

Protokol o podrobné prohlídce

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

TÚ 1181 Rumburk (mimo) – – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)		DÚ 08 Mikulášovice dolní nádraží – – Dolní Poustevna		evd. km	21,502
Objekt Most		šířá trať		Vžitý název: Karolinino údolí - viadukt	
délka mostu	217,30 m	počet otvorů	7	počet kolejí na mostě	1
				elektrizace	ne
Objednatel: SZDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem		rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 50/50		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí C2-50	
návrh hodnocení stavebního stavu		3/2	Vedoucí revizní skupiny	Jaroslav Schejbal	Rok podrobné prohlídky
					2014



Pohled zleva

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty,
Riegrovo náměstí 914, 500 02 Hradec Králové
www.tudc.cz

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384



URS is a member of Registrar of Standards (Holding) Ltd.
Technická ústředna založena 1957



Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234



www.szdc.cz

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km 21,502
----------------	--	-----------------------

I. Celkový popis objektu

Základní údaje o mostu:

Souřadnice středu objektu: GPS: 50°59'16.899"N, 14°19'23.624"E

Délka mostu: 217,30 m (MES)

Šířka mostu: 5,60 m (MES)

Výška objektu: 34,00 m (MES)

Délka přemostění: 208,80 m (MES)

Úhel křížení: 90°

Objekt: kolmý

Počet kolejí: 1

Počet nosných konstrukcí: 7

Počet otvorů: 7

Přemostěná překážka: otvor č.1 - volný terén (MES) - zpevněný svah; otvor č.2 - místní komunikace (MES); otvor č.3 - volný terén; otvor č.4 - trvalý vodní tok (vtok zprava, Vilémovský potok) a volný terén; otvor č.5 - trvalý vodní tok (vtok zprava, náhon) a volný terén; otvor č.6 - volný terén; otvor č.7 - volný terén (MES) - zpevněný svah

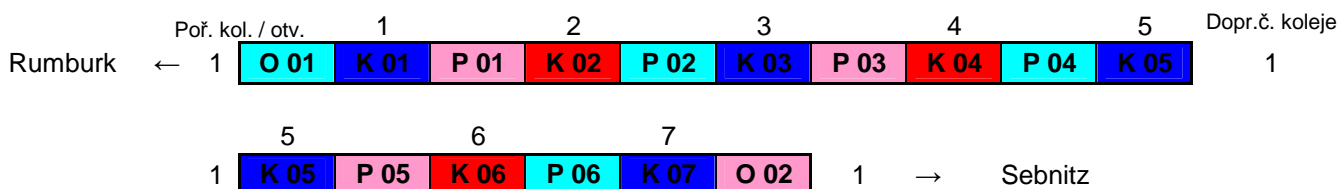
Výška kolejového lože a přesypávky (na K 01 a K 07): 1,00 m (MES)

Podmínky při podrobné prohlídce:

Teplota: **03.04.** +5 °C a +18 °C (odpoledne); **07.04.** +16 °C

Počasí: **03.04.** - mlha, později jasno; **07.04.** - polojasno

Schéma mostního objektu:



1. Nosná konstrukce

K 01 - otvor č.1 a K 07 - otvor č.7 - kamenné zdivo, klenbová, prostá, ukončení kolmé

- Půlkruhová kamenná klenba, řádkové zdivo (z přesně opracovaných kvádrů), tl. klenáků čelních oblouků 0,80 m (0,83 m – 0,86 m), ve vrcholu klenby 1x vývod odvodnění
- Rozměry: šířka (s římsami) - 4,85 m (MES), rozpětí - 7,80 m (MES pro K 07)
- Uložení: přímé
- Čelní zdi: vlevo i vpravo - kamenná řádková zdiva; na čelní zdi plynule, bez dilatačních spár, navazují rovnoběžná křídla
- Římsy: vlevo i vpravo - kamenné kvádry, vyložení říms: 20 mm (max. 50 mm)
- Rok výstavby: na objektu neuvedeno; 1904 (MES)

K 02 - otvor č.2, K 03 - otvor č.3, K 04 - otvor č.4, K 05 - otvor č.5 a K 06 - otvor č.6

- Ocelová, trémová příhradová, prostá, nýtové i šroubové spoje, mostovka zapuštěná, ukončení kolmé
- Rozměry - rozpětí: 36,80 m (MES), délka: 37,40 m (MES), šířka: 4,72 m (vnější hrany zábradlí) (MES) - šířka v místech ochranných výstupků 5,60 m (vnější hrany zábradlí) - šířka mezi vnějšími hranami mostních chodníkových konzol 4,55 m; počet příhrad: 10
- Hlavní nosníky: příhradové, nýtované, složená soustava; délka: 37,40 m (MES), výška: max. 4,20 m, na koncích (nad podpěrami) - 4,05 m, osová vzdálenost: 2,90 m (MES)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

- Příčníky: 11 ks, včetně koncových; plnostěnné, nýtované, vložené mezi hlavními nosníky (svislice); výška: 550 mm, osová vzdálenost příčníků: 3,68 m
- Podélníky: plnostěnné, nýtované, průběžné - na horních pásech příčníků, horní pásy s 1 pásnicí, dolní pásy bez pásnic, na koncích konstrukce podélníky prodlouženy přes příčníky; výška podélníků: 520 mm (515 mm), rozpětí podélníků: 3,68 m (MES), osová vzdálenost podélníků: 1,80 m (MES); mostovkové ztužení: příčné ztužení mezi podélníky uprostřed rozpětí podélníků a nad příčníky - z válcovaných profilů U 14, podélné ztužení mezi podélníky - jednosměrné, z „L“ profilů
- Podélné ztužení: podmostovkové a dolní - složená soustava, z „L“ profilů
- Příčné ztužení: pod příčníky, příhradové (Ondřejův kříž), nýtové spoje (na K 04 – K 06 i šroubové spoje), z válcovaných profilů U 13 - u koncových ztužení z U 18 + dolní vodorovné zdvojené „L“ profily - na K 02, K 03 u koncových ztužení zesílené a na K 04, K 05 a K 06 zesílené u všech ztužení; osová vzdálenost ztužení: 3,68 m
- Brzdné ztužidlo: v příhradě č.5 a č.6, oboustranně mezi horními pásy hl. nosníků a podélníky, plnostěnné, šroubové spoje
- Mostní chodníkové konzoly: oboustranně 11 ks, příhradové, nýtované
- Uložení: ložiskové, ocelová ložiska
 - K 02 - na P 01 pohyblivá čtyřválcová, na P 02 pevná vahadlová stolicová
 - K 03 - na P 02 pohyblivá čtyřválcová, na P 03 pevná vahadlová stolicová
 - K 04 - na P 03 pohyblivá čtyřválcová, na P 04 pevná vahadlová stolicová
 - K 05 - na P 04 pohyblivá čtyřválcová, na P 05 pevná vahadlová stolicová
 - K 06 - na P 05 pohyblivá čtyřválcová, na P 06 pevná vahadlová stolicová
- Rok výroby: na objektu není uvedeno; 1904 (MES)
- Rok provedení PKO: 1950 (MES) - na konstrukcích není uvedeno; ve druhé 1/2 délky K 04, na K 05 a na K 06 v roce 2009 - údaj o PKO uvedený - Natřeno: 2009 Stamakocel

