

Protokol o podrobné prohlídce

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

TÚ 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)		DÚ QA	žst. Ústí nad Labem hl.n. (estakáda)	evd. km	0,439
Objekt	most	stanice	Vžitý název: Ústí n.L. – pod OC FORUM			
délka mostu	159,00 m	počet otvorů	15	počet kolejí na mostě	2	elektrizace: Ano
Objednatel: SZDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem			rychlost na mostě / rychlost traťová [km/h]: 30/80		Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí D4-80	
návrh hodnocení stavebního stavu		3/3	Vedoucí regionálního pracoviště Jaroslav Schejbal		Rok podrobné prohlídky 2020	



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 TUDC má zaveden integrovaný systém managementu zajišťující soulad s normou ISO 9001 a ISO 27001. Nevztahují se na dodávky služeb nebo výrobků.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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: 5 °C až + 12 °C

Počasí: polojasno

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

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

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
- Uložení nosné konstrukce: na ložiskách

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- 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 nýťované, 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, nýťované, 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, nýťované, připojené 2 přípojnými úhelníky ke stěnám hlavních nosníků, osová vzdálenost: 8 x 1,90 m.
- Podélné ztužení: horní a dolní, dvojité úhelníky snýťované, 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 (MES)
- 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 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 0,439
----------------	---	----------------------

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

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

- 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 zed'

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 + 49 E1 + v konci mostu R 65
- Tvar podkladnic: žebrové
- Kolejnicové podpory: mostnice a dřevěné pražce
- Kolejové lože: průběžné štěrkové, uzavřené (mimo konstrukce K 10 a K 12 - ocel)
- Výhybky: před mostem výhybka č. 11, na mostě výhybka č. 7

Pozednice:**Pozednice K 10:**

- Pozednice nejsou osazeny, vysunutá závěrná zed'.
- 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 zed'.
- 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	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	0,439
----	-------------	---	---------	--------------

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 + 49 E1
- 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
- Výhybky: na mostě výhybka č. 6 a č. 8

Pozednice:

Pozednice K 09:

- [illegible]

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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- Protištepné spony: ano

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
- Protištepné 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
- Protištepné 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 podložkami, 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 podložkami, 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 podložkami, 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 podložkami, 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 podložkami, 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 podložkami, 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	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	0,439
----	-------------	---	---------	--------------

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 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 13:

- 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

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

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.
- Přejezd 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 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 0,439
----------------	---	----------------------

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	2312 mm	2793 mm	2445 mm
vpravo	3533 mm	2774 mm	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 námezníky 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	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	0,439
----	-------------	---	---------	--------------

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

II. Popis závad a poruch

1. Stav nosné konstrukce

Konstrukce K 01:

- Trhliny: Vlevo ve vzdálenosti cca 1,5 m a 2,5 m podélná trhlina šířky 1 až 3 mm.
- Průsaky: Stopy po průsacích.
- Degradace materiálů: Jednotlivé kameny popraskané, povrchově zvětralé do hloubky 2 mm až 5 mm, z podhledu místy vydřené rýhy od vozidel do hloubky 40 mm až 60 mm
- Větec klenby vlevo: Jednotlivé klenáky popraskané, prasklé
- Větec 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 zvětralý, 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 trhlín 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
- Větec klenby vlevo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 10 mm, ve vrcholu 2 klenáky prasklé
- Větec klenby vpravo: Povrchové zvětrávání 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 zvětralý, 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 trhlín 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 i nad P 02 vpravo a v jednom místě nad P 03 vpravo v ploše cca 250 mm x 150 mm povrchová úprava odpadlá. Z čela nástřiku vpravo ojediněle obnažená výztuž.
- Větec klenby vlevo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 6 mm
- Větec klenby vpravo: Povrchové zvětrávání 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.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé, u jednoho kvádrů z čela degradace do hloubky až 60 mm.
- 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 trhlín v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot.
- Degradace materiálů: bez zjevných poruch a závad
- Větec klenby vlevo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 6 mm
- Větec 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 trhlín v betonovém nástřiku průsaky vody s výluhy pojiva a nečistot, tvorba krápníků. (nad patami klenby zhoršení stavu oproti předchozí PPM)
- Degradace materiálů: bez zjevných poruch a závad
- Větec klenby vlevo: Povrchové zvětrávání do hloubky 2 mm až 8 mm, jednotlivé klenáky prasklé, závěrný klenák vyštípnutý do hloubky cca 30 mm
- Větec 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 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 0,439
----------------	---	----------------------

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 – 30 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	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	0,439
----	-------------	---	---------	--------------

- 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:

- Svislý styčnickový plech v horní části v místě napojení chodníkové konzoly vpravo s trhlinou délky 40 mm (viditelná část), chodníková konzola vpravo leží na krycí stěně úložného prahu P 07
- 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 příčníky
- Mostnicové šrouby nedotažené, orezivělé
- Hlavy jednotlivých nýtů oslabeny o 1 mm až 3 mm

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 vpravo odtržená krycí pásnice + pod ložiskem ve svarech odtržená podložisková deska, mezera 6 mm mezi ložiskem a podložiskovou deskou – **při průjezdu pokles celé NK v uložení o cca 8 mm včetně ložiska** – ložisková deska pootočená
- 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, prorezavění 100% (Ri 5).

