - na horních pásech příčníků, výška podélníků: 340 mm, rozpětí podélníků: 2125 mm, osová vzdálenost podélníků: 1,80 m

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 518,962
<ul style="list-style-type: none"> • Mostovkové ztužení: <u>příčné</u> ztužení mezi podélníky uprostřed rozpětí podélníků a nad příčníky - z jednoduchých úhelníků, nad koncovými příčníky ze zdvojených snýtovaných úhelníků, <u>podélné</u> ztužení mezi podélníky z jednoduchých úhelníků • Podélné ztužení: dolní, složená soustava, z jednoduchých úhelníků, nýtové spoje • Brzdné ztužení: na obou koncích konstrukce, mezi hlavními nosníky a podélníky, z jednoduchých úhelníků, nýtové spoje • Mostní chodníkové konzoly: pouze vpravo - 9 ks, „U“ profily • 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: 1962, údaj o PKO (14.4.62) uvedený na začátku konstrukce na vnější straně stěny hlavního nosníku vlevo <p>K 05 - pod kolejí č. 10 (dopr. č. kol.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ocelová, trémová plnostěnná, prostá, nýtovaná konstrukce, mostovka prvková zapuštěná, ukončení kolmé • Rozměry - rozpětí: 17,00 m (MES), délka: 17,40 m (MES), počet příhrad: 8 • Hlavní nosníky: plnostěnné, nýtované, délka: 17,40 m (MES), výška v místech největších tl. horních a dolních pásů: 1210 mm, osová vzdálenost: 2,70 m (MES) • Příčníky: plnostěnné, nýtované, bez horních a dolních pásnic, vložené mezi hlavními nosníky, výška: 460 mm, osová vzdálenost příčníků: 2125 mm • Podélníky: plnostěnné, nýtované, s horní a dolní pásnicí, průběžné - na horních pásech příčníků, výška podélníků: 330 mm, rozpětí podélníků: 2125 mm, osová vzdálenost podélníků: 1,80 m • Mostovkové ztužení: <u>příčné</u> ztužení mezi podélníky uprostřed rozpětí podélníků a nad příčníky - z jednoduchých úhelníků, nad koncovými příčníky ze zdvojených snýtovaných úhelníků, <u>podélné</u> ztužení mezi podélníky z jednoduchých úhelníků • Podélné ztužení: dolní, složená soustava, z jednoduchých úhelníků, nýtové spoje • Brzdné ztužení: na obou koncích konstrukce, mezi hlavními nosníky a podélníky, z jednoduchých úhelníků, nýtové spoje • Konstrukce bez mostních chodníkových konzol. • 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 není na konstrukci uvedený <p>K 06 - pod kolejí č. 12, K 07 - pod kolejí č. 14, K 08 - pod kolejí č. 16 a K 09 - pod kolejí č. 18 (dopr. č. kol.) shodná s K 05</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Odlišná max. výška hlavních nosníků u K 09 = 1,23 m ▪ NK mají odlišné přípoje ztužidel uprostřed dolního podélného ztužení (složená soustava) ▪ Brzdné ztužení: nosné konstrukce K 07, K 08 a K 09 nemají brzdné ztužení ▪ Mostní chodníkové konzoly: na K 06 oboustranně - 2x 9 ks, na K 07, K 08 a na K 09 pouze vpravo - 9 ks („U“ profily) 	

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **518,962**

2. Spodní stavba

Opěra O 01 a O 03

- Stojky rámové konstrukce **K 01**
- Materiál: železobeton, 1x dilatační spára
- Rozměry: šířka - 29,00 m (MES), výška - vlevo 2,80 m (2,83 m) a vpravo 3,25 m
- Rok výstavby: 2006 (MES)
- Odvodnění: v křídlech po 1 odvodňovacím otvoru
- Křídla: železobeton, vlevo i vpravo - rovnoběžná, kolmý líc, vlevo s vysazenou římsou (římsy viz K 01), na konce křídel kolmo navazují kamenné opěrné zdi - na začátku s ochranným zábradlím a na konci s cihelnou zdí ohrazení průmyslového areálu
- Měřicí vývody z výztuže: na O 03 - 1x vlevo a vpravo v krajních částech opěry a 2x v místě dilatační spáry

Opěra O 02 a O 04

- Opěry pro **K 02 – K 09**
- Materiál: kamenné řádkové zdivo, kamenné úložné kvádry (žula), O 02 bez dilatačních spár, v dříku opěry O 04 svislá spára 11,70 m zprava, závěrné zdi za K 03 – K 05 - beton/železobeton, za K 06 – K 09 - kamenné zdivo (vyspravovaná místa a místa prostupů kabelového vedení - beton/železobeton), v místech zrcadla horní část s římsou - železobeton, úložný práh a závěrná zeď u K 02 (chodníková konstrukce) - železobeton
- Rozměry: šířka 35,60 m, výška opěry (dřík a úložný práh) - vlevo 3,60 m (O 02 i O 04) a vpravo 3,40 m (O 02) a 3,30 m (O 04), výška x šířka úložných kvádrů 0,50 m x 1,10 m, délka úložných prahů 0,75 m – 0,77 m, výška závěrných zdí: 1,20 m – 1,30 m
V místech K 02 (chodníková konstrukce): úložné prahy - v/d = 660/810 mm na O 02 a 660/960 mm na O 04, výška závěrných zdí = 600 mm
- Rok výstavby: 1911 (MES) - v místech zrcadla a chodníkové konstrukce částečná přestavba v r. 2006
- Odvodnění: odvodňovací otvory v dříku opěr - na O 02 18x a na O 04 11x (vývody z plastových trubíc)
- Křídla: obě opěry pouze s křídly vpravo - svahová, kolmá, se šikmým lícem, kamenné řádkové zdivo, svahy za křídly: zemní svahy zpevněné štěrkem zajištěným drátěným pletivem (úprava svahů v rámci protipovodňového opatření)

3. Železniční svršek

Číslování dle dopr. č. kolejí (MES)

Kolej č. 7 (kusá kolej):

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: betonové, před mostem dřevěné pražce
- Výhybky: před mostem výhybka č. 233
- Kolejové lože: uzavřené, zapuštěné

Kolej č. 5:

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: betonové
- Kolejové lože: uzavřené, zapuštěné

Kolej č. 3:

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: 49 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. 1 a č. 2:

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímé
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta 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
- Pozn. Rychlost na mostě v koleji č. 1 a č. 2 dle rychlostníků umístěných nad sebou je 115 /110 km/h a dle rychlostníků NS 140 km/h.

Kolej č. 4:

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: R 65
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou (BK)
- Kolejnicové podpory - druh pražců: betonové
- Kolejové lože: uzavřené, zapuštěné

Kolej č. 6 (na K 03):

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové (podkladnice přivařené na ocelové roznášecí desky)
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem betonové pražce
- Mostnice na K 03: 32 ks, 240 (250) x 240 (250) x délka mostnic = 2250 mm a 2580 mm (i 2450 mm), mostnice otáčené, výška v uložení: 205 – 225 mm, světlost mezi mostnicemi: 220 – 380 mm, uložení, upevnění: na podélnících, plošné se svislým šroubem, hlavy mostnic stažené
- Bez pozednic.
 - Osová vzdálenost mezi mostnicí č. 1 a prvním pražcem před závěrnou zdí: 1210 mm
 - Osová vzdálenost mezi mostnicí č. 32 a prvním pražcem za závěrnou zdí: 1310 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 518,962
----	---	------------------------

Kolej č. 8 (na K 04):

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové (podkladnice přivařené na ocelové roznášecí desky)
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem část dřevěných pražců (před 5 ks a za 8 ks) - ostatní betonové
- Mostnice na K 04: 26 ks, 240 x 240 x 2300 mm, výška v uložení: 205 – 215 mm, světlost mezi mostnicemi: 225 – 480 mm, uložení, upevnění: na podélnících, plošné se svislým šroubem, hlavy mostnic stažené
- Bez pozednic.
 - Osová vzdálenost mezi mostnicí č. 1 a prvním pražcem před závěrnou zdí: 970 mm
 - Osová vzdálenost mezi mostnicí č. 26 a prvním pražcem za závěrnou zdí: 530 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

Kolej č. 10 (na K 05):

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem část dřevěných pražců (před 6 ks a za 3 ks) - ostatní betonové
- Mostnice na K 05: 29 ks, 240 x 240 x délka mostnic = 2400 mm a 2520 mm, mostnice otáčené, výška v uložení: 220 – 230 mm, světlost mezi mostnicemi: 310 – 500 mm, uložení, upevnění: na podélnících, plošné se svislým šroubem, hlavy mostnic většinou stažené
- Bez pozednic.
 - Osová vzdálenost mezi mostnicí č. 1 a prvním pražcem před závěrnou zdí: 650 mm
 - Osová vzdálenost mezi mostnicí č. 29 a prvním pražcem za závěrnou zdí: 600 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

Kolej č. 12 (na K 06):

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené vstříčné styky za mostem ve vzdálenosti 8,07 m od líce závěrné zdi O 04, před mostem vstříčné otevřené styky vzdálené více než 10,00 m od líce závěrné zdi O 02
- Velikost spár kolejnicových styků: (styky za mostem) L. kol. pás 8 mm, P. kol. pás 6 mm, teplota kolejnic v době měření +1,2 °C
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem betonové pražce
- Mostnice na K 06: 34 ks, 240 x 240 x 2400 mm, výška v uložení: 240 mm, světlost mezi mostnicemi: 170 – 370 mm, uložení, upevnění: na podélnících, plošné se svislým šroubem, hlavy mostnic stažené
- Pozednice na O 02: 240 x 240 x 2400 mm, uložena na závěrné zdi, bez podložek
 - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 650 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 310 mm

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

- Pozednice na O 04: 240 x 260 x 2440 mm, uložená na závěrné zdi, bez podložek
 - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 270 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 630 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

Kolej č. 14 (na K 07):

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem betonové pražce
- Mostnice na K 07: 28 ks, 240 (235) x 260 (255) x 2300 mm, výška v uložení: 220 – 230 mm, světlost mezi mostnicemi: 310 – 410 mm, uložení, upevnění: na podélnících, plošné se svislým šroubem, hlavy mostnic stažené
- Pozednice na O 02: 210 x 260 (270) x 2420 mm, uložená na závěrné zdi, bez podložek
 - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 680 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 510 mm
- Pozednice na O 04: 220 x 260 x 2420 mm, uložená na závěrné zdi, bez podložek
 - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 460 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 430 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

Kolej č. 16 (na K 08):

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem betonové pražce
- Mostnice na K 08: 28 ks, 250 (240) x 250 (240) x 2250 mm, mostnice otáčené, výška v uložení: 215 mm, světlost mezi mostnicemi: 280 – 460 mm, uložení, upevnění: na podélnících, plošné se svislým šroubem
- Pozednice na O 02: 250 x 250 x 2290 mm, uložená na závěrné zdi, bez podložek
 - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 850 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 410 mm
- Pozednice na O 04: 250 x 250 x 2260 mm, uložená na závěrné zdi, bez podložek
 - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 410 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 560 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

Kolej č. 18 (na K 09) /těsně před mostem kolejová zábrana z pražce/:

Za mostem kolej v celé délce snesená, kolej končí 3,35 m od líce závěrné zdi O 04.

