

## **ZÁZNAM**

ze vstupního projednání rekonstrukce mostu ve stupni DUSP.

**stavba: „Rekonstrukce mostu v km 204,560 trati Žatec - České Zlatníky“**

konané dne 6.10.2020 v 9:00 v zasedací místnosti firmy TOP CON SERVIS s.r.o.

Přítomni dle prezenční listiny.

### Popis lokality

Most převádí jednokolejnou elektrifikovanou trať Žatec - České Zlatníky přes potok Hutný nedaleko města Žatec. Tato trať je zařazena do kategorie dráhy celostátní. TÚ 0581 Žatec (mimo) - České Zlatníky (mimo) (vč. Obrnic)/ DÚ 02 Žatec - Lišany u Žatce.

Hlavním cílem této investice je rekonstrukce mostního objektu z důvodu špatného stavebně-technického stavu, který je hodnocen stupněm 2/3.



obr:....stávající mostní konstrukce

### Stávající stav

Most o dvou polích, převádí v 1.otvoru potok a ve druhém účelovou cestu. Klenbová půlkruhová betonová konstrukce klenby je ve spodních částech kamenná včetně čelních klenbových oblouků. Pravděpodobně byla klenba již přestavěna a zdivo klenby bylo nahrazeno betonem.

Rozpětí kleneb je 6,32 m, světlost mostního otvoru č.1 - 5,68 m, č.2 - 5,68 m, šířka mostu včetně říms 5,40 m. Vyložení betonových říms - 150 mm. dle informací z MESu byl most postaven v r. 1872. objekt je doplněn 4 šikmými křídly z řádkového opukového kamene. Střední pilíř je kamenný, šířka 5,1 m, délka 1,44 m, bez dilatačních spár a bez odvodňovacích otvorů.

Železniční svršek na mostě - kolej tv. S49 na žebrových podkladnicích na beton. prazcích SB8. Směrově je kolej na mostě v přechodnici, niveleta klesá. Kolejové lože je uzavřené, přesypané.

### Závady na konstrukci

V betonové klenbě jsou trhliny s průsaky vody. Degradované spárování. Římsy jsou na několika místech prasklé, přesypané kolejovým ložem. Čelní zdi s ojedinělými výluhy, místy popraskané spárování.

U opěry O1 v místech kolísání hladiny vodního toku je degradovaná zdící malta do hl. 20-70 mm. Ojedinělé kameny jsou popraskané s degradací až do hloubky 30 mm.

Pilíř má řadu svislých trhlin v celé výšce. Zdicí malta je lokálně degradovaná do hl. 30-100 mm. Lokální vegetace je v částech uchycena, keřovitá vegetace byla odstraněna, leč kořeny zůstaly ponechány ve spárách.

Opěra O2 - jednotlivé kameny povrchově degradované do hl. 10-25 mm, jednotlivé kameny popraskané.

Křídla jsou kvůli špatnému stavu kamene (opuka) povrchově i hloubkově degradována do hl. 50-80 mm. Zdivo je rozvolněno, kameny vysunuty, spárování vypadané, uchycená vegetace. Na křídlech je patrný zhoršující se stav od minulé PPM.

Stavební stav konstrukce je hodnocen - nosná konstrukce 2/ spodní stavba 3.



#### Nový stav - zadání ZKP

- U konstrukce je potřeba prokázat přechodnost traťové třídy D4/120, případně D2/160.
- Prostorové uspořádání MPP 2,5
- Bezstyková kolej
- Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorové průchodnosti bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.

Projektant zadá diagnostiku mostu za účelem zjištění potřebných parametrů pro výpočet zatížitelnosti resp. přechodnosti. Předběžně lze však očekávat, že materiálové charakteristiky budou pro požadovanou přechodnost dostačující.

#### Nový stav - návrh projektanta

Betonová klenba bude opatřena sanační stěrkou, kamenné věnce klenby budou očištěny, hloubkově přespárovány a přikotveny z čela do betonové klenby. Zbylé kamenné zdivo opěr a pilíře bude očištěno, zesíleno cementovou injektáží a hloubkově přespárováno. Samotný pilíř bude po obvodě sepnut třmeny z helikální výztuže. Podloží založení bude proinjektováno organicko minerální pryskyřicí pomocí zavrtávaných tyčí, které zde zůstanou jako přídatná výztuž a propojení zdiva.

Zásypové vrstvy kleneb budou sneseny a na upravený povrch bude provedena spádová vrstva ze suchého betonu nebo bude zřízena roznášecí betonová deska spojená s římsami. Nové římsy budou provedeny v poloze, která zajistí požadovaný VMP. Do říms bude kotveno nové zábradlí. Přechody do tratě budou provedeny v nezbytném rozsahu.