2. Spodní stavba**Opěra O 01**

- Opěra zasypaná ve svahu, předpoklad - kamenné zdivo, šířka dle šířky klenby - 4,80 m (MES)
- Rok výstavby: 1904 (MES)
- Křídla - vlevo i vpravo: rovnoběžná, kamenná řádková zdiva, římsy z kamenných kvádrů
- Svahy u mostu, u křídel a v otvoru č.1: zemní svahy, svahové kužely - zpevněné, kamenná dlažba
- Přechodové zídky: vlevo i vpravo - gabiony s horní vodorovnou plochou (délka 2,00 m), vlevo navíc starší betonová zídka

Pilíř P 01

- Materiál: kamenné řádkové zdivo, úložný práh (z otvoru č.2) - kamenné kvádry (žula)
- Rozměry: šířka - 5,80 m (MES), max. výška (dřík, úložný práh a závěrná zeď) - 8,00 m (MES), výška závěrné zdi (z otvoru č.2): 4,70 m, délka pilíře: 3,72 m, délka úložného prahu (z otvoru č.2): 1,55 m
- Rok výstavby: na objektu není uvedeno; 1904 (MES)

Pilíř P 02

- Materiál: kamenné řádkové zdivo, úložný práh - kamenné kvádry (žula), vysoký štíhlý pilíř
- Rozměry: šířka - 6,05 m (MES), max. výška (dřík, úložný práh) - 10,04 m (MES), délka pilíře (v horní části): 3,10 m
- Rok výstavby: viz P 01

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

Pilíř P 03

- Materiál: kamenné řádkové zdivo, úložný práh - kamenné kvádry (žula), vysoký štíhlý pilíř
- Rozměry: šířka - 7,57 m (MES), max. výška (dřík, úložný práh) - 25,30 m (MES), délka pilíře (v horní části): 3,10 m
- Rok výstavby: viz P 01

Pilíř P 04

- Materiál: kamenné řádkové zdivo, úložný práh - kamenné kvádry (žula), vysoký štíhlý pilíř
- Rozměry: šířka - 7,90 m (MES), max. výška (dřík, úložný práh) - 28,36 m (MES), délka pilíře (v horní části): 3,10 m
- Rok výstavby: viz P 01

Pilíř P 05

- Materiál: kamenné řádkové zdivo, úložný práh - kamenné kvádry (žula), vysoký štíhlý pilíř
- Rozměry: šířka - 7,50 m (MES), max. výška (dřík, úložný práh) - 24,35 m (MES), délka pilíře (v horní části): 3,10 m
- Rok výstavby: viz P 01

Pilíř P 06

- Materiál: kamenné řádkové zdivo, úložný práh (z otvoru č.6) - kamenné kvádry (žula)
- Rozměry: šířka - 6,15 m (MES), max. výška (dřík, úložný práh a závěrná zeď) - 11,20 m (MES), výška závěrné zdi (z otvoru č.6): 4,75 m, délka pilíře: 4,10 m, délka úložného prahu (z otvoru č.6): 1,62 m
- Rok výstavby: na objektu není uvedeno; 1904 (MES)

Opěra O 02

- Opěra - kamenné zdivo, šířka dle šířky klenby - 4,80 m (MES), výška: vlevo a vpravo opěra zasypaná, uprostřed výška - 0,90 m
- Rok výstavby: 1904 (MES)
- Křídla - vlevo i vpravo: rovnoběžná, kamenná řádková zdiva, římsy z kamenných kvádrů
- Svahy u mostu, u křídel a v otvoru č.1: zemní svahy, svahové kužely - zpevněné, kamenná dlažba
- Přechodové zídky: vlevo i vpravo - gabiony s horní vodorovnou plochou (délka 2,00 m)

3. Železniční svršek**Kolej č.1:**

- Směrové uspořádání po délce objektu: přímá
- Výškové uspořádání po délce objektu: niveleta vodorovná, před mostem niveleta koleje klesá
- Tvar kolejnic: S 49
- Tvar podkladnic: žebrové
- Poloha kolejnicových styků: otevřené vstříčné styky ve vzdálenosti 8,30 m před mostem (před konci křídel) a 1,50 m za mostem (za konci křídel)
- Velikost spár kolejnicových styků: před mostem = L. kol. pás 15 mm, P. kol. pás 1,5 mm; za mostem = L. kol. pás 6 mm, P. kol. pás 12 mm; teplota kolejnic v době měření +23 °C
- Kolejnicové podpory - druh pražců: na začátku i na konci mostu a před mostem a za mostem dřevěné pražce

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Ev. km 21,502
----------------	--	----------------------

- Mostnice na K 02 – K 06: počet (K 02 / K 03 / K 04 / K 05 / K 06) - 60 / 59 / 60 / 59 / 62 ks; 240 x 260 mm, délka 2350 mm; výška v uložení: 220 – 235 mm; světlost mezi mostnicemi: na K 02 - 320 – 420 mm, na K 03 - 310 – 520 mm, na K 04 - 320 – 390 mm, na K 05 - 330 – 410 mm, na K 06 - 240 – 380 mm; uložení, upevnění: na podélnících, plošné se svislým šroubem, bez podložek (klínů); hlavy mostnic stažené
- Pozednice na P 01: 210 x 260 x 2320 mm, uložena na závěrné zdi, vlevo PE podložka
 - Osová vzdálenost mezi prvním pražcem a pozednicí: 820 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a první mostnicí: 370 mm
- Pozednice na P 06: 220 x 260 x 2320 mm, uložena na závěrné zdi, bez podložek
 - Osová vzdálenost mezi poslední mostnicí a pozednicí: 575 mm
 - Osová vzdálenost mezi pozednicí a prvním pražcem: 615 mm
- Kolejnicová dilatační zařízení: 5x - na začátku mostu před K 02, na konci K 02, na konci K 03, na konci K 04 a na konci K 05, na zač. mostu vzdálenost kolenových kolejnic od líce závěrné zdi pilíře P 02 - 2,69 m
- Pojistné úhelníky: L 160 x 100 x 14 mm, připevněné 2 vrtulemi, celková délka 234,85 m, poj. úhelníky prodlouženy za líce závěrných zdí pilířů - na začátku o 12,05 m, na konci o 10,82 m, vzdálenost PÚ od pojízdné hrany kolejnic, vlevo i vpravo: 196 – 211 mm, styky kryté - šroubové spoje, dilatace: ano
- Kolejové lože: na začátku a na konci mostu uzavřené