- Směrové uspořádání po délce objektu: na mostě kolej v přímé, před mostem přechodnice
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: T
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem betonové pražce (za zůstalo 5 pražců - kolej za mostem je snesená)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

- Mostnice na K 09: 24 ks, 240 x 260 x 2250 mm, výška v uložení: 220 – 225 mm, světlost mezi mostnicemi: 330 – 540 mm, uložení, upevnění: na podélnících, plošné se svislým šroubem, hlavy mostnic stažené
- Pozednice na O 02: 230 x 260 x 2250 mm, uložena na závěrné zdi, bez podložek
 - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 660 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 690 mm
- Pozednice na O 04: 240 x 260 x 2200 mm, uložena na závěrné zdi, bez podložek
 - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 570 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 620 mm
- Kolejové lože: před a za mostem zapuštěné

4. Vybavení

Podlahy na K 03 – K 09

- Podlahy mezi kolejnicemi: ocelové, plechy s oválnými výstupky i žebrované plechy, s výřezy (s úpravou) v místech podkladnic (na K 06 a K 08 plechy rovné, bez výřezů v místech podkladnic, podél pat kolejnic mezi mostnicemi krátká dřeva), plechy připojené vrtulemi
- Podlahy na hlavách mostnic: ocelové (na K 08 dřevěné, na K 06 vpravo t.č. podlaha chybí), plechy s oválnými výstupky i žebrované plechy (na K 04 vlevo na začátku a na konci plechy bez výstupků anebo žeber), s výřezy (s úpravou) v místech podkladnic (na K 06 a K 08 plechy rovné, bez výřezů v místech podkladnic, podél pat kolejnic mezi mostnicemi krátká dřeva), plechy připojené vruty
- Podlahy na chodnících: ocelové, plechy s oválnými výstupky i žebrované plechy připojené šrouby (i svary), podélné podlahové nosníky z profilů „U“ i „I“ a „L“ (po 2 i po 3 nosnících)

Zábradlí na mostě vlevo - na O 01, K 01 a O 03

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, svařované, ze 4 dílů, prvky zábr. z „L“ profilů
- Počet madel/příčlí: 1/2
- Výška zábradlí: nad římsou 1,10 m
- Délka zábradlí: 5,60 m + 4,45 m + 4,45 m + 2,81 m
- Dilatace zábradlí: mezi díly zábradlí vzduchové mezery
- Počet sloupků: 4 sloupky na O 01 + 2x 3 sloupky na K 01 + 2 sloupky na O 03
- Upevnění sloupků: sloupky s patními deskami kotvenými do římsy
- Půdorysný tvar: přímý
- Ukolejnění / vodivé propojení: ne / ne

Zábradlí na O 01, K 01 a O 03 vpravo (podélné zábradlí v místech zrcadla)

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, svařované, ze 4 dílů, prvky zábr. z „L“ profilů
- Počet madel/příčlí: 1/2
- Výška zábradlí: nad římsou 1,10 m
- Délka zábradlí: 4,97 m + 4,45 m + 4,45 m + 2,17 m
- Dilatace zábradlí: mezi díly zábradlí vzduchové mezery
- Počet sloupků: 3 sloupky na O 01 + 2x 3 sloupky na K 01 + 2 sloupky na O 03
- Upevnění sloupků: sloupky s patními deskami kotvenými do římsy
- Půdorysný tvar: přímý
- Ukolejnění / vodivé propojení: ne / ne

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

Zábradlí na chodníkových římsách zrcadla (příčná zábradlí)

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, svařované, prvky zábr. z „L“ profilů
- Počet madel/příčlí: 1/2
- Výšky zábradlí: nad římsami 1,10 m
- Délky zábradlí: 2x 2,27 m
- Dilatace zábradlí: mezi přilehlými zábradlími vzduchové mezery
- Počet sloupků: obě zábradlí po 2 sloupkách
- Upevnění sloupků: sloupky s patními deskami kotvenými do říms
- Půdorysný tvar: u obou zábradlí přímý
- Ukolejnění / vodivé propojení: ne / ne

Zábradlí na K 02 (podélné zábradlí na chodníkové konstrukci v místech zrcadla)

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, svařované, z 2 dílů, prvky zábr. z „L“ profilů
- Počet madel/příčlí: 1/2
- Výška zábradlí: nad chodníkovou podlahou 1,10 m
- Délka zábradlí: 2x 8,07 m
- Dilatace zábradlí: mezi díly zábradlí a mezi přilehlými zábradlími vzduchové mezery
- Počet sloupků: 2x 5 sloupků
- Upevnění sloupků: sloupky přivařené ke konstrukci (přípojně plechy)
- Půdorysný tvar: přímý
- Ukolejnění / vodivé propojení: ano / ne

Zábradlí na mostě vpravo - na O 02, K 09 a O 04

- Popis zábradlí, materiál, spoje: zábr. ocelová, na O 02 a O 04 svařovaná, na K 09 šroubovaná + k prvnímu sloupku madlo přivařené, prvky zábr. z „L“ profilů
- Počet madel/příčlí: 1/2
- Výšky zábradlí nad pochůznou plochou: nad římsami - na začátku **1,09 m** a na konci 1,10 m, nad chodníkovou podlahou **1,02 m**
- Délka zábradlí: 2,58 m + 17,64 m + 2,87 m
- Dilatace zábradlí: vzduchové mezery
- Počet sloupků: 2 sloupky na O 02 + 9 sloupků na K 09 + 2 sloupky na O 04
- Upevnění sloupků: v římsách sloupky ukotvené prostřednictvím patních desek, na NK sloupky přišroubované k mostním chodníkovým konzolám
- Půdorysný tvar: zábr. přímá
- Ukolejnění / vodivé propojení: ano (na O 04) / ne

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Na mostě mezi dopr. kolejemi č. 2 a č. 4 zakrytá plastová šachta krytého odvodňovacího zařízení.
- Odvodňovací otvory viz popis spodní stavby (kapitola I./2.)
- Odvádění vody z komunikace v mostním otvoru zajištěno kanalizací (kryté kanalizační vpusti)
- Pozn. Za mostem mezi dopr. kolejemi č. 4 a č. 6, za chodníkovou římsou zrcadla, betonová zakrytá šachta (skruž).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **518,962**

Zábrana – krycí

- Průběžná zábrana pod ocelovými nosnými konstrukcemi K 03 – K 08 (pod K 09 zábrana není), v místě 5. a zčásti 6. příhrad OK, nad vozovkou přemostěné komunikace, šířka zábrany odpovídá cca šířce původní vozovky před přestavbou části mostu vlevo (původně vlevo klenba s kolmou světlostí mostního otvoru 2,85 m) - provedení: vlnité plechy upevněné šrouby k ocelovému rámu, připojení: k dolním pásům hlavních nosníků (háky)

Informativně:

- Na pravé straně rámové konstrukce (K 01, O 01 a O 03) ŽB sloupy a vodorovný překlad jako součást mobilního hrazení protipovodňového systému, volná šířka mezi sloupy 8,70 m.

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Cizí zařízení: vlevo těsně před mostem v koleji č. 7 snímač průjezdu kol systému počítače náprav a vlevo od koleje č. 7 trpasličí světelné návěstidlo, na římse K 01 vlevo (v místě 8. sloupku zábradlí) a na chodníkové římse zrcadla na konci mostu měřické body, vlevo z čela dopravní značka „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje 3,30 m“, podél K 05 vpravo kabelové vedení, na příčných ocelových „U“ profilech uložených na dolních pásech hlavních nosníků mezi K 07 a K 08 vlnité plechy a podélná kabelová vedení a mezi K 08 a K 09 podélné kabelové žlaby, v místě zrcadla a na úložném prahu O 02 zbylé části volně táženého kabelu, vlevo u mostu ocelové schodiště se zábradlím, napříč otvorem prochází kanalizace - kryté kanalizační vpusti, vodovodní řad a plynové vedení
- Přemostěná komunikace v mostním otvoru: vozovka - asfaltový povrch, šířka vozovky mezi obrubníky: vlevo (pod K 01) 5,95 m a vpravo 7,40 m, podél opěr chodníky s betonový obrubníky (podél O 01 a O 03 chodníky betonové, podél O 02 a O 04 v šířce 1,00 m beton/žb - ostatní plochy s asfaltovým povrchem) - šířka betonových chodníků podél opěr O 01 - O 03: 0,50 m - 1,03 m, podél O 02: 6,08 m (L) a následně zleva 5,55 m – 4,80 m, podél O 04: 3,83 m (L) a následně zleva 3,52 m – 3,65 m
- Příjezd automobilem k objektu možný, v Ústí nad Labem - Krásné Březno ulicí U Cukrovaru, most se podjíždí.

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. 6 k ose nosné konstrukce **K 03**:

	na začátku	na konci
posun	vlevo o 17 mm	vlevo o 16 mm

- Poloha osy koleje č. 8 k ose nosné konstrukce **K 04**:

	na začátku	na konci
posun	vlevo o 25 mm	vlevo o 14 mm

- Poloha osy koleje č. 10 k ose nosné konstrukce **K 05**:

	na začátku	na konci
posun	vlevo o 5 mm	vpravo o 9 mm

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **518,962**

- Poloha osy koleje č. 12 k ose nosné konstrukce **K 06**:

	na začátku	na konci
posun	vlevo o 17 mm	vlevo o 23 mm

- Poloha osy koleje č. 14 k ose nosné konstrukce **K 07**:

	na začátku	na konci
posun	vlevo o 3 mm	vpravo o 7 mm

- Poloha osy koleje č. 16 k ose nosné konstrukce **K 08**:

	na začátku	na konci
posun	vpravo o 21 mm	vpravo o 21 mm

- Poloha osy koleje č. 18 k ose nosné konstrukce **K 09**:

	na začátku	na konci
posun	vlevo o 5 mm	vpravo o 20 mm

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

	na začátku	uprostřed	na konci
č. 7 vlevo	3170 mm	3167 mm	3164 mm
č. 4 vpravo	3157 mm	3147 mm	3136 mm
č. 6 vlevo	3046 mm	3047 mm	3053 mm
	na začátku (opěra / NK)	uprostřed (na NK)	na konci (NK / opěra)
č. 18 vpravo	3141 mm / 3133 mm	3091 mm	3089 mm / 3093 mm

- Vzdálenost **trpasličího světelného návěstidla** od osy krajní koleje vlevo (návěstidlo těsně před mostem)

	od osy koleje č. 7
vlevo	1944 mm

- Vzdálenost vnitřní hrany římsy od osy koleje:

od osy koleje	na začátku	uprostřed	na konci
č. 7 vlevo	3000 mm	3005 mm	2991 mm
č. 4 vpravo	2996 mm	2985 mm	2974 mm

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

- Osová vzdálenost kolejí:

	uprostřed
č. 7 a č. 5	4544 mm
č. 5 a č. 3	4844 mm
č. 3 a č. 1	4736 mm
č. 1 a č. 2	4754 mm
č. 2 a č. 4	4795 mm

č. 6 a č. 8	4515 mm
č. 8 a č. 10	4520 mm
č. 10 a č. 12	4508 mm
č. 12 a č. 14	4528 mm
č. 14 a č. 16	4525 mm
č. 16 a č. 18	4502 mm

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem:

- Kolmá světlost:
 - mezi O 01 a O 03 - 7,51 m (MES)
 - mezi O 02 a O 04 - 15,95 m
 - Volná šířka mezi ŽB sloupy protipovodňové „stěny“ z čela K 01, O 01 a O 03 vpravo - 8,70 m
- Volná výška nad vozovkou přemostěné komunikace (min. hodnoty):
 - pod K 01: 3,50 m (vlevo pod hranou NK ve vzdálenosti 0,90 m od opěry O 01)
 - pod rámem krycí zábrany: 3,50 m (v místech pod K 08 - pod levým hlavním nosníkem, 1,72 m od obrubníku chodníku při O 04)
 - pod K 09: 3,73 m (pod hlavním nosníkem vpravo uprostřed vozovky)
- Volná výška nad chodníky (min. hodnoty):
 - vlevo nad chodníkem podél O 01 (cca uprostřed chodníku): 3,07 m
 - vlevo nad chodníkem podél O 03 (cca uprostřed chodníku): 3,35 m
 - vpravo nad chodníkem podél O 02 pod K 09 (pod hlavním nosníkem vpravo): 3,60 m
 - vpravo nad chodníkem podél O 04 pod K 09 (pod hlavním nosníkem vpravo): 3,56 m
- Dopravní značení: oboustranně před mostem a vlevo na mostě z čela dopravní značky „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje 3,30 m“.

