

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	
Objednatel: SZDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 140 /120	Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D4-120	
návrh hodnocení stavebního stavu	3/3	Vedoucí regionálního pracoviště Jaroslav Schejbal	Rok podrobné prohlídky	2019



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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 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: **05.09.2019** +22 °C; **09.09.2019** +16 °C; **10.09.2019** +21 °C

Počasí: **05.09.2019** - polojasno až zataženo; **09.09.2019** - zataženo, déšť; **10.09.2019** - polojasno

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 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		

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 tloušťek 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 tloušťek 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
----------------	---	------------------------

- 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
- 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

K 05 - pod kolejí č. 10 (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 tloušťek horních a dolních pásů: 1210 mm, osová vzdálenost: 2,70 m (MES)
- Příčníky: plnostěnné, nýtované, bez horních a dolních pásnic, vloženy 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: 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
- 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
- V současné době je nosná konstrukce K 05 podepřená montovanými ocelovými konstrukcemi „mostními pilíři PIŽMO“ ve společném podepření se sousední nosnou konstrukcí K 06. Podepření je provedeno v místech třetích příčníků od obou konců NK.

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 (uváděná dopr. č. kolejí) shodná s K 05

- Odlišná max. výška hlavních nosníků u **K 09** = 1,23 m
- NK mají odlišné spojení ztužidel dolního podélného ztužení uprostřed příhrad (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)
- V současné době jsou nosné konstrukce **K 05**, **K 06**, **K 07** a **K 08** podepřeny montovanými ocelovými konstrukcemi „mostními pilíři PIŽMO“ - společné podepření dvou sousedních nosných konstrukcí **K 05** - **K 06** a **K 07** - **K 08**. Podepření je provedeno v místech třetích příčníků od obou konců nosných konstrukcí.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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):**Kolej na mostě nepojížděná - z obou stran je před mostem osazený červený terč.**

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové (na mostnicích jsou 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 (na mostnicích podkladnice přivařené na ocelové roznášecí desky), před mostem na betonových pražcích rozponové podkladnice
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před část dřevěných pražců (5 ks) a za mostem 1 dřevěný pražec - ostatní pražce jsou 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: 790 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, za mostem bezpodkladnicové pružné upevnění kolejnic tvaru UIC 60
- Tvar podkladnic: žebrové, za mostem na betonových pražcích bezpodkladnicové pružné upevnění kolejnic
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem část dřevěných pražců (před 6 ks a za 5 ks) - ostatní pražce jsou 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 (570) 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, za mostem bezpodkladnicové pružné upevnění kolejnic tvaru UIC 60
- Tvar podkladnic: žebrové, za mostem nejdříve na 3 betonových pražcích žebrové podkladnice a následně na dalších betonových pražcích bezpodkladnicové pružné upevnění kolejnic
- Poloha kolejnicových styků: otevřené styky na mostě nejsou
- 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 podloček
 - 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)	Ev. 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):

Před a za mostem je kolej snesená, kolej končí 1,97 m od líce závěrné zdi O 02 a 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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- Kolejnicové podpory - druh pražců: před a za mostem betonové pražce (před mostem zůstaly 2 pražce a za mostem zůstalo 5 pražců - kolej je před a za mostem snesená)
- 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), upevnění plechů vrtulemi
- Podlahy na hlavách mostnic: ocelové (na K 06 a na K 08 dřevěné), plechy s oválnými výstupky i žebrované plechy (na K 04 vlevo na začátku a na konci plechy ploché bez výstupků anebo žeber), plechy s výřezy (s úpravou) v místech podkladnic, upevnění plechů vruty, na K 06 a na K 08 podélně uložené fošny připevněné hřebíky a podél pat kolejnic mezi mostnicemi jsou krátká dřeva
- Podlahy na chodnících: ocelové, plechy s oválnými výstupky i žebrované plechy připojené šrouby (i svary) na 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/příčlů: 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/příčlů: 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 (přípojný 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 PROHLÍDCETU **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 taženého 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 projíždí.

