

## ZÁZNAM

ze vstupního projednání - místního šetření:

### **„Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kaštice - Kadaň“**

konané dne 13.4.2021 v 10:00 v Kadani.

#### Popis lokality

Most převádí jednokolejnou neelektrifikovanou trať Kaštice - Kadaň přes řeku Ohři ve městě Kadaň. Tato trať je zařazena do kategorie dráhy regionální s dovolenou třídou zatížení A1 (přípustná hmotnost na nápravu 16 t, 5 t na běžný metr).

Předmětem stavby je zhotovení Záměru projektu, Dokumentace pro společné povolení a Projektové dokumentace pro provádění stavby mostu v km 26,000 včetně rekonstrukce navazujícího úseku železniční tratě až do stanice Kadaň předměstí. Cílem je odstranění nevyhovujícího stavu mostního objektu, který je hodnocen stupněm 3 nevyhovující, ocelová konstrukce je silně oslabené korozí a tím omezuje zatížitelnosti tohoto úseku tratě.

#### Stávající stav mostu

Jedná se o most o 5-ti polích z r. 1902 z nich krajní pole jsou klenbové konstrukce a 3 střední pole pak ocelové příhradové trémové nýtované s horní (pole 2 a 4) a mezilehlou (pole 3) prvkovou mostovkou na kamenné spodní stavbě. Rozpětí ocelových polí 31,95 + 51,69 + 31,95 m. Celková délka mostu je 146,2 m a vysoký je cca 21 m. Hodnocení stavebního stavu K3/S2.



obr:...stávající mostní konstrukce mostu

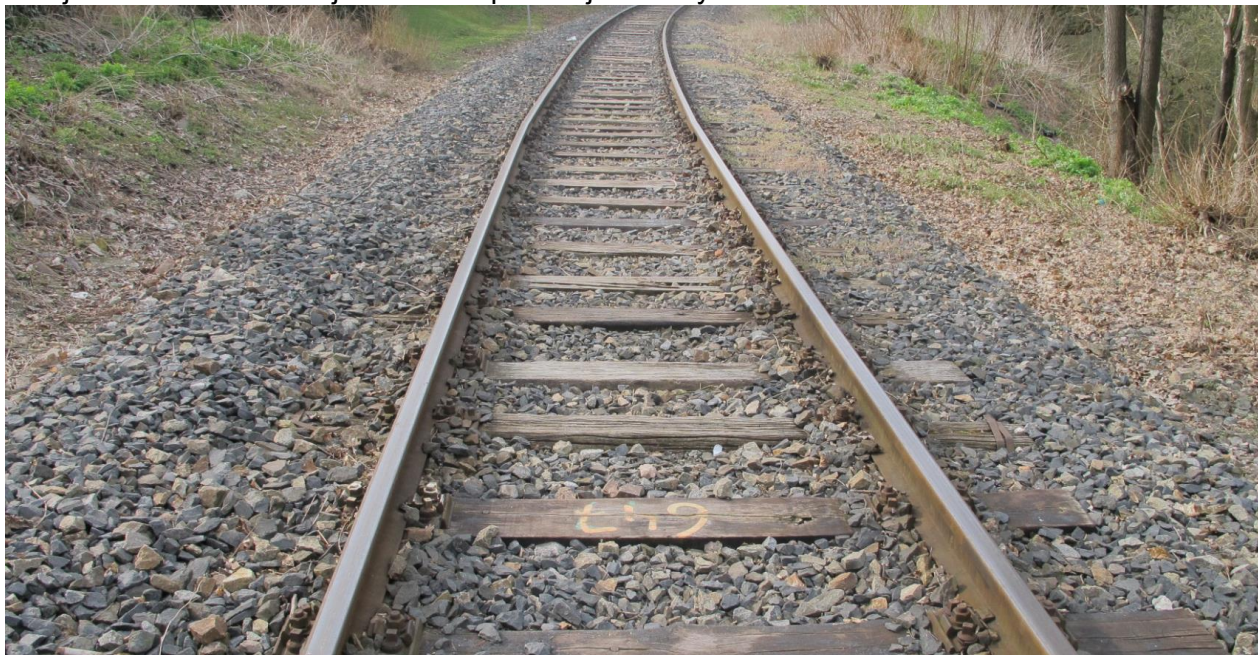
V krajních polích je příhradová konstrukce přímopasová, ve středním poli příhradová konstrukce se zakřiveným obloukovým horním pasem. Plošné uložení mostnic. Šikmost mostu je 47 st.



Opěry O1, O2 jsou z kamenného řádkového zdiva, vylehčené klenbami z žulového kvádrového zdiva o světlosti 10,0 m. Pilíř P1, P2 z žulové kvádrového zdiva. Pilíře mají rozšířený dřík a předsunuté oblé zhlaví ke snížení erozních účinků vodního proudu.