4. Vybavení**Podlahy na K 02 – K 06**

- Podlaha mezi kolejnicemi: ocelová, průběžná, žebrované plechy (na konci K 06 plechy s oválnými výstupky) s rovnými okraji a oboustranným sklonem od osy koleje, uložení: na mostnicích a pozednicích - na mostnicích pod plechy ocelové podložky, plechy připojené vrtulemi
- Podlahy na hlavách mostnic: ocelové, průběžné, plechy s oválnými výstupky, s výřezy v místech podkladnic, uložení: na mostnicích a pozednicích - na mostnicích pod plechy ocelové podložky, plechy připojené vruty
- Podlahy na chodnicích: ocelové, průběžné, žebrované plechy i plechy s oválnými výstupky, uložení: vlevo i vpravo po 2 podélných podlahových nosnících z „U“ profilů, plechy připojené šrouby

Zábradlí na začátku mostu vlevo i vpravo (na římsách)

- Popis zábradlí, materiál, spoje: zábr. ocelová, nýtovaná, prvky zábr. z „L“ profilů, vzduchové mezery mezi zábradlími na římsách a na ocelové nosné konstrukci K 02
- Počet madel/příčlů: 1/1
- Výška zábradlí nad římsami: vlevo i vpravo **0,94 m – 0,95 m**
- Délka zábradlí: vlevo i vpravo 12,64 m
- Počet sloupků: 2x 8 sl.
- Upevnění sloupků: sloupky zalité v římsových kvádrech, sloupky v dolních částech navařeny na zbylé části sloupků předchozího zábradlí
- Půdorysný tvar: přímý

Zábradlí na K 01 – K 06 vlevo i vpravo

- Popis zábradlí, materiál, spoje: zábr. ocelová, nýtovaná, dolní příčle - šroubové spoje v připojení na sloupky, prvky zábr. z „L“ profilů - sloupky ze zdvojených snýtovaných úhelníků; dilatace: ano
- Počet madel/příčlů: 1/2

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Ev. km	21,502
----	-------------	--	--------	---------------

- Výšky zábradlí nad podlahami:
 - na K 02 vlevo **1,07 m – 1,09 m** a vpravo **1,09 m**
 - na K 03 vlevo **1,10 m** a vpravo **1,07 m – 1,08 m**
 - na K 04 vlevo **1,09 m – 1,10 m** a vpravo **1,08 m**
 - na K 05 vlevo **1,09 m – 1,10 m** a vpravo **1,07 m – 1,08 m**
 - na K 06 vlevo **1,09 m – 1,10 m** a vpravo **1,07 m – 1,08 m**
- Délky zábradlí:
 - na K 02 vlevo i vpravo - 37,32 m
 - na K 03, na K 04 a na K 05 vlevo i vpravo - 36,82 m
- Počet sloupků: vlevo i vpravo na jednotlivých konstrukcích po 21 sloupkách + vždy 2 sloupky v ochranných výklencích
- Upevnění sloupků: sloupky přinýtované k mostním chodníkovým konzolám
- Půdorysný tvar: přímý + ochranné výklenky

Zábradlí na konci mostu vlevo i vpravo (na římsách)

- Popis zábradlí, materiál, spoje: zábr. ocelová, svařovaná, vlevo i vpravo po 4 dílech, prvky zábr. z „L“ profilů, vzduchové mezery mezi díly zábradlí a mezi zábradlími na římsách a na ocelové nosné konstrukci K 06
- Počet madel/příčlí: 1/2
- Výška zábradlí nad římsami: vlevo i vpravo 1,11 m – 1,12 m
- Délky zábradlí (jednotlivých dílů): vlevo 3,20 – 3,00 – 3,00 – 3,50 m, vpravo 3,24 – 3,00 – 3,00 – 3,50 m
- Počet sloupků: vlevo i vpravo 8 sl. (4 díly zábr. se 2 sl.)
- Upevnění sloupků: sloupky s patními deskami kotvenými v římsových kvádrech
- Půdorysný tvar: přímý

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Vývody odvodnění ve vrcholech kleneb K 01 a K 07.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Výstražné tabulky oboustranně na obou koncích mostu (na zábradlí), v době PPM na začátku mostu tabulky chyběly (rámečky k zábradlím upevněny).
- Bezpečnostní nátěry na zábradlích na římsách na začátku mostu, na K 02, na K 03 a na zábradlích na K 04 v první polovině jejich délky (vždy ob jeden sloupek).

Revizní zařízení

- Revizní lávky: po celé délce uvnitř konstrukcí, středové mezilehlé a na K 05 a K 06 i oboustranně dolní – ocelové, šroubové přípoje; středové mezilehlé lávky šířky 820 – 840 mm, oboustranně zábradlí s 1 madlem, výšky zábr. nad pochozí plochou **1,00 m**; dolní lávky na K 05 a K 06 šířky 640 mm, oboustranně zábradlí - vnitřní s příčlí (řešení s ohledem na přítomnost mezilehlé revizní lávky) a vnější s madlem a příčlí, výšky vnějších zábr. nad pochozí plochou **1,03 m**
- Na K 03 v každé příhradě oboustranně uvnitř podél dolních pásů hlavních nosníků revizní lávky z fošen (po 3 ks fošen vedle sebe s příčnými svlaky) – fošny uložené na dolních vodorovných úhelnících příčného ztužení a na úhelnících dolního podélného ztužení.
- Na K 02 – K 04 - revizní madla o \varnothing 20 mm protažena svislicemi a diagonálami hl. nosníků ve výšce 1,30 m nad dolními pásy hl. nosníků.
- Přístup do konstrukcí: 1 funkční vstupní otvor v podlaze mezi kolejnicemi mezi K 04 a K 05, vstupní otvor o rozměrech (š x d) - 800 x 430 mm (průlez mezi mostnicemi a poj. úhelníky), žebřík pod vstupním otvorem: ocelový

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km 21,502
----------------	--	-----------------------

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Cizí zařízení: po celé délce mostu na vnější straně zábradlí vpravo podélný plechový kabelový žlab; před mostem vlevo návěstidlo - tabule před zastávkou; na mostě vyznačeny staničníky (km 21,4 a 21,5); na římse nad P 01 vpravo nivelační značka; na konci K 02 vlevo (při zábradlí ochranného výstupku) návěstidlo - vzdálenostní upozorňovací; vpravo na vnější straně zábradlí na K 02 a zábr. 1. a 2. ochranného výklenku konzoly s izolátory (zrušené vzdušné vedení); za mostem vlevo staničník km 21,6 a přejezdník, v otvoru č.2 pod komunikací plynové vedení, v otvoru č.2 zřejmě i zemní kabel. vedení; u mostu vlevo (otvor č.2) sloup veřejného osvětlení; na pilíři P 01 turistické značky; v otvoru č.5 vzdušné el. vedení; vlevo i vpravo v okolí mostu oplocené pozemky (začátek mostu)
- Svahy u mostu zpevněné, povrch přemostěné komunikace v otvoru č.2 asfaltový, koryto vodního toku (otvor č.4) přírodní, v otvoru č.5 vodní náhon
- Příjezd automobilem: možný - v obci Vilémov od Mikulášovic anebo Velkého Šenova ve směru do D. Poustevny odbočit za čerpací stanicí vlevo a dojet po místní komunikaci pod objekt (otvor č.2) – ve směru od D.Poustevny před Vilémovem odbočit před silničním mostem přes žel. trať vpravo a údolím dojet pod objekt z druhé strany (otvor č.2), lze zvolit variantu příchodu k viaduktu po žel. trati - v tom případě ve směru od D.Poustevny před Vilémovem odbočit vpravo až za mostem přes žel. trať, dojet k lesu a odtud dojít k viaduktu (cca 100 m)

5. Přechody do trati

- Ve výběžích oboustranně KL pod ochranou podélných přechodových zídek - gabionů navazujících na rovnoběžná křídla, na začátku vlevo navíc starší betonová římsová zídka.