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01:

ŽB rámová konstrukce, včetně říms

- Vlevo, ve vzdálenosti 8,90 m od hrany, na povrchu podélná trhlinka po celém obvodu rámu (ve stojkách a ve stropní části rámové konstrukce), šířka trhliny 0,1 – 0,2 mm a ve vodorovné stropní části šířka trhliny do 1 mm ve spojení s částečně oddělenou podhledovou povrchovou vrstvou od podkladu - v jednom místě (v konci) povrchová vrstva v ploše cca 550 x 70 mm odpadá.
- Vlevo v místech pod dilatačními spárami římsy beton popraskaný a na začátku i patrná vodorovná pracovní spára - trhliny s výluhy pojiva, šířka trhlín 0,1 mm.
- Vpravo v okolí dilatačních spár římsy v betonu svislé trhliny bez výluhu pojiva, šířka trhlín 0,1 – 0,3 mm (na začátku zároveň patrná vodorovná pracovní spára).
- Vlevo podhled obroušený od dopravy, hrany vlevo (stropní část rámové konstrukce a vysazená římsa) potlučené - vruby do hl. 10 – 25 mm.
- Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné (v době PPM průjezd vlaků po kolejích č. 1 č. 2 a č. 4, na mostě v koleji č. 5 v době PPM odstavené vagony)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

Konstrukce K 02:

Chodníková konstrukce podél K 03 na straně zrcadla

- Ocelová konstrukce bez zjevných poruch.
- **Stav PKO:** nátěr není poškozený, bez prorezavění (Ri 0)
- **Uložení a ložiska:** bez zjevných poruch, stav PKO ložisek: nátěr bez prorezavění (Ri 0), kotevní šrouby místně rezivělé

Konstrukce K 03:

- **Korozní oslabení prvků:** v narostlé rzi prvky plošně oslabené o 3 – 6 mm, **v místech postupující koroze i značná oslabení (oslabení krajů do ostra) ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorezavěním průřezů (foto č. 1, č. 2 a č. 3)** a to jak v místech uložení NK, tak i v místech uprostřed rozpětí, jedná se o poškození horních a dolních pásů hlavních nosníků, podélníků a příčníků, včetně stěn v přilehlých částech horních a dolních pásů a o poškození úhelníků mostovkového ztužení a dolního podélného ztužení, včetně styčnickových plechů, **s možností přerušení celých průřezů, zejména úhelníků ztužení**, lokální šterbinová koroze - odtažení materiálů, deformace pásnic (na koncích horních pásů hlavních nosníků)
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené z $\frac{1}{3} - \frac{2}{3}$ a i zcela zkorodované
- **Deformace:** pouze místní deformace způsobené při manipulaci s NK
- **Stav PKO:** vodorovné plochy zanesené, prorezavění nátěru (narostlá rez) na 80 – 100 % plochy prvků (Ri 5)
- **Uložení a ložiska** hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách, nulová vůle mezi NK a závěrnou zdí O 04 **(foto č. 4)**, beton závěrné zdi vlevo, v místech hlavního nosníku, podrcený, degradovaný - zamezená dilatace nosné konstrukce, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorezavění na 60 – 80 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K 04:

- **Korozní oslabení prvků:** lokálně prvky oslabené o 1 – 3 mm, v místech zanesení a narostlé rzi i o 4 – 5 mm s lokálním oslabením krajů i do ostra, nad O 04 u podporového příčnicku vlevo příruba úhelníku svislé výztuhy v dolní části se značnými korozními úbytky materiálů
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** lokálně v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené o 2 – 6 mm
- **Deformace:** pouze místní deformace způsobené při manipulaci s NK
- **Stav PKO:** **Stav PKO:** vodorovné plochy, horní a dolní pásy hlavních nosníků, příčníků a podélníků a styčnický - prorezavění nátěru i na 80 – 100 % plochy (Ri 5), ostatní plochy s cca 10 – 30 % prorezavění nátěru (Ri 5)
- **Uložení a ložiska:** hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách, nulová vůle mezi NK a závěrnou zdí O 04 **(foto č. 5)** - zamezená dilatace nosné konstrukce, na začátku (pevné uložení) je vysunutá horní část závěrné zdi O 02 natlačená na hlavní nosník vlevo (vpravo mezi hlavním nosníkem a závěrnou zdí O 02 min. vzdálenost 3 mm), stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorezavění na 60 – 80 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	------	---	---------	---------

Konstrukce K 05:

- **Korozní oslabení prvků:** v narostlé rzi prvky plošně oslabené o 3 – 6 mm, **v místech postupující koroze i značná oslabení (oslabení krajů do ostra) ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorozavěním průřezů (foto č. 7 a č. 8)** a to jak v místech uložení NK, tak i v místech uprostřed rozpětí, jedná se o poškození horních a dolních pásů hlavních nosníků, podélníků a příčníků, včetně stěn v přilehlých částech horních a dolních pásů a o poškození úhelníků mostovkového ztužení a dolního podélného ztužení, včetně styčnickových plechů, **s možností přerušení celých průřezů, zejména úhelníků ztužení - v příhradě č. 1 úhelník příčného mostovkového ztužení uprostřed příhrady vpravo zcela přerušeny (foto č. 6)**, lokální šterbinová koroze - odtažení materiálů, deformace pásnic (na koncích horních pásů hlavních nosníků)
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené z $\frac{1}{3}$ – $\frac{2}{3}$ a i zcela zkorodované
- **Deformace:** pouze místní deformace způsobené při manipulaci s NK
- **Stav PKO:** vodorovné plochy zanesené, prorozavění nátěru (narostlá rez) na 80 – 100 % plochy prvků (Ri 5)
- **Uložení a ložiska:** hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách, nulová vůle mezi NK a závěrnou zdí O 04 (beton závěrné zdi za hlavními nosníky podrcený, degradovaný) - zamezená dilatace nosné konstrukce, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorozavění (nárůst rzi) na 100 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K 06:

- **Korozní oslabení prvků:** v narostlé rzi prvky plošně oslabené o 3 – 5 mm, **lokálně v místech postupující koroze i značná oslabení (oslabení krajů do ostra) ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorozavěním průřezů** a to jak v místech uložení NK, tak i v místech uprostřed rozpětí, jedná se o poškození horních a dolních pásů hlavních nosníků, podélníků a příčníků, včetně stěn v přilehlých částech horních a dolních pásů a o poškození úhelníků mostovkového ztužení a dolního podélného ztužení, včetně styčnickových plechů, **s možností přerušení celých průřezů, zejména úhelníků ztužení**, lokální šterbinová koroze - odtažení materiálů, deformace pásnic (na koncích horních pásů hlavních nosníků)
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené i z $\frac{1}{3}$ – $\frac{2}{3}$ a i zcela zkorodované
- **Deformace:** na začátku 8. příhrady vpravo mírně deformovaný dolní vodorovný styčnickový plech, včetně vodorovného úhelníku dolního podélného ztužení, pouze místní mírné deformace způsobené při manipulaci s NK
- **Stav PKO:** vodorovné plochy zanesené, dolní pásy hlavních nosníků a dolní vodorovné styčnickové plechy zanesené i do vrstvy 150 mm, prorozavění nátěru (narostlá rez) na 70 – 100 % plochy prvků (Ri 5), na stěnách hlavních nosníků a příčníků prorozavění nátěru na cca 30 – 50 % plochy (Ri 5)
- **Uložení a ložiska:** hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách k závěrné zdi O 04, hlavní nosník vlevo je v horní části zapřený o závěrnou zeď O 04 - omezená dilatace nosné konstrukce, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorozavění (nárůst rzi) na 100 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	---	---------	----------------

Konstrukce K 07:

- **Korozní oslabení prvků:** v narostlé rzi prvky plošně oslabené o 3 – 6 mm, **lokálně v místech postupující koroze i značná oslabení (oslabení krajů do ostra) ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorozavěním průřezů** a to jak v místech uložení NK, tak i v místech uprostřed rozpětí, jedná se o poškození horních a dolních pásů hlavních nosníků, podélníků a příčníků, včetně stěn v přilehlých částech horních a dolních pásů a o poškození úhelníků mostovkového ztužení a dolního podélného ztužení, včetně styčnickových plechů, **s možností přerušení celých průřezů, zejména úhelníků ztužení (foto č. 9 a č. 10)**
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené i z $\frac{1}{3}$ – $\frac{2}{3}$ a i zcela zkorodované
- **Deformace:** pouze místní deformace způsobené při manipulaci s NK
- **Stav PKO:** vodorovné plochy zanesené, prorozavění nátěru (narostlá rez) na 70 – 100 % plochy prvků (Ri 5), na stěnách hlavních nosníků, podélníků a příčníků prorozavění nátěru na 30 – 50 % plochy (Ri 5)
- **Uložení a ložiska:** hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách k závěrné zdi O 04, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorozavění na 50 – 60 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K 08:

- **Korozní oslabení prvků:** v narostlé rzi prvky plošně oslabené o 3 – 6 mm, **lokálně v místech postupující koroze i značná oslabení (oslabení krajů do ostra) ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorozavěním průřezů** a to jak v místech uložení NK, tak i v místech uprostřed rozpětí, jedná se o poškození horních a dolních pásů hlavních nosníků, podélníků a příčníků, včetně stěn v přilehlých částech horních a dolních pásů a o poškození úhelníků mostovkového ztužení a dolního podélného ztužení, včetně styčnickových plechů, **s možností přerušení celých průřezů, zejména úhelníků ztužení (foto č. 11)**
- **Deformace:** pouze místní deformace způsobené při manipulaci s NK
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené i z $\frac{1}{3}$ – $\frac{2}{3}$ a i zcela zkorodované
- **Stav PKO:** vodorovné plochy zanesené, dolní pásy hlavních nosníků a dolní vodorovné styčnickové plechy zanesené i do vrstvy 120 mm, prorozavění nátěru (narostlá rez) na 70 – 100 % plochy prvků (Ri 5), na stěnách hlavních nosníků, podélníků a příčníků prorozavění nátěru na cca 30 – 50 % plochy (Ri 5)
- **Uložení a ložiska:** hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách k závěrné zdi O 04, hlavní nosník vlevo je v jednom místě zapřený o závěrnou zeď O 04 (líc závěrné zdi vyboulený) - omezená dilatace nosné konstrukce, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorozavění (nárůst rzi) na 100 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM byly na mostě odstavené vagony

Konstrukce K 09:

- **Korozní oslabení prvků:** lokálně prvky oslabené o 1 – 3 mm, v místech zanesení a narostlé rzi i o 4 – 5 mm s lokálním oslabením krajů i do ostra, nad O 04 u podporového příčnicku vlevo vodorovná příruba dolního krčního úhelníku při vodorovném styčnickovém plechu se značnými korozními úbytky
- **Korozivní úbytky hlav nýtů:** lokálně v místech koroze prvků hlavy nýtů oslabené o 2 – 5 mm
- **Deformace:** pouze místní deformace způsobené při manipulaci s NK

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

- **Stav PKO:** vodorovné plochy, horní a dolní pásy hlavních nosníků, příčníků a podélníků a styčníky - prerezávání nátěru i na 80 – 100 % plochy (Ri 5), ostatní plochy s cca 10 – 30 % prerezávání nátěru (Ri 5)
- **Uložení a ložiska:** hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách k závěrné zdi O 04, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prerezávání na 40 % plochy (Ri 5)

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01:

- Trhliny:
 - vlevo, 8,90 m od hrany, svislá trhlina šířky 0,1 – 0,2 mm - viz stav NK - **K 01**
 - vlevo, cca 4,60 m od hrany, svislá trhlina šířky 0,1 mm
 - vpravo, v ploše opěry o šířce cca 7,00 m od hrany, po 2 svislých trhlinách, šířka trhlin 0,1 – 0,2 mm

Křídlo vlevo

- Bez zjevných závažných poruch.