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 mostu
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 horní příčle rámové konstrukce a to 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, je na povrchu podélná trhлина po celém obvodu rámu (ve stojkách a v horní příčli rámové konstrukce), šířka trhliny je 0,1 – 0,2 mm, v horní příčli do 1 mm ve spojení s částečně oddělenou podhledovou povrchovou vrstvou od podkladu - v jednom místě (v konci) je povrchová vrstva v ploše cca 550 x 70 mm odpadlá.
- Vlevo je beton v místech pod dilatačními spárami římsy popraskaný a na začátku je i patrná vodorovná pracovní spára - trhliny s výluhy pojiva, šířka trhlin je 0,1 – 0,3 mm.
- Vpravo jsou v betonu v okolí dilatačních spár římsy svislé trhliny s ojedinělými slabšími výluhy pojiva, šířka trhlin je od 0,1 do 1,5 mm (zároveň je patrná vodorovná pracovní spára, výrazněji na začátku).
- Podhled horní příčle rámové konstrukce je obroušený od dopravy, vlevo jsou hrany horní příčle a vysazené římsy potlučené - vruby do hl. 10 – 25 mm.
- Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné (v době PPM průjezdy vlaků po kolejích č. 1, č. 2 a č. 4)

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 jsou 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 - odtahení 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:** koleje na mostě nepojížděná - z obou stran je před mostem osazený červený terč

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 materiálu
- **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 prorezavěním 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 přerušený (foto č. 6)**, lokální štěrbínová 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 (beton závěrné zdi za hlavními nosníky podrcený, degradovaný) - zamezená dilatace nosné konstrukce, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorezavění (nárůst rzi) na 100 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo
- **Podpěrné montované ocelové konstrukce „mostní pilíře PIŽMO“:** Bez zjevných závažných poruch.

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 prorezavěním 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)**, lokální štěrbínová 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, prorezavění nátěru (narostlá rez) na 70 – 100 % plochy prvků (Ri 5), na stěnách hlavních nosníků a příčníků prorezavění 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 - prorezavění (nárůst rzi) na 100 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** nezjištěno - v době PPM neprojíždělo žádné drážní vozidlo
- **Podpěrné montované ocelové konstrukce „mostní pilíře PIŽMO“:** Bez zjevných závažných poruch.

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 (foto č. 10)** 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**
- **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
- **Podpěrné montované ocelové konstrukce „mostní pilíře PIŽMO“:** Bez zjevných závažných poruch.

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 neprojíždělo žádné drážní vozidlo
- **Podpěrné montované ocelové konstrukce „mostní pilíře PIŽMO“:** Bez zjevných závažných poruch.

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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- **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
- **Stav PKO:** vodorovné plochy, horní a dolní pásy hlavních nosníků, příčníků a podélníků a styčníky - 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 k závěrné zdi O 04, stav PKO ložisek: nátěr poškozený - prorezavění 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 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 je z části separovaná a lokálně vysunutá (max. vodorovný posun je za **K 03** a to cca 50 mm, vlevo za **K 03** je závěrná zeď v horní části navíc prasklá ve spojení s degradací betonu), za **K 04** vlevo je horní část závěrné zdi natlačená na hlavní nosník, horní část závěrné zdi je 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) je závěrná zeď v pořádku.
- V betonu chodníkové římsy v místě zrcadla trhlinky šířky 0,1 mm.
- Na pravé straně mostu na horní ploše římsy je vrstva povrchové úpravy místy oddělená od podkladu a místy i odpadaná.

Úložné kvádry, úložný práh a dřík opěry:

- Vlevo od kraje až do míst pod K 05 na zdivu dříku patrné lokální výluhy pojiva. Všechny úložné kvádry jsou bez zjevných závažných poruch, úložný práh je v celé své šířce 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 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 je lokálně separovaná a za **K 03** vysunutá o cca 10 – 25 mm, horní část závěrné zdi je na několika místech prasklá v podélném směru, včetně v místech kolejí č. 6 – č. 10. Vpravo od **K 05** je v místě vodorovné trhliny 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) je závěrná zeď v pořádku.
- V betonu chodníkové římsy v místě zrcadla trhlínky šířky 0,1 mm.
- Na pravé straně mostu je římsa v přechodu nad terén (za křídlem) příčně prasklá, na horní ploše římsy je vrstva povrchové úpravy oddělená od podkladu a z části i odpadaná.

