







# E

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

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

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

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

<b>Název akce:</b>  Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n.L. hl.n. - Ústí n.L. západ	<b>Číslo smlouvy:</b> 20-025.640  <b>Projektový stupeň:</b> ZÁMĚR PROJEKTU
<b>Část:</b>  Současný stav	<b>Datum:</b> 09 / 2020  <b>Číslo části:</b> <b>E</b>

## **E Doložení současného stavu**

### **Obsah**

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

## **E Doložení současného stavu**

### **1) Popis současného stavu**

Předmětem řešení je most v km 0,439 v 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-Prunéřov (začátek tratě je v Ústí n.L. hl.n. os.n.). 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 0,439 (pod OC Forum)**

Most převádí 2 traťové koleje přes komunikaci pro chodce, silniční komunikaci a volný terén. Celková délka mostu je 159 m. Mostní objekt sestává z 18 nosných konstrukcí. 12 z nich tvoří kamenné klenby z let 1894 a 1962. 5 konstrukcí je ocelových trámových plnostěnných z roku 1962. Poslední typ nosné konstrukce je tvořen deskou se zabetonovanými nosníky z roku 1955. Kolejové lože je průběžné šterkové uzavřené, kromě ocelových konstrukcí K10 a K12, kde je kolej uložena na mostnicích. Železniční svršek je tvaru S49.

Na mostě není dodržen normový VMP a není dodržen normou požadovaný obrys kolejového lože. Most je celkově ve špatném technickém stavu. Dochází k degradaci kamenného zdiva a betonových konstrukcí z důvodu nefunkční nebo neexistující hydroizolaci. Kamenné zdivo z vyvřelin použité na opěry a pilíře je místy popraskané vlivem dlouhodobého přetěžování. Na mostě se objevují četné trhliny v průčelním zdivu. Do objektů dlouhodobě zatéká. Ocelové konstrukce jsou poškozeny korozí. Jsou poškozeny zarážky pevných ložisek a dochází při průjezdu vlaků k pumpování ložisek pod ocelovými konstrukcemi. Objevují se trhliny ve svarech ocelových konstrukcí, místy chybí hlavy nýtů na dolních pásech.

### **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**

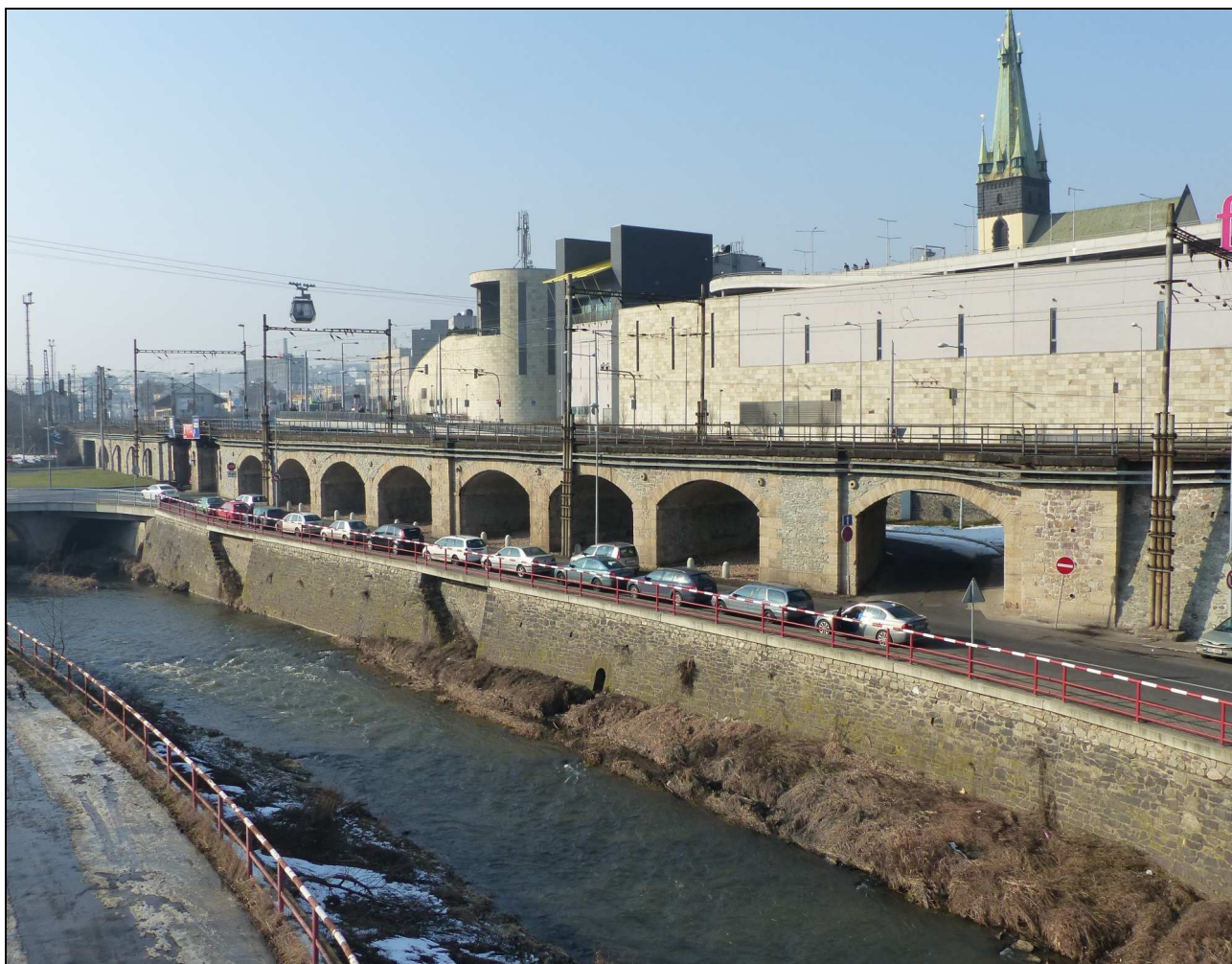
Stav inženýrských sítí byl převzat ze situací a mapových podkladů správců a vlastníků a jejich poloha byla následně zdigitalizována a zakreslena do situací. Průběh stávajících sítí je uveden v koordinačních situacích.



# Protokol o podrobné prohlídce

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

<b>TÚ 0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)		<b>DÚ QA</b>	žst. Ústí nad Labem hl.n. (estakáda)	<b>evd. km</b>	<b>0,439</b>
<b>Objekt</b>	<b>most</b>	stanice		<b>Vžitý název:</b> Ústí n.L. – pod OC FORUM		
délka mostu	<b>159,00 m</b>	počet otvorů	<b>15</b>	počet kolejí na mostě	<b>2</b>	elektrizace: <b>Ano</b>
<b>Objednatel:</b> SZDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem			rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 30/80		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí <b>D4-80</b>	
<b>návrh hodnocení stavebního stavu</b>		<b>3/2</b>	Vedoucí regionálního pracoviště Jaroslav Schejbal		<b>Rok podrobné prohlídky</b> <b>2017</b>	



Pohled zleva

## Obchodní firma:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Sídlo: Praha 1 – Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obch. rejstříku: Městský soud v Praze, spis. značka A 48384

www.szdc.cz

## Doručovací adresa:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Technická ústředna dopravní cesty,

Malletova 10/2363, 190 00 Praha 9 – Libeň

www.tudc.cz

## Technická ústředna založena 1957



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

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

## **I. Celkový popis objektu**

### **Základní údaje o mostu:**

**Souřadnice středu objektu:** GPS: 50°39'28.565"N, 14°2'26.791"E

Délka mostu: 159,00 m (MES)

Šířka mostu: 16,85 m (MES)

Výška objektu: 5,98 m (MES)

Délka přemostění: 139,64 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 2

Počet nosných konstrukcí: 18

Počet otvorů: 15

Přemostěná překážka:

otvor č. 1: účelová komunikace zpevněná

otvor č. 2: volný terén

otvor č. 3: volný terén

otvor č. 4: volný terén

otvor č. 5: volný terén

otvor č. 6: volný terén

otvor č. 7: volný terén

otvor č. 8: komunikace pro chodce

otvor č. 9: účelová komunikace zpevněná

otvor č. 10: účelová komunikace zpevněná

otvor č. 11: volný terén

otvor č. 12: volný terén

otvor č. 13: volný terén

otvor č. 14: volný terén

otvor č. 15: účelová komunikace zpevněná

Výška kolejového lože a přesypávky: cca 1,40 m

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

Teplota: - 3 °C až + 2 °C

Počasí: jasno

### **Schéma mostního objektu:**

	Poř.č.	1		2		3		4		5		Dopr.č.		
Praha ←	1	O01	K 01	P 01	K 02	P 02	K 03	P 03	K 04	P 04	K 05	P 05	1	→ Děčín
	2	O01	K 01	P 01	K 02	P 02	K 03	P 03	K 04	P 04	K 05	P 05	2	
	Poř.č.	6		7		8		9		10		Dopr.č.		
Praha ←	1	P 05	K 06	P 06	K 07	P 07	K 08	P 08	K 10	P 10	K 12	P 11	1	→ Děčín
	2	P 05	K 06	P 06	K 07	P 07	K 09	P 09	K 11	P 10	K 13	P 11	2	
	Poř.č.	11		12		13		14		15		Dopr.č.		
Praha ←	1	P 11	K 14	P 12	K 15	P 13	K 16	P 14	K 17	P 15	K 18	O 02	1	→ Děčín
	2	P 11	K 14	P 12	K 15	P 13	K 16	P 14	K 17	P 15	K 18	O 02	2	

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

## **1. Nosná konstrukce**

### **Konstrukce K 01 (pod kolejí č. 1 a kolejí č. 2)**

- Kamenné zdivo, pravidelné řádkování, klenbová, prostá, ukončení kolmé
- Podélná spára: ne
- Rozměry NK: šířka – 11,35 m (MES), rozpětí – 7,60 m (MES)
- Čelní zdi: kamenné zdivo
- Římsy: vlevo kamenné kvádry, vpravo železobetonová chodníková konzola
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1894 (MES)

### **Konstrukce K 02 až konstrukce K 07 (pod kolejí č. 1 a kolejí č. 2)**

- Kamenné zdivo, pravidelné řádkování, s ochrannou betonovou vrstvou, klenbová, prostá, ukončení kolmé
- Podélná spára: ne
- Rozměry NK: šířka – 8,70 m (MES), rozpětí – 7,25 m (MES)
- Čelní zdi: kamenné zdivo
- Římsy: vlevo kamenné kvádry, vpravo beton, na konstrukci K 02 a K 03 vpravo železobetonová chodníková konzola
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1894 (MES)

### **Konstrukce K 08 (pod kolejí č. 1)**

- Kamenné zdivo, pravidelné řádkování, s ochrannou betonovou vrstvou, klenbová, prostá, ukončení kolmé
- Podélná spára: ne
- Rozměry NK: šířka – 4,10 m (MES), rozpětí – 7,25 m (MES)
- Čelní zdi: kamenné zdivo
- Římsy: vlevo kamenné kvádry, vpravo beton
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1894 (MES)

### **Konstrukce K 09 (pod kolejí č. 2)**

- Popis: Ocel, trámová plnostěnná, prostá, spoje nýty, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry NK: rozpětí 5,50 m (MES), délka – 6,00 m (MES)
- Hlavní nosníky: 2 ks, plnostěnné nýtované, výška – 700 mm, délka – 6,00 m, rozpětí: 5,50 m, osová vzdálenost – 1,60 m.
- Příčné ztužení: Plnostěnné, nýtované (6 ks), uložené mezi hlavními nosníky, připojené přípojnými úhelníky ke stěnám hlavních nosníků + styčnickovými plechy k horním i dolním pásům hlavních nosníků - nýtované, osová vzdálenost: 1,10 m.
- Podélné ztužení: horní – dvojité úhelníky, dolní – jednoduché úhelníky, připojené styčnickovými plechy na příčné ztužení a k horním i dolním pásům hlavních nosníků, nýtované
- Firemní znak: se na objektu nenachází.
- Rok výroby: 1962 (MES)
- Rok PKO: vyznačení firmy provádějící PKO a roku provedení se na konstrukci nenachází
- Uložení nosné konstrukce: na ložiskách
- Typ a rozmístění ložisek: Ocelová, desková, kluzná (na P 07 pevná x na P 09 pohyblivá)