Křídlo vpravo

- V betonu římsy trhlinky šířky 0,1 mm.

Opěra O 02:

Závěrná zeď:

- V místech za **K 03 – K 05** v horní části závěrné zdi vodorovné trhliny - horní část závěrné zdi zčásti separovaná a lokálně vysunutá (max. vodorovný posun je za **K 03** a to cca 50 mm, vlevo za **K 03** navíc v horní části závěrná zeď prasklá ve spojení s degradací betonu), za **K 04** vlevo horní část závěrné zdi natlačená na hlavní nosník, horní část závěrné zdi na několika místech prasklá v podélném směru, včetně v místech kolejí č. 6 – č. 10.
- Lokálně v betonu všesměrné trhliny šířky 0,1 mm.
- Za **K 02** (za chodníkovou konstrukcí) závěrná zeď v pořádku.
- V betonu chodníkové římsy v místě zrcadla trhlinky šířky 0,1 mm.
- Na pravé straně mostu na horní ploše římsy místy vrstva povrchové úpravy oddělená od podkladu a místy i odpadlá.

Úložné kvádry, úložný práh a dřík opěry:

- Dřík opěry a úložné kvádry bez zjevných závažných poruch, úložný práh v místech pouze jednotlivých ložisek částečně zanesený.

Křídlo vpravo

- Bez zjevných závažných poruch.

Opěra O 03:

- Trhliny:
 - vlevo, 8,90 m od hrany, svislá trhlina šířky 0,1 – 0,2 mm - viz stav NK - **K 01**
 - vlevo, cca 4,60 m od hrany, svislá trhlina šířky 0,1 mm
 - vpravo, v ploše opěry o šířce cca 7,00 m od hrany, po 2 svislých trhlinách, šířka trhlin 0,1 – 0,2 mm (trhliny v O 03 naproti trhlinám v O 01)

Křídlo vlevo

- Bez zjevných závažných poruch.

Křídlo vpravo

- Bez zjevných závažných poruch.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

Opěra O 04:

Závěrná zeď:

- V místech hlavních nosníků **K 03** a **K 05** beton podrcený a degradovaný. V místech za **K 03 – K 05** v horní části závěrné zdi vodorovné trhliny s místními průsaky vody - horní část závěrné zdi lokálně separovaná a za **K 03** vysunutá o cca 10 – 25 mm, horní část závěrné zdi na několika místech prasklá v podélném směru, včetně v místech kolejí č. 6 – č. 10. Vpravo od **K 05** v místě vodorovné trhliny je část závěrné zdi vysunutá o cca 25 mm.
- Lokálně v betonu všesměrné trhliny šířky 0,1 – 0,3 mm.
- Za **K 02** (za chodníkovou konstrukcí) závěrná zeď v pořádku.
- V betonu chodníkové římsy v místě zrcadla trhlínky šířky 0,1 mm.
- Na pravé straně mostu římsa v přechodu nad terén (za křídlem) příčně prasklá, na horní ploše římsy vrstva povrchové úpravy oddělená od podkladu a zčásti i odpadaná.

Úložné kvádry, úložný práh a dřík opěry:

- Dřík opěry a úložné kvádry bez zjevných závažných poruch, úložný práh v místech pouze jednotlivých ložisek částečně zanesený.

Křídlo vpravo

- Bez zjevných závažných poruch.

3. Stav železničního svršku

Číslování dle dopr. č. kolejí (MES)

Kolej č. 7 a č. 5

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená, orezivělá.
- Pražce nejsou poškozené, kolejové lože čisté.

Kolej č. 3, č. 1, č. 2

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

Kolej č. 4

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená.
- Pražce nejsou poškozené, kolejové lože čisté.

Kolej č. 6 (na K 03)

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená, na začátku nad závěrnou zdí O 02 ke kolejnicím upevněné podkladnice, které nejsou připevněné k závěrné zdi - podložky pod podkladnicemi vymačkané, uvolněné.
- Mostnice: svislé mostnicové šrouby zarezlé
- Kolejové lože ve výběžích: na konci mezi závěrnou zdí O 04 a prvním pražcem kolejové lože zanesené - narostlá drobná vegetace

Kolej č. 8 (na K 04)

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená.
- Mostnice: **postupující hniloba mostnic** (horní plochy mostnic), **v 5., v 15. a v 18. mostnici dřevokazná houba (foto č. 12)** - **mostnice při oklepu zní dutě**, jednotlivé mostnice podélně prasklé, svislé mostnicové šrouby zarezlé
- Kolejové lože ve výběžích: pouze místně narostlá drobná vegetace

Kolej č. 10 (na K 05)

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená.
- Mostnice: svislé mostnicové šrouby zarezlé
- Kolejové lože ve výběžích: pouze místně narostlá drobná vegetace

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

Evd. km **518,962**

Kolej č. 12 (na K 06)

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená, podkladnice na mostnicích zčásti zanesené.
- Mostnice: **na 2., 20., 24. a 30. mostnici** (vpravo) **narostlé houby**, jednotlivé mostnice podélně prasklé, svislé mostnicové šrouby orezivělé
- Pozednice: bez zjevných závažných poruch
- Kolejové lože ve výběžích: pouze místně narostlá drobná vegetace

Kolej č. 14 (na K 07)

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená.
- Mostnice: svislé mostnicové šrouby zarezlé
- Pozednice: bez zjevných závažných poruch
- Kolejové lože ve výběžích: čisté

Kolej č. 16 (na K 08)

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená, podkladnice na mostnicích zanesené.
- Mostnice: **2., 6., 7. a 24. mostnice vyhníla (stopy po dřevokazných houbách) /foto č. 13 a č. 14/**, svislé mostnicové šrouby zarezlé, jednotlivé matice chybí
- Pozednice: **na O 02 pozednice zčásti vyhníla a vysunutá ze závěrné zdi o cca 50 mm**, na O 04 pozednice v místech podkladnic povrchově zahnilá
- Kolejové lože ve výběžích: mezi pozednicemi a prvními pražci kolejové lože zanesené (horší stav na konci) - místy narostlá drobná vegetace

Kolej č. 18 (na K 09)

- Upevňovadla v průběhu délky mostu dotažená.
- Mostnice: svislé mostnicové šrouby zarezlé
- Pozednice: bez zjevných závažných poruch
- Kolejové lože ve výběžích: čisté, na začátku popínavé rostliny

4. Stav vybavení

Podlaha na K 02

- Upevnění podlahových plechů v pořádku. Plné plechy v přechodech bez koroze (Ri 0), na horních plochách plechů pouze místně odloupaný a sedřený vrchní nátěr.

Podlahy na K 03

- Podlaha mezi kolejnicemi: prerezávání nátěru (horní plochy plechů) na cca 60 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlahy na hlavách: horní plochy plechů zčásti zašpiněné - prerezávání nátěru na cca 20 – 30 % plochy - horší stav vlevo (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlaha na chodníku vpravo: jednotlivé plechy místně oslabené a prerezivělé, horní plochy plechů zašpiněné - prerezávání nátěru na cca 40 % plochy (Ri 5), na konci 4 plechy s novějším nátěrem a s čistým povrchem, upevnění podlahových plechů v pořádku

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

Podlahy na K 04

- Podlaha mezi kolejnicemi: horní plochy plechů zašpiněné - prerezavění nátěru na cca 30 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlahy na hlavách: vlevo na začátku a na konci plechy bez výstupků anebo žeber, vlevo i vpravo horní plochy plechů zašpiněné - prerezavění nátěru vlevo na cca 70 % plochy (Ri 5) a vpravo na < 10 % plochy (Ri 4), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlaha na chodníku vpravo: horní plochy plechů částečně zašpiněné - prerezavění nátěru na cca 40 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku

Podlahy na K 05

- Podlaha mezi kolejnicemi: prerezavění nátěru (horní plochy plechů) na cca 30 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlahy na hlavách: horní plochy plechů zašpiněné - prerezavění nátěru na cca 30 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku

Podlahy na K 06

- Podlaha mezi kolejnicemi: horní plochy plechů zašpiněné a téměř bez nátěru - prerezavění na 90 – 100 % plochy (Ri 5), pouze jednotlivé vrtule mírně vyčnělé, ohnuté
- Podlahy na hlavách: vpravo podlaha chybí (pouze mezi mostnicemi podél paty kolejnice krycí dřeva), vlevo horní plochy plechů zašpiněné - prerezavění nátěru na cca 60 % plochy (Ri 5), vlevo upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlahy na chodníku: horní plochy plechů zašpiněné - prerezavění nátěru na cca 60 % plochy (Ri 5), vlevo 5 plechů s novějším nátěrem a s čistým povrchem, upevnění podlahových plechů v pořádku

Podlahy na K 07

- Podlaha mezi kolejnicemi: prerezavění nátěru (horní plochy plechů) na 70 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlahy na hlavách: prerezavění nátěru (horní plochy plechů) na 70 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlaha na chodníku vpravo: horní plochy plechů zašpiněné a téměř bez nátěru - prerezavění na 90 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku

Podlahy na K 08

- Podlaha mezi kolejnicemi: horní plochy plechů zašpiněné - prerezavění nátěru (horní plochy plechů) na cca 80 – 90 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlahy na hlavách: fošny bez hniloby, upevnění v pořádku
- Podlaha na chodníku vpravo: horní plochy plechů zašpiněné - prerezavění nátěru na cca 80 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku

Podlahy na K 09

- Podlaha mezi kolejnicemi: prerezavění nátěru (horní plochy plechů) na 80 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlahy na hlavách: prerezavění nátěru (horní plochy plechů) na 80 – 90 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlaha na chodníku vpravo: horní plochy plechů zašpiněné - prerezavění nátěru na cca 80 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

Zábradlí na mostě vlevo - na O 01, K 01 a O 03

- Zábradlí pevné, okolo patních desek 8. – 12. sloupku vrstva polymerního betonu částečně degradovaná. Stav PKO: povrch čistý, bez koroze (Ri 0)

Zábradlí na O 01, K 01 a O 03 vpravo (podélné zábradlí v místech zrcadla)

- Zábradlí pevné, stav PKO: povrch čistý, bez koroze (Ri 0), pouze místně vrchní nátěr otlučený.

Zábradlí na chodníkových římsách zrcadla (příčná zábradlí)

- Zábradlí pevná, stav PKO: povrch čistý, bez koroze (Ri 0).

Zábradlí na K 02 (podélné zábradlí na chodníkové konstrukci v místech zrcadla)

- Zábradlí pevné, 7. sloupek má v dolní části deformovanou přírubu, stav PKO: povrch čistý, bez koroze (Ri 0), pouze místně vrchní nátěr otlučený.

Zábradlí na mostě vpravo - na O 02, K 09, a O 04

- Zábradlí pevné, stav PKO: povrch čistý, nátěr poškozený - sedřený, odloupaný (při hranách úhelníků) + prorezavění nátěru na cca 20 % plochy (Ri 5).

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Zakrytá plastová šachta krytého odvodňovacího zařízení na mostě mezi dopr. kolejemi č. 2 a č. 4 nebyla v době PPM poškozená.
- Odvodňovací otvory v opěrách a v křídlech nebyly v době PPM viditelně zanesené, řešení odvádění vody od míst křídel O 01 a O 03 vpravo nedostatečné.
- Kryté kanalizační vpusti v mostním otvoru nebyly v době PPM zanesené.