Úložné kvádry, úložný práh a dřík opěry:

- V místech mezi K 04 a K 05 a pod K 05 na zdivu dříku patrné místní výluhy pojiva. Všechny úložné kvádry jsou bez zjevných závažných poruch, úložný práh je v celé své šířce 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

- Upevňovací jsou v průběhu délky mostu dotažené, rezivělá.
- Pražce nejsou poškozené, kolejové lože je čisté.

Kolej č. 3, č. 1, č. 2

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

Kolej č. 4

- Upevňovací jsou v průběhu délky mostu dotažené.
- Pražce nejsou poškozené, kolejové lože je čisté.

Kolej č. 6 (na K 03)

Kolej na mostě nepojížděná - na obou stranách je před mostem v koleji osazený červený terč.

- Upevňovací jsou v průběhu délky mostu dotažené, na začátku nad závěrnou zdí O 02 jsou ke kolejnicím upevněné podkladnice, které nejsou připevněné k závěrné zdi - podložky pod podkladnicemi jsou vymačkané, uvolněné.
- Mostnice: svislé mostnicové šrouby jsou zarezlé
- Kolejové lože ve výběžích: v 1. výběhu v KL místní nárůst vegetace a na konci (ve 2. výběhu) mezi závěrnou zdí O 04 a prvním pražcem je kolejové lože zanesené - narostlá vegetace

Kolej č. 8 (na K 04)

- Upevňovací jsou v průběhu délky mostu dotažené.
- Mostnice: **postupující hniloba mostnic** (horní plochy mostnic), **v 5., v 15. a v 18. mostnici dřevokazná houba (foto č. 12) - mostnice při poklepu zní dutě**, jednotlivé mostnice jsou podélně prasklé, svislé mostnicové šrouby jsou zarezlé
- Kolejové lože ve výběžích: KL je čisté (pouze ojedinělý nárůst drobné vegetace)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

Kolej č. 10 (na K 05)

- Upevňovadla jsou v průběhu délky mostu dotažená.
- Mostnice: svislé mostnicové šrouby jsou zarezlé
- Kolejové lože ve výběžích: v 1. výběhu v KL na jednotlivých místech narůstá vegetace, ve 2. výběhu je KL čisté

Kolej č. 12 (na K 06)

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

Kolej č. 14 (na K 07)

- Upevňovadla jsou v průběhu délky mostu dotažená.
- Mostnice: svislé mostnicové šrouby jsou zarezlé
- Pozednice: bez zjevných závažných poruch
- Kolejové lože ve výběžích: v 1. výběhu v KL místní narůstá vegetace, ve 2. výběhu je KL čisté

Kolej č. 16 (na K 08)

- Upevňovadla jsou 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 jsou zarezlé, jednotlivé matice chybí
- Pozednice: **na O 02 pozednice zčásti vyhníla a vysunutá ze závěrné zdi o cca 50 mm**, na O 04 je pozednice v místech podkladnic povrchově zahnilá
- Kolejové lože ve výběžích: mezi pozednicemi a prvními pražci je kolejové lože zanesené (horší stav na konci), v KL narůstá vegetace

Kolej č. 18 (na K 09)

- Upevňovadla jsou v průběhu délky mostu dotažená.
- Mostnice: svislé mostnicové šrouby jsou zarezlé
- Pozednice: bez zjevných závažných poruch
- Před a za mostem v celém prostoru okolo ponechaných částí koleje a mezi sousedními kolejemi č. 18 a č. 16 narůstá vegetace