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
--	----------------------

## **Konstrukce K 10 (pod kolejí č. 1)**

- Popis: Ocel, trámová plnostěnná dvojčitá, prostá, spoje nýty, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry NK: rozpětí 8,72 m (MES), délka – 9,30 m (MES)
- Hlavní nosníky: 4 ks, plnostěnné nýtované, výška – 700 mm, délka – 9,30 m, rozpětí: 8,72 m, osová vzdálenost – 0,50 m – 1,00 m – 0,50 m.
- Příčnickové stoličky: 2 x 9 ks, plnostěnné, nýtované, připojení – 2 přípojný úhelníky ke stěnám hlavních nosníků, vložené mezi hlavní nosníky, osová vzdálenost 0,30 m – 8 x 1,90 m – 0,30 m
- Příčné ztužení: 9 ks, plnostěnné, nýtované, připojené 2 přípojnými úhelníky ke stěnám hlavních nosníků, osová vzdálenost: 8 x 1,90 m.
- Podélné ztužení: horní a dolní, dvojité úhelníky snýtované, na horních a dolních pasech hlavních nosníků, připojené styčnickovými plechy na horní a dolní pasy a příčné ztužení.
- Firemní znak: se na objektu nenachází.
- Rok výroby: 1962 (MES)
- Rok PKO: vyznačení firmy provádějící PKO a roku provedení se na konstrukci nenachází
- Uložení nosné konstrukce: na ložiskách
- Typ a rozmístění ložisek: Ocelová, desková, kluzná (na P 08 pevná x na P 10 pohyblivá)

## **Konstrukce K 11 (pod kolejí č. 2)**

- Popis: Ocel, trámová plnostěnná dvojčitá, prostá, spoje nýty, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry NK: rozpětí 8,72 m (MES), délka – 9,30 m (MES)
- Hlavní nosníky: 4 ks, plnostěnné nýtované, výška – 700 mm, délka – 9,30 m, rozpětí: 8,72 m, osová vzdálenost – 0,50 m – 1,00 m – 0,50 m.
- Příčnickové stoličky: 2 x 9 ks, plnostěnné, nýtované, připojení – 2 přípojný úhelníky ke stěnám hlavních nosníků, vložené mezi hlavní nosníky, osová vzdálenost 0,30 m – 8 x 1,90 m – 0,30 m
- Příčné ztužení: 9 ks, plnostěnné, nýtované, připojené 2 přípojnými úhelníky ke stěnám hlavních nosníků, osová vzdálenost: 8 x 1,90 m.
- Podélné ztužení: horní a dolní, dvojité úhelníky snýtované, na horních a dolních pasech hlavních nosníků, připojené styčnickovými plechy na horní a dolní pasy a příčné ztužení.
- Firemní znak: se na objektu nenachází.
- Rok výroby: 1962 (MES)
- Rok PKO: vyznačení firmy provádějící PKO a roku provedení se na konstrukci nenachází
- Uložení nosné konstrukce: na ložiskách
- Typ a rozmístění ložisek: Ocelová, desková, kluzná (na P 09 pohyblivá x na P 10 pevná)

## **Konstrukce K 12 (pod kolejí č. 1)**

- Popis: Ocel, trámová plnostěnná dvojčitá, prostá, spoje nýty, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry NK: rozpětí 8,72 m (MES), délka – 9,30 m (MES)
- Hlavní nosníky: 4 ks, plnostěnné nýtované, výška – 700 mm, délka – 9,32 m, rozpětí: 8,72 m, osová vzdálenost – 0,50 m – 1,00 m – 0,50 m.
- Příčnickové stoličky: 2 x 9 ks, plnostěnné, nýtované, připojení – 2 přípojný úhelníky ke stěnám hlavních nosníků, vložené mezi hlavní nosníky, osová vzdálenost 0,30 m – 8 x 1,90 m – 0,30 m
- Příčné ztužení: 9 ks, plnostěnné, nýtované, připojené 2 přípojnými úhelníky ke stěnám hlavních nosníků, osová vzdálenost: 8 x 1,90 m.
- Podélné ztužení: horní a dolní, dvojité úhelníky snýtované, na horních a dolních pasech hlavních nosníků, připojené styčnickovými plechy na horní a dolní pasy a příčné ztužení.
- Firemní znak: se na objektu nenachází.
- Rok výroby: 1962 (MES)
- Rok PKO: vyznačení firmy provádějící PKO a roku provedení se na konstrukci nenachází

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

- Uložení nosné konstrukce: na ložiskách
- Typ a rozmístění ložisek: Ocelová, desková, kluzná (na P 10 pevná x na P 11 pohyblivá)

## **Konstrukce K 13 (pod kolejí č. 2)**

- Popis: Ocel, trámová plnostěnná dvojčitá, prostá, spoje nýty, bez mostovky, ukončení kolmé
- Rozměry NK: rozpětí 8,72 m (MES), délka – 9,30 m (MES)
- Hlavní nosníky: 4 ks, plnostěnné nýtované, výška – 700 mm, délka – 9,32 m, rozpětí: 8,72 m, osová vzdálenost – 0,50 m – 1,00 m – 0,50 m.
- Příčnickové stoličky: 2 x 9 ks, plnostěnné, nýtované, připojení – 2 přípojný úhelníky ke stěnám hlavních nosníků, vložné mezi hlavní nosníky, osová vzdálenost 0,30 m – 8 x 1,90 m – 0,30 m
- Příčné ztužení: 9 ks, plnostěnné, nýtované, připojené 2 přípojnými úhelníky ke stěnám hlavních nosníků, osová vzdálenost: 8 x 1,90 m.
- Podélné ztužení: horní a dolní, dvojité úhelníky snýtované, na horních a dolních pasech hlavních nosníků, připojené styčnickovými plechy na horní a dolní pasy a příčné ztužení.
- Firemní znak: se na objektu nenachází.
- Rok výroby: 1962 (MES)
- Rok PKO: vyznačení firmy provádějící PKO a roku provedení se na konstrukci nenachází
- Uložení nosné konstrukce: na ložiskách
- Typ a rozmístění ložisek: Ocelová, desková, kluzná (na P 10 pevná x na P 11 pohyblivá)

## **Konstrukce K 14 až konstrukce K 17 (pod kolejí č. 1 a kolejí č. 2)**

- Kamenné zdivo, pravidelné řádkování, s ochrannou betonovou vrstvou, klenbová, prostá, ukončení kolmé
- Podélná spára: ne
- Rozměry NK: šířka – 12,00 m (MES), rozpětí – 7,20 m (MES)
- Čelní zdi: kamenné zdivo
- Římsy: vlevo kamenné kvádry, vpravo beton, na konstrukci K 15 až K 17 vpravo železobetonová chodníková konzola
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1962 (MES), K 16 rok výstavby 1894 (MES)

## **Konstrukce K 18 (pod kolejí č. 1 a kolejí č. 2)**

- Zabetonované nosníky, desková, prostá, ukončení šikmé
- Podélná spára: ano, konstrukce z 3 dílů – šířky 3,70 m – 5,76 m – 3,70 m
- Rozměry NK: šířka – 15,10 m (MES), rozpětí – 11,50 m (MES)
- Římsy: vlevo kamenné kvádry, vpravo železobetonová chodníková konzola
- Uložení: Ložiska tangenciální, kolejnicová, na P 15 pevná, na O 02 pohyblivá
- Rok výstavby: 1955 (MES), (na objektu z čela vlevo letopočet 1955)

## **2. Spodní stavba**

### **Opěra O 01**

- Materiál: kamenné zdivo, pravidelné řádkování
- Rozměry: výška: 3,14 m – 2,62 m (zleva), šířka opěry: 11,35 m
- Svislá spára: Ne
- Uložení: přímé
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)
- Rok opravy: 1965 (MES), (na objektu neuvedeno)
- Křídla:
  - vlevo: šikmé, kamenné zdivo, římsy beton, na křídlo navazuje kamenná opěrná zeď
  - vpravo: šikmé, kamenné zdivo, římsy beton, na křídlo navazuje kamenná opěrná zeď

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------

**Pilíř P 01**

- Materiál: kamenné zdivo, z otvoru č. 2 s povrchovou úpravou (stříkaný beton)
- Rozměry: výška z otvoru č. 1: 3,20 m – 2,67 m (zleva), výška z otvoru č. 2: 2,97 m – 2,51 m (zleva), délka pilíře: vlevo 5,51 m, vpravo 1,40 m, šířka pilíře: z otvoru č. 1 - 10,25 m + zesílení vlevo 0,33 m, z otvoru č. 2 – 9,56 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 02**

- Materiál: kamenné zdivo s povrchovou úpravou (stříkaný beton)
- Rozměry: výška z otvoru č. 2: 2,91 m – 2,43 m (zleva), výška z otvoru č. 3: 2,86 m – 2,34 m (zleva), délka pilíře: 1,42 m, šířka pilíře: 8,70 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 03**

- Materiál: kamenné zdivo s povrchovou úpravou (stříkaný beton)
- Rozměry: výška z otvoru č. 3: 2,81 m – 2,26 m (zleva), výška z otvoru č. 4: 2,82 m – 2,24 m (zleva), délka pilíře: 1,45 m (vpravo), šířka pilíře: 8,70 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 04**

- Materiál: kamenné zdivo s povrchovou úpravou (stříkaný beton)
- Rozměry: výška z otvoru č. 4: 2,74 m – 2,06m (zleva), výška z otvoru č. 5: 2,62 m – 1,94 m (zleva), délka pilíře: 2,84 m, šířka pilíře: 9,24 m + zesílení vpravo a vlevo 0,33 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 05**

- Materiál: kamenné zdivo s povrchovou úpravou (stříkaný beton)
- Rozměry: výška z otvoru č. 5: 2,56 m – 1,80 m (zleva), výška z otvoru č. 6: 2,47 m – 1,79 m (zleva), délka pilíře: 1,43 m, šířka pilíře: 8,85 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 06**

- Materiál: kamenné zdivo s povrchovou úpravou (stříkaný beton)
- Rozměry: výška z otvoru č. 6: 2,38 m – 1,70 m (zleva), výška z otvoru č. 7: 2,26 m – 1,66 m (zleva), délka pilíře: 1,40 m, šířka pilíře: 8,94 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 07**

- Materiál: kamenné zdivo z otvoru č. 7 s povrchovou úpravou (stříkaný beton) a z otvoru č. 8 pravá část pilíře s povrchovou úpravou (stříkaný beton)
- Části pilíře osově i směrově posunuty
- Rozměry: výška z otvoru č. 7: 2,19 m – 1,74 m (zleva), výška z otvoru č. 8 pod K 08: 2,19 m – 1,94 m (zleva), délka pilíře: vlevo - celkem 4,35 m (1,70 m + 2,65 m), vpravo – celkem 4,11 m (2,55 m + 1,56 m) šířka pilíře: v otvoru č. 7 – 9,85 m (8,85 m + 1,00 m), v otvoru č. 8 – 9,75 m (4,54 m + 5,21 m)
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

**Pilíř P 08**

- Materiál: z otvoru č. 8 - kamenné zdivo, z otvoru č. 9 - kamenné zdivo + úložný práh a závěrná zídka - beton
- Rozměry: výška z otvoru č. 8: 2,19 m – 2,02 m (zleva), výška z otvoru č. 9: 3,14 m – 2,99 m (zleva, pod úložný práh), výška úložného prahu: 0,75 m, délka pilíře: vlevo 5,34 m, vpravo 3,43 m, šířka pilíře: z otvoru č. 8: 4,55 m, z otvoru č. 9: 4,98 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 09**