Zábrana – krycí

- Šířka zábrany neodpovídá současnému řešení místní komunikace v mostním otvoru (vozovka širší a podél opěr chodníky). Plechy zábrany nejsou uvolněné. Povrch nosného rámu zábrany znečištěný, prorezavění nátěru na cca 40 % plochy (Ri 5).

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Příčné nosné „U“ profily pod kabelovým vedením mezi K 07 a K 08 bez nátěru - 100 % (Ri 5). Plechy pod kabelovým vedením mezi K 07 a K 08 na jednotlivých místech zkorodované. Pod kabelovými žlaby mezi K 08 a K 09 příčné nosné „U“ profily s prorezavěním nátěru na < 1 % plochy (Ri 3), u jednotlivých profilů na < 10 % plochy (Ri 4).
- Řešení přechodů kabelových vedení závěrnými zdmi opěr O 02 a O 04: závěrné zdi bez dostatečně upravených prostupů.
- Povrch vozovky a chodníků v mostním otvoru v pořádku, pouze vpravo při O 03 povrch betonového chodníku s nerovnostmi (degradace betonu).
- Ocelové schodiště u mostu vlevo pevné, nepoškozené, stav PKO: na jednotlivých místech nátěr poškozený - prorezavění a odloupaní nátěru - na schodišťových stupních na < 10 % plochy (Ri 4) a na zábradlí na < 1 % plochy (Ri 3), na pochůzných plochách vrchní nátěr sedřený.

5. Přechody do trati

- Staniční obvod - zapuštěné kolejové lože, přechody bezpečné.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

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:**

- Koroze prvků a spojovacích prostředků (nýtů), značné korozní úbytky materiálu, poškozené nátěry
- Zamezená dilatace nosné konstrukce, částečná koroze ložisek, hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách, nulová vůle mezi NK a závěrnou zdí O 04

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

- Hniloba mostnic, dřevokazné houby
- Zamezená dilatace nosné konstrukce, částečná koroze ložisek, hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách, nulová vůle mezi NK a závěrnou zdí O 04

Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 3**z těchto důvodů:**

- Koroze prvků a spojovacích prostředků (nýtů), značné korozní úbytky materiálu, přerušený úhelník příčného mostvokové ztužení uprostřed rozpětí podélníků v příhradě č. 1, poškozené nátěry
- Zamezená dilatace nosné konstrukce, koroze ložisek, hlavní nosníky posunuté v pohyblivých ložiskách, nulová vůle mezi NK a závěrnou zdí O 04

Konstrukce K 06 – hodnocení stupněm 3**z těchto důvodů:**

- Koroze prvků a spojovacích prostředků (nýtů), značné korozní úbytky materiálu, poškozené nátěry
- Hniloba jednotlivých mostnic (místní hniloba, narostlé houby)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

Evd. km 518,962

Konstrukce K 07 – hodnocení stupněm 3z těchto důvodů:

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

Konstrukce K 08 – hodnocení stupněm 3z těchto důvodů:

- Koroze prvků a spojovacích prostředků (nýtů), značné korozní úbytky materiálu, poškozené nátěry
- Hniloba jednotlivých mostnic, dřevokazné houby

Konstrukce K 09 – hodnocení stupněm 2z těchto důvodů:

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

Hodnocení spodní stavby:**Opěra O 01 – hodnocení stupněm 1**z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2z těchto důvodů:

- Hniloba pozednice v koleji č. 16 (před K 08)
- Zčásti separovaná, popraskaná, prasklá a lokálně vysunutá horní část závěrné zdi v místech za K 03 – K 05, místně degradovaný beton závěrné zdi

Opěra O 03 – hodnocení stupněm 1z těchto důvodů:

- Bez zjevných závažných závad a poruch

Opěra O 04 – hodnocení stupněm 2z těchto důvodů:

- Podrcený a degradovaný beton závěrné zdi v místech hlavních nosníků ocelových nosných konstrukcí K 03 a K 05, lokálně separovaná, popraskaná, prasklá a vysunutá horní část závěrné zdi v místech za K 03 – K 05

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	518,962
----	-------------	---	---------	----------------

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, K 04, K 05, K 06, K 07, K 08

⇒ **spodní stavba: S 2**

na základě hodnocení O 02 a O 04

Podrobná prohlídka provedena dne: 10.11.2016

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Růžička dne: 11.01.2017

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(19)

Jaroslav Schejbal
Vedoucí RP UNL

*Svolat mimořádnou prohlídku mostu společně
s 518,498 a zorganizovat aktualizaci průpravy
do konce roku 2012 a pokračovat
o zafixování do měřicího investice.*

V Ústí nad Labem dne: *26.1.2017*

Ing. Vladimír Kudrnáč
Přednosta SMT

Přílohy protokolu:

Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

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

Evd. km 518,962



foto č. 1

K 03 - hlavní nosník vpravo
v 1. příhradě – prokorodovaná
stěna hlavního nosníku v místech
nad dolními krčnými úhelníky



foto č. 2

K 03 - hlavní nosník vpravo
v 2. příhradě – prokorodovaná
stěna hlavního nosníku v místech
nad dolními krčnými úhelníky

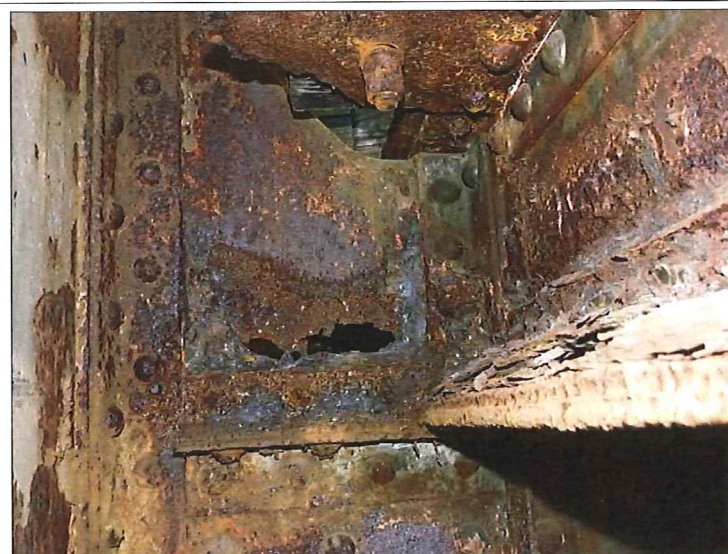


foto č. 3

K 03 – prokorodovaná příčná
výztuha stabilizující polohu
podélníku nasazeného na příčníky
(zapuštěná prvková mostovka)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

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

Evd. km **518,962**



foto č. 4

K 03 - uložení na O 04 vpravo – posun hlavního nosníku v pohyblivém tangenciálním ložisku, nulová vůle mezi NK a závěrnou zdí



foto č. 5

K 04 - uložení na O 04 vpravo – posun hlavního nosníku v pohyblivém tangenciálním ložisku, koroze ložiska, nulová vůle mezi NK a závěrnou zdí

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

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

Evd. km **518,962**



foto č. 6

K 05 – přerušný úhelník příčného mostovkového ztužení v 1. příhradě uprostřed rozpětí podélníku vpravo



foto č. 7

K 05 - dolní pás (dolní krční úhelník) podporového příčníku na konci konstrukce nad úložným prahem opěry O 04 – značné korozní oslabení a korozní úbytky materiálu



foto č. 8

K 05 – prokorodovaná příčná výztuhy stabilizující polohu podélníku nasazeného na příčníky (zapuštěná prvková mostovka)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

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

Evd. km **518,962**

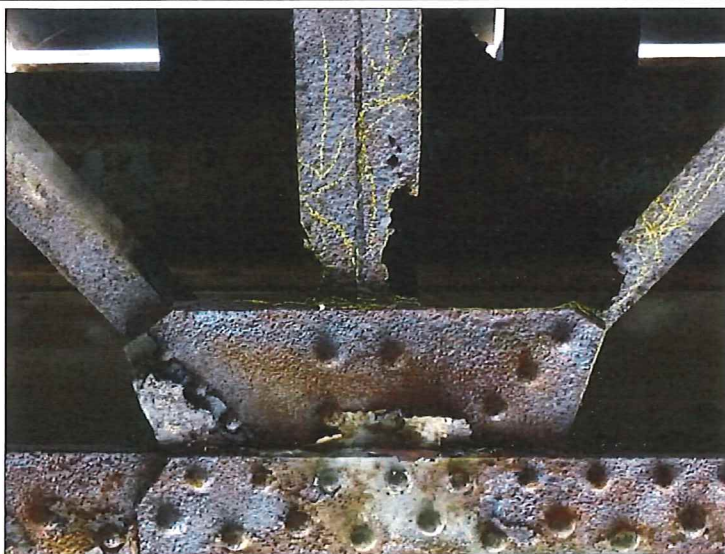


foto č. 9

K 07 - spoj dolního podélného ztužení s hl. nosníkem a příčnickem – značné korozní oslabení a korozní úbytky materiálu



foto č. 10

K 07 – styčnick podporového příčnicku , hlavního nosníku a dolního podélného ztužení na konci konstrukce nad ložiskem na opěře O 04 vpravo – značné korozní oslabení a korozní úbytky materiálu, téměř přerušovaný úhelník dolního podélného ztužení



foto č. 11

K 08 – téměř přerušovaný úhelník podélného mostovkového ztužení v 1. příhradě uprostřed rozpětí podélníku vlevo

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

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

Evd. km **518,962**



foto č. 12

**Mostnice na K 04 – hniloba
mostnice č. 18, dřevokazná houba**



foto č. 13

**Mostnice na K 08 – hniloba
mostnice č. 2, stopy po dřevokazné
houbě**



foto č. 14

**Mostnice na K 08 – hniloba
mostnice č. 6, stopy po dřevokazné
houbě**

Zápis z mimořádné prohlídky mostu km 518,962 trati Praha Masarykovo nádraží st. 4 – Děčín hl.n., ocelové konstrukce K03 až K08 a jejich opěry

Evidenční km: 518,962
TÚ: 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 – Děčín hl.n.
DÚ: R1 žst. Ústí nad Labem sever

Datum provedení: 24. dubna 2017

Účastníci mimořádné prohlídky - viz prezenční listina

1. Důvody svolání mimořádné prohlídky:

O svolání mimořádné prohlídky mostu požádal Ing. Vladimír Kudrnáč, přednosta Správy mostů a tunelů OŘ SŽDC Ústí nad Labem, e-mailem dne 9. března 2017 adresovaným Ing. Miroslavu Teichmanovi, vedoucímu oddělení mostů a tunelů GŘ SŽDC O13.

Vedením mimořádné prohlídky byl pověřen systémový specialista Ing. Jan Laifr GŘ SŽDC O13 OMT.

Důvodem žádosti je špatný fyzický stav některých nosných konstrukcí mostu, které jsou klasifikovány stavebním stupněm 3 dle předpisu SŽDC S5 především z důvodu značného oslabení prvků konstrukce korozí a narůstající šterbinové koroze.

K žádosti byl přiložen protokol o podrobné prohlídce z listopadu 2016 (viz příloha č. 1).

2. Popis objektu:

Sedm stávajících mostních nosných konstrukcí o jednom mostním otvoru pod třinácti kolejemi.

