

# **Rekonstrukce mostu v km 3,286 trati 0671 Řetenice (mimo) – Úpořiny (mimo)**

## **Projednáání projektu ve stupni DUSP**

Zápis z jednání, které se uskutečnilo dne 22. 6. 2021 ve firmě TOP CON SERVIS s.r.o.  
Přítomni: dle prezenční listiny

Jednání bylo svoláno v rámci zpracování dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP). Projektant představil investorovi rozpracovanou dokumentaci a uvedl návrh koncepce rekonstrukce mostu.

### **Současný stav**

Nosná konstrukce stávajícího objektu je tvořena dlouhodobě vloženým mostním provizoriem. Uložení je na rovnaninu z dřevěných pražců nahrazující ubourané úložné prahy. Spodní stavbu tvoří kamenné opěry plošně založené, křídla jsou z betonových tvárnic se zámky. Na mostě je zúžený profil, komunikace pod mostem je šířkově nevyhovující.

Základní charakteristiky: rozpětí MP: 9,70 m, délka mostu: 13,50 m, šířka mostu: 5,60 m, výška mostu: 4,00 m. PKO nosné konstrukce je poškozena nárazy vozidel a nákladů, úhelníky příčného a podélného ztužení jsou deformovány, trhliny v místě styčnickového plechu, lokální důlková koroze. Kameny spodní stavby jsou poškozeny trhlinami, spárování je místy poškozené. Rovnanina nahrazující ÚP je vyhnílá a posunutá oproti původní poloze, betonová vrstva pod nimi degraduje. Stavební stav K3/S2.

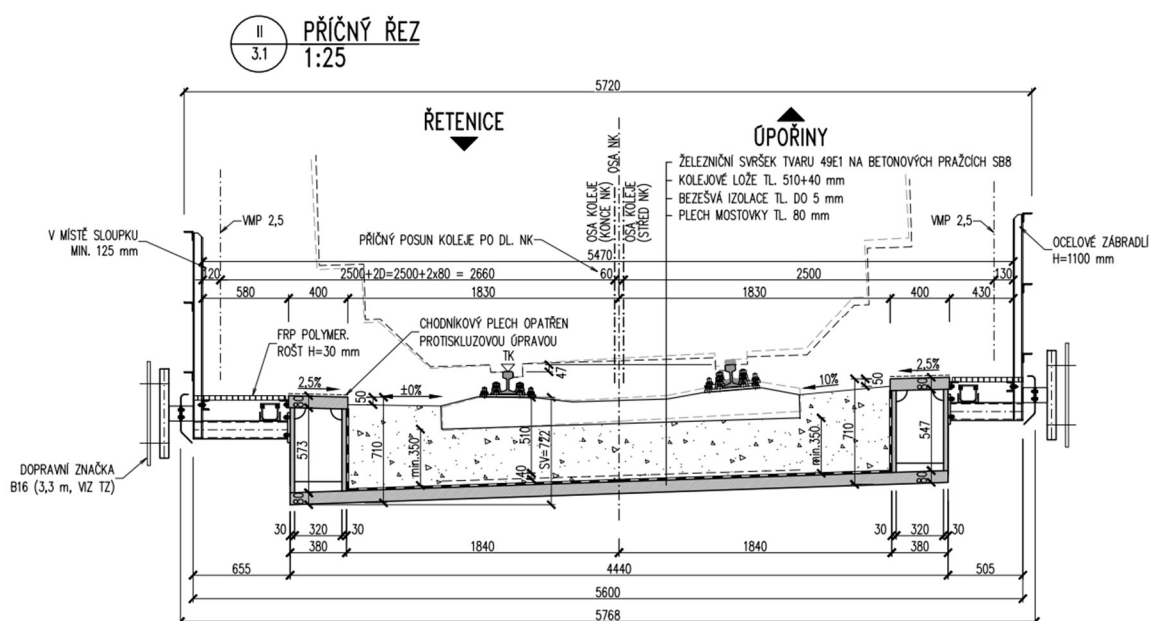
Most v ev. km 3,286 se nachází uprostřed mezi žel. přejezdy P2095 a P2096, vzdálenost k nim je cca 150 m. Po obou stranách mostu vedou kabely SŽ – CTD, SŽ – SEE a SŽ – SSZT.