- Materiál: Betonový základ + ocelová konstrukce, úložný práh – rozšíření ocelové konstrukce v horní části
- Rozměry: výška ocelové části pilíře: 3,51 m, délka pilíře: 1,09 m, šířka pilíře: 1,63 m, v horní části vlevo i vpravo rozšířená o 0,50 m (úložný práh), max. šířka betonového základu 4,18 m, výška betonového základu 0,52 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 10**

- Materiál: kamenné zdivo, závěrná zeď a úložný práh beton
- Rozměry: výška z otvoru č. 9: 3,10 m – 2,88 m (zleva, pod úložný práh), výška úložného prahu 0,80 m, výška z otvoru č. 10: 3,07 m – 3,05 m (zleva, pod úložný práh), výška úložného prahu 0,75 m, délka pilíře: vlevo - 2,28 m, vpravo - 8,66 m, šířka pilíře: z otvoru č. 9: 9,82 m, z otvoru č. 10: 9,73 m + rozšíření vpravo 0,33 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 11**

- Materiál: kamenné zdivo, závěrná zeď a úložný práh beton
- Rozměry: výška z otvoru č. 10: 2,83 m – 2,81 m (zleva, pod úložný práh), výška úložného prahu 0,75 m, výška z otvoru č. 11: 1,52 m – 1,23 m (zleva), délka pilíře: vlevo – 5,35 m, vpravo – 1,43 m, šířka pilíře: z otvoru č. 10: 9,38 m, z otvoru č. 11: 9,62 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 12**

- Materiál: kamenné zdivo
- Rozměry: výška z otvoru č. 11: 1,25 m – 1,40 m (zleva), výška z otvoru č. 12: 1,38 m – 1,33 m (zleva), délka pilíře: 1,38 m, šířka pilíře: 10,05 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 13**

- Materiál: kamenné zdivo
- Rozměry: výška z otvoru č. 12: 1,36 m – 1,36 m (zleva), výška z otvoru č. 13: 1,51 m – 1,41 m (zleva), délka pilíře: 1,39 m, šířka pilíře: 10,05 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 14**

- Materiál: kamenné zdivo
- Rozměry: výška z otvoru č. 13: 1,41 m – 1,37 m (zleva), výška z otvoru č. 14: 1,34 m – 1,34 m (zleva), délka pilíře: 1,40 m, šířka pilíře: 11,54 m
- Svislá spára: Ne

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Pilíř P 15**

- Materiál: kamenné zdivo, úložný práh – kamenné kvádry
- Rozměry: výška z otvoru č. 14: 1,30 m – 1,33 m (zleva), výška z otvoru č. 15: 3,72 m – 3,63 m (zleva, včetně úložného prahu), délka pilíře: vlevo 2,03 m, vpravo 6,13 m, šířka pilíře: z otvoru č. 13 – 12,59 m + 0,33 m rozšíření, z otvoru č. 14 – 13,52 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)

**Opěra O 02**

- Materiál: kamenné zdivo, úložný práh - beton
- Rozměry: výška: 3,51 m – 3,30 m (zleva), šířka opěry: 15,86 m
- Svislá spára: Ne
- Rok výstavby: 1894 (MES), (na objektu neuvedeno)
- Křídla:
  - vlevo: rovnoběžné, kamenné zdivo, římsa kamenné kvádry
  - vpravo: rovnoběžné, kamenné zdivo, římsa kamenné kvádry, na křídlo navazuje opěrná zeď

**3. Železniční svršek****Kolej č. 1**

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: pravý oblouk
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: mostnice a dřevěné pražce
- Kolejové lože: průběžné štěrkové, uzavřené (mimo konstrukce K 10 a K 12 - ocel)

**Pozednice:****Pozednice K 10:**

- Pozednice nejsou osazeny, vysunutá závěrná zeď.
- Vzdálenosti (osově):
  - Na začátku, na pilíři P 08: pražec – mostnice: 520 mm
  - Na konci, na pilíři P 10: mostnice – pražec: 400 mm

**Pozednice K 12:**

- Pozednice nejsou osazeny, vysunutá závěrná zeď.
- Vzdálenosti (osově):
  - Na začátku, na pilíři P 10: pražec – mostnice: 510 mm
  - Na konci, na pilíři P 11: mostnice – pražec: 470 mm

**Mostnice:****Mostnice na K 10:**

- Celkový počet: 16 ks
- Způsob uložení a upevnění: plošné se svislým mostnicovým šroubem.
- Materiál: Tvrdé dřevo
- Základní rozměry v/š/d: 240/240/2470 mm až 2500 mm
- Světlost mezi mostnicemi: 300 – 390 mm
- Opáskování: ano
- Protištěpné spony: ano

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------

Mostnice na K 12:

- Celkový počet: 17 ks
- Způsob uložení a upevnění: plošné se svislým mostnicovým šroubem.
- Materiál: Tvrdé dřevo
- Základní rozměry v/š/d: 240/240/2470 mm až 2500 mm
- Světlost mezi mostnicemi: 200 – 410 mm
- Opáskování: ano
- Protištěpné spony: ano

## Kolej č. 2

- Směrové uspořádání koleje po délce objektu: pravý oblouk
- Výškové uspořádání koleje po délce objektu: niveleta vodorovná
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: mostnice a dřevěné pražce
- Kolejové lože: průběžné šterkové, uzavřené (mimo konstrukce K 09, K 11 a K 13 - ocel)
- Kolejnicové styky: nad K 03 styk se spojkami, mezera vlevo 40 mm, vpravo 38 mm

Pozednice:

### Pozednice K 09:

- Uložené přímo na závěrné zídce na začátku, na pilíři P 07.
- Základní rozměry v/š/d: na pilíři P 07 - 260/240/2620 mm.
- Vzdálenosti (osově):  
 Na začátku, na pilíři P 07:      pražec – pozednice: 480 mm  
    pozednice – mostnice č. 1: 670 mm  
 Na konci, bez pozednice

### Pozednice K 11:

- Uložené přímo na závěrné zídce na konci, na pilíři P 10.
- Základní rozměry v/š/d: na konci, na pilíři P 10 - 240/260/2630 mm
- Vzdálenosti (osově):  
Na začátku bez pozednice  
Na konci, na pilíři P 10:  

pražec – pozednice: 525 mm  
pozednice – poslední mostnice: 645 mm

### Pozednice K 13:

- Uložené přímo na závěrných zídkách na pilíři P 10 a na pilíři P 11.
- Základní rozměry v/š/d: na pilíři P 10 - 220/260/2620 mm, na pilíři P 11 - 220/250/2600 mm.
- Vzdálenosti (osově):
  - Na začátku, na pilíři P 10: pražec – pozednice: 540 mm  
pozednice – mostnice č. 1: 580 mm
  - Na konci, na pilíři P 11: pražec – pozednice: 595 mm  
pozednice – poslední mostnice: 635 mm

Mostnice:

## Mostnice na K 09:

- Celkový počet: 11 ks
- Způsob uložení a upevnění: plošné se svislým mostnicovým šroubem.
- Materiál: Tvrdé dřevo
- Základní rozměry v/š/d: 240/240/2470 mm až 2500 mm
- Světlost mezi mostnicemi: 150 – 410 mm
- Opáskování: ano
- Protištěpné spony: ano

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

Mostnice na K 11:

- Celkový počet: 17 ks
- Způsob uložení a upevnění: plošné se svislým mostnicovým šroubem.
- Materiál: Tvrdé dřevo
- Základní rozměry v/š/d: 240/240/2470 mm až 2500 mm
- Světlost mezi mostnicemi: 200 – 450 mm
- Opáskování: ano
- Protištěpné spony: ano

Mostnice na K 13:

- Celkový počet: 17 ks
- Způsob uložení a upevnění: plošné se svislým mostnicovým šroubem.
- Materiál: Tvrdé dřevo
- Základní rozměry v/š/d: 240/240/2470 mm až 2500 mm
- Světlost mezi mostnicemi: 230 – 440 mm
- Opáskování: ano
- Protištěpné spony: ano

**4. Vybavení mostu****Podlahy**

Podlahy na K 09:

- V koleji: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podločkami, upevnění vrtulemi, styky kryté, krycí pásy jednostranně přivařené.
- Na hlavách: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podločkami, upevnění vruty, styky kryté, krycí pásy jednostranně přivařené.
- Na chodnicích: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, upevnění šrouby k chodníkovým konzolám

Podlahy na K 10:

- V koleji: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podločkami, upevnění vrtulemi, styky kryté, krycí pásy jednostranně přivařené.
- Na hlavách: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podločkami, upevnění vruty, styky kryté, krycí pásy jednostranně přivařené.
- Na chodnicích: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, upevnění šrouby k chodníkovým konzolám

Podlahy na K 11:

- V koleji: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podločkami, upevnění vrtulemi, styky kryté, krycí pásy jednostranně přivařené.
- Na hlavách: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podločkami, upevnění vruty, styky kryté, krycí pásy jednostranně přivařené.
- Na chodnicích: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, upevnění šrouby k chodníkovým konzolám

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

**Podlahy na K 12:**

- V koleji: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podložkami, upevnění vrtulemi, styky kryté krycí pásky jednostranně přivařené.
- Na hlavách: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podložkami, upevnění vruty, styky kryté, krycí pásky jednostranně přivařené.
- Na chodnicích: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, upevnění šrouby k chodníkovým konzolám

**Podlahy na K 13:**

- V koleji: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podložkami, upevnění vrtulemi, styky kryté, krycí pásky jednostranně přivařené.
- Na hlavách: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, s výřezy pro podkladnice, s podložkami, upevnění vruty, styky kryté, krycí pásky jednostranně přivařené.
- Na chodnicích: ocelový plech tl. 6 mm s oválnými výstupky + ocelový rýhovaný plech tl. 6 mm, upevnění šrouby k chodníkovým konzolám

**Zábradlí****Vlevo**

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, svařované („L“ profil).
- Počet madel/příčlů: 1 / 2 („L“ profily)
- Výška zábradlí nad římsou: 1,10 m
- Délka zábradlí: 159,00 m, před a za mostem zábradlí průběžné
- Dilatace zábradlí: ano
- Upevnění sloupků: K 01 až K 08 - zalité v mostních římsách a místy na patních deskách  
K 10 a K 12 – k chodníkovým konzolám šroubovým spojem  
K 14 až K 18 – na patních deskách do římsy+ zalité v mostních římsách
- Půdorysný tvar: kopíruje tvar mostu, včetně chodníkových konzol
- Ukolejnění / vodivé propojení: ano / ano

**Vpravo**

- Popis zábradlí, materiál, spoje: ocelové, svařované („L“ profil).
- Počet madel/příčlů: 1 / 1 („L“ profily), na K 09, K 11 a K 13 - 1 / 2 („L“ profily)
- Výška zábradlí nad římsou: 1,10 m
- Délka zábradlí: 159,00 m, před a za mostem zábradlí průběžné
- Dilatace zábradlí: ano
- Upevnění sloupků: K 01 až K 07 - zalité v mostních římsách a na patních deskách  
K 09, K 11 a K 13 – k chodníkovým konzolám šroubovým spojem  
K 14 až K 18 – na patních deskách a zalité v mostních římsách
- Půdorysný tvar: kopíruje tvar mostu, včetně chodníkových konzol
- Ukolejnění / vodivé propojení: ano / ano

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

**Odvodnění a odpadní zařízení**

- K 05 z podhledu nad místem uložení nad P 05 - 1x odvodňovací otvor (jádrový vrt)
- K 07 z podhledu nad místem uložení nad P 07 - 1x odvodňovací otvor (jádrový vrt)
- K 14 z podhledu nad místem uložení nad P 11 - 2x odvodňovací otvor (jádrový vrt)
- K 14 z podhledu nad místem uložení nad P 12 - 2x odvodňovací otvor (jádrový vrt)
- K 16 z podhledu nad místem uložení nad P 13 - 1x odvodňovací otvor (jádrový vrt)
- K 17 z podhledu nad místem uložení nad P 14 - 1x odvodňovací otvor (jádrový vrt)
- K 17 z podhledu nad místem uložení nad P 15 - 2x odvodňovací otvor (jádrový vrt)
- O 01 opěra z čela vlevo – 6x odvodňovací otvor
- O 01 křídlo vlevo – 3x odvodňovací otvor
- Vlevo a vpravo nad pilíři P 01 až P 07 a vždy 1x odvodňovací otvor, v místě rozšíření pilířů 2x odvodňovací otvor
- Vpravo z čela nad pilíři P 12 až P 14 vždy 1x odvodňovací otvor

**Zábrany**

Krycí zábrana pod K 09 v otvoru č. 8 nad chodníkem pro chodce:

- Rám s vlnitým plechem, upevněný háky k dolním pasům hlavních nosníků nad chodníkem
- Na K 04 až K 07 vpravo v dolní části na římsu podél zábradlí umístěny dřevěné fošny výšky 150 mm bránící propadu šterku z kolejového lože.