#### Železniční svršek a spodek

Na mostě je kolej na mostnicích s plošným uložením, se svislým mostnicovým šroubem. Před mostem je kolej na betonových pražcích, za mostem na dřevěných pražcích. Vějířovité uspořádání mostnic na opěrách bylo nahrazeno kolmým uložením pomocí podélných dřev. Kolejnice tvaru S49. Kolej na mostě způsobuje závady v GPK.



obr:...železniční svršek v úseku mezi mosty

#### Železniční přejezd

Stávající železniční přejezd P1900 v ev.km 26,509. Délka přejezdu 5,0 m, šířka přejezdu 5,5 m, úhel křížení 90°



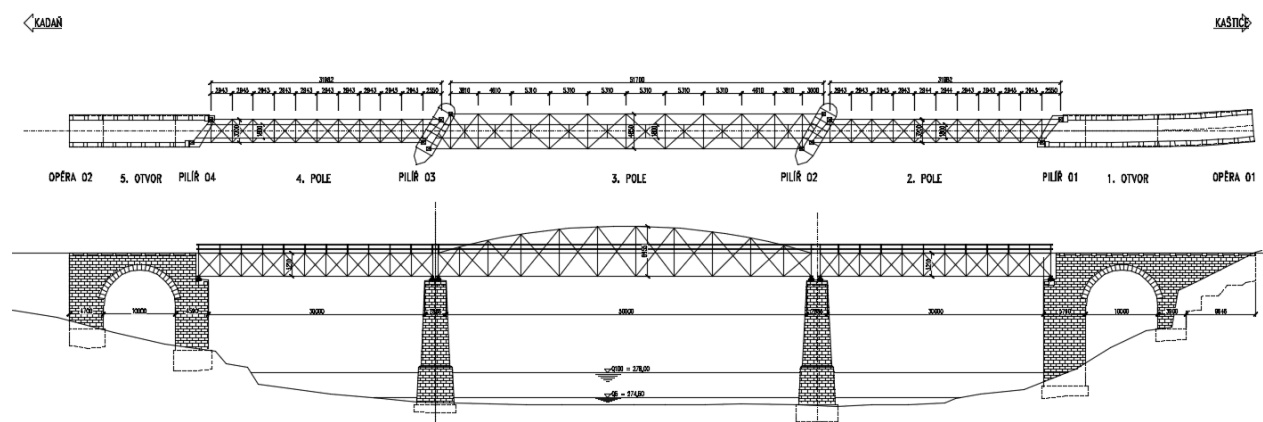
obr:...železniční přejezd v km 26,509

#### Nový stav

Mostní objekt



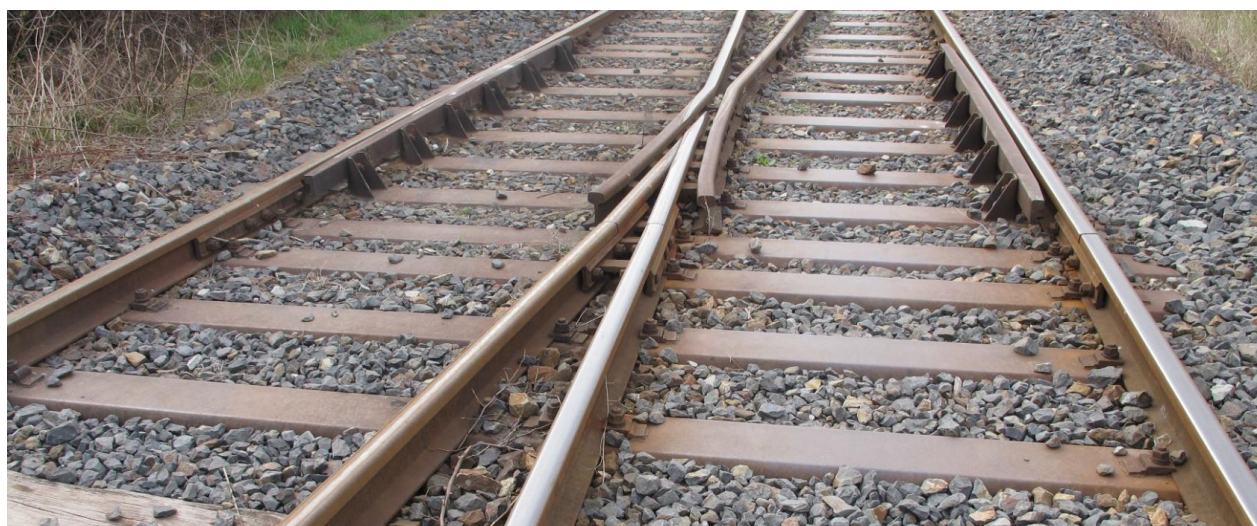
V rámci projektové dokumentace bude pro tento most proveden podrobný korozní průzkum, který bude podkladem pro úplný statický přepočít stávající OK. Na základě jeho výsledků bude navržen rozsah rekonstrukce této OK (požadovaná přechodnost traťové třídy zatížení dle zadání je C3/60). Předpoklad je ponechání této konstrukce bez její výměny. Toho je pravděpodobně možné dosáhnout výměnou nebo zesílením prvků, které jsou již natolik orezlé nebo neúnosné a tudíž snižují přechodnost mostu. Dále se provede nová protikorozní ochrana, sanace veškerého kamenného zdiva spodní stavby, nové podlahy, zábradlí.