Dle ZTP bude most kompletně rekonstruován z důvodu odstranění mostního provizoria z tratě, kde je snížena rychlost na 20 km/h. Vzhledem k nevyhovujícímu šířkovému uspořádání komunikace pod mostem a absenci chodníku je nutné přebudovat i spodní stavbu, aby byla světlá šířka mostního otvoru zvětšena. Po dohodě s odborem dopravy Magistrátu města Teplice bude šířkové uspořádání komunikace pod mostem umožňovat vedení komunikace š. 6,5 m mezi obrubami a chodníků š. cca 1,5 m vlevo a 2,0 m při pohledu shora (směrem na sever). Světlost otvoru bude zvětšena ze stávajících 6,0 m na 10,0 m.

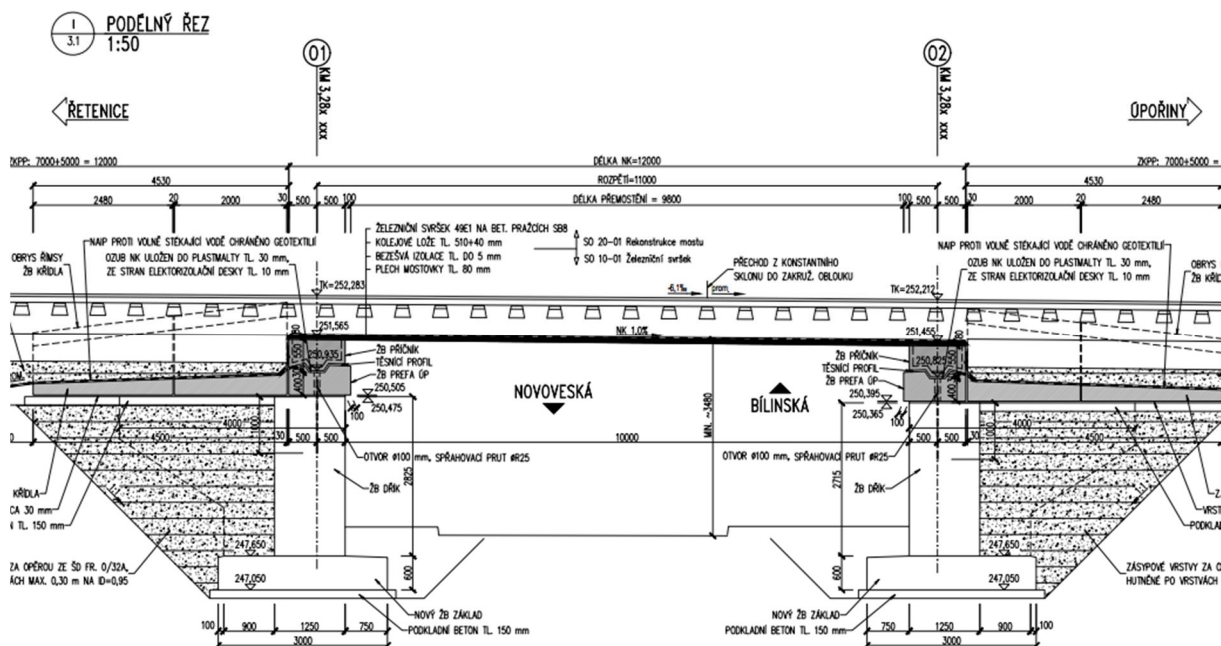
Navrhuje se nová nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem bez snížení podjezdné výšky. Prostorová průchodnost VMP 2.5.