**Bezpečnostní nátěry a tabulky**

- Na zábradlí vpravo na začátku, na zábradlí vpravo před K 14 a konci mostu vlevo umístěny výstražné tabulky.
- Bezpečnostním nátěrem opatřeny sloupky zábradlí v začátku a konci mostu a v místech s nedostatečným VSMP.

**Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Povrch komunikace v otvoru č. 1, č. 9, č. 10 a v otvoru č. 15 zpevněná asfaltovou směsí.
- Pod konstrukcí K 08 a K 09 v otvoru č. 8 chodník pro chodce šířky 2,00 – povrch betonová dlažba
- V otvoru č. 9 podél pilíře P 09 a P 10 chodník šířky 0,53 m – povrch asfaltová směs
- V otvoru č. 10 podél pilíře P 10 chodník šířky 0,53 m – povrch asfaltová směs
- V otvoru č. 15 podél pilíře P 15 chodník šířky 1,30 m, podél opěry O 02 chodník šířky 2,31 m – povrch chodníků betonová dlažba
- Vpravo podél objektu chodník pro chodce – povrch betonová dlažba, vlevo podél konstrukce místní komunikace, povrch asfaltová směs.
- V okolí mostu dopravní značení, sloupy s veřejným osvětlením
- Na začátku mostu na zábradlí vlevo a vpravo sloupky s rychlostníky 30 km/hod + vpravo cedule POZOR ÚZKÝ PROFIL
- Podél mostu vlevo i vpravo sloupky s TV
- Nad otvorem č. 9 a č. 10 (nad komunikací) na zábradlí vlevo umístěny reklamní a informační cedule
- Podél zábradlí vlevo v celé délce mostu vedený kabelový žlab (z části betonový, z části na ocelových konstrukcích v ocelových chráničkách)
- Podél čelních zdí vlevo pod římsou na ocelových konzolách 2x plechový kabelový žlab.
- Před mostem, podél mostu a za mostem vlevo i vpravo stožáry TV
- V otvoru č. 14 kryt přístupu kanalizace.
- Přijezd automobilem možný, objekt se nachází před žst. Ústí nad Labem pod OC FORUM.

**5. Přechody do trati**

- Most ve stanici.

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

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

### **6.1 Prostorové uspořádání na objektu:**

- *Poloha osy koleje č. 2 k ose nosné konstrukce K 09: Neměřena, v koleji výhybka*
- *Poloha osy koleje č. 1 k ose nosné konstrukce K 10:*

	mezi mostnicí č. 2 a č. 3	mezi mostnicí č. 7 a č. 8	mezi mostnicí č. 15 a č. 16
posun	15 mm vlevo	neměřeno	10 mm vlevo

- *Poloha osy koleje č. 2 k ose nosné konstrukce K 11:*

	mezi mostnicí č. 2 a č. 3	mezi mostnicí č. 7 a č. 8	mezi mostnicí č. 16 a č. 17
posun	neměřeno - výhybka	neměřeno	20 mm vpravo

- *Poloha osy koleje č. 1 k ose nosné konstrukce K 12:*

	mezi mostnicí č. 2 a č. 3	mezi mostnicí č. 7 a č. 8	mezi mostnicí č. 16 a č. 17
posun	15 mm vlevo	neměřeno	5 mm vpravo

- *Poloha osy koleje č. 2 k ose nosné konstrukce K 13:*

	mezi mostnicí č. 2 a č. 3	mezi mostnicí č. 7 a č. 8	mezi mostnicí č. 16 a č. 17
posun	30 mm vlevo	neměřeno	0 mm

- *Osová vzdálenost kolejí: č. 1 a č. 2*

	na začátku	uprostřed	na konci
	4812 mm	4354 mm	4863 mm

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

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	<b>2312 mm</b>	<b>2793 mm</b>	<b>2445 mm</b>
vpravo	3533 mm	<b>2774 mm</b>	3432 mm

- Zábradlí vlevo a i vpravo zasahuje do volného schůdného a manipulačního prostoru. Ve VSMP se dále nachází přestavníky výhybek, ocelové skříňky zabezpečovací, kolejové námeznyky a trpasličí návěstidlo

### **Ochranné výstupky:**

#### **Vlevo:**

- Na opěře O 01 – hloubka: 0,66 – 1,00 m, délka 3,52 m
- Na pilíři P 01 – hloubka: 0,31 – 0,56 m, délka 3,88 m
- Na pilíři P 04 – hloubka: 0,41 – 0,56 m, délka 2,01 m

#### **Vpravo:**

- Na pilíři P 02 – hloubka: 0,68 m, délka 2,18 m
- Další naměřené osově vzdálenosti:

Přestavník výhybky č. 8 od osy koleje č. 2 vpravo	2008 mm
Trpasličí návěstidlo a přestavníky výhybky č. 6 a č. 7 od osy koleje č. 1 vpravo	2120 mm
Trpasličí návěstidlo a přestavníky výhybky č. 6 a č. 7 od osy koleje č. 1 vlevo	1777 mm

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

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

- Kolmá světlost v otvoru č. 1: 6,60 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 2: 6,60 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 3: 6,60 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 4: 6,60 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 5: 6,60 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 6: 6,60 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 7: 6,60 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 8, pod K 08: 6,60 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 8, pod K 09: 4,85 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 9, pod K 10: 6,45 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 10: 6,64 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 11: 6,64 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 12: 6,64 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 13: 6,60 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 14: 6,68 m
- Kolmá světlost v otvoru č. 15: 6,60 m
- Šikmá světlost v otvoru č. 1: 7,55 m
- Šikmá světlost v otvoru č. 9, pod K 10: 7,56 m
- Šikmá světlost v otvoru č. 9, pod K 11: 7,60 m
- Šikmá světlost v otvoru č. 10, pod K 12: 7,55 m
- Šikmá světlost v otvoru č. 10, pod K 13: 7,56 m
- Šikmá světlost v otvoru č. 15: 7,60 m
- Volná výška nad komunikací v otvoru č. 1:  
ve vzdálenosti 1,10 m od opěry O 01 vpravo 3,70 m  
uprostřed vpravo 4,19 m  
vpravo ve vzdálenosti 0,50 m od pilíře P 01 3,34 m
- Volná výška nad terénem v otvoru č. 2: 3,95 m
- Volná výška nad terénem v otvoru č. 3: 3,50 m
- Volná výška nad terénem v otvoru č. 4: 3,55 m
- Volná výška nad terénem v otvoru č. 5: 3,50 m
- Volná výška nad terénem v otvoru č. 6: 3,50 m
- Volná výška nad terénem v otvoru č. 7: 3,40 m
- Volná výška nad chodníkem v otvoru č. 8: 3,50 m
- Volná výška nad komunikací v otvoru č. 9: **4,11 m** (pod K 11 vpravo u obrubníku pilíře P 10)
- Volná výška nad komunikací v otvoru č. 10: **4,05 m** (pod K 12 vlevo u obrubníku u P 11)
- Volná výška nad komunikací v otvoru č. 15: **3,53 m** (vpravo u chodníku opěry O 02)

## **Dopravní značení**

- Otvor č. 1 – dopravní značení s podjezdnou výškou **není osazeno**.
- Otvor č. 9 a č. 10 – dopravní značení umístěné vlevo z čela pilíře P 10 s podjezdnou výškou 4,00 m – údaj označující podjezdnou výšku 4,00 m **neodpovídá** bezpečnosti železničního provozu a ochraně železničního mostu (naměřeno - otvor č. 9 - 4,11 m, otvor č. 10 - 4,05 m)
- Otvor č. 15 – dopravní značení umístěné vpravo z čela opěry O 02 s podjezdnou výškou 3,40 m – údaj označující podjezdnou výšku 3,40 m **neodpovídá** bezpečnosti železničního provozu a ochraně železničního mostu (naměřeno 3,53 m)

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

## **II. Popis závad a poruch**

### **1. Stav nosné konstrukce**

#### **Konstrukce K 01:**

- Trhliny: Bez viditelných trhlin.
- Průsaky: Stopy po průsacích.
- Degradace materiálů: Jednotlivé kameny popraskané, povrchově zvětřalé do hloubky 2 mm až 5 mm, z podhledu místy vydřené rýhy od vozidel do hloubky 40 mm až 60 mm
- Věnc klenby vlevo: Jednotlivé klenáky popraskané, prasklé
- Věnc klenby vpravo: Jednotlivé klenáky popraskané, prasklé, u jednotlivých klenáků uražené hrany do hloubky 40 mm až 100 mm
- Čelní zeď vlevo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Čelní zeď vpravo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé.
- Železobetonová chodníková konzola vpravo: Místy beton z podhledu zvětřalý, koroze obnažené výztuže, místy průsaky vody, v místě dilatace z části porušené zalití, protékání, průsaky a degradace betonu do hloubky až 100 mm.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku: klidné**

#### **Konstrukce K 02:**

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm, jednotlivé podélné trhliny šířky do 1 mm.
- Průsaky: Místy z trhlin v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot, tvorba krápníčků. **(mírné zhoršení stavu oproti předchozí PPM)**
- Degradace materiálů: bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vlevo: Povrchové zvětřávání do hloubky 2 mm až 10 mm, ve vrcholu 2 klenáky prasklé
- Věnc klenby vpravo: Povrchové zvětřávání do hloubky 2 mm až 9 mm.
- Čelní zeď vlevo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Čelní zeď vpravo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé.
- Železobetonová chodníková konzola vpravo: Místy beton z podhledu zvětřalý, koroze obnažené výztuže, místy průsaky vody, v místě dilatace z části porušené zalití, protékání, průsaky.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku: klidné**

#### **Konstrukce K 03:**

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm, jednotlivé podélné trhliny šířky do 1 mm.
- Průsaky: Místy z trhlin v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot, tvorba krápníčků. **(nad patami klenby zhoršení stavu oproti předchozí PPM)**
- Degradace materiálů: V jednom místě nad P 02 vlevo a v jednom místě nad P 03 vpravo v ploše cca 250 mm x 150 mm povrchová úprava odpadá. Z čela nástřiku vpravo ojediněle obnažená výztuž.
- Věnc klenby vlevo: Povrchové zvětřávání do hloubky 2 mm až 6 mm
- Věnc klenby vpravo: Povrchové zvětřávání do hloubky 2 mm až 8 mm, jednotlivé klenáky prasklé
- Čelní zeď vlevo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé. Vpravo nad P 03 v jednom místě průsaky s výluhy nečistot
- Čelní zeď vpravo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé, u jednoho kvádry z čela degradace do hloubky až 60 mm.