4. Stav vybavení

Podlaha na K 02

- Upevnění podlahových plechů je v pořádku. Plné plechy v přechodech bez koroze (Ri 0), na horních plochách plechů je 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 je v pořádku
- Podlahy na hlavách: horní plochy plechů zašpiněné - prerezávání nátěru na cca 20 – 30 % plochy - horší stav vlevo (Ri 5), v upevnění plechů jednotlivé vruty vyčnělé
- 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 je 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 - prorezavění nátěru na cca 40 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku
- Podlahy na hlavách: vlevo na začátku a na konci plechy bez výstupků anebo žeber, plechy podlah zprohýbané, zvlněné, v upevnění plechů část vrutů vyčnělá, nedotažená, vruty jsou i uvolněné, horní plochy plechů zašpiněné - prorezavění nátěru vlevo na cca 70 – 80 % plochy (Ri 5) a vpravo na < 10 % plochy (Ri 4)
- Podlaha na chodníku vpravo: horní plochy plechů částečně zašpiněné - prorezavění nátěru na cca 40 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku

Podlahy na K 05

- Podlaha mezi kolejnicemi: prorezavění nátěru (horní plochy plechů) na cca 35 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku
- Podlahy na hlavách: horní plochy plechů zašpiněné - prorezavění nátěru na cca 30 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku

Podlahy na K 06

- Podlaha mezi kolejnicemi: horní plochy plechů zašpiněné a téměř bez nátěru - prorezavění na 90 – 100 % plochy (Ri 5), pouze jednotlivé vrtule mírně vyčnělé, ohnuté
- Podlahy na hlavách: fošny nejsou zahnilé, konce jednotlivých fošen nejsou dostatečně přibité, ojediněle jsou fošny v koncích při podélné hraně prasklé, jednotlivá krycí dřeva mezi mostnicemi podél pat kolejnic jsou podélně prasklé až rozštíplé (vpravo i část jedné krácené fošny chybí)
- Podlahy na chodníku: horní plochy plechů zašpiněné - prorezavění nátěru na cca 80 – 90 % plochy (Ri 5), vlevo 5 plechů s novějším nátěrem, upevnění podlahových plechů je v pořádku

Podlahy na K 07

- Podlaha mezi kolejnicemi: prorezavění nátěru (horní plochy plechů) na 80 – 90 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku
- Podlahy na hlavách: prorezavění nátěru (horní plochy plechů) na 90 – 100 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku
- Podlaha na chodníku vpravo: horní plochy plechů zašpiněné a téměř bez nátěru - prorezavění na 90 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku

Podlahy na K 08

- Podlaha mezi kolejnicemi: horní plochy plechů zašpiněné - prorezavění nátěru (horní plochy plechů) na cca 80 – 90 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku
- Podlahy na hlavách: fošny nejsou zahnilé (maximálně se vyskytuje ojedinělá pouze mírná hniloba na koncích fošen), pouze jednotlivá krycí dřeva mezi mostnicemi podél pat kolejnic jsou podélně prasklé
- Podlaha na chodníku vpravo: horní plochy plechů zašpiněné - prorezavění nátěru na cca 80 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je v pořádku

Podlahy na K 09

- Podlaha mezi kolejnicemi: prorezavění nátěru (horní plochy plechů) na 100 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlahy na hlavách: prorezavění nátěru (horní plochy plechů) na 80 – 90 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů v pořádku
- Podlaha na chodníku vpravo: horní plochy plechů zašpiněné - prorezavění nátěru na cca 80 % plochy (Ri 5), upevnění podlahových plechů je 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 je vrstva polymerního betonu částečně degradovaná. Stav PKO: povrch je 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 je čistý, bez koroze (Ri 0), pouze místně je otlučený vrchní nátěr.

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 je čistý, bez koroze (Ri 0), pouze místně je otlučený vrchní nátěr.

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

- Zábradlí pevné, stav PKO: povrch je čistý, nátěr poškozený - sedřený, odloupaný (při hranách úhelníků) + prorezavění nátěru na cca 35 % 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, odvádění vody od míst pod odvodňovacími otvory v křídle O 01 a O 03 vpravo není vyřešeno - voda zůstává na chodnících.
- 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 je 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 nemají upravené prostupy.
- 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 cca 20 % plochy (Ri 5), na pochozích plochách vrchní nátěr sedřený.