Ložiska pohyblivá na konci:

- Vpravo v místě přivaření ložiska k hlavě OK pilíře trhlina 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, prorezavění 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 příčníky
- Vlevo na konci šterbinová 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, prorezavění do 1% (Ri 3).

Uložení OK:

Ložiska pevná na začátku:

- U levého ložiska, levá podélná vodící lišta dolní podložiskové desky prasklá v celé délce
- U pravého ložiska vpravo trhlina ve svaru krycí pásnice (odtržení krycí desky).
- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm.
- Betonový blok pod ložiskem vpravo při rozích svisle popraskaný, šířka trhlin až 2 mm.
Nátěr ložisek zničený, prorezavění 100% (Ri 5).

Ložiska pohyblivá na konci:

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- U levého ložiska zprava trhlina v krycí pásnici z čela ve svaru
- U pravého ložiska zleva i zprava krycí pásnice odtržená
- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm
- Znečištěná a rzivá, zanesená zeminou
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** při průjezdu vlaku pokles pohyblivého ložiska vlevo o cca 3 mm, na P 08 pokles pravého ložiska o cca 2 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 příčníky
- Z podhledu v dolních pásnicích hlavních nosníků rýhy od průjezdu vozidel + vruby při hranách
- 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 – v místě spoje styčnickového a konzoly svislá trhlina (nejde změřit)
- 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:

- U pravého ložiska vlevo trhlina v krycí pásnici na celou délku + 100 mm z čela (podložisková deska)
- Ložiska zanesená, orezivělá s důlkovou rzí 1 mm až 2 mm
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).

Ložiska pevná na konci na P 10:

- 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 m² 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 až 4 mm – pokles na P 09 – pilíř se naklání na levou stranu, pokles na P 10 o 2 až 3 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 příčníky
- Mostnicové šrouby nedotažené, orezivělé
- Hlavy jednotlivých nýtů oslabeny o 2 mm až 3 mm

Nátěr OK:

- Stav PKO:

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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

Uložení OK:

Ložiska pohyblivá na začátku:

- 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 rží 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 rží 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 rží 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 rží 1 mm až 2 mm.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- Zalití ložisek popraskané, odpadané.
Nátěr zničený, prorezavění 100% (Ri 5).
- **Chování konstrukce při průjezdu vlaku:** klidné

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
- 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: 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
- 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: Ojediněle jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé
- Železobetonová chodníková konzola vpravo: Beton z pohledu 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
- 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: Jednotlivé kameny popraskané, prasklé.
- Římsa vlevo: Místy popraskané, vypadané spárování, jednotlivé římsové kvádry prasklé
- Železobetonová chodníková konzola vpravo: Beton z pohledu 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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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.
- 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: 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 (v době PPM suché).

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, u rohového zdiva vlevo vypadlé 3 kameny.

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.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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.
- 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 odpadá.
- V dolní části zdiva jednotlivé kamenné kvádry popraskané.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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.

Pilíř P 07:

- Z čela pilíře vpravo svislá trhlinka na celou výšku, po spárách, šířka trhliny 1 – 1,5 mm, v horní části i 2 mm (trhlinka 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 trhlín 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.
- Ojediněle vlevo pod patou klenby K 08 výluhy pojiva.
- Zdivo v dolní části na styku s terénem zavlhlé.

Z otvoru č. 9

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

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

- Beton úložného prahu vodorovně popraskaný, šířka trhlín 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.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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 záпустný nýt.
- 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).
- **Ocelová část pilíře při průjezdu vlaku klesá až o 5 mm a ocelová podpěra se naklání směrem vlevo**

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 10 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.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- 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.
- 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 trhlina v čelní zdi po spárách šířky do 1 mm, trhlina začíná ve spáře mezi patními klenáky K 14 a K 15 a je na celou výšku čelní zdi až k začátku chodníkové konzoly. Trhlina 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 trhlina v čelní zdi po spárách šířky do 1 mm, trhlina 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. Trhlina 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.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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. 15Dřík pilíře: (kámen)

- Ojedíněle 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:

- Z čela vpravo trhliny v betonu šířky cca 0,5 mm.

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 na K14 ve výhybce chybí 1x vrtule.
- 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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- 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 a první 2 mostnice vpravo mají zešíkmený svislý šroub a jsou mírně posunuté k závěrné zdi

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

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 prerezivělé, 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.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

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:**

- 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 chodnicích:

- 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 13 první 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 prvního sloupku svar v místě spoje s madlem prasklý.
- Na O 02 křídlo vpravo na začátku přerušené šrouby ve spoji dolní příčle.
- Sloupky zábradlí ojediněle v místech kotvení zeslabené o cca 1 mm až 4 mm
- Zábradlí na opěrné zdi vpravo za křídlem O02 2x sloupek uvolněný
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.