Křídla mostu jsou ve špatném stavu, který nelze řešit pouze lokálními zásahy. Vzhledem k rozsahu výkopů a finanční náročnosti při bourání stávajících křídel a výstavbě nových navrhujeme rekonstrukci provést tak, že budou stávající křídla zachována a před ně se vybuduje nová štíhlá stěna, s novým základem, římsou a systémem odvodnění rubu i líce křídel. Navíc svah i degradované zdivo křídel je stabilní, a proto není nutné stávající křídla odstraňovat. Nová zeď bude kotvená skrz původní zeď do zeminového (horninového) prostředí pomocí hřebů.

Předsazení opěr mostu před křídla umožňuje toto řešení navrhnout bez zmenšení světých otvorů kleneb. Poškozené, chybějící či uvolněné části křídel budou nahrazeny suchým nebo stříkaným betonem, aby bylo možno mezi původní a novou část uložit separační (drenážní) vrstvu tl. 20 mm – nopovou drenáž. Dřívky nových křídel budou mít tl. 0,3 m a budou přibetonovány ke stávajícím křídům. Sklon líce nové části křídla bude respektovat sklon líce stávajícího. Stěna bude vyztužena sítěmi při rubu i líci. Ve vrchní části zdi budou umístěny kotvy pro římsu.

#### Navržená objektová skladba je:

- SO 101 - Rekonstrukce mostu
- SO 201 - Železniční spodek
- SO 202 - Železniční svršek
- SO 301 - Úprava TV
- SO 401 - Přeložky kabelů

#### Technologie provádění

Nepřetržitá výluka pro rekonstrukci tohoto mostu se předpokládá 45 dní, kdy bude nezbytné snést žel. svršek na mostě a udělat novou hydroizolaci, římsy resp. roznášecí beton. desku a přechody do tratě před opětovnou pokládkou žel. svršku.

#### Rozsah železničního svršku

Ve stávajícím stavu je složený oblouk složen ze tří poloměrů, ale je v něm rychlostní propad na **40 km/h** od km 204,173 do 204,235.

Ačkoliv v zadání tohoto projektu není požadováno odstranění tohoto propadu, provedl projektant předběžný návrh nového stavu, který tento propad odstraňuje.

Složený oblouk vybíhá ze žst. Žatec na jehož konci je řešený most. Na straně do stanice je oblouk zapojen do stávající výhybky č. 3, na opačné straně je napojen do dodaného projektu PPK. Nově je přechod z **50 km/h** přímo na **70 km/h** v km 204,247 a zároveň jsou vyznačeny i rychlostníky pro V130, které mohou využívat všechny moderní soupravy - (od výhybky č.3 je V130 =60 km/h a od km 204,247 je V130 =75 km/h).

Nově je směrový oblouk tvořen ze 4 poloměrů z důvodu minimalizace směrových posunů v celém složeném oblouku. Směrové posuny jsou do 100 mm (v situaci modře), oblouk by se tedy měl dát realizovat jen směrovou a výškovou úpravou ASP (tj. podbitím bez trhání kol. roštu), ale závisí to samozřejmě taky na stavu žel. svršku – ten by snad mohl být docela slušný – je tam S49 na bet. pražcích z roku 1990.

Na samotném mostě v km 204,560 je směrový posun 70 m vpravo (na jeho začátku), ale to je více méně k dobru, protože se tím kolej dostane skoro přesně doprostřed mezi stávající římsy mostu.

*Projektant požaduje od zadavatele stanovení projektového rozsahu rekonstrukce žel. svršku. Cenovou kalkulaci nárůstu stavebních prací na žel. svršku sdělí zadavateli co nejdříve.*

Příloha: Situace žel. svršku s odstraněním propadu rychlosti

Zapsal: Ing. L. Marek





## PREZENČNÍ LISTINA

ze vstupního výrobního výboru ve stupni DUSP

AKCE:

Rekonstrukce mostu v km 204,560 trati Žatec - České Zlatníky

které se konalo dne 6.10.2020 v 8:30 hod v TOP CON SERVISU

jméno	organizace	telefon	email	podpis
VIRÍ KRAUSE	ŽŽ GR OK	601 124 959	Krause@sprava-seznam.cz	K
LIBOR ŠINDELAČ	SŽ OŘ ÚL - SMT	602 433 369	Sindela@sprava-seznam.cz	B
JEŘA TUNA	OŘ OŘ ÚL - SMT	601 158 726	Tuna@sprava-seznam.cz	T
Kirgizlan PAVLOV	SŽ OŘ ÚL - SMT	424 123 199	bozane@sprava-seznam.cz	P
LOŠIK ONDŘEJ	TOP CON SERVIS S.R.O.	731 108 109	LOŠIK@TOPCON.CZ	L
TOMÁŠ VEJBERA	TOP CON SERVIS S.R.O.	734 576 972	VEJBERA@TOPCON.CZ	V
LIBOR HADEK	—	623 513 201	HADEK@TOPCON.CZ	H
MATEJ MYKOVSKÝ	—	731 108 108	mykovsky@topcon.cz	M