

Příloha 6.3

Alternativní řešení nadjezdu přes železniční trať v Roudnici nad Labem

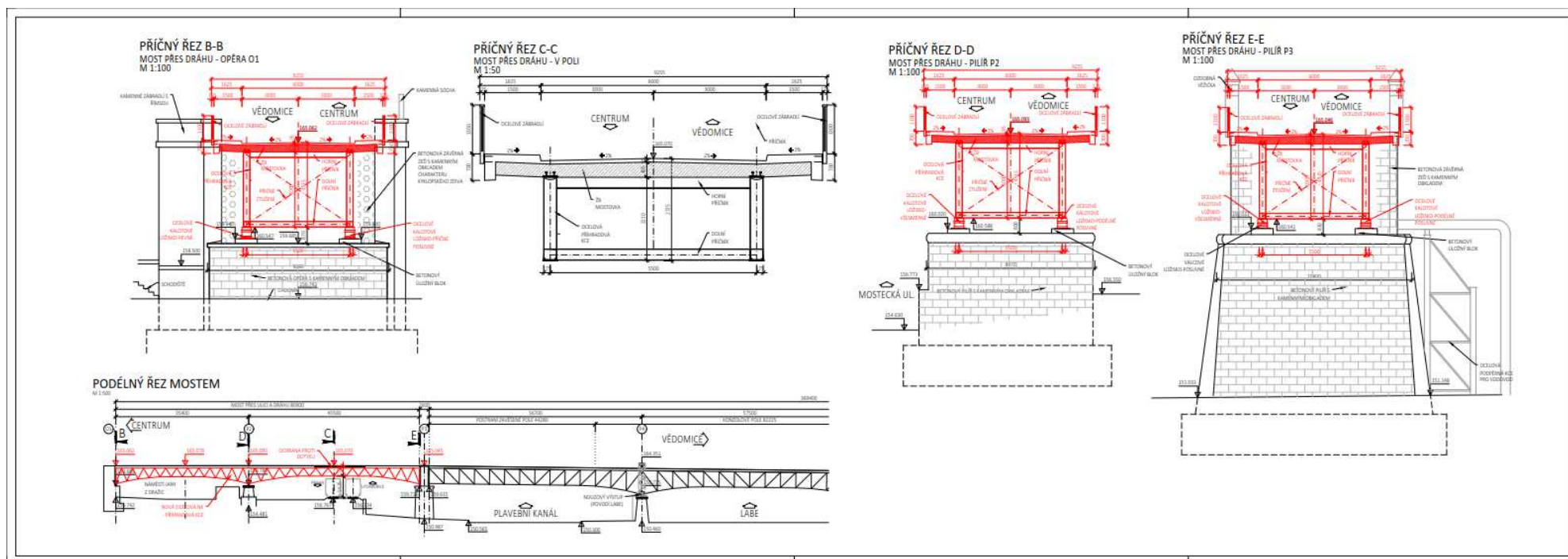
Stávající stav

Stávající most překlenující místní komunikaci a železniční trať je součástí 7 polové mostní konstrukce z roku 1910. Most je kolmý a je rozdělený na dvě samostatné nosné konstrukce v řadě za sebou, sdílí spolu uložení na pilíři P3. První částí je most přes železnici, který je předmětem navrhovaných úprav. Jedná se o dvoupolovou ocelovou nýtovanou příhradovou konstrukci, rozpětí polí 35,4 m + 45,5 m. Druhá část konstrukce vedoucí přes Labe je pětipolová a nebude přestavbou dotčena.

Spodní stavba je tvořena masivními betonovými opěrami a vnitřními podpěrami s obkladem z lomového kamene. Založení je plošné. Horní části úložných bloků jsou betonové. Mezi částí mostu klenoucího se přes kolejíště a přes řeku Labe je vybudovaná stěna oddělující tyto dvě části. Volná šířka na mostě je 8,50 m, šířka mezi obrubami 6,00 m, celková šířka pak 9,00 m. Konstrukční výška v místě křižujícím železniční trať pod mostem je 2,93 m. Na mostě je oboustranný chodník lemovaný zábradlím, po obou stranách mostu jsou také sloupy veřejného osvětlení. Po mostě vedou rovněž stávající sítě veřejných správců.

Navrhovaný stav

Přestavba tohoto dvoupólového mostu vychází z požadavku na zvýšení podjezdné výšky při nasazení trakční soustavy 25 kV AC. S ohledem na charakter stávajícího mostu je navržena nová ocelová svařovaná příhradová konstrukce se spřaženou železobetonovou horní mostovkou nesenou jednak hlavními nosníky a jednak systémem příčníků. Rozpětí polí zůstává zachované 35,4 + 45,5 m. Vzdálenost hlavních nosníků je 5,50 m, konstrukční výška nad tratí je 2,73 m. Ocelová konstrukce bude uložena na nových kalotových ložiscích. Spodní stavba zůstane beze změn, upraveny budou pouze úložné prahy a bloky s ohledem na umístění nových ložisek. Volná šířka na mostě je zvětšena na 9,0 m se zachováním dvou silničních pruhů o š. 3,0 m a zvětšeném prostoru pro chodce 2x 1,5 m. Součástí mostního svršku bude nové zábradlí a také systém odvodnění v úžlabí podél komunikace. Součástí úprav bude rovněž nová vozovka na mostě, nové osvětlení a přeložky inženýrských sítí.



Obr.3 Příčné řezy a podélný řez navrhovaný stav

Odhad investičních nákladů

Zpracovatel studie provedl pomocí sborníku SPOŽES, (Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu, schváleno březen 2019 s účinností od 1.4.2019) odhad investičních nákladů.

Celkové investiční náklady činí 149,341 mil Kč.

Technické řešení není předmětem projektových variant S1 a S2. Důvodem je památková ochrana mostu.

Náklady nejsou předmětem ekonomického hodnocení