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

Jiná a cizí zařízení a okolí objektu

- Bez zjevných poruch a závad.

5. Přechody do trati

- Přechody schůdné, vlevo i vpravo drážní stezka.

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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- Pokles v ložiskách (včetně ložisek) při průjezdu vlaku
- Trhlina ve svaru pravého pohyblivého ložiska

Konstrukce K 10 – hodnocení stupněm 3

Z těchto důvodů:

- Održeni horní desky u pevného ložiska vpravo
- Održené krycí pásnice u pevných a pohyblivých ložisek
- Pokles pravého ložiska při průjezdu vlaku

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:

- Održené 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:

- Održené zarážky pevných ložisek na P 10 vlevo a vpravo
- Održené 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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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

- Protékání podélnými spárami

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 3

Z těchto důvodů:

- Korozní úbytky materiálu 5 mm až 8 mm (kryté nátěrem)
- **Vertikální pohyb ocelové části pilíře** (dříku a úložné hlavy) **při průjezdu vlakové soupravy**

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 zdíva
- 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 zdíva
- Popraskaný úložný práh

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

TU **0801** Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)Evd. km **0,439****Opěra O 02 – hodnocení stupněm 2**Z těchto důvodů:

- Průsaky s výluhy pojiva z míst uložení

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 3**na základě hodnocení P 09

Podrobná prohlídka provedena dne: 01.04.2020

Protokol o podrobné prohlídce zpracoval Petr Steinberger dne: 09.05.2020

Most zařazen do investiční akce „Zvýšení kapacity v žst. Ústí nad Labem“, kde je akce ve fázi záměru projektu. Na mostě provést mimořádnou prohlídku a na základě výsledků MP případně provést opatření. Nadále sledovat stav objektu, v případě zhoršení učinit okamžitá opatření.

 **Správa železnic**
státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
Málarova 2363/10, 190 09 Praha 9
ICO: 70999233, DIČ: CZ70999233
[03]

.....
Jaroslav Schejbal
Vedoucí RP UNL

V Ústí nad Labem dne: 20.7.2020

.....
Ing. Vladimír Kudrnáč
Přednosta SMT

Přílohy protokolu:

Příloha č. 1 – fotodokumentace poruch a závad

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE

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



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

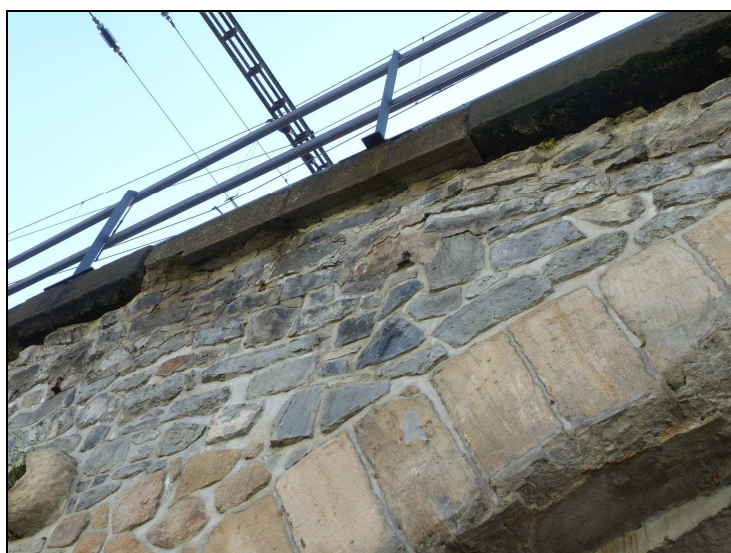


Foto č. 2
Konstrukce K 04
 Čelní zed' vpravo na začátku
 Boulení zdiva, popraskané
 spárování



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

PROTOKOL O PODROBNÉ PROHLÍDCE – Příloha č. 1

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



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



Foto č. 5
Konstrukce K 07
Čelní zedř 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 0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 0,439
----------------	---	----------------------



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



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



Foto č. 11
Konstrukce K 13
Vrypy 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	0801	Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km	0,439
----	-------------	---	---------	--------------

**Foto č. 13****Konstrukce K 13**

**Pohyblivé ložisko vlevo na P 11
Zleva odtržená chybějící vodící
lišta**

**Foto č. 14****Konstrukce K 14**

**Čelní zeď 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 0801 Praha Masarykovo nádraží st.4 (m.) – Děčín hl.n. (včetně)	Evd. km 0,439
--	----------------------



Foto č. 16
Pilíř P 12 vpravo
Z čela nad pilířem svislá trhlina
v čelní zdi



Foto č. 17
Pilíř P 14 vpravo
Z čela nad pilířem svislá trhlina
v čelní zdi



Foto č. 18
Konstrukce K 09
Mostnice č. 9 zprava
Výskyt dřevokazné houby