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

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

	mezi mostnicí 1 – 2	mezi mostnicí 57 – 58
posun	bez posunu	bez posunu

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

	mezi mostnicí 1 – 2	mezi mostnicí 55 – 56
posun	bez posunu	bez posunu

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

	mezi mostnicí 1 – 2	mezi mostnicí 56 – 57
posun	bez posunu	vlevo o 20 mm

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

	mezi mostnicí 1 – 2	mezi mostnicí 56 – 57
posun	vlevo o 25 mm	vlevo o 15 mm

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km 21,502
----------------	--	-----------------------

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

	mezi mostnicí 1 – 2	mezi mostnicí 61 – 62
posun	vlevo o 10 mm	vpravo o 35 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na římsách na začátku mostu** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2170 mm	2098 mm	2074 mm
vpravo	2042 mm	2074 mm	2093 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na K 02** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2205 mm	2203 mm	2212 mm
vpravo	2215 mm	2209 mm	2213 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na K 03** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2218 mm	2222 mm	2216 mm
vpravo	2208 mm	2202 mm	2205 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na K 04** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2216 mm	2201 mm	2179 mm
vpravo	2208 mm	2219 mm	2237 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na K 05** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2186 mm	2197 mm	2197 mm
vpravo	2236 mm	2225 mm	2220 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na K 06** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2202 mm	2227 mm	2238 mm
vpravo	2224 mm	2197 mm	2181 mm

- Vzdálenost vnitřního líce **zábradlí na římsách na konci mostu** od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	2257 mm	2230 mm	2212 mm
vpravo	2183 mm	2182 mm	2171 mm

- **VSMP: Zábradlí vlevo i vpravo zasahují do volného schůdného a manipulačního prostoru na objektu (po celé délce viaduktu).**

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

- **Ochranné výstupky:** oboustranně v místech nad pilíři, mezi K 01 – K 02, K 02 – K 03, K 04 – K 05 a K 05 – K 06, ocelové podlahy
rozměr - hloubka x délka
 - vlevo i vpravo - 500 x 1050 mm

- Vzdálenost **vnitřních hran říms na začátku mostu** (křídla O 01, K 01 a P 01) od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1844 mm	1815 mm	1819 mm
vpravo	1769 mm	1777 mm	1785 mm

- Vzdálenost **vnitřních hran říms na konci mostu** (P 06, K 07, křídla O 02) od osy koleje:

	na začátku	uprostřed	na konci
vlevo	1854 mm	1843 mm	1853 mm
vpravo	1768 mm	1769 mm	1773 mm

6.2 Prostorové uspořádání pod objektem:

- Kolmá světlost:
 - otvor č.1 a č.7 - 7,00 m (MES)
 - otvor č.2, č.3 a č.5 - 34,95 m (MES)
 - otvor č.4 - 34,90 m (MES)
 - otvor č.6 - 34,83 m (MES)
- Volná výška **nad komunikací, v otvoru č.2:** vpravo pod dolním podélným ztužením ocelové nosné konstrukce K 02 - 8,17 m
- Volná výška **nad vodním tokem, v otvoru č.4:** 29,50 m a **v otvoru č.5:** 27,40 m

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01:

Mostní klenba

- V době PPM líc klenby suchý - na líci výluhy pojiva (krusty s krápníčky) - voda vytéká pouze z vývodu odvodnění ve vrcholu klenby.
- Pouze ojedinělá degradace spárování.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

Čelní zeď vlevo, včetně římsy

- Pod kamennými římsovými kvádry betonová úložná vrstva degradovaná do hl. 50 – 250 mm.
- První římsový kvádr uvolněný a vysunutý o cca 50 mm.
- Lokálně zdící malta ve spárách degradovaná do hl. 30 – 50 mm, místně i 200 mm, zároveň je degradovaná zdící malta i ve spáře mezi čelní zdí a klenbou (klenáky čelního oblouku).
- Místy ve spárách narůstá drobná vegetace.

Čelní zeď vpravo, včetně římsy

- Pod kamennými římsovými kvádry betonová úložná vrstva degradovaná do hl. 50 – 250 mm (**foto č.1**).
- Místy, zejména na začátku mostu, zdící malta ve spárách degradovaná do hl. 30 mm, místy je degradovaná zdící malta i ve spáře mezi čelní zdí a klenbou (klenáky čelního oblouku).
- Místy ve spárách narůstá drobná vegetace.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

Konstrukce K 02:

- **Stav PKO:** na všech prvcích ocelové nosné konstrukce prorezavění resp. odloupání nátěru na 70 – 90 % plochy (Ri 5), na jednotlivých profilech a plechách i na 100 % plochy - bez nátěru (Ri 5)
- **Korozní oslabení prvků:**
 - Prvky nosné konstrukce, zejména stěny a pásové úhelníky příčníků, krční úhelníky dolních pásů podélníků, pruty ztužení, styčnickové plechy, přípojné úhelníky, dolní a horní pásy hlavních nosníků, svislice a diagonály hlavních nosníků a mostní chodníkové konzoly, oslabené, včetně v oblasti přípojí, o 2 – 7 mm a směrem do krajů i značně oslabené (oslabení do ostra).
 - Lokálně, včetně v oblasti přípojí, prvky vyrezivělé do hl. 5 – 25 mm, jednotlivé prvky prorezivělé (plochy o \varnothing cca 5 – 20 mm).
 - Značné korozní úbytky, vyrezivění do hl. 30 – 100 mm (přerušení přírub úhelníků) a i do hl. 110 – 205 mm a prorezivění v plochách o \varnothing 30 – 60 mm, jsou v oblastech přípojí podélníků na příčnky, zde u vodorovných přírub krčních úhelníků dolních pásů podélníků (**foto č.2**) a u vodorovných styčnickových plechů v přípoji podélného ztužení, v přípoích podmostkového podélného ztužení k podélníkům (**foto č.2**), v oblasti dolních styčníků, zde i v místech původně uložených fošen revizních lávek a místně u přírub úhelníků dolních pásů hlavních nosníků.
 - U příčného ztužení č.3 vlevo dolní vodorovný styčnickový plech ve 2. i v 3. příhradě se značnými korozními úbytky - vyrezivění a také i prorezivění v ploše 240 x 190 mm, v oblasti dolního styčnicku jsou i značné korozní úbytky přírub dolních vodorovných úhelníků příčného ztužení.
 - Na začátku 10. příhrady vlevo do přerušení dolního vodorovného styčnickového plechu a tím zároveň přerušení přípoje úhelníku dolního podélného ztužení zbývá 170 mm (značné korozní úbytky tohoto styčnickového plechu jsou i v 9. příhradě, v oblasti dolního styčnicku jsou i značné korozní úbytky přírub dolních vodorovných úhelníků příčného ztužení). (**foto č.3**)
 - Štěrbinové koroze v místech přípojí - odtažení materiálů o 5 – 20 mm (deformace přírub).
- **Stav nýtových spojů:** Hlavy jednotlivých nýtů oslabené o 5 – 10 mm, u jednotlivých nýtů značné korozní úbytky hlav, místy s postupující korozi do dřívků nýtů.
 - V jednotlivých příhradách v přípoích úhelníků podmostkového podélného ztužení s dolními pásy podélníků hlava nýtu utržená, poškozena korozi – přerušené přípoje úhelníků ztužení s dolními pásy podélníků (v přípoji je vždy pouze 1 nýt):
 - na konci příhrady č.1 vlevo (**foto č.4**)
 - na začátku příhrady č.3 vlevo
 - na konci příhrady č.4 vlevo
 - na začátku příhrady č.5 vpravo
 - na začátku příhrady č.7 vlevo + na konci příhrady č.7 vpravo
 - na konci příhrady č.9 vlevo
- **Uložení a ložiska:**
 - Válce pohyblivých ložisek na P 01 oslabené důlkovou korozi o 1 – 2 mm, čelní obruby válců oslabené o 3 – 7 mm.
 - Stav PKO ložisek: u pohyblivých ložisek prorezavění a odloupání nátěru na cca 40 % plochy (Ri 5), u pevných ložisek na cca 50 – 60 % plochy (Ri 5)
 - Zalití ložisek místy degradované (horší stav u pevných ložisek na P 02).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