S ohledem na výše uvedené je navržena v souladu s MVL 115 tzv. "tlustá deska", která zachovává přibližně totožnou stavební výšku jako NK stávající. V případě navrženého zdvihu koleje bude podjezdná výška zvětšena o cca 150 mm.



Nosná konstrukce - jedná se o ocelovou konstrukci s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce je tvořena dvěma hlavními nosníky uzavřeného profilu. Mezi nosníky je mostovka z plechu tl. 80 mm bez výztuh. Nad opěrami jsou koncové příčníky ze ŽB spřažené s deskou mostovky. NK je v podélném sklonu 1,0% k opěře O2. Konstrukce je kolmá. Na vnější stranu ocelových truhlíků hlavních nosníků budou šroubovými spoji připojeny konzoly podlah a zábradlí. Na NK jsou navrženy podporové příčníky, jejichž prostřednictvím je konstrukce uložena do ozubů nových úložných prahů. Nová nosná konstrukce bude provedena jako prefabrikát, kompletně svařený vč. vybetonování ŽB příčníků v mostárně. Nosná konstrukce bude uložena prostřednictvím úložných ozubů do lože z plastmalty.

ŽB opěry a prefabrikované úložné prahy a křídla - ŽB monolitické opěry budou provedeny na odbourané základy původní spodní stavby a na odkopaný terén, budou provedeny půdorysně za původními opěrami. Železobetonové úložné prahy budou vyrobeny jako prefabrikáty. Prahý budou uloženy do požadované úrovně na opěry na vrstvu cementové malty a budou spřaženy s opěrami pomocí spřahovacích trnů. Křídla mostu budou též prefabrikovaná. Jedná se o úhlová křídla tvaru U s vykonzolovanými římsami pro chodníky. Podélný sklon horního povrchu křídel, tj. říms na křídlech, je 12%.



### SO 10-01 Železniční svršek Koordinace s přejezdem P2095

- návrh kolejového řešení je zkoordinovaný (tj. směrově i výškově napojený) na stavbu „Doplnění závor na přejezdu P2095 v km 3,140 úseku Řetenice – Upořiny“
- Na projekt PPK je navázáno staničení, jak to požaduje SŽG. Staničení je tímto sjednoceno i s projektem přejezdu P2095.
- Projekt přejezdu P2095 končí s rekonstrukcí žel svršku 50 m za výhybkou č.6 , tj. v km 3,167
- Jak bude projekt přejezdu P2095 řešit bezстыkovou kolej zatím není známo – projektant je teprve v začátku prací

### Koordinace s přejezdem P2096

- návrh kolejového řešení s touto stavbou zatím zkoordinován není. Směrové řešení našeho návrhu se liší oproti směrovému řešení koleje v projektu přejezdu P2096, a to tím, že projektant zafixoval přejezd do stávající přechodnice s délkou 38 metrů, což odpovídá projektu PPK. Naš návrh směrového řešení (projednaný s O13) pracuje s výhledem na zvýšení převýšení a tím i zvýšení rychlosti na  $V 130 = 70 \text{ km/h}$ . To ale vyžaduje délku přechodnice 40m.

Rozdíly obou variant jsou minimální (směrové posuny cca do 15 mm). Ideální by bylo, pokud se bude přejezd rekonstruovat dříve než most, jakože bude, aby kolej směrově podbili dle našeho návrhu a projekt přejezdu pak upravili ve skutečném provedení dle našeho návrhu. Je toto schopen u investora někdo ohlídat? V opačném případě se musíme již odevzdanému projektu přizpůsobit my, ale pak musí O13 souhlasit s tím, že zachováváme stávající řešení přechodnice zasahující do přejezdu, tak jak je to v projektu PPK.