Schéma mostního objektu:

		Por. č.		Dopr. č. kol.	
Praha Masarykovo n.	←	1	O 01 K 01 O 03	7	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	2	O 01 K 01 O 03	5	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	3	O 01 K 01 O 03	3	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	4	O 01 K 01 O 03	1	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	5	O 01 K 01 O 03	2	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	6	O 01 K 01 O 03	4	→ Děčín hl.n.
		7	O 02 K 02 O 04	Kolej není Zrcadlo s chodník. konstrukcí	
Praha Masarykovo n.	←	8	O 02 K 03 O 04	6	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	9	O 02 K 04 O 04	8	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	10	O 02 K 05 O 04	10	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	11	O 02 K 06 O 04	12	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	12	O 02 K 07 O 04	14	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	13	O 02 K 08 O 04	16	→ Děčín hl.n.
Praha Masarykovo n.	←	14	O 02 K 09 O 04	18	→ Děčín hl.n.
		Otvor č.	1		

Předmětem mimořádné prohlídky byly ocelové konstrukce K 03 až K 08 hodnocené stavem 2 a 3 spolu s jejich opěrami (hodnocené stavem 2). Konstrukce K01 (žel. bet. rám), K02 (lávka) hodnocené stavem 1 a K09, kde je kolej zrušena, předmětem mimořádné prohlídky nebyly.

Konstrukce K03 až K08 je ocelová nýtovaná s prvkovou zapuštěnou mostovkou s kolmým ukončením o rozpětí 17,00m.

Hlavní nosníky výšky cca 1,21m jsou od sebe osově vzdáleny 2,70m.

Příčnický plnostěnný nýtovaný, horní i dolní pásnice je tvořena pouze úhelníky, výška 460mm.

Podélníky plnostěnné nýtované spojitě, nasazené na horní pásnici příčnicků, výška cca 330mm.

Jednotlivé konstrukce se od sebe tvarem podélníků drobně liší.

Příčné ztužené je osazeno v polovině rozpětí podélníků a nad příčnický. Tvoří jej jednoduché úhelníky.

Podélné ztužení mezi podélníky je z jednoduchých úhelníků.

Vně hlavních nosníků jsou chodníkové konzoly z profilů tvaru U.

Zábradlí je úhelníkové, třímadlové.

Rok výroby a výrobce: 1911 (MES), generální oprava a zesílení podélníků v r. 1961 (projekt)

Hodnocení stavebního stavu K03 až K08: **3**

Opěry O02, O04 (pod konstrukcemi K03 až K09) a přilehlá křídla jsou z kamenného řádkového zdiva, pravděpodobně plošně založené. Úložné bloky jsou z žulových kvádrů.

Ložiska jsou ocelová tangenciální. Pevné uložení je na opěře O2.

Hodnocení stavebního stavu O01 a O04: **2**

Železniční svršek na mostě je tvaru S49 na žebrových podkladnicích. Na ocelových nosných konstrukcích je uložen na dubových mostnicích průřezu 240 (250) x 240 (250) mm uložených plošně a připevněných ke konstrukci svislým mostnicovým šroubem. Pozednice uloženy na závěrné zdi přímo, bez podložek.

Šířkově most ve staničním obvodu vyhovuje VMP 3,0.

Traťová třída zatížení v TTP v kolejích 6, 8, 10, 12, 14, 16, kterým odpovídají konstrukce K03 až K08, je **D4/40**.

3. Předložené doklady:

Projekt generální opravy z roku 1961 včetně statického výpočtu.

Neschválená přípravná dokumentace z roku 2012.

Revizní zprávy a protokoly o podrobných prohlídkách od roku 1995.

4. Průběh kontrolní prohlídky:

V rámci dnešní MP byla provedena prohlídka objektu a kontrola dostupné dokumentace.

a) K prohlídce objektu:

Konstrukce K03:

- **korozní oslabení prvků** horních i dolních pásnic hlavních nosníků, podélníků i příčnicků plošně oslabené o 3-6mm i oslabení okrajů do ostra **ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorezivěním** průřezů včetně **stěn** v přilehlých částech ke krčním úhelníkům, **které jsou lokálně prorezivěné skrz naskrz a to i nad podporou**

- **korozní oslabení** prvků a přípojů **ztužení**, které lokálně vede až téměř k přerušení celých průřezů
- lokální šterbinová koroze, odtažení prvků deformace pásnic konců hlavních nosníků
- **hlavy nýtů** vykazují oslabení běžně ze $\frac{2}{3}$ a lze nalézt i zcela zkorodované
- vodorovné plochy zanesené, prorezavění nátěru (narostlá rez) na 80 – 100% plochy (Ri 5)
- na straně pohyblivého uložení **závěrná zed' O 04 natlačená na nosnou konstrukci** - na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení - zamezená dilatace nosné konstrukce, ložiska korodují na 60-80% plochy (Ri5)
- chování konstrukce při průjezdu vlaku: nezjištěno - v době konání neprojížďelo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K04:

- korozní oslabení prvků lokálně 1-3mm, v místech zanesení i 4-5mm s lokálním oslabením okrajů do ostra
- korozní úbytky hlav nýtů 2 – 5 mm,
- vodorovné plochy zanesené, prorezavění nátěru na 80 – 100 % plochy (Ri 5), ostatní plochy prorezavění na cca 10 – 30 % plochy (Ri 5)
- na straně pohyblivého uložení **závěrná zed' O 04 natlačená na nosnou konstrukci** - na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení - zamezená dilatace nosné konstrukce, ložiska korodují na 60-80% plochy (Ri5)
- hniloba mostnic
- chování konstrukce při průjezdu vlaku: nezjištěno - v době konání neprojížďelo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K05:

- **korozní oslabení prvků** horních i dolních pásnic hlavních nosníků, podélníků i příčnicků plošně oslabené o 3-6mm i oslabení okrajů do ostra ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorezivěním průřezů včetně stěn v přilehlých částech ke krčním úhelníkům, které jsou lokálně prorezivěné skrz naskrz a to i nad podporou
- korozní oslabení prvků a přípojů **ztužení**, které lokálně vede k přerušení průřezu (příčné mostovkové ztužení v příhradě č.1), i na dalších místech značná poškození korozi
- lokální šterbinová koroze, odtažení prvků deformace pásnic konců hlavních nosníků
- **hlavy nýtů** vykazují oslabení běžně ze $\frac{2}{3}$ a lze nalézt i zcela zkorodované
- vodorovné plochy zanesené, prorezavění nátěru (narostlá rez) na 80 – 100% plochy (Ri 5)
- na straně pohyblivého uložení **závěrná zed' O 04 natlačená na nosnou konstrukci** - na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení - zamezená dilatace nosné konstrukce, ložiska korodují na 100% plochy (Ri5)
- chování konstrukce při průjezdu vlaku: nezjištěno - v době konání neprojížďelo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K06:

- **korozní oslabení prvků** horních i dolních pásnic hlavních nosníků, podélníků i příčnicků plošně oslabené o 3-5mm i oslabení okrajů do ostra ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorezivěním průřezů včetně stěn v přilehlých částech ke krčním úhelníkům, které jsou lokálně prorezivěné skrz naskrz a to i nad podporou
- korozní oslabení prvků a přípojů **ztužení**, které lokálně vede až téměř k přerušení celých průřezů
- lokální šterbinová koroze, odtažení prvků deformace pásnic konců hlavních nosníků
- **hlavy nýtů** vykazují oslabení běžně ze $\frac{2}{3}$ a lze nalézt i zcela zkorodované

- vodorovné plochy zanesené, prorezavění nátěru (narostlá rez) na 70 – 100% plochy (Ri 5),
- na straně pohyblivého uložení **závěrná zeď O 04 natlačená na nosnou konstrukci** - na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení - zamezená dilatace nosné konstrukce, ložiska korodují na 100% plochy (Ri5)
- chování konstrukce při průjezdu vlaku: nezjištěno - v době konání neprojížďelo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K07:

- **korozní oslabení prvků** horních i dolních pásnic hlavních nosníků, podélníků i příčníků plošně oslabené o 3-6mm i oslabení okrajů do ostra ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorezivěním průřezů včetně stěn v přilehlých částech ke krčným úhelníkům, které jsou lokálně prorezivěné skrz naskrz a to i nad podporou
- korozní oslabení prvků a přípojů ztužení, které lokálně vede až téměř k přerušení celých průřezů
- lokální šterbinová koroze, odtažení prvků deformace pásnic konců hlavních nosníků
- **hlavy nýtů** vykazují oslabení běžně ze $\frac{2}{3}$ a lze nalézt i zcela zkorodované
- vodorovné plochy zanesené, prorezavění nátěru (narostlá rez) na 70 – 100% plochy (Ri 5),
- na straně pohyblivého uložení **závěrná zeď O 04 natlačená na nosnou konstrukci** - na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení - zamezená dilatace nosné konstrukce, ložiska korodují na 50-60% plochy (Ri5)
- chování konstrukce při průjezdu vlaku: nezjištěno - v době konání neprojížďelo žádné drážní vozidlo

Konstrukce K08:

- **korozní oslabení prvků** horních i dolních pásnic hlavních nosníků, podélníků i příčníků plošně oslabené o 3-6mm i oslabení okrajů do ostra ve spojení s výrazným vyrezivěním a prorezivěním průřezů včetně stěn v přilehlých částech ke krčným úhelníkům, které jsou lokálně prorezivěné skrz naskrz a to i nad podporou
- **korozní oslabení** prvků a přípojů ztužení, které lokálně vede až téměř k přerušení celých průřezů
- lokální šterbinová koroze, odtažení prvků deformace pásnic konců hlavních nosníků
- **hlavy nýtů** vykazují oslabení běžně ze $\frac{2}{3}$ a lze nalézt i zcela zkorodované
- vodorovné plochy zanesené, prorezavění nátěru (narostlá rez) na 70 – 100% plochy (Ri 5),
- na straně pohyblivého uložení **závěrná zeď O 04 natlačená na nosnou konstrukci** - na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení - zamezená dilatace nosné konstrukce, ložiska korodují na 100% plochy (Ri5)
- chování konstrukce při průjezdu vlaku: nezjištěno - v době konání neprojížďelo žádné drážní vozidlo

Opěry O02, O04

- na jednotlivých místech betonové závěrné zdi zčásti separované a vysunutě (o max 50 mm). Lokálně závěrná zeď praská ve spojení s degradací betonu
- závěrná zeď na O04 v místech hlavních nosníků K03, K05 beton podrcený a degradovaný, vodorovné trhliny s místními průsaky vody
- na straně pohyblivého uložení **závěrná zeď O04 natlačená na nosnou konstrukci** - na hlavní nosníky i na koncové příčné ztužení - zamezená dilatace nosné konstrukce

- všesměrné trhliny šířky 0,1-0,3mm
- úložný práh lokálně zanesený
- dřívky opěr a křídla bez zjevných poruch

Závady odpovídají zjištěním podrobné prohlídky, nové podstatné závady nebyly zjištěny.

b) Ke kontrole dokladů

Z kontroly dokladů vyplynulo:

- z dokladů nelze jednoznačně zjistit stáří nosné konstrukce
- neexistuje žádný aktuální přepočet mostu a tím ani věrohodný údaj o jeho zatížitelnosti a přechodnosti. Jediný výpočet zatížitelnosti, který je k dispozici z roku 1961. V něm rozhoduje zatížitelnost přípoje podélníku na příčník v zatížení hlavním hodnotou 1,01 vlaku C pro smyk. Rozhodující zatížitelnost pro hlavní nosník je stanovena na 1,16 vlaku C pro ohyb v zatížení celkovém. Z toho lze odborným odhadem (program MQA, spolupráce Ing. Saňák) vyvodit zatížitelnost cca 0,84 vlaku UIC pro přípoj podélníku na příčník a cca 1,09 UIC pro ohyb hlavního nosníku. Odhad byl proveden podle tehdy platných předpisů. Z hlediska přechodnosti D4 s přidruženou traťovou rychlostí 40km/hod vychází stejným odborným odhadem původní přechodnost pro přípoj podélník příčník hodnotou 1,25x D4/40 a pro hlavní nosník hodnotou 1,71x D4/40. **V této zatížitelnosti a přechodnosti však vůbec není zohledněn skutečný stav korozně značně oslabených prvků.**