Konstrukce K 03:

- **Stav PKO:** na všech prvcích ocelové nosné konstrukce prorezavění resp. odloupání nátěru na 70 – 90 % plochy (Ri 5), na jednotlivých profilech a plechách i na 100 % plochy - bez nátěru (Ri 5)
- **Korozní oslabení prvků:**
 - Prvky nosné konstrukce, zejména stěny a pásové úhelníky příčníků, krční úhelníky dolních pásů podélníků, pruty ztužení, styčnickové plechy, přípojné úhelníky, dolní a horní pásy hlavních nosníků, svislice a diagonály hlavních nosníků a mostní chodníkové konzoly, oslabené, včetně v oblasti přípojí, o 2 – 7 mm a směrem do krajů i značně oslabené (oslabení do ostra).
 - Lokálně, včetně v oblasti přípojí, prvky vyrezivělé do hl. 5 – 25 mm, jednotlivé prvky prorezivělé (plochy o \varnothing cca 5 – 10 mm).
 - Značné korozní úbytky, vyrezivění do hl. 30 – 120 mm (přerušení přírub úhelníků) a prorezivění v plochách o \varnothing 30 – 50 mm, jsou v oblastech přípojí podélníků na příčníky, zde u vodorovných přírub krčních úhelníků dolních pásů podélníků (**foto č.5**) a u vodorovných styčnickových plechů v přípoji podélného ztužení, v přípoích podmostvového podélného ztužení k podélníkům (**foto č.5**), v oblasti dolních styčníků, zde i v místech pod fošnami revizních lávek a místně u přírub úhelníků dolních pásů hlavních nosníků.
 - Na začátku 3. příhrady vlevo do přerušení dolního vodorovného styčnickového plechu a tím zároveň přerušení přípoje úhelníku dolního podélného ztužení zbývá 170 mm (značné korozní úbytky styčnickového plechu). (**foto č.6**)
 - Na začátku 8. příhrady vlevo dolní vodorovný styčnickový plech prorezivělý v ploše 120 x 80 mm.
 - Štěrbinové koroze v místech přípojí - odtažení materiálů o 5 – 20 mm (deformace přírub).
- **Stav nýtových spojů:** Hlavy jednotlivých nýtů oslabené o 5 – 10 mm, u jednotlivých nýtů značné korozní úbytky, místně s postupující korozi do dřívků nýtů. V jednotlivých příhradách ve středových přípoích úhelníků dolního podélného ztužení hlavy nýtů se značnými korozními úbytky (v přípoji je vždy pouze 1 nýt).
- **Uložení a ložiska:**
 - Válce pohyblivých ložisek na P 02 oslabené důlkovou korozi o 1 – 2 mm, válce mírně šikmě vyosené o cca 5 mm, čelní obruby válců oslabené o 3 – 7 mm.
 - Stav PKO ložisek: prorezavění a odloupání nátěru na cca 50 – 60 % plochy (Ri 5)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

Konstrukce K 04:

- **Stav PKO:** do poloviny ocelové nosné konstrukce na všech prvcích prorezavění resp. odloupání nátěru na 70 – 90 % plochy (Ri 5), na jednotlivých profilech a plechách i na 100 % plochy - bez nátěru (Ri 5), ve druhé polovině nosné konstrukce nátěr bez prorezavění, pouze ojediněle otlučený na < 1% ploch (Ri 3)
- **Korozní oslabení prvků:**
 - Prvky nosné konstrukce, zejména stěny a pásové úhelníky příčníků, krční úhelníky dolních pásů podélníků, pruty ztužení, styčnickové plechy, přípojné úhelníky, dolní a horní pásy hlavních nosníků, svislice a diagonály hlavních nosníků a mostní chodníkové konzoly, oslabené, včetně v oblasti přípojí, o 2 – 7 mm a směrem do krajů i značně oslabené (oslabení do ostra).
 - V první polovině nosné konstrukce lokálně, včetně v oblasti přípojí, prvky vyrezivělé do hl. 5 – 20 mm, jednotlivé prvky prorezivělé (plochy o \varnothing cca 5 – 10 mm).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