- Projekt přejezdu P2096 začíná s rekonstrukcí žel svršku těsně před přejezdem v km 3,420
- Bezстыková kolej je v projektu přejezdu P2096 řešena pouze větou v technické zprávě: „Kolej bude svařena do přilehlé BK dle předpisu S3/2“. Dle nákrešného přehledu začíná BK až cca v km 3,720, což je asi 230 metrů za koncem úpravy svršku

dle projektu přejezdu P2096. Možná ale nákresák není aktuální a místní správce má nějaké aktuálnější informace o BK?

#### SO 11-01 Železniční spodek

Za opěrami budou zřízeny ZKPP dl. 12 m v souladu s průzkumem pražcového podloží, který bude proveden.

#### SO 30-01 Přeložka kabelu SŽ - CTD

#### SO 30-02 Přeložka kabelu SŽ - SSZT

#### SO 30-03 Přeložka kabelu SŽ – SEE

Předpokládáme, že kabely budou zachovány celistvé i během výstavby mostu, nebudou tedy nijak přerušovány ani v době výluky provozu na mostě. Práce budou realizované ve dvou etapách, provizorní řešení během stavby a definitivní uložení na novou NK.

Provizorní řešení během stavby - před rekonstrukcí mostu je nutné kabely vymístit mimo most. V předstihu před zahájením výluky trati dojde k odkopání kabelu, čímž se uvolní dostatečné délce pro potřebnou manipulaci. Přes mostní otvor budou kabely vedeny pomocí převěsu tvořeného nosným ocelovým lanem. Kabely budou umístěny do plastové chráničky a s ní budou stahovacími pásy bezpečně uchyceny k nosnému ocelovému lanu.

V rámci stavby budou poté do kolejového lože osazeny nové žlaby pro pokládku sdělovacích, zabezpečovacích a silových kabelů.

#### SO 50-01 Úprava komunikace

V jednání.

### **Technologie provádění rekonstrukce mostu**

Rekonstrukce mostu proběhne za nepřetržité výluky koleje. S ohledem na celou novou spodní stavbu u SO 20-01 bude výluka úseku trati po dobu min. 60N. Přístup na staveniště je možný po železničním tělese a přilehlých komunikacích. Zařízení staveniště je možné zřídit na drážních a obecních pozemcích. Osazení jednotlivých prefabrikovaných dílů spodní stavby a NK proběhne kolovým jeřábem z komunikace.

Stávající mostní provizorium (MP) vč. příslušenství bude odvezeno na úložiště mostních provizií. Vedoucí skupiny mostů OTH Ing. Zeman doporučuje zprovoznění železničního svršku vlečkové koleje do areálu Teplice Zámecká zahrada pro vhodnější manipulaci s MP.

### **Závěr**

- Projektant požaduje od zadavatele závazné informace, zda rozsah železničního svršku má dle ZTP řešit pouze v rozsahu rekonstrukce mostu tj. cca 50 m. Pokud by se v rámci projektu mostu v km 3,286 měl propojit celý úsek mezi oběma rekonstruovanými přejezdy, musí se vyměnit 253 metrů svršku, což s pročištěním kol. lože vyjde cca na 253 x 18 000,- = 4 554 000,-Kč (hrubý odhad dle aktuálního SPOŽESu – sborník pro oceňování Záměru projektu)
- rovněž problematika BK není v ZTP nijak řešena. Pokud by se měla zřídit v úseku mezi přejezdy BK a napojit ji na BK řešenou v obou přejezdech, potřebujeme relevantní informace k tomu, jak bude BK řešena v obou přejezdech, což zatím nemáme.
- Každopádně zvýšení rozsahu železničního svršku nad rámec rekonstrukce mostu a zřízení BK nejsou součástí zadání rekonstrukce mostu. Pokud by zadavatel požadoval rozšíření o tyto projekty, budeme muset sjednat dodatek k SOD.

Zapsal: Ing. Jakeš, Ing. Marek, TOP CON SERVIS s.r.o.