5. Navrhovaná opatření a zdůvodnění

Na základě dnešní mimořádné prohlídky se navrhuje:

- **konstrukci K03 je nutné bezodkladně vyloučit z provozu (tj. dnes 24.4. 2017 od 13.00 hodin) - zajistí ST OŘ ÚnL.**
- **u konstrukcí K05, K06, K07, K08 bude provedeno provizorní podepření pomocí prvků Pižmo – zajistí SMT OŘ ÚnL - termín do 5.5.2017.**
- **na konstrukcích K05, K06, K07, K08 snížit rychlost na 20 km/hod – zajistí ST OŘ ÚnL - termín 5.5.2017. Přechodnost zůstane prozatím zachována D4.**
- vyměnit jednotlivé nejvíce napadené mostnice (zejména na konstrukci K04, K06, K08) – viz též příloha č. 1
- zpřísnit dohlédací činnost na mostě. **Podporu Pižmo prohlédnout 1x měsíčně. Běžnou prohlídku provádět každé tři měsíce (1x / čtvrtletí).** Při této prohlídce sledovat především chování konstrukce při průjezdu vlaku a sledovat stav zejména dolních pásnic a vznik případných trhlin v krčních úhelnících.
- v konstrukci K04 lze ponechat přechodnost D4/40.
- **na rok 2018 připravit přestavbu mostního objektu** (minimálně konstrukce K03, K05, K06, K07, K08) v opačném případě reálně hrozí snižování traťové třídy na mostě, případně vyloučení dalších konstrukcí.
- vzhledem k mezilehlé poloze prozatím vyhovujících konstrukcí K04, K09 doporučujeme přestavbu i těchto konstrukcí v jedné investiční akci najednou (v souhrnu úspora investičních nákladů vlivem omezení pažení, výluk, dilatačních spár,)

Důvody jsou především následující:

- nosná konstrukce je **nebezpečným způsobem** korozně oslabená. Při chybějící stěně nad podporou dochází k přemáhání dolní pásnice, která je také korozně napadena. Při případném přetížení konstrukce by došlo k přetržení dolního pasu **bez vzniku varovného stavu** (prakticky nulová plastická rezerva). Podrobnosti jsou obsaženy v příloze 2 – Poruchy železničních mostů, kap. 5.2 č.j. 1378/2009 – TÚDC
- v konstrukci K03 narůstá rez mezi krčným úhelníkem hlavního nosníku a stěnou, což hrozí roztržením nýtů a **okamžitou ztrátou spolupůsobení**
- nosná konstrukce (K03 až K08) působí jako rozpěrný nosník, na což nebyla dimenzována
- s ohledem na natlačení opěr na konstrukci nelze považovat založení mostu za vyhovující bez podstatné rekonstrukce
- omezená funkce korozně silně poškozeného ztužení
- nelze říci, v jakém stavu se ocelové nosné konstrukce nachází s ohledem na únavu
- neexistuje věrohodný výpočet zatížitelnosti a přechodnosti mostu
- přepočet podle aktuálně platného Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti mostních objektů postrádá smysl vzhledem k nárůstu vedlejších zatížení (vítr, brzdné a rozjezdové síly) mezi dobou originálního přepočtu a dneškem
- **oprava dožilého mostu není s ohledem na stav konstrukcí i opěr ekonomická**, navíc lze v novém stavu výhodně zmenšit rozpětí (přilehlá KO1 má světlost 7,50m) a zajistit průběžné kolejové lože
- manipulační koleje na mostě jsou intenzivně využívány a v přípravě je záměr fy METRANS na výstavbu a zkapacitnění kontejnerového překladiště

6. Závěr:

Nemá-li dojít v brzké době k vyloučení běžného provozu nákladních vlaků v kolejích 10, 12, 14, 16 a ve výhledu i v koleji 8 na tomto mostě, je nutno připravit přestavbu dle požadavku v bodě 5.

V Ústí nad Labem zapsal Ing. Jan Laifr

Rozdělovník : SŽDC O13 OMT
OŘ SŽDC Ústí nad Labem SMT

1 x

2 x

Dne 24.4.2017

Prezenční listina

[illegible]

PROTOKOL O MĚŘENÍ

17 – DKoV – 128

Korozní měření mostu v žkm 518,962 na trati Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl. nádraží		
Objednatel: SŽDC, s. o., OŘ Ústí nad Labem Železničářská 1386/31 Ústí nad Labem 400 03	Pracoviště zhotovitele: Regionální pracoviště korozních vlivů Praha Malletova 10/2363 Praha 9 - Libeň 190 00	
Měření provedli: Ing. Michal Svoboda Jan Dlouhý Zbyněk Uzel	Protokol vypracoval: Jan Dlouhý	
Číslo výtisku: 1 / 2	Celkový počet stran: 8	Datum měření: 20. 9. 2017

Další účast a spolupráce: - - -

Schválení: 29. 9. 2016

Ing. Michal Svoboda
vedoucí Regionálního pracoviště korozních vlivů Praha
michal.svoboda@tudc.cz, tel. 972 228 749, 724 500 145

podpis schvalujícího

Rozdělovník:

výtisk č. 1 - 2: SŽDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem, Železničářská 1386/31, 400 03 Ústí n. L.
digitální forma: SŽDC, s. o., TUDC, Regionální pracoviště korozních vlivů Praha

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

Doručovací adresa:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Libeň

Technická ústředna založena 1957



Obsah

1.	Předmět měření a jeho cíl.....	3
2.	Použité měřicí metody	3
3.	Popis situace	3
4.	Použité měřicí přístroje	3
5.	Podmínky při měření.....	3
6.	Seznam měřicích bodů	4
7.	Grafické záznamy	5
8.	Hodnocení měření a závěr	8
9.	Prohlášení Specializovaného střediska Diagnostika korozních vlivů.....	8

1. Předmět měření a jeho cíl

Předmětem měření byl železobetonový most v žkm 518,962 na trati Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl. nádraží. Cílem měření bylo zjistit, zda výztuž tohoto objektu není ohrožena korozí bludnými proudy a zda konstrukce odpovídá požadavkům předpisu ČD SR 5/7 (S).

Při měření nebyly porušeny bezpečnostní závěry (plomby) a měření bylo provedeno se souhlasem objednatele předmětu korozního měření.

2. Použité měřicí metody

Pro zjištění stavu výztuže bylo použito měření smíšeného potenciálu výztuže (umožňuje zjednodušeným způsobem hodnotit korozní situaci jednotlivých částí stavby a sledovat působení cizího elektrického pole, tato hodnota obsahuje složku IR spádu) a odporu mezi jednotlivými dilatačními celky.

Jako referenční elektroda se při měření použila síranomědňatá elektroda dle normy ČSN EN 13509. Rozdíl potenciálů mezi jednotlivými elektrodami byl menší než 50 mV.

Korozní měření (resp. vyhodnocení nebo výpočet) byla provedena podle:

- ČSN EN 13509: Měřicí postupy v katodické ochraně
- ČD SR 5/7 (S): Služební rukověť ČD, Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
- TP 124: Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací

Číselné hodnoty sledovaných veličin byly měřeny, zaznamenány a vyhodnoceny záznamníky a programem HIOKI.

3. Popis situace

Most v žkm 518,962 leží na stejnosměrné elektrizované trati Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl. nádraží v obvodu ŽST Ústí nad Labem sever a vede přes ulici U Cukrovaru. Konstrukce mostu je železobetonová rámová.

4. Použité měřicí přístroje

Měřicí přístroje použité při měření byly ověřeny (kalibrovány) podle Metrologického řádu TUDC.

Typ měřidla	Výr. číslo
Hioki – LR5042	140414046
Hioki – LR5042	140414047
Hioki – LR5043	121031384
PU 183	9735045

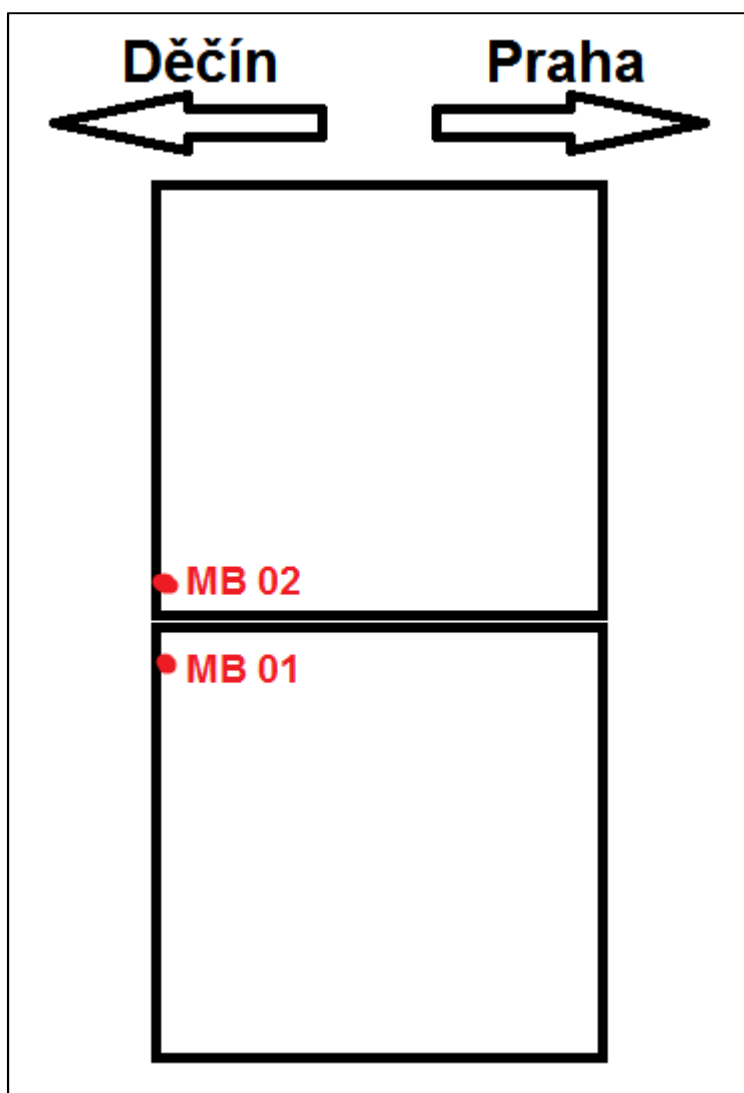
5. Podmínky při měření

teplota vzduchu: 12 °C;