- V první polovině nosné konstrukce značné korozní úbytky, vyrezivění do hl. 30 – 110 mm (přerušení přírub úhelníků) a prerezivění v plochách o \varnothing 30 – 50 mm, jsou v oblastech přípojí podélníků na příčníky (**foto č.7**), zde u vodorovných přírub krčních úhelníků dolních pásů podélníků, popř. u vodorovných styčnickových plechů v přípoji podélného ztužení, v přípojích podmostovkového podélného ztužení k podélníkům, místně u vodorovných přírub dolních krčních úhelníků příčníků, v dolních částech svislých výztuh příčníků (v místech pod podélníky), v oblasti dolních styčnicků a místně u přírub úhelníků dolních pásů hlavních nosníků.
- V první polovině nosné konstrukce u starších dolních vodorovných profilů příčného ztužení vodorovné příruby se značnými korozními úbytky, zde i přerušení přírub.
- Na začátku 3. příhrady vlevo dolní vodorovný styčnickový plech prerezivělý v ploše 150 x 120 mm.
- V první polovině nosné konstrukce šterbinové koroze v místech přípojí - odtažení materiálů o 5 – 20 mm.
- Ve druhé polovině nosné konstrukce oslabené části prvků, včetně hlav nýtů, místa s vyrezivělými kraji a ojedinělá místa s prerezivělým profilem (příruba úhelníku v dolní části svislé výztuhy u 6. příčníku z příhrady č.6 vlevo) krytá nátěrem - místy prostupuje rez a pouze místně nátěr odloupaný na < 1% ploch (Ri 3). Místy vyplavená rez. Vodorovné plochy částečně zašpiněné. V přípojích podmostovkového podélného ztužení k podélníkům, v místech oslabených profilů, provedeno zatmelení (přes tmel nátěr).
- **Stav spojů:**
 - Hlavy jednotlivých nýtů oslabené o 5 – 10 mm, u jednotlivých nýtů značné korozní úbytky.
 - V připojení podélníku vpravo na 5. příčník není šroub z příhrady č.4 dotažený.
 - Ve druhé polovině nosné konstrukce v připojení podélníků na příčníky místně u pouze jednotlivých šroubů vyplavená rez.
- **Uložení a ložiska:**
 - Válce pohyblivých ložisek na P 03 oslabené důlkovou korozí o 1 – 2 mm, válce mírně šikmé vyosené o cca 5 mm, čelní obruby válců oslabené o 3 – 8 mm.
 - Stav PKO ložisek: na pohyblivých ložiskách na P 03 prerezavění a odloupání nátěru na cca 50 – 60 % plochy (Ri 5), na pevných ložiskách na P 04 nátěr bez prerezavění (Ri 0), povrchy místy zašpiněné
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

Konstrukce K 05:

- Vodorovné plochy zašpiněné.
- Oslabené části prvků (o 2 – 7 mm, kraje i do ostra), včetně hlav nýtů (osl. 5 – 10 mm a jednotlivé i téměř na plocho) a místa s vyrezivělými kraji krytá nátěrem - místy prostupuje rez a pouze místy nátěr odloupaný na < 1% ploch (Ri 3). Místy vyplavená rez. V přípojích podmostovkového podélného ztužení k podélníkům, v místech oslabených profilů, provedeno zatmelení (přes tmel nátěr).
- V připojení podélníků na příčníky místně u pouze jednotlivých šroubů vyplavená rez.
- **Uložení a ložiska:**
 - Bez zjevných závažných poruch, oslabená místa krytá nátěrem.
 - Stav PKO ložisek: povrchy místy zašpiněné, nátěry bez prerezavění (Ri 0)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

Konstrukce K 06:

- Vodorovné plochy zašpiněné.
- Oslabené části prvků (o 2 – 7 mm, kraje i do ostra), včetně hlav nýtů (osl. 5 – 10 mm a jednotlivé i téměř na plocho) a místa s vyrezivělými kraji, popř. s vyrezivělými přírubami profilů (vodorovná příruba horního krčního úhelníku 11. příčnicku v místech podélníků ze strany bližší závěrné zdi a příruba v dolní části vnitřního závěrného úhelníku na konci hlavního nosníku vpravo) krytá nátěrem - místy prostupuje rez a pouze místy nátěr odloupaný na < 1% ploch (Ri 3). Místně vyplavená rez.
- V přípojích podmostovkového podélného ztužení k podélníkům, v místech oslabených profilů, provedeno zatmelení (přes tmel nátěr).
- V připojení podélníku vlevo na 1. příčník není jeden šroub z příhrady č.1 dotažený.
- V připojení podélníků na příčníky místně u pouze jednotlivých šroubů vyplavená rez.
- **Uložení a ložiska:**
 - Bez zjevných závažných poruch, oslabená místa krytá nátěrem.
 - Stav PKO ložisek: povrchy místy zašpiněné, nátěry bez prorezavění (Ri 0)
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

Konstrukce K 07:

Mostní klenba

- V době PPM líc klenby suchý - na líci výluhy pojiva (krusty s krápníčky) - voda vytéká pouze z vývodu odvodnění ve vrcholu klenby.
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

Čelní zeď vlevo, včetně římsy

- Pod kamennými římsovými kvádry betonová úložná vrstva degradovaná do hl. 50 – 250 mm.
- Zdící malta ve spárách degradovaná do hl. 30 – 110 mm, zároveň je degradovaná zdící malta i ve spáře mezi čelní zdí a klenbou (klenáky čelního oblouku).
- Ojedinelé výluhy pojiva.
- Místy ve spárách narůstá drobná vegetace.

Čelní zeď vpravo, včetně římsy

- Pod kamennými římsovými kvádry betonová úložná vrstva degradovaná do hl. 50 – 250 mm, pouze místně i do hl. 450 mm.
- Zdící malta ve spárách degradovaná do hl. 30 – 110 mm, zároveň je degradovaná zdící malta i ve spáře mezi čelní zdí a klenbou (klenáky čelního oblouku).
- Místy ve spárách narůstá drobná vegetace.

2. Stav spodní stavby

Opěra O 01:

- Opěra zasypaná ve svahu.

Křídlo vlevo

- Viz stav čelní zeď K 01.

Přechodové zídky - gabion a betonová zídka vlevo

- Gabion bez zjevných poruch.
- U ponechané starší „římsové“ zídky navazující na koš gabionu degradace betonu, zídka prasklá.

Křídlo vpravo

- Viz stav čelní zeď K 01.

Přechodová zídka - gabion vpravo

- Bez zjevných poruch.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Ev. km	21,502
----	-------------	--	--------	---------------

Svahy u mostního objektu:

- Kamenná dlažba prorostlá drobnou vegetací a lokálně rozvolněná (vzrostlá vegetace uřezána).

Pilíř P 01:

- Ojedinele ve spárách, včetně ve zdivu závěrné zdi a při úložných kvádrech z otvoru č.2, zdící malta degradovaná do hl. 30 – 100 mm.
- Pouze ojedinele ve spárách narostlá vegetace.
- Na líci lokální výluhy pojiva.

Pilíř P 02:

- V horní části pilíře v jednotlivých spárách v krajích pilíře u 2 horních řad kamenů a podél úložných kvádrů zdící malta degradovaná do hl. 40 – 100 mm.
- V horní části pilíře místy ve spárách narůstá drobná i uchycená náletová vzrostlá vegetace.
- Na líci místní výluhy pojiva.

Pilíř P 03:

- V horní části pilíře v jednotlivých spárách v krajích pilíře u 2 horních řad kamenů a podél úložných kvádrů zdící malta degradovaná do hl. 40 – 100 mm.
- V horní části pilíře místy ve spárách narůstá drobná i uchycená náletová vzrostlá vegetace. Úložný práh zčásti porostlý mechem.
- Na líci lokální výluhy pojiva.

Pilíř P 04:

- V horní části pilíře spárování degradované a zejména v krajích pilíře u 2 horních řad kamenů a podél úložných kvádrů ve spárách zdící malta degradovaná do hl. 50 – 150 mm (**foto č.8**).
- V horní části pilíře místy ve spárách narůstá drobná.
- Na líci lokální výluhy pojiva.

Pilíř P 05:

- V horní části pilíře spárování degradované a zejména v krajích pilíře u 2 – 3 horních řad kamenů a podél úložných kvádrů ve spárách degradovaná zdící malta do hl. 50 – 150 mm (**foto č.9**).
- Na líci místní výluhy pojiva.