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------

- Římsa vpravo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé, u jednoho kvádrů odpadá část opravné plomby, jednotlivé římsové kvádry vytlačené až o 50 mm.
- Železobetonová chodníková konzola vpravo: Místy beton z podhledu zvětralý, koroze obnažené výztuže, místy průsaky vody, v místě dilatace z části porušené zalití, protékání, průsaky. (viz foto č. 1)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

### Konstrukce K 04:

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm, jednotlivé podélné trhliny šířky do 1 mm.
- Průsaky: Místy z trhlin v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot.
- Degradace materiálů: bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vlevo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 6 mm
- Věnc klenby vpravo: Povrchové zvětrávání do hloubky až 50 mm
- Čelní zeď vlevo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé. Vpravo nad P 03 v jednom místě průsaky s výluhy nečistot
- Čelní zeď vpravo: V celé délce pod římsou boulení zdiva o cca 50 mm, nad přespárovanou částí zdivo vytlačené o 1 mm až 2 mm, jednotlivé trhliny po spárách do 1 mm (viz foto č. 2). (zhoršení stavu oproti předchozí PPM). Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé
- Římsa vpravo: Beton římsových kvádrů povrchově zvětralý, dolní hrany místy odštípnuté do hloubky 20 mm až 40 mm, místy koroze obnažené výztuže.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

### Konstrukce K 05:

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky 0,5 mm až 1,00 mm.
- Průsaky: Místy z trhlin v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot, tvorba krápníčků. (nad patami klenby zhoršení stavu oproti předchozí PPM)
- Degradace materiálů: bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vlevo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 8 mm, jednotlivé klenáky prasklé, závěrný klenák vyštípnutý do hloubky cca 30 mm
- Věnc klenby vpravo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 9 mm, místy vypadané spárování.
- Čelní zeď vlevo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Čelní zeď vpravo: V celé délce pod římsou boulení zdiva o cca 20 - 50 mm, nad přespárovanou částí zdivo vytlačené o 1 mm až 3 mm, jednotlivé trhliny po spárách 1 - 2 mm (viz foto č. 3). (zhoršení stavu oproti předchozí PPM). Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé, nad P 05 jeden římsový kvádr v místě kotvení sloupku vyštípnutý do hloubky 60 – 70 mm.
- Římsa vpravo: Římsové kvádry vytlačené o 10 – 30 mm. Beton římsových kvádrů povrchově zvětralý, dolní hrany místy odštípnuté do hloubky 30 mm až 80 mm, místy koroze obnažené výztuže.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------

### Konstrukce K 06:

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm.
- Průsaky: Místy z trhlin v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot, tvorba krápníčků. (nad patami klenby zhoršení stavu oproti předchozí PPM)
- Degradace materiálů: bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vlevo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 5 mm, místy hrany odštípnuté do hloubky 40 – 50 mm.
- Věnc klenby vpravo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 7 mm, v jednom místě až 50 mm.
- Čelní zeď vlevo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Čelní zeď vpravo: V celé délce pod římsou boulení zdiva o cca 10 - 30 mm, nad přespárovanou částí zdivo vytlačené o 1 mm až 3 mm, jednotlivé trhliny po spárách do 1 mm (viz foto č. 4). (zhoršení stavu oproti předchozí PPM). Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé. Místy spárování po opravě opět popraskané.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé
- Římsa vpravo: Beton povrchově zvětralý do hloubky 40 mm až 80 mm, koroze obnažené výztuže + průsaky vody, z pohledu degradace betonu 30 – 60 mm, místy odpadlé opravné plomby.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

### Konstrukce K 07:

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm.
- Průsaky: Místy z trhlin v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot.
- Degradace materiálů: bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vlevo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 5 mm, místy hrany odštípnuté do hloubky 50 – 80 mm.
- Věnc klenby vpravo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 10 mm
- Čelní zeď vlevo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Čelní zeď vpravo: V celé délce pod římsou boulení zdiva o cca 10 - 20 mm, nad přespárovanou částí zdivo vytlačené o 1 mm až 5 mm, jednotlivé trhliny po spárách do 1 mm (viz foto č. 5). (zhoršení stavu oproti předchozí PPM). Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé. Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé, v jednom místě v konci K 07 v místě kotvení sloupku, římsový kvádr vyštípnutý, odštípnutá část uvolněná – **hrozí nebezpečí pádu**.
- Římsa vpravo: Beton povrchově zvětralý do hloubky 35 mm až 80 mm, koroze obnažené výztuže + průsaky vody
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

### Konstrukce K 08:

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm, jednotlivé podélné trhliny šířky do 1 mm.
- Průsaky: Místy z trhlin v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot, tvorba krápníčků (viz foto č. 6). (nad patami klenby zhoršení stavu oproti předchozí PPM)
- Degradace materiálů: Hrany betonového nástřiku vlevo i vpravo místy odlámané do hloubky 50 mm až 80 mm, vpravo v místě napojení na P 07 odpadný nástřik v délce cca 0,60 m, v patě klenby nad P 07 vlevo nástřik v délce cca 0,90 m odpadlý.
- Věnc klenby vlevo: Jednotlivé klenáky popraskané, při hranách zvětralé 10 – 20 mm.
- Věnc klenby vpravo: Trhliny v povrchové úpravě do 0,5 mm.
- Čelní zeď vlevo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Čelní zeď vpravo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------

- Římsa vlevo: Místa popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé
- Římsa vpravo: Beton povrchově zvětralý do hloubky 30 mm až 50 mm, koroze obnažené výztuže
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

## **Konstrukce K 09:**

- Horní pásnice hlavních nosníků v místě uložení mostnic korozně oslabeny 1 mm až 2 mm
- Jednotlivé prvky OK oslabeny o 2 mm až 3 mm, zejména dolní úhelníky a příčnický
- Mostnicové šrouby nedotažené, orezivělé
- Hlavy jednotlivých nýtů oslabeny o 1 mm až 3 mm
- První chodníková konzola vpravo leží na krycí stěně úložného prahu P 07, pevné ložisko neleží na podložiskové desce (při průjezdu vlaku pokles ložiska o cca 5 mm)

## Nátěr OK:

- Stav PKO:  
Všeobecně nátěr na jednotlivých místech zašlý, zašpiněný, prerezávání do 1% (Ri 3).

## Uložení OK:

### Ložiska pevná na začátku:

- U levého pevného ložiska vpravo odtržená krycí pásnice + pod ložiskem ve svarech odtržená podložisková deska
- U pravého pevného ložiska vpravo odtržená krycí pásnice
- Při průjezdu vlaku vykazuje pravé ložisko pokles o cca 5 mm
- Obetonování ložiska rozpraskané, místa odtržené a odpadlé  
Nátěr zničený, prerezávání 100% (Ri 5).

### Ložiska pohyblivá na konci:

- Vpravo v místě přivaření ložiska k hlavě OK pilíře trhlinka ve svaru cca 15 mm nad hlavou pilíře, 400 mm dlouhá (vodorovná) šíře 2 mm (viz foto č. 7)
- Ložisko na konci orezivělé, zanesené nečistotami  
Nátěr zničený, prerezávání 100% (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: při průjezdu vlaku pokles pravého pevného ložiska o cca 5 mm

## **Konstrukce K 10:**

- Horní pásnice hlavních nosníků v místě uložení mostnic korozně oslabeny 1 mm až 2 mm
- Jednotlivé prvky OK oslabeny o 1 mm až 2 mm, zejména dolní úhelníky a příčnický
- Vlevo na konci štěrbinová koroze u horní pásnice hlavního nosníku (cca 8 mm až 10 mm)
- Na konci vpravo dolní pás hlavního nosníku nad ložiskem shora korozně oslaben 2 mm až 3 mm
- Mostnicové šrouby nedotažené, orezivělé
- Hlavy jednotlivých nýtů oslabeny o 1 mm až 2 mm

## Nátěr OK:

- Stav PKO:  
Všeobecně nátěr na jednotlivých místech zašlý, zašpiněný, prerezávání do 1% (Ri 3).

## Uložení OK:

### Ložiska pevná na začátku:

- U pravého ložiska vpravo trhlinka ve svaru krycí pásnice (odtržení krycí desky).
- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rží 1 mm až 2 mm.
- Betonový blok pod ložiskem vpravo při rozích svisle popraskaný, šířka trhlin až 2 mm.  
Nátěr ložisek zničený, prerezávání 100% (Ri 5).

### Ložiska pohyblivá na konci:

- U levého ložiska zprava trhlinka v krycí pásnici
- U pravého ložiska zleva i zprava krycí pásnice odtržená

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm
- Znečištěná a rzivá  
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** při průjezdu vlaku pokles pohyblivého ložiska vlevo o cca 3 mm

## **Konstrukce K 11:**

- Horní pásnice hlavních nosníků v místě uložení mostnic korozně oslabeny 1 mm až 2 mm
- Jednotlivé prvky OK oslabeny o 1 mm až 2 mm, zejména dolní úhelníky a příčnický
- Z podhledu v dolních pásnicích hlavních nosníků rýhy od průjezdu vozidel
- U dolního pasu vnějšího hlavního nosníku pravé dvojice hlavních nosníků utržená 1x hlava nýtu, u levého vnějšího pasu v příhradě č. 7 utržená 1x hlava nýtu
- V příhradě č. 5 deformace dolního podélného ztužení
- V upevnění poslední konzoly OK na pravé straně v šroubovém spoji je jeden šroub nedotažený, konzola leží na závěrné zídce
- Mostnicové šrouby nedotažené, orezivělé
- Hlavy jednotlivých nýtů oslabeny o 1 mm až 2 mm

### **Nátěr OK:**

- Stav PKO:  
Všeobecně nátěr na jednotlivých místech zašlý, zašpiněný, prorezavění do 1% (Ri 3).

### **Uložení OK:**

Ložiska pohyblivá na začátku:

- Znečištěná, místy orezivělá
- U pravého ložiska trhlina v krycí pásnici
- Zalití popraskané, vypadané
- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm  
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).

Ložiska pevná na konci:

- U levého ložiska zleva a z čela svislá i vodorovná trhlina v krycí pásnici (**viz foto č. 8**), zprava vodorovná trhlina ve svaru krycí pásnice. Mezi levým ložiskem a podložiskovou deskou mezera cca 1 mm až 1,5 mm.
- U pevného ložiska vpravo (vnitřního i vnějšího) mezera mezi ložiskem a podložiskovou deskou cca 1 mm až 1,5 mm.
- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm
- U levého ložiska popraskané zalití v ploše cca 1 m<sup>2</sup> do hloubky cca 100 mm  
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** pokles pevných ložisek vlevo i vpravo o cca 2 mm.

## **Konstrukce K 12:**

- Horní pásnice hlavních nosníků v místě uložení mostnic korozně oslabeny 1 mm až 2 mm
- Vnější hlavní nosník vlevo, dolní pásnice – 4x vrub (**viz foto č. 9**), 4x utržená hlava nýtu
- Vnitřní hlavní nosník vlevo, dolní pásnice – 2x vrub, 4x utržená hlava nýtu (**viz foto č. 9**)
- Vnitřní hlavní nosník vpravo, dolní pásnice – 1x vrub
- Jednotlivé prvky OK oslabeny o 2 mm až 3 mm, zejména dolní úhelníky a příčnický
- Mostnicové šrouby nedotažené, orezivělé
- Hlavy jednotlivých nýtů oslabeny o 2 mm až 3 mm

### **Nátěr OK:**

- Stav PKO:  
Všeobecně nátěr na jednotlivých místech zašlý, zašpiněný, prorezavění do 1% (Ri 3).

### **Uložení OK:**

Ložiska pohyblivá na začátku:

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

- U levého ložiska zleva vodorovná trhlinka ve svaru krycí pásnice délky 150 mm, v pravé části pod levým vnitřním ložiskem deformace (prohnutí) podložiskové desky + koroze „U“, profilů pod podložiskovou deskou pohyblivého ložiska vlevo i vpravo.
- Zalití popraskané, odpadané.
- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm  
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).