obr:...půdorys a podélný řez mostem

### Železniční svršek

Zadání předepisuje vložení nového železničního svršku v celé délce úseku od km 26,070 do km 26,390 (tj. úsek mezi mosty v km 26,000 a mostu přes ul. Sukovu) - 320 m a dále pak od km 26,429 do km 26,513 (od mostu přes ul. Sukovu po 1.výhybku stanice Kadaň předměstí) - 84 m. Mají být zde vloženy nové kolejnice 49E1, betonové pražce B03 a zřízena bezстыkové koleje v celém úseku. Stávající výhybka 1K v km 26,404 JS49 1:7.5-190 Pp oc z roku 1986 má být směrově a výškově upravena a svařena do BK. Mezi výhybkou a most v km 26,394 má být vloženo 6 ks nových dřevěných pražců vystrojených podkladnicí S4 a s upevněním ŽS4. V celém úseku bude provedeno vyčištění (zřízení) příkopů a případně dalšího odvodnění.



obr:...výhybka 1K

### Železniční přejezd

Předpokládá se provedení rekonstrukce železničního přejezdu P1900 km 26,509 v délce 6 m vhodnou konstrukcí na pražcích B91 s upevňovací s antikorozní ochranou.

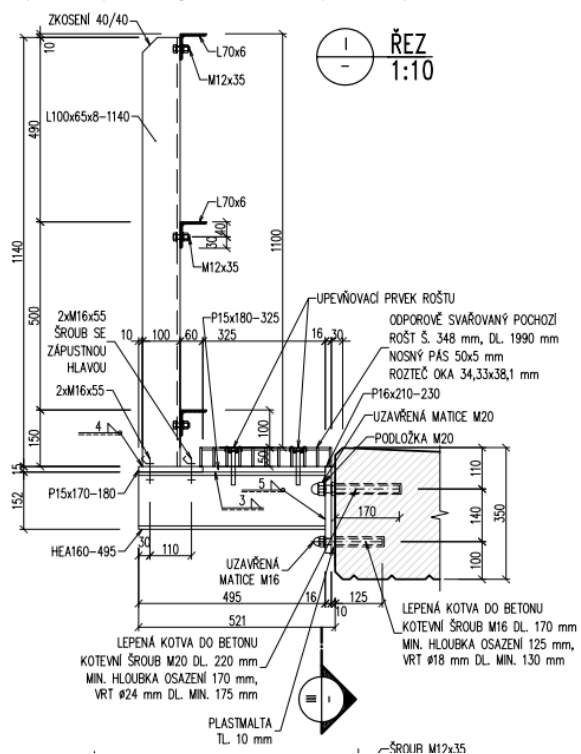
### Navržená objektová skladba je:

- SO 101 - Rekonstrukce mostu
- SO 201 - Železniční spodek

SO 202 - Železniční svršek  
SO 203 - Železniční přejezd  
SO 401 - Přeložky kabelů

*V rámci pochůzky bylo konstatováno:*

Na mostě není dodržen VMP 2.5. V souladu se „Směrnicí generálního ředitele č. 32/2007“ se navrhuje úprava polohy zábradlí na klenbách pomocí dodatečně kotvených ocelových konzol do římsových kamenů, pomocí kterých bude volný průřez rozšířen na požadovanou hodnotu.



Na poli č.2 a 4 se předpokládá výměna chodníkových konzol, které rovněž rozšíří VMP na 2,5.

Problematické je střední pole č.3, kde je zapuštěná mostovka mezi příčné polorámy hlavního nosníku, které tento prostor zužují na cca 2,2 m. Zde se v cca střední příhradě po obou stranách zřídí bezpečnostní výklenky 1 x 2 m, která zkrátí vzdálenost zúženého průřezu na cca 25 m od navazujících mostních polí 2 a 4, kde již bude normová hodnota VMP.

Pojistné úhelníky se doplní a vrátí po provedení PKO zpět na most, výškově se upraví doplněním ocelových podložek mezi úhelník a mostnici.