Pilíř P 06:

- V horní $\frac{1}{3}$ výšky pilíře, včetně z otvoru č.6 na a pod úložným prahem a ve zdivu závěrné zdi, zdící malta ve spárách degradovaná do hl. 30 – 110 mm, zde ve spárách narůstá drobná i uchycená náletová vzrostlá vegetace.
- Na líci lokální výluhy pojiva.

Opěra O 02:

- Ojedinelá degradace zdící malty do hl. 40 mm.
- Výluhy pojiva.

Křídlo vlevo

- Viz stav čelní zeď K 07.

Přechodová zídka - gabion vlevo

- Koš gabionu navazující na konec rovnoběžného křídla se naklání, vysouvá a dochází ke změnám tvaru koše (boulení) - v přechodové oblasti za mostem se v místech mezi koši gabionů nachází otevřené kolejnicové styky.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

Křídlo vpravo

- Viz stav čelní zeď K 07.

Přechodová zídka - gabion vpravo

- Bez zjevných poruch.

Svahy u mostního objektu:

- Kamenná dlažba prorostlá drobnou vegetací, lokálně rozvolněná a místy již chybí - zborcená u pilíře P 06 (vzrostlá vegetace v bezprostřední blízkosti mostu uřezána).

3. Stav železničního svršku**Kolej č.1**

- V průběhu délky mostu upevňovadla dotažená.
- Mostnice na K 02 – K 06: jednotlivé mostnice podélně popraskané, 50. mostnice na K 02 v jednom místě při dolní hraně vpravo vyhníla do hl. 40 – 50 mm.
- Pozednice (na P 01 a na P 06): podélně popraskané, na P 01 podložka pod pozednicí vlevo vysunutá
- Kolejnicové podpory na začátku a na konci mostu: pražce nejsou poškozené
- Kolejnicová dilatační zařízení: bez zjevných poruch
- Pojistné úhelníky:
 - ve stycích pojistných úhelníků chybí buď jednotlivé a nebo všechny šrouby
 - v připevnění pojistných úhelníků k pozednici na P 01 vrtule vyčnělé, uvolněné a vlevo 1 vrtule chybí
 - stav PKO: prorezavění nátěru na cca 80% plochy (Ri 5)
- Kolejové lože, na začátku a na konci mostu, čisté.

4. Stav vybavení**Podlahy na K 02 – K 06**Podlaha mezi kolejnicemi:

- Stav PKO: prorezavění nátěru (na pochozí ploše) na méně než 1% plochy (Ri 3)

Podlahy na hlavách:

- Stav PKO: povrchy zašpiněné, prorezavění, odloupání nátěru (na pochozích plochách) na méně než 1% ploch (Ri 3)
- V jednotlivých stycích v připojení podlahových plechů k mostnicím vruty nedotažené, vyčnělé.
- Mezi podlahami na hlavách a podlahami na chodnicích výškový rozdíl, vlevo 40 – 80 mm a vpravo 30 – 60 mm.

Podlahy na chodnicích:

- Stav PKO: oboustranně na K 02 do poloviny délky na K 04 plechy bez nátěru - 100 % (Ri 5), od poloviny K 04 na konec K 06 bez prorezavění nátěru (Ri 0)
- Šrouby v připevnění plechů zarezlé (v místech plechů bez nátěru).
- Pouze jednotlivé šrouby v připevnění plechů podlah nejsou dotažené a pouze jednotlivé šrouby, v místech ochranných výstupků, i chybí.
- Na K 02 vlevo 7. plech deformovaný.

Zábradlí vlevo i vpravo:

- Stav PKO: na začátku mostu na zábradlích na římsách a oboustranně na zábradlích na K 02 do poloviny délky K 04 prorezavění nátěru na 80 – 100 % ploch (Ri 5), od poloviny K 04 na konec mostu bez prorezavění nátěru (Ri 0)

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

- V místech poškozeného nátěru mezi úhelníky jednotlivých sloupků zábradlí (sloupky ze zdvojených úhelníků) štěrbinová koroze (zeslabení a odtažení materiálů; vyrezivění přírub úhelníků).
- Ve spojích dolních příčí s pouze jednotlivými sloupky nejsou dotažené šrouby.
- Na začátku mostu 1. sloupek vlevo uvolněný společně s římsovým kvádrem.
- Na začátku mostu 2. sloupek vpravo v dolní části deformovaný.
- Na K 04 vpravo v 11. zábradelním poli madlo deformované - vybočené o cca 30 mm.
- Na K 05 vpravo zábradlí v místě 13. sloupku mírně vybočené.
- Na K 06 vpravo zábradlí od začátku až po 7. zábradelní pole mírně vybočené.
- Zábradlí na římsách na konci mostu pevná, bez deformací.

Odvodňovací a odpadní zařízení

- Vývody odvodnění ve vrcholech kleneb K 01 a K 07 funkční.

Bezpečnostní nátěry a výstražné tabulky

- Výstražné tabulky: v době PPM na začátku mostu obě tabulky chyběly (rámečky k zábradlím upevněny).
- Bezpečnostní nátěry na zábradlích matné, prorezavění na 30 – 50 % plochy, jednotlivě i na 80 % plochy (Ri 5).

Revizní zařízení

- Revizní lávky:
 - ocelová středová mezilehlá revizní lávka na K 02, K 03 a na K 04 do poloviny délky – povrchy zašpiněné, podlahy zanesené, prorezavění nátěru na 100 % plochy (zábradlí na 90 % plochy) (Ri 5)
 - ocelová středová mezilehlá revizní lávka na K 04 ve druhé polovině délky, na K 05 a na K 06 a dolní revizní lávky na K 05 a K 06 – povrch podlahových plechů zašpiněný, celkově bez prorezavění nátěrů (Ri 0)
 - na K 03 dolní dřevěné revizní lávky – fošny ztrouchnivělé, shnilé, na konci vlevo i 1 fošna chybí
- Revizní madla na K 02 – K 04: na K 02 a na K 03 ve 4. – 7. příhradě oboustranně revizní madla chybí, na K 04 revizní madla oboustranně chybí (odstraněna) od 4. příhrady do konce a vlevo ve 3. příhradě madlo přerušené
- Přístup do konstrukcí, 1 funkční vstupní otvor v podlaze mezi kolejnicemi mezi K 04 a K 05: jeden čep u pantu víka chybí, v připevnění žebříku k mostnici chybí 1 vrut

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- U podélného plechového kabelového žlabu vedeného z vnější strany zábradlí vpravo je u 5. sloupku zábradlí na začátku mostu deformovaný kryt.
- Vpravo k jednotlivým sloupkům zábradlí na K 02 a 1. a 2. ochranného výstupku připevněny patrové konzoly již zrušeného vzdušného vedení.
- Povrch komunikace pod mostem v otvoru č.2 v pořádku.

5. Přejechy do trati

- Za konci gabionů bez šterkové rampy (na začátku vpravo a oboustranně na konci).