Ložiska pevná na konci:

- U levého ložiska zprava odtržené obě zářezky ložiska + koroze U profilů pod podložiskovou deskou
- Betonový blok pod ložiskem vlevo při rozích svisle popraskaný, šířka trhlin až 2 mm.
- U pravého ložiska zleva odtržená 1x zářezka, zprava utržené obě zářezky (viz foto č. 10) + koroze „U profilů“ pod podložiskovou deskou.
- Ložiska zanesená do vrstvy, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm
- Vlevo nad ložiskem korozně oslabena horní hrana spodní pásnice cca o 2 mm až 3 mm
- Části zalití ložiska vlevo i vpravo degradované, odpadlé  
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** pokles levého vnitřního pohyblivého ložiska o cca 2 mm

## **Konstrukce K 13:**

- Horní pásnice hlavních nosníků v místě uložení mostnic korozně oslabeny 2 mm až 3 mm
- Vlevo vnější hlavní nosník – 2x vrub, 9x hlava nýtu utržená (viz foto č. 11)
- Vlevo vnitřní hlavní nosník – 2x vrub, 1x hlava nýtu utržená
- Vpravo vnitřní hlavní nosník – 5x vrub do hl. 3 až 7 mm, 5x hlava nýtu utržená
- Vpravo vnější hlavní nosník – 3x vrub do hl. 5 mm až 12 mm, 11x hlava nýtu utržená
- Jednotlivé prvky OK oslabeny o 2 mm až 3 mm, zejména dolní úhelníky a příčníky
- Mostnicové šrouby nedotažené, orezivělé
- Nátěr místy zašlý, místy odloupaný
- Hlavy jednotlivých nýtů oslabeny o 2 mm až 3 mm
- Vpravo na spodní pásnici vnějšího hlavního nosníku 3x vrub od podjíždějících vozidel

Nátěr OK:

- Stav PKO:  
Všeobecně nátěr na jednotlivých místech zašlý, zašpiněný, prorezavění do 1% (Ri 3).

Uložení OK:

Ložiska pevná na začátku:

- U levého pevného ložiska zleva utržené obě zářezky ložiska, zprava utržená jedna zářezka ložiska. (viz foto č. 12)
- U pravého ložiska zleva utržené obě zářezky.
- Ložiska zanesená, znečištěná a orezivělá.
- Zalití popraskané, odpadané.
- Při průjezdu vlaku pokles pravého ložiska o cca 3 mm.
- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm.  
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).

Ložiska pohyblivá na konci:

- U levého ložiska zleva (viz foto č. 13) i zprava odtržená vodící lišta + koroze U profilů pod podložiskovou deskou
- U obou ložisek koroze „U“, profilů pod podložiskovou deskou.
- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm.
- Zalití ložisek popraskané, odpadané.  
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------

### Konstrukce K 14:

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, trhliny šířky do 0,5 mm a jednotlivé podélné trhliny šířky do 1 mm.
- Průsaky: Z trhlín v betonovém nástřiku průsaky s výluhy pojiva.
- Degradace materiálů: Bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vlevo: Bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vpravo: Bez zjevných poruch a závad
- Čelní zeď vlevo: Bez zjevných poruch a závad
- Čelní zeď vpravo: Jednotlivé kameny popraskané, prasklé, nad první polovinou klenby v čelní zdi šikmé a vodorovné trhliny po spárách šířky do 1 mm (viz foto č. 14)
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé
- Římsa vpravo: Beton povrchově zvětralý do hloubky 30 mm až 50 mm, koroze obnažené výztuže.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

### Konstrukce K 15:

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm, jednotlivé podélné trhliny šířky do 1 mm.
- Průsaky: Místy z trhlín v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot.
- Degradace materiálů: Bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vlevo: Bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vpravo: Bez zjevných poruch a závad
- Čelní zeď vlevo: Bez zjevných poruch a závad
- Čelní zeď vpravo: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé
- Železobetonová chodníková konzola vpravo: Beton z podhledu zvětralý, koroze obnažené výztuže, místy průsaky vody, v místě dilatace z části porušené zalití, protékání, průsaky.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

### Konstrukce K 16:

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm, ojediněle podélné trhliny šířky do 1 mm. Vyzdívka vlevo v otvoru v horní části ve styku s klenbou odtržena, šířka trhliny až mm
- Průsaky: Místy z trhlín v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot.
- Degradace materiálů: Bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vlevo: Bez zjevných poruch a závad
- Věnc klenby vpravo: Bez zjevných poruch a závad
- Čelní zeď vlevo: Bez zjevných poruch a závad
- Čelní zeď vpravo: Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé
- Železobetonová chodníková konzola vpravo: Beton z podhledu zvětralý až do hloubky 50 mm, koroze obnažené výztuže, místy průsaky vody, v místě dilatace z části porušené zalití, protékání, průsaky (viz foto č. 15). Část betonové příčné výztuhy v délce cca 0,30 m v konci uražená.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

### Konstrukce K 17:

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm, jednotlivé podélné trhliny šířky do 1 mm.
- Průsaky: Místy z trhlín v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot.

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

- Degradace materiálů: Bez zjevných poruch a závad
- Větec klenby vlevo: Bez zjevných poruch a závad
- Větec klenby vpravo: Bez zjevných poruch a závad
- Čelní zeď vlevo: Bez zjevných poruch a závad
- Čelní zeď vpravo: Ojedinele kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé
- Železobetonová chodníková konzola vpravo: Beton z podhledu zvětralý až do hloubky 50 mm, koroze obnažené výztuže, místy průsaky vody, v místě dilatace z části porušené zalití, protékání, průsaky.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

## **Konstrukce K 18:**

- Trhliny: Betonový nástřik všesměrně popraskaný, šířky do 0,5 mm, jednotlivé podélné trhliny šířky do 1 mm.(převážně díl vpravo)
- Z čela konstrukce vpravo vodorovné trhliny šířky až 1 mm místy s výluhy pojiva a tvorbou krápníků.
- Průsaky: Ojedinele z popraskání drobné průsaky. Průsaky podélnými spárami.
- Degradace materiálů: Vpravo z podhledu rýhy od podjíždějících vozidel + ojedinele otlučená dolní hrana
- Římsa vlevo: Římsový blok nad P 15 vysunutý o cca 5 mm.
- Chodníková konzola vpravo: Místy beton z podhledu zvětralý až do hloubky 50 mm, koroze obnažené výztuže, místy průsaky vody, popraskání betonu šířky do 0,5 mm, v místě betonových příčných výztuh pod sloupky zábradlí obnažena výztuž.
- Ložiska: uložení nekontrolováno, kryté betonem.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku**: klidné

## **2. Stav spodní stavby**

### **Opěra O 01:**

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Vlevo v dolní části u rohového zdiva a vlevo v dolní části z čela drobné průsaky.

#### **Křídlo vlevo**

- Bez zjevných poruch a závad.

#### **Křídlo vpravo**

- Bez zjevných poruch a závad.

### **Pilíř P 01:**

#### **Z otvoru č. 1**

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.

#### **Z otvoru č. 2**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, místy trhliny šířky 1 až 1,5 mm.
- Místy průsaky s výluhy pojiva a nečistot.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané, zavlhlé.

### **Pilíř P 02:**

#### **Z otvoru č. 2**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, místy nástřik popraskaný.
- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Na jednotlivých místech průsaky s výluhy pojiva.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

#### **Z otvoru č. 3**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, místy nástřik popraskaný.

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
--	----------------------

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Na jednotlivých místech průsaky s výluhy pojiva.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

## **Pilíř P 03:**

### **Z otvoru č. 3**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, místy nástřik popraskaný.
- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Na jednotlivých místech průsaky s výluhy pojiva.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

### **Z otvoru č. 4**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, místy nástřik popraskaný.
- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Na jednotlivých místech průsaky s výluhy pojiva.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

## **Pilíř P 04:**

- Z čela vpravo v jednom místě průsaky s výluhy pojiva.

### **Z otvoru č. 4**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, místy nástřik popraskaný.
- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Na jednotlivých místech průsaky s výluhy pojiva.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

### **Z otvoru č. 5**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, místy nástřik popraskaný.
- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Na jednotlivých místech průsaky s výluhy pojiva.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

## **Pilíř P 05:**

### **Z otvoru č. 5**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik místy popraskaný.
- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Na jednotlivých místech převážně v levé části patrné průsaky.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

### **Z otvoru č. 6**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik místy popraskaný.
- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Na jednotlivých místech patrné průsaky a výluhy pojiva.
- Na levé straně vrstva omítky v šířce 2,00 m na celou výšku odpadlá.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

## **Pilíř P 06:**

### **Z otvoru č. 6**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik ojediněle popraskaný.
- Na jednotlivých místech, převážně v dolní části patrné průsaky.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

### **Z otvoru č. 7**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik místy popraskaný, místy odpadlý.
- Ojediněle vypadané spárování do hloubky až 30 mm.
- Na jednotlivých místech patrné průsaky a výluhy pojiva.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

**Pilíř P 07:**

- Z čela pilíře vpravo svislá trhлина na celou výšku, po spárách, šířka trhliny 1 – 1,5 mm, v horní části i 2 mm (trhлина pokračuje do čelního zdiva K 07).

**Z otvoru č. 7**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky
- Na jednotlivých místech patrné průsaky, výluhy pojiva.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané

**Z otvoru č. 8, pro K 08**

- Z otvoru č. 8 pod konstrukcí K 08 jednotlivé kameny popraskané, prasklé
- Na jednotlivých místech silné průsaky s výluhy pojiva
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané, vlevo první dva rohové kvádry mají vyštípnuté hrany do hloubky až 80 mm, jednotlivé rohové kvádry prasklé.

**Z otvoru č. 8, pro K 09**

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané, jednotlivé rohové kvádry prasklé.

**Závěrná zídka před K 09:**

- Na jednotlivých místech v betonu závěrné zdi svislé trhliny, vlevo šířky 1 -3 mm, vpravo šířky 3 – 5 mm.
- Hrana závěrné zdi pod pozednicí odtržená v celé šířce pozednice a beton závěrné zdi pod pozednicí degradovaný až do hloubky 100 mm.

**Úložný práh pod K 09:**

- Na jednotlivých místech beton popraskaný, šířka trhlin do 0,5 mm.
- Beton povrchově zvětralý do hloubky cca 10 mm až 15 mm.

**Pilíř P 08:****Z otvoru č. 8**

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé a místy povrchově zvětralé do hl. 10 až 30 mm.
- Ojedinele vlevo pod patou klenby K 08 výluhy pojiva.
- Zdivo v dolní části na styku s terénem zavlhle.

**Z otvoru č. 9**

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé a místy zvětralé do hl. 10 až 30 mm.
- Ojedinele lokální průsaky s výluhy pojiva.

**Úložný práh pod K 10 z otvoru č. 9: (beton)**

- Beton úložného prahu vodorovně popraskaný, šířka trhlin 0,2 mm až 0,5 mm.
- Stopy po stékání vody z úložného prahu.
- Úložný práh zanesený.

**Závěrná zídka K 10 z otvoru č. 9: (beton)**

- Na jednotlivých místech nedostatečné krytí výztuže – koroze výztuže, degradace betonu.
- Na levé straně v horní části betonová závěrná zídka šikmě prasklá, šířka trhliny až 3 mm.

**Pilíř P 09:****Základ pilíře: (beton)**

- Místy trhliny v povrchové úpravě betonu šířky cca 0,2 mm.

**Pilíř: (ocelová podpěra)**

- V místě uložení na základ pilíře ocelové prvky korozně oslabeny 5 mm až 8 mm, místy do ostra. Důlková koroze materiálu ocelových prvků 1 – 3 mm (kryté nátěrem).
- Stav PKO:  
Nátěr na jednotlivých místech zašlý, zašpiněný, prorezavění do 1% (Ri 3).

**Hlava pilíře: (ocel)**

- Vpravo v uchycení podložiskové desky přetržený 1x zápusťný nýt.

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

- Nýtované I nosníky oslabeny 3 mm až 4 mm.
- Nárůst rzi na horní pásnici hlavy pilíře cca 8 mm. Nátěr na horní ploše zničený.
- Stav PKO:  
Nátěr na jednotlivých místech zašlý, zašpiněný, prorezavění do 5% (Ri 4).

**Pilíř P 10:**Z otvoru č. 9

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Kvádry rohových zdív na pravé straně poškozené, vyštípnuté až do hloubky 50 mm
- Stopy po stékání nečistot z úložného prahu po líci pilíře.