Šikmé ukončení OK pomocí podélných dřev bude nahrazeno ocelovým podružným podélníkem s tangenciálním ložiskem.

obr:...rozšíření průjezdního průřezu na klenbových částech mostu (1. a 5. pole)

Do vnitřních příhrad polí OK bude osazena jednostranná revizní lávka. Revizní madlo bude oboustranné.

Nové podlahy budou z kompozitních roštů, ty budou použity i na středové podlahy, po krajích bude osazen okopník rovněž z kompozitu.

Probíhající průzkum korozního oslabení bude hotov do konce května a statický přepočít v průběhu července. Až poté bude možné posoudit, zda je reálné tuto ocelovou konstrukci rekonstruovat ve formě zesílení a výměny zkorodovaných prvků, aby mohla nadále sloužit bezpečné drážní dopravě.

Ocelová ložiska budou repasována - pohyblivá (válce budou dílensky obroubeny včetně kluzných desek na požadovanou drsnost) a pevná, budou opatřeny PKO, promazány doplněny o vodítka a nově osazeny.

Železniční svršek mezi mosty bude vyměněn za nové kolejnice. Ačkoliv se požadují nové pražce B03, domníváme se, že by se zde daly použít pražce z výzisku (např. SB8), které jsou vloženy do tratě na druhé straně mostu směrem od Kaštic. Požadujeme tedy sdělení zda zadavatel disponuje potřebným množstvím ŽB pražců alespoň tvaru SB8. Případně zda proběhne předkategorizace.

Průzkum pro návrh ZKPP bude proveden pouze v přechodové oblasti mostu. Odvodňovací příkopy budou obnoveny, ačkoliv v současné době zde žádné nejsou (jsou pravděpodobně zasypány). Svaření kolejnice do BK bude možné v tomto úseku realizovat. Výhybka TK1 na ocelových pražcích je ve vlastnictví vlečky (nevlastní ji Správa železnic) a zásah do jeho majetku (svaření do BK) je velmi problematické z důvodu stavebně technického stavu výhybky a rovněž legislativa tohoto počínu může být smluvně nerealná.



V případě, že nebude projektantovi závazně doloženo, že je možné výhybku 1K bezpečně svařit do BK, bude BK končit před mostem přes ulici Sukovu v km 26,513.

Kolejový svršek mezi výhybkou a přejezdem v km 26,509 je sice ve špatném technickém stavu, ale nemá žádnou souvislost s rekonstrukcí mostu. Pravdou je ta, že tento úsek vypadl ze stavby Elektrizace tratě Kadaň - Prunéřov, ale přidat ji opětovně ke stavbě rekonstrukce mostu je poněkud nešťastné řešení. Mělo by jít spíše o opravné práce OŘ i vzhledem k tomu, že železniční přejezd byl opraven před 3-mi lety a nyní se požaduje jeho rekonstrukce. Tyto finanční prostředky jsou velmi špatně obhajitelné v rámci ekonomického hodnocení, pokud to má být provedeno zjednodušenou formou slovním popisem, kterým se odstraňují účinky celkového fyzického opotřebení a degradace v důsledku působení času a to bez změny původního využití.



obr:....nenormový VMP

Žádáme zadavatele této stavby, aby buď potvrdil předpokládaný rozsah stanovený v ZTP nebo provedl jeho redukci zejména pokud se jedná o úsek mezi vlečkovou výhybkou a železničním přejezdem.

Zapsal: Ing. L. Marek




## PREZENČNÍ LISTINA

z výběru staveniště

### Rekonstrukce mostu v km 26,000 trati Kašice - Kadaň

který se konal dne 13.4.2021 v 10:00 hod přímo na mostě v Kadani

jméno	organizace	telefon	email	podpis
Ing. Stanislav Kejval	Správa železnic, s.o., stavební správa západ	602774961	<a href="mailto:kejval@spravazeleznic.cz">kejval@spravazeleznic.cz</a>	
Ing. Blanka Hejlová	OŘ UNL SMT, Správa železnic, s.o.	724241862	<a href="mailto:hejlova@spravazeleznic.cz">hejlova@spravazeleznic.cz</a>	
Ing. Jiří Kuruc	OŘ UNL SMT, Správa železnic, s.o.	724951667	<a href="mailto:kuruc@spravazeleznic.cz">kuruc@spravazeleznic.cz</a>	
Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D.	ČVUT, FSV	602250860	<a href="mailto:pavel.ryjacek@fsv.cvut.cz">pavel.ryjacek@fsv.cvut.cz</a>	
Ing. Libor Marek	TOP CON SERVIS s.r.o.	603513205	<a href="mailto:marek@topcon.cz">marek@topcon.cz</a>	
Leiterman Jiří	OŘ UNL SMT, Správa železnic, s.o.		<a href="mailto:kiterman@spravazeleznic.cz">kiterman@spravazeleznic.cz</a>	