5. Přechody do trati

- Staniční obvod - zapuštěné kolejové lože, přechody jsou 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 mostkového 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, dřevokazné houby)

Konstrukce K 07 – hodnocení stupněm 3

z těchto důvodů:

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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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 3z těchto důvodů:

- Hniloba pozednice v koleji č. 16 (před K 08)
- Z části 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 3z 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)	Ev. 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 3**

na základě hodnocení O 02 a O 04

Podrobná prohlídka provedena dne: 10.09.2019

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Růžička dne: 27.12.2019

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

.....
Jaroslav Schejbal
Vedoucí RP UNL

V Ústí nad Labem dne:

.....
Ing. Vladimír Kudrnáč
Přednost SMT

Přílohy protokolu:
Příloha č. 1 – fotodokumentace závad a poruch

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1

TU **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**

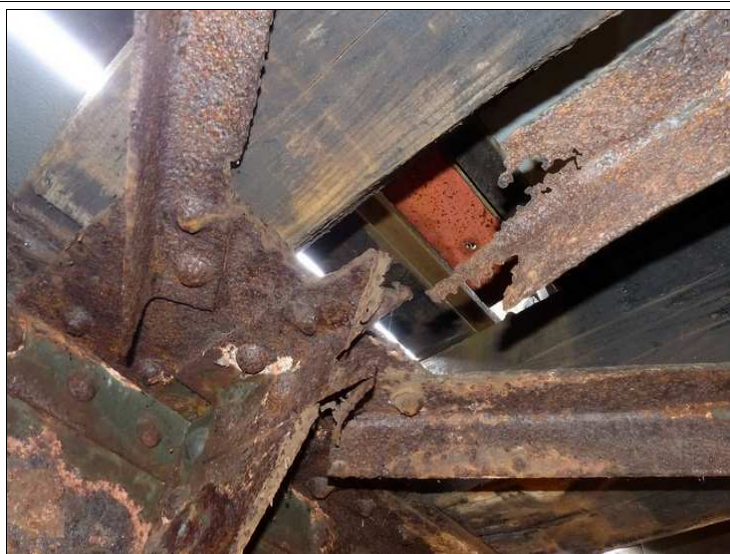


foto č. 6

K 05 – přerušený 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 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. 9

K 06 – téměř přerušný úhelník dolního podélného ztužení na konci 1. příhrady vlevo



foto č. 10

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

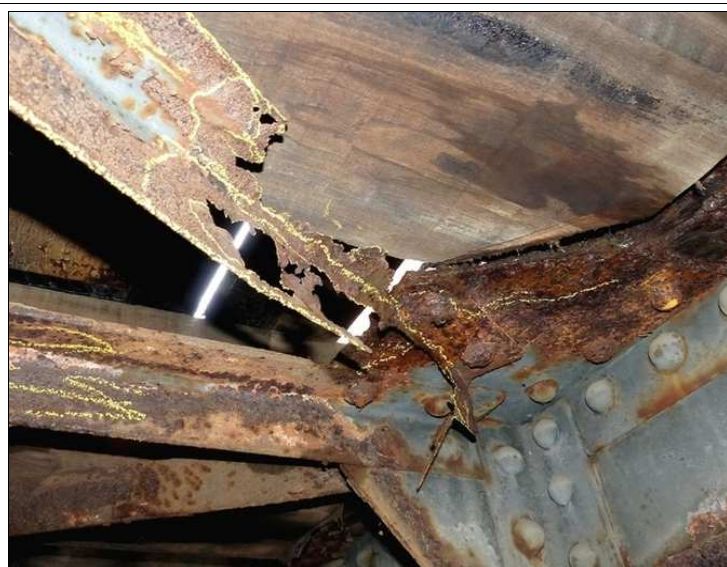


foto č. 11

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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE - Příloha č. 1TU **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. 7, stopy po dřevokazné
houbě**