půda: vlhká

6. Seznam měřicích bodů

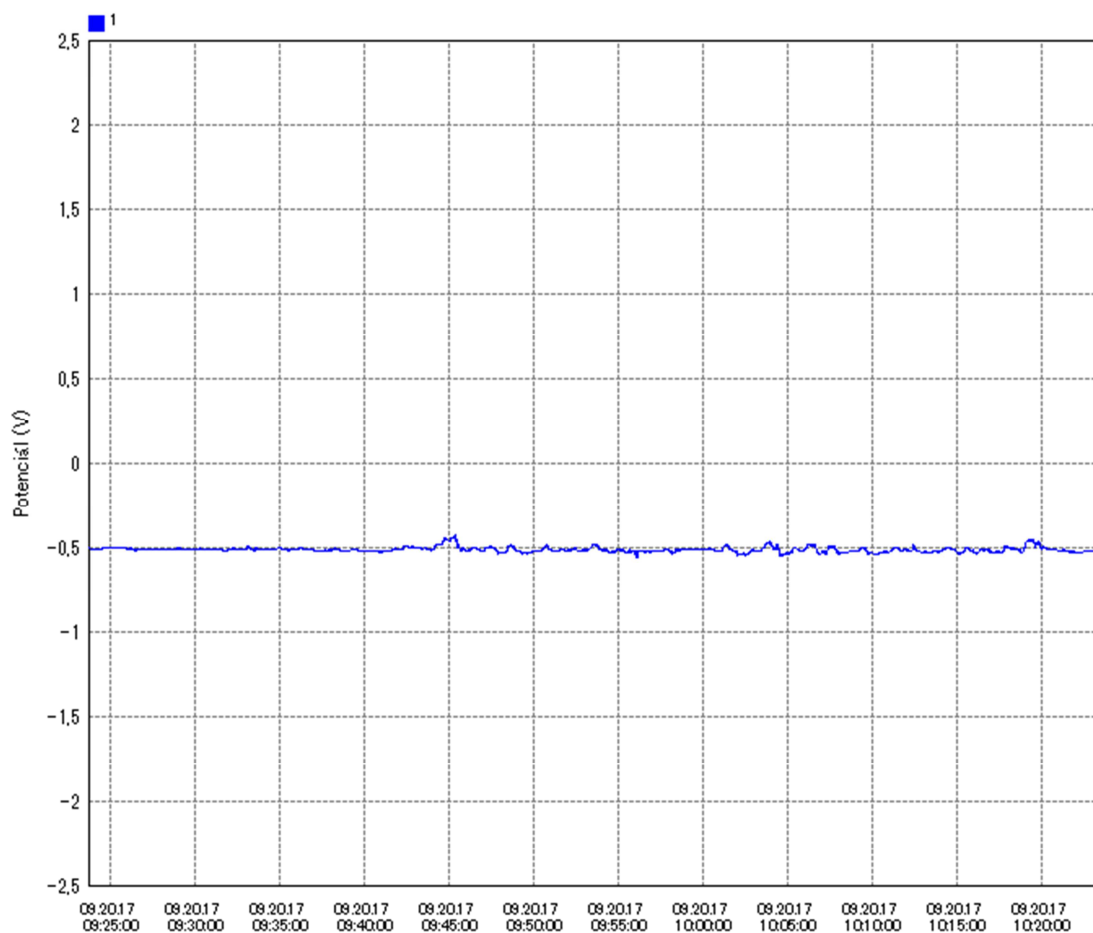
Označení MB	Identifikace MB	Provedená měření
MB 01	Měřicí vývod	směsný potenciál, el. odpor
MB 02	Měřicí vývod	směsný potenciál, el. odpor
MB KOL	trakční kolej	potenciál vs. CSE



Obr. č. 1: Schéma mostu

7. Grafické záznamy

MB 01: Měřicí vývod

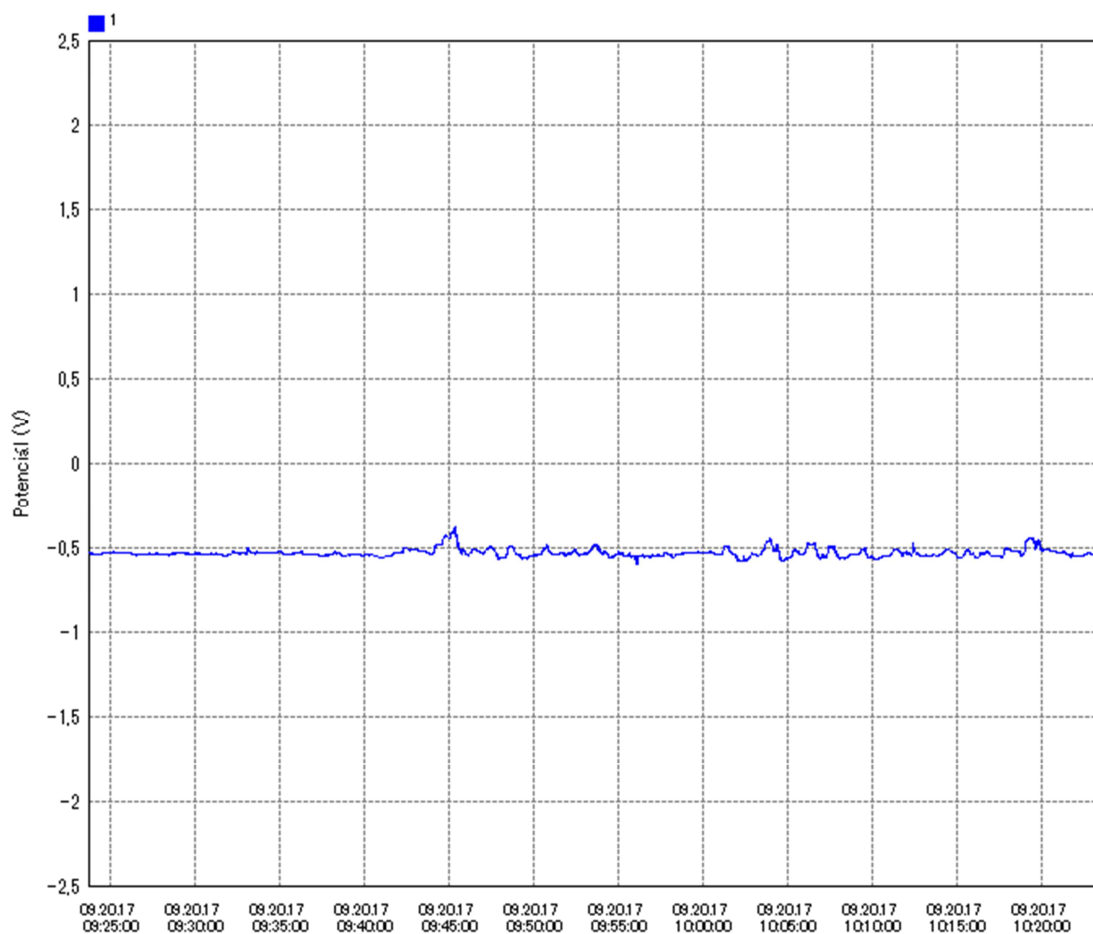


Průměr [V/CSE]: -0,511

Maximum [V/CSE]: -0,423

Minimum [V/CSE]: -0,556

Dílčí zhodnocení: Na průběhu směsného potenciálu je patrný vliv cizího proudového pole. Směsný potenciál nepřesahuje dovolené hodnoty.

MB 02: Měřicí vývod


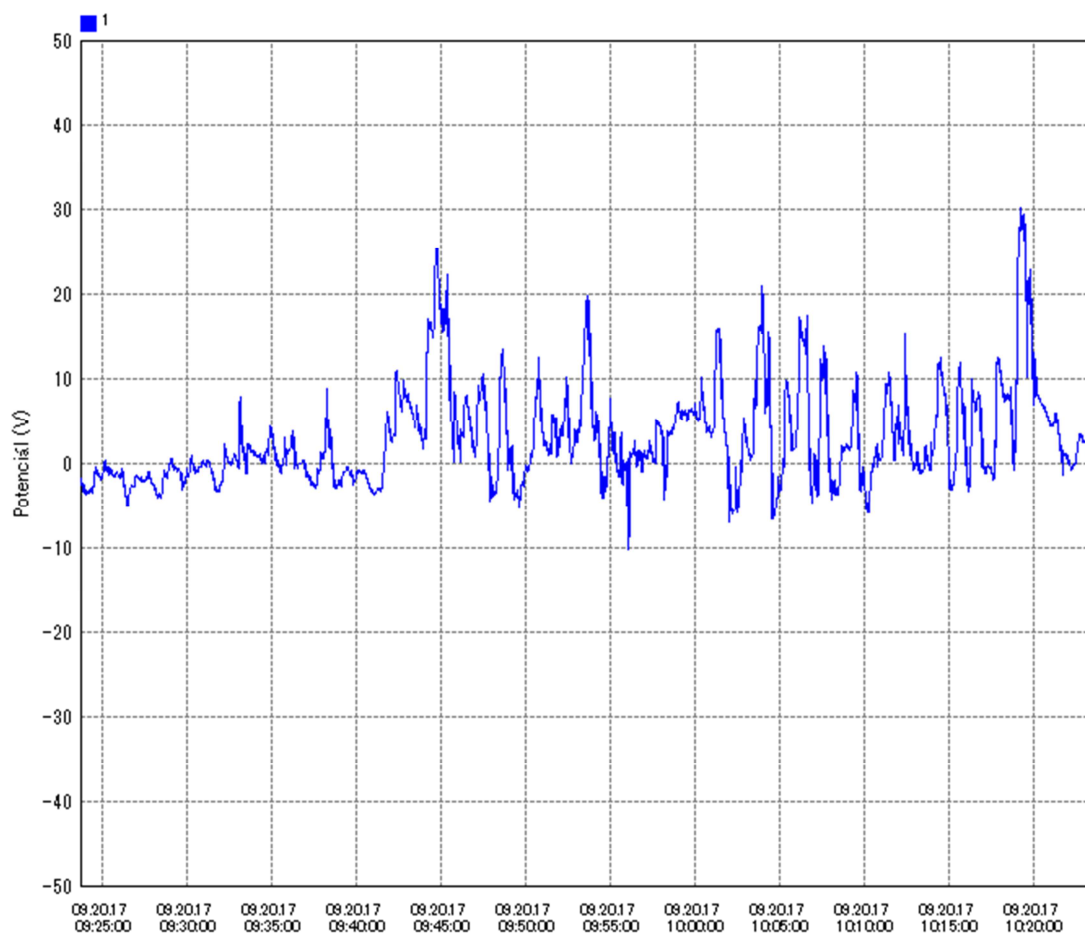
Průměr [V/CSE]: -0,530

Maximum [V/CSE]: -0,376

Minimum [V/CSE]: -0,594

Dílčí zhodnocení: Na průběhu směsného potenciálu je patrný vliv cizího proudového pole. Směsný potenciál nepřesahuje dovolené hodnoty.

MB KOL: trakční kolej



Průměr [V/CSE]: 2,46

Maximum [V/CSE]: 30,3

Minimum [V/CSE]: -10,1

8. Hodnocení měření a závěr

Směsný potenciál výztuže vs. referenční elektroda

MB	Identifikace MB	Potenciál (V/CSE)		
		průměr	max.	min.
MB 01	Měřicí vývod	-0,511	-0,423	-0,556
MB 02	Měřicí vývod	-0,530	-0,376	-0,594

Směsný potenciál umožňuje zjednodušeným způsobem hodnotit korozní procesy vybraných konstrukčních částí stavby a sledovat změny a působení vlivů elektrického pole cizích zdrojů. Tato hodnota obsahuje složku IR spádu.

Potenciál nosné konstrukce byl v době měření ovlivňován stejnosměrnými bludnými proudy, avšak směsný potenciál výztuže mostu nepřesahoval dovolené hodnoty uvedené v ČD SR 5/7 (S).

Elektrický odpor jednotlivých částí mostního objektu

Místo měření	Hodnota odporu [Ω]	Hodnocení dle ČD SR5/7
01/02	5,87	hodnota standardní

Naměřená hodnota odporu dosahuje standardní hodnoty dle SR 5/7 (S).

Od předchozího měření v roce 2012 (Protokol o měření 1908/2012/TÚDC-ÚEE) nedošlo k výraznějším posunům ve sledovaných parametrech. Vzhledem k provoznímu zatížení doporučujeme periodické měření potenciálu ocelové výztuže, které odhalí její další korozní chování, přičemž vhodným intervalem mezi jednotlivými kontrolami jsou dva roky.

9. Prohlášení Specializovaného střediska Diagnostika korozních vlivů

Výsledky měření a údaje uvedené v tomto protokolu se týkají pouze předmětu měření a vztahují se výhradně k okamžiku měření. V žádném případě nenahrazují schvalovací, povolovací ani jiné dokumenty vydávané, příp. požadované SŽDC nebo orgány státního dozoru podle specifických předpisů. Tento protokol nesmí být bez souhlasu zhotovitele reprodukován jinak než celý a beze změn.