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

III. Návrh hodnocení stavebního stavu jednotlivých částí

Hodnocení nosných konstrukcí:

Konstrukce K 01 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Lokálně degradovaná zdící malta ve spárách čelních zdí, včetně v podélných spárách mezi čelními zdmi a klenbou, degradovaná betonová úložná vrstva pod římsovými kvádry

Konstrukce K 02 – hodnocení stupněm 3

z těchto důvodů:

- Korozní oslabení prvků i se značnými korozními úbytky, přerušení přírub profilů, štěrbinová koroze, přerušené přípoje úhelníků ztužení s dolními pásy podélníků - utržené hlavy nýtů, koroze hlav nýtů, stav PKO (celoplošně poškozené nátěry)
- Koroze válců pohyblivých ložisek

Konstrukce K 03 – hodnocení stupněm 3

z těchto důvodů:

- Korozní oslabení prvků i se značnými korozními úbytky, přerušení přírub profilů, štěrbinová koroze, koroze hlav nýtů, stav PKO (celoplošně poškozené nátěry)
- Koroze válců pohyblivých ložisek

Konstrukce K 04 – hodnocení stupněm 3

z těchto důvodů:

- Korozní oslabení prvků i se značnými korozními úbytky, přerušení přírub profilů, štěrbinová koroze, koroze hlav nýtů, stav PKO (v 1. polovině délky NK celoplošně poškozené nátěry)
- Koroze válců pohyblivých ložisek

Konstrukce K 05 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Lokální oslabení prvků

Konstrukce K 06 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Lokální oslabení prvků

Konstrukce K 07 – hodnocení stupněm 2

z těchto důvodů:

- Degradace zdící malty ve spárách čelních zdí, včetně v podélných spárách mezi čelními zdmi a klenbou, degradovaná betonová úložná vrstva pod římsovými kvádry

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU	1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km	21,502
----	-------------	--	---------	---------------

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

- Lokálně degradovaná zdící malta ve spárách zdív křídel, degradovaná betonová úložná vrstva pod římsovými kvádry, vlevo uvolněný a vysunutý římsový kvádr

Pilíř P 01 – hodnocení stupněm 2**z těchto důvodů:**

- Místní degradace zdící malty

Pilíř P 02 – hodnocení stupněm 2**z těchto důvodů:**

- Degradace zdící malty ve spárách v horních částech pilíře

Pilíř P 03 – hodnocení stupněm 2**z těchto důvodů:**

- Degradace zdící malty ve spárách v horních částech pilíře

Pilíř P 04 – hodnocení stupněm 2**z těchto důvodů:**

- Degradace zdící malty ve spárách v horních částech pilíře

Pilíř P 05 – hodnocení stupněm 2**z těchto důvodů:**

- Degradace zdící malty ve spárách v horních částech pilíře

Pilíř P 06 – hodnocení stupněm 2**z těchto důvodů:**

- Degradace zdící malty

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

- Degradovaná zdící malta ve spárách zdív křídel, degradovaná betonová úložná vrstva pod římsovými kvádry

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU 1181	Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km 21,502
----------------	--	-----------------------

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 02, K 03 a K 04

⇒ **spodní stavba: S 2**

na základě hodnocení O 01, P 01, P 02, P 03, P 04, P 05, P 06 a O 02

Podrobná prohlídka provedena dne: 07.04.2014

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Tomáš Růžička dne: 19.01.2015

Protokol kontroloval: Ing. Pavel Matyáš



Ing. Pavel Matyáš
TÚDC - SMPS



Jaroslav Schejbal
Vedoucí RS UNL

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Technická ústředna dopravní cesty
Malietova 10/2363, 190 00 Praha 9 - Libeň
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(16)

V Ústí nad Labem dne:

.....

Ing. Jiří Suchan
Přednosta SMT

Přílohy protokolu:

Příloha č.1 – fotodokumentace závad a poruch

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č.1

TU **1181** Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)

Evd. km **21,502**



foto č.1

K 01 - čelní zeď vpravo – hloubkově degradovaná betonová úložná vrstva pod římsovými kvádry



foto č.2




K 02 - přípoj podélníku na příčník a přípoj podmostovkového podélného ztužení k dolnímu pásu podélníku (10. příhrada na konci vpravo) – značné korozní úbytky vodorovné příruby dolního krčního úhelníku podélníku, přerušení příruby



foto č.3

K 02 - dolní styčník u 10. příčného ztužení vlevo – značné korozní úbytky, do přerušení styčníkového plechu v 10. příhradě zbývá 170 mm

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č.1

TU 1181 Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evid. km 21,502
	<p>foto č.4</p> <p>K 02 - přípoj podmostovkového podélného ztužení k dolnímu pásu podélníku (1. příhrada na konci vlevo) – přerušovaný přípoj</p>
	<p>foto č.5</p> <p>K 03 - přípoj podélníku na příčník a přípoj podmostovkového podélného ztužení k dolnímu pásu podélníku (9. příhrada na začátku vpravo) – značné korozní úbytky vodorovných přírub dolních krčních úhelníků podélníku, přerušování přírub</p>
	<p>foto č.6</p> <p>K 03 - dolní styčník u 3. příčného ztužení vlevo – značné korozní úbytky, do přerušování styčnickového plechu zbývá 170 mm</p>

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č.1

TU 1181 Rumburk (mimo) – Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	Evd. km 21,502
---	-----------------------



foto č.7

K 04 - přípoj podélníku na příčník (2. příhrada na začátku vpravo) – značné korozní úbytky vodorovné příruby dolního krčního úhelníku podélníku, přerušení příruby



foto č.8

P 04 – hloubková degradace zdící malty v horní části pilíře (úložný práh)

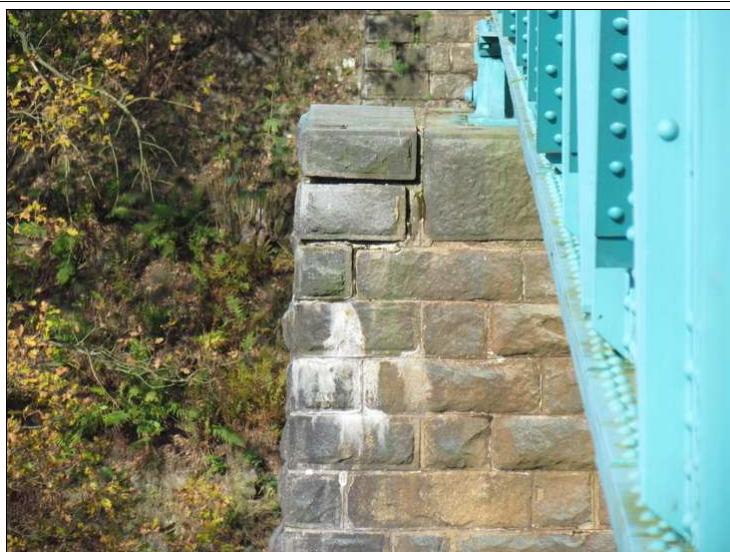


foto č.9

P 05 – hloubková degradace zdící malty v horní části pilíře (úložný práh)