Úložný práh pod K 10, K 11 z otvoru č. 9: (beton)

- Při horní hraně u levého ložiska K 10 vyštípnutý do hloubky až 50 mm a při horní hraně u levého ložiska K 11 vyštípnutý do hloubky až 100 mm, v místě odpadá povrchová úprava v ploše cca 300 mm x 200 mm.
- Betonová mazanina úložného prahu pod K 11 místy popraskaná, od fouklá.
- Na jednotlivých místech beton úložného prahu vodorovně popraskaný, šířka trhlin 0,2 mm až 1 mm.
- Úložný práh zanesený.
- Stopy po stékání nečistot z úložného prahu.

Závěrná zídka K 10 a K 11 z otvoru č. 9 (beton)

- Na jednotlivých místech nedostatečné krytí výztuže – koroze obnažené výztuže, degradace betonu do hloubky 1é mm až 30 mm.

Z otvoru č. 10

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Kvádry rohových zdív na pravé straně poškozené, vyštípnuté až do hloubky 50 mm
- Stopy po stékání nečistot z úložného prahu po líci pilíře.

Úložný práh K 12 a K 13 z otvoru č. 10: (beton)

- Úložný práh v polovině mezi K 12 a K 13 prasklý na celou výšku, šířka trhliny až 5 mm.
- Betonová mazanina úložného prahu pod K 11 místy popraskaná, od fouklá.
- Na jednotlivých místech beton vodorovně popraskaný, šířky trhlin 0,2 mm až 1 mm.
- Úložný práh zanesený.

Závěrná zídka K 12 a K 13 z otvoru č. 10 (beton)

- Na jednotlivých místech nedostatečné krytí výztuže – koroze obnažené výztuže, degradace betonu do hloubky 1é až 40 mm.
- V závěrné zídce před K 12 na levé straně 1x šikmá trhlina šířky do 3 mm, přecházející do úložného prahu, v místě v betonu u šikmé trhliny silné výluhy pojiva.
- Závěrná zeď před K 13 v horní části (betonové KB bloky) v levé polovině popraskaná, KB bloky odtržené od výplňového betonu a vyboulené o cca 20 mm až 30 mm.

**Pilíř P 11:**Z otvoru č. 10

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Kvádry rohových zdív poškozené, hrany vyštípnuté až do hloubky 50 mm
- Stopy po stékání nečistot z úložného prahu po líci pilíře.

Úložný práh K 12, K 13 z otvoru č. 10: (beton)

- Na jednotlivých místech beton vodorovně popraskaný, šířka trhlin 0,5 mm až 1 mm.
- Úložný práh zanesený.

Závěrná zídka za K 12 a K 13 z otvoru č. 10: (beton)

- Na jednotlivých místech nedostatečné krytí výztuže – koroze výztuže, degradace betonu.

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
--	----------------------

- Závěrná zeď vpravo v horní části odštípnutá.

## **Z otvoru č. 11**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik místy popraskaný.
- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Na jednotlivých místech patrné průsaky a výluhy pojiva.

## **Pilíř P 12:**

- Vpravo z čela nad pilířem svislá trhлина v čelní zdi po spárách šířky do 1 mm, trhлина začíná ve spáře mezi patními klenáky K 14 a K 15 a je na celou výšku čelní zdi až k začátku chodníkové konzoly. Trhлина se rozšiřuje směrem nahoru. (viz foto č. 16)

## **Z otvoru č. 11**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik ojediněle popraskaný.
- Vpravo a v dolní části patrné průsaky ojediněle s výluhy pojiva.

## **Z otvoru č. 12**

- Pouze jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Ojediněle průsaky s výluhy pojiva.

## **Pilíř P 13:**

## **Z otvoru č. 12**

- Na jednotlivých místech v levé a střední části výluhy pojiva.
- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.

## **Z otvoru č. 13**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik místy popraskaný.
- Ve střední části zdivo (nástřik zdiva) v ploše zavlhlé.
- Na jednotlivých místech patrné průsaky, výluhy pojiva a nečistot.

## **Pilíř P 14:**

- Vpravo z čela nad pilířem svislá trhлина v čelní zdi po spárách šířky do 1 mm, trhлина začíná ve spáře mezi patními klenáky K 16 a K 17 a je na celou výšku čelní zdi až k svislé spáře mezi chodníkovými konzolami. Trhлина se rozšiřuje směrem nahoru. (viz foto č. 17)

## **Z otvoru č. 13**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik místy popraskaný.
- Ve střední části zdivo (nástřik zdiva) v ploše zavlhlé.
- Ojediněle průsaky, výluhy pojiva.

## **Z otvoru č. 14**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik místy popraskaný.
- Ve střední části zdivo (nástřik zdiva) v ploše zavlhlé.
- Ojediněle průsaky, výluhy pojiva.
- Kvádry rohového zdiva na pravé straně z otvoru č. 14 prasklé.

## **Pilíř P 15:**

## **Z otvoru č. 14**

- Zdivo s vrstvou stříkané omítky, nástřik místy popraskaný.
- Silné průsaky s výluhy pojiva a nečistot.

## **Z otvoru č. 15**

## **Dřík pilíře: (kámen)**

- Ojediněle průsaky s výluhy pojiva.

## **Úložný práh: (beton)**

- V místě uložení NK průsaky s výluhy pojiva a nečistot.
- Úložný práh 1x svisle prasklý pod dílem NK č. 2 a 2x prasklý pod dílem NK č. 1

## **Opěra O 02:**

- Bez zjevných poruch a závad.

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

## **Úložný práh opěry: (beton)**

- V místě uložení NK průsaky s výluhy pojiva a nečistot.
- Úložný práh mezi dílem NK č. 2 a dílem NK č. 3 1x svisle a šikmě prasklý, šířka trhliny do 0,5 mm.

## **Křídlo vlevo**

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé

## **Křídlo vpravo**

- Jednotlivé kameny popraskané, prasklé
- Na jednotlivých místech zdivo mírně vyboulené

## **3. Stav železničního svršku**

### **Kolej č. 1**

- Upevnění koleje: Jednotlivé svěrkové šrouby nedotažené.
- Dřevěné pražce: Jednotlivé pražce podélně rozpraskané
- Štěrkové lože: místy zanesené, místy nárůst drobné vegetace.

### **Mostnice na K 10:**

- Bez zjevných poruch a závad.
- Mostnicové šrouby orezivělé, zarezlé

### **Mostnice na K 12:**

- Bez zjevných poruch a závad.
- Mostnicové šrouby orezivělé, zarezlé

### **Kolej č. 2**

- Upevnění koleje: Jednotlivé svěrkové šrouby nedotažené.
- Dřevěné pražce: Jednotlivé pražce podélně rozpraskané
- Štěrkové lože: místy zanesené, místy nárůst drobné vegetace.

### **Pozednice K 09:**

#### **Na závěrné zídce pilíře P 07**

- Pozednice neleží na závěrné zídce celou plochou, hrana závěrné zdi odštípnutá, degradovaná až do hloubky 100 mm.

### **Pozednice K 11:**

#### **Na závěrné zídce pilíře P 10**

- Bez zjevných poruch a závad.

### **Pozednice K 13:**

#### **Na závěrné zídce pilíře P 10**

- Bez zjevných poruch a závad.

#### **Na závěrné zídce pilíře P 11**

- Bez zjevných poruch a závad.

### **Mostnice na K 09:**

- Na mostnici č. 9 (**viz foto č. 18**) a č. 10 z čela vpravo **výskyt dřevokazné houby**
- Mostnicové šrouby orezivělé, zarezlé

### **Mostnice na K 11:**

- Bez zjevných poruch a závad.
- Mostnicové šrouby orezivělé, zarezlé

### **Mostnice na K 13:**

- Bez zjevných poruch a závad.
- Mostnicové šrouby orezivělé, zarezlé

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

**4. Stav vybavení****Podlahy:****Podlahy na konstrukci K 09****V koleji:**

- Bez zjevných poruch a závad  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

**Na hlavách:**

- Bez zjevných poruch a závad  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

**Na chodnicích:**

- Jednotlivé šrouby nedotažené, jednotlivé podlahové plechy v krajích prorezivělé, vlevo na začátku plech nadzvednutý.  
Nátěr zničený, prorezavění 100 % (Ri 5)

**Podlahy na konstrukci K 10****V koleji:**

- Bez zjevných poruch a závad  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

**Na hlavách:**

- Bez zjevných poruch a závad  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

**Na chodnicích:**

- Bez zjevných poruch a závad  
Nátěr zničený, prorezavění 100 % (Ri 5)

**Podlahy na konstrukci K 11****V koleji:**

- Bez zjevných poruch a závad  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

**Na hlavách:**

- Bez zjevných poruch a závad  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

**Na chodnicích:**

- Vpravo jednotlivé šrouby nedotažené, místy v krajích plechů mírné deformace.  
Nátěr zničený, prorezavění 100 % (Ri 5)

**Podlahy na konstrukci K 12****V koleji:**

- Bez zjevných poruch a závad  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

**Na hlavách:**

- Vlevo i vpravo na konci deformace plechu, neupravené uložení  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

**Na chodnicích:**

- Jednotlivé šrouby nedotažené  
Nátěr zničený, prorezavění 100 % (Ri 5)

**Podlahy na konstrukci K 13****V koleji:**

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------

- V konci prodloužení posledního plechu část svaru vpravo přerušená, prasklá  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

Na hlavách:

- Vpravo jeden vrut vyčnělý  
Nátěr zašpiněný, prorezavění pod 10 % (Ri 4)

Na chodnících:

- Šrouby zarezlé, vpravo i nedotažené  
Nátěr zničený, prorezavění 100 % (Ri 5)

**Zábradlí**Vlevo

- Sloupky zábradlí ojediněle v místech kotvení zeslabené o cca 1 mm  
Nátěr místy zašpiněný, místy odloupaný, nátěrem místy proráží rez, prorezavění plochy pod 1 % (Ri 3), zábradlí K 10 a K 12 – nátěr se místy loupe, prorezavění 30% (Ri 5)

Vpravo

- Na O 01 prasklý svar v přechodu madla na zábradlí opěrné zdi.
- K 10 poslední sloupek - prasklý svar mezi sloupkem a madlem.
- K 13 u druhého sloupku v připojení dolní příčle nedotažený šroub.
- K 18 oslabení sloupků v místě kotvení až o 4 mm.
- Na O 02 vpravo u jednoho sloupku svar v místě spoje s madlem prasklý.
- Sloupky zábradlí ojediněle v místech kotvení zeslabené o cca 1 mm až 4 mm  
Nátěr místy zašpiněný, místy odloupaný, nátěrem místy proráží rez, prorezavění do 1 % (Ri 3), u K 01 až K 03 nátěr popraskaný, odloupaný, prorezavění 30% (Ri 5)

**Odvodnění a odpadní zařízení**

- Bez zjevných poruch a závad.

**Zábrany**

- Krycí zábrana pod K 09 v otvoru č. 8 nad chodníkem pro chodce bez zjevných poruch a závad.
- Zábrany proti propadu šterku (dřevěné fošny) na K 04 až K 07 vpravo nahnílé, vyhnílé.

**Bezpečnostní nátěry a tabulky**

- Bez zjevných poruch a závad.

**Jiná a cizí zařízení a okolí objektu**

- Bez zjevných poruch a závad.

**5. Přechody do trati**

- Přechody schůdné, vlevo i vpravo drážní stezka.

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------

### III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

#### Hodnocení nosných konstrukcí:

##### **Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2**

###### Z těchto důvodů:

- Degradace betonu, průsaky a obnažená výztuž u chodníkové konzoly vpravo

##### **Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 2**

###### Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

##### **Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 2**

###### Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

##### **Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 2**

###### Z těchto důvodů:

- Boulení zdiva čelní zdi vpravo
- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

##### **Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 2**

###### Z těchto důvodů:

- Boulení zdiva čelní zdi vpravo
- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

##### **Konstrukce K 06 – hodnocení stupněm 2**

###### Z těchto důvodů:

- Boulení zdiva čelní zdi vpravo
- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

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

###### Z těchto důvodů:

- Boulení zdiva čelní zdi vpravo
- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

##### **Konstrukce K 08 – hodnocení stupněm 2**

###### Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

##### **Konstrukce K 09 – hodnocení stupněm 3**

###### Z těchto důvodů:

- **Výskyt dřevokazné houby** na mostnici č. 9 a č. 10 z čela vpravo
- Odtržené krycí pásnice u pevných ložisek
- Pokles pravého ložiska při průjezdu vlaku až o 5 mm
- Trhlina ve svaru pravého pohyblivého ložiska

##### **Konstrukce K 10 – hodnocení stupněm 3**

###### Z těchto důvodů:

- Odtržení horní desky u pevného ložiska vpravo

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
--	----------------------

- Odtržené krycí pásnice u pevných a pohyblivých ložisek
- Pokles pravého ložiska při průjezdu vlaku až o 5 mm

## **Konstrukce K 11 – hodnocení stupněm 3**

### Z těchto důvodů:

- Trhliny ve svarech krycích pásnic u pevných ložisek
- Trhlina ve svaru u pohyblivého ložiska vpravo
- Mezery mezi ložisky a podložiskovými deskami
- Deformace a korozní oslabení jednotlivých prvků ztužení
- Trhlina v krycí pásnici u pravého pohyblivého ložiska

## **Konstrukce K 12 – hodnocení stupněm 3**

### Z těchto důvodů:

- Odtržené zarážky pevných ložisek na P 11
- Koroze, deformace a zanesení profilů podložiskových desek
- Deformace a korozní oslabení jednotlivých prvků ztužení
- Chybějící hlavy nýtů na dolních pásnicích hlavních nosníků

## **Konstrukce K 13 – hodnocení stupněm 3**

### Z těchto důvodů:

- Odtržené zarážky pevných ložisek na P 10 vlevo a vpravo
- Odtržené vodící lišty pohyblivých ložisek
- Koroze, deformace a zanesení profilů podložiskových desek
- Pokles pravého pevného ložiska při průjezdu vlaku o cca 3 mm
- Deformace a korozní oslabení jednotlivých prvků ztužení
- Chybějící hlavy nýtů na dolních pásnicích hlavních nosníků

## **Konstrukce K 14 – hodnocení stupněm 2**

### Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

## **Konstrukce K 15 – hodnocení stupněm 2**

### Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

## **Konstrukce K 16 – hodnocení stupněm 2**

### Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

## **Konstrukce K 17 – hodnocení stupněm 2**

### Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy pojiva betonovým nástřikem

## **Konstrukce K 18 – hodnocení stupněm 2**

### Z těchto důvodů:

- Trhliny v betonovém nástřiku z čela vlevo s průsaky a výluhy pojiva
- Protékání podélnými spárami

# **PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
--	----------------------

## **Hodnocení spodní stavby:**

### **Opěra O 01 – hodnocení stupněm 1**

#### **Z těchto důvodů:**

- Bez zjevných viditelných závažných poruch a závad

### **Pilíř P 01 až P 06 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Trhliny v betonovém nástřiku s průsaky a výluhy pojiva

### **Pilíř P 07 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Svislé trhliny v závěrné zídce
- Popraskaný úložný práh

### **Pilíř P 08 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Popraskaný úložný práh
- Trhlina v závěrné zídce vlevo

### **Pilíř P 09 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Korozní úbytky materiálu 5 mm až 8 mm (kryté nátěrem)

### **Pilíř P 10 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Šikmá trhlina vlevo v závěrné zídce před K 12
- Svislá trhlina v úložném prahu

### **Pilíř P 11 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Průsaky na jednotlivých místech zdiva
- Popraskaný úložný práh

### **Pilíř P 12 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Z čela vpravo svislá trhlina v čelní zdi
- Trhliny v betonovém nástřiku s průsaky a výluhy pojiva

### **Pilíř P 13 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Trhliny v betonovém nástřiku s průsaky a výluhy pojiva

### **Pilíř P 14 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Z čela vpravo svislá trhlina v čelní zdi
- Trhliny v betonovém nástřiku s průsaky a výluhy pojiva

### **Pilíř P 15 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Průsaky na jednotlivých místech zdiva
- Popraskaný úložný práh

### **Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2**

#### **Z těchto důvodů:**

- Průsaky s výluhy pojiva z míst uložení

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE**

TU <b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
----------------	---	----------------------

**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 09, K 10, K 11, K 12, K 13

⇒ **spodní stavba: S 2**

na základě hodnocení P 01 až P 15 a O 02

Podrobná prohlídka provedena dne: 16.02.2017

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Petr Steinberger dne: 03.03.2017

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

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

V Ústí nad Labem dne: .....

.....  
Ing. Vladimír Kudrnáč  
Přednosta SMT....

Přílohy protokolu:

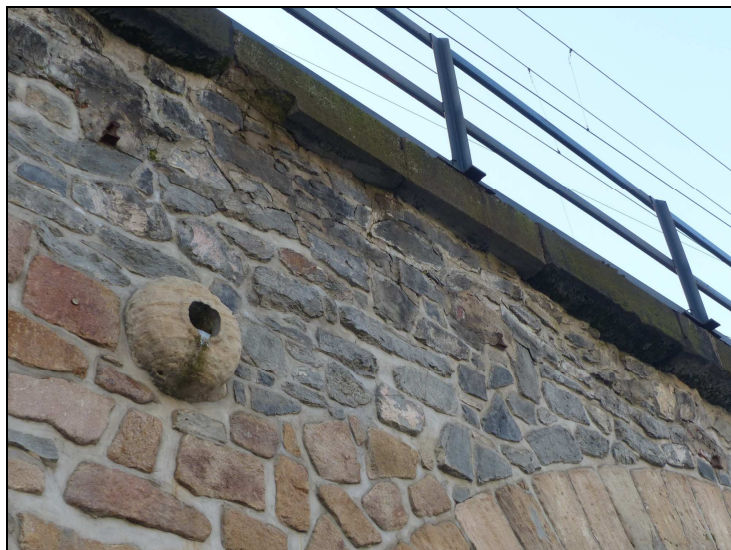
Příloha č. 1 – fotodokumentace poruch a závad

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

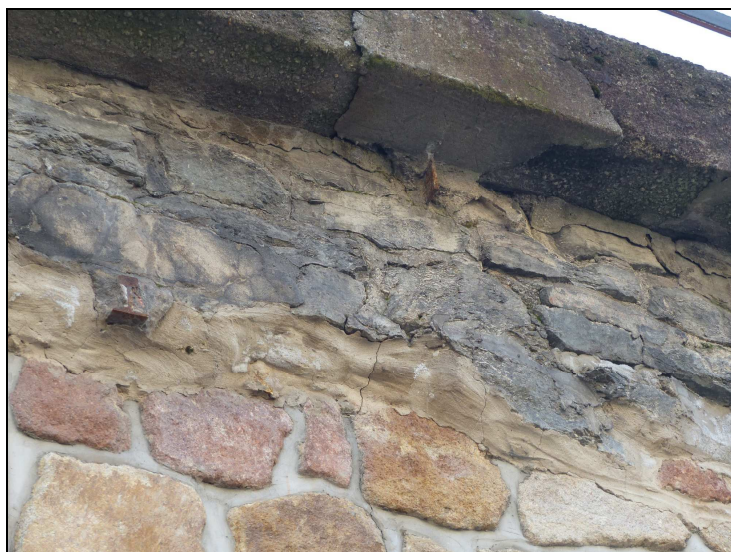
TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
--	----------------------



**Foto č. 1**  
**Konstrukce K 03**  
 Chodníková konzola vpravo  
 průsaky, degradace betonu,  
 korozní oslabení odhalené výztuže



**Foto č. 2**  
**Konstrukce K 04**  
 Čelní zed' vpravo na začátku  
 Boulení zdiva, popraskané  
 spárování



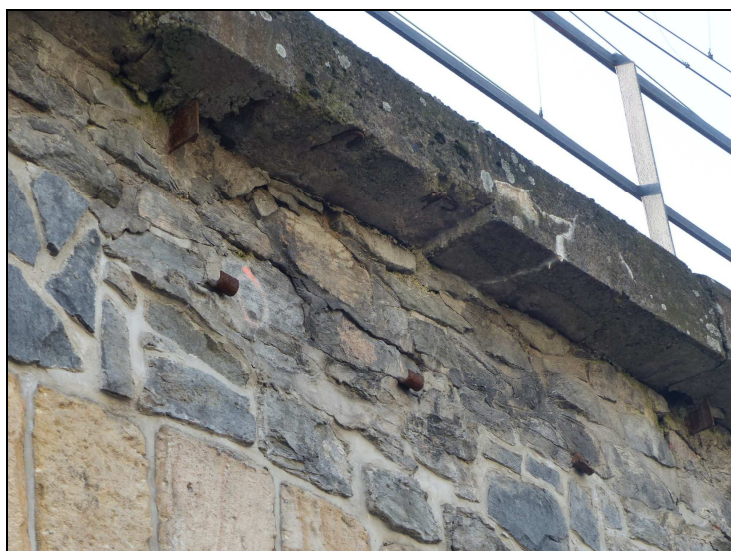
**Foto č. 3**  
**Konstrukce K 05**  
 Čelní zed' vpravo na začátku  
 Boulení zdiva, popraskané  
 spárování

## PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------



**Foto č. 4**  
**Konstrukce K 06**  
**Čelní zed' vpravo na začátku**  
**Boulení zdiva, popraskané**  
**spárování**



**Foto č. 5**  
**Konstrukce K 07**  
**Čelní zed' vpravo na začátku**  
**Boulení zdiva, popraskané**  
**spárování**



**Foto č. 6**  
**Konstrukce K 08**  
**Průsaky s výluhy pojiva**

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

TU	<b>0801</b>	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	<b>0,439</b>
----	-------------	---	---------	--------------



**Foto č. 7**  
**Konstrukce K 09**  
**Pohyblivé ložisko vpravo**  
**Trhlina ve svaru zprava**



**Foto č. 8**  
**Konstrukce K 11**  
**Pevné ložisko vlevo – prasklé**  
**svary v krycí pásnici zleva**



**Foto č. 9**  
**Konstrukce K 12**  
**Vnější a vnitřní hlavní nosník vlevo**  
**Vrpy, usmýknuté hlavy nýtů a**  
**poškozená PKO od podjíždějících**  
**vozidel**

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
--	----------------------



**Foto č. 10**  
**Konstrukce K 12**  
**Pevné ložisko vpravo – zprava**  
**utržené obě zarážky**



**Foto č. 11**  
**Konstrukce K 13**  
**Vrpy od vozidel v dolní pásnici**  
**levého vnějšího hlavního nosníku,**  
**usmýknuté hlavy 4 nýtů + naražená**  
**pásnice**



**Foto č. 12**  
**Konstrukce K 13**  
**Pevné ložisko vlevo – zleva**  
**utržené obě zarážky**

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
--	----------------------



**Foto č. 13**  
**Konstrukce K 13**  
 Pohyblivé ložisko vlevo na P 11  
 Zleva odtržená chybějící vodící  
 lišta



**Foto č. 14**  
**Konstrukce K 14**  
 Čelní zed' vpravo v první polovině  
 – svislé a šikmé trhliny po spárách  
 i přes kameny



**Foto č. 15**  
**Konstrukce K 16**  
 Chodníková konzola vpravo –  
 z pohledu degradace betonu,  
 koroze obnažené výztuže, průsaky

**PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1**

TU <b>0801</b> Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km <b>0,439</b>
	<p><b>Foto č. 16</b>  <b>Pilíř P 12 vpravo</b>  <b>Z čela nad pilířem svislá trhlina</b>  <b>v čelní zdi</b></p>
	<p><b>Foto č. 17</b>  <b>Pilíř P 14 vpravo</b>  <b>Z čela nad pilířem svislá trhlina</b>  <b>v čelní zdi</b></p>
	<p><b>Foto č. 18</b>  <b>Konstrukce K 09</b>  <b>Mostnice č. 9 zprava</b>  <b>Výskyt dřevokazné houby</b></p>