

NÁZEV AKCE:	Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.)
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Vstupní jednání – projednání mostních objektů
DATUM:	20. března 2017
MÍSTO:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, Praha 3, m. 101 b
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Petr Šetřil

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Mosty, propustky a zdi

Na jednání byla představena jednotlivá řešení mostů, podchodů, zdi a protidotykových zábran. Jedná se o následující objektovou skladbu:

SO 30-20-01 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 3,891

SO 30-20-02 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 3,954

SO 30-20-04 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 4,133

SO 30-20-05 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,410

SO 30-20-06 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,453

SO 30-20-07 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,552

SO 30-20-08 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,587 - demolice

SO 30-22-01 ŽST Praha-Smíchov, úpravy zábran na mostě km 1,750

SO 30-23-01 ŽST Praha-Smíchov, opěrná zeď v ev. km 0,590 - 1,115

Návrhovým zatížením pro nové konstrukce bude Model zatížení LM71 s klasifikačním součinitelem $\alpha=1,21$.

Pro stávající mosty bude přechodnost železničního zatížení traťové třídy D4 pro rychlost $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

Mosty

▪ SO 30-20-01 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 3,891

Jedná se o dvoukolejný most o jednom poli o rozpětí 20,1 m. Pod každou kolejí je samostatná nosná konstrukce tvořená dvojicí ocelových plnostěnných nýtovaných nosníků s mezilehlou prvkovou mostovkou. Spodní stavbu tvoří kamenné tížné opěry s kolmými kamennými křídly.

V rámci rekonstrukce bude ponechána stávající nosná konstrukce, na níž bude provedena obnova PKO a výměna chodníkových konzol s novým trojmadlovým zábradlím tak, aby byla splněna požadovaná prostorová průchodnost. Konstrukce budou výškově a směrově posunuty dle nové GPK, budou vybudovány nové úložné prahy a závěrné zdi, za nimiž bude provedena rubová



drenáž. Zdivo opěr a křídel bude očištěno, hloubkově přespárováno a injektováno.

Konstrukce vyhovuje na přechodnost traťové třídy D4/60 a po úpravách chodníkových konzol bude splněna i prostorová průchodnost.

Únosnost konstrukce nedostačuje pro případné umístění protihlukových stěn na chodníkových konzolách. Projektant provede finanční porovnání nový most vs. sanace stávající konstrukce + samostatné konstrukce PHS.

Ing. Tomáš Soukup

Pozn.: Po skončení jednání bylo dodatečně zjištěno, že PHS nebudou potřeba a tudíž se varianta nové nosné konstrukce jeví jako nevýhodná. Z toho důvodu nebylo porovnání provedeno.

■ **SO 30-20-02 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 3,954**

Jedná se o dvojkolejný železobetonový most o třech polích, jehož nosná konstrukce je ze železobetonových desek. Spodní stavba je betonová s kamenným obkladem a křídla jsou železobetonová.

- Z důvodu změny GPK je navrženo rozšíření na levé straně mostu pro dodržení VMP 3,0 v oblouku. Je navržena nová ŽB konzola, která bude kotvena do stávající mostovky.
- Na mostě bude dodržena nutná tloušťka kolejového lože.
- Spodní stavba bude otryskána a následně povrch bude reprofilován cementovou maltou.
- Izolace mostovek je navržena z asfaltových pásů s ochrannou z litého asfaltu. Příčná drenáž je navržena jednostranná.
- Na koncích mostu jsou navrženy úhlové zídky pro zapuštěné kolejové lože.
- Přechodová oblast je navržena ze ZKPP dle předpisu S4.
- Protihluková stěna na mostě zřízena nebude.
- Stávající zábradlí bude nahrazeno novým.
- Konstrukce vyhovuje na přechodnost traťové třídy D4/60.

Ing. Petr Šetřil

■ **SO 30-20-04 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 4,133**

Jedná se o dvoukolejný most o třech mostních otvorech o rozpětí zhruba 6 + 29 + 6 m. Krajní pole tvoří železobetonové krabicové opěry, nosnou konstrukci středního pole tvoří dvojice spřažených ocelobetonových konstrukcí s průběžným kolejovým ložem se čtyřmi plnostěnnými nosníky pod každou kolejí.

- Na mostě není splněna minimální tloušťka kolejového lože a lokálně ani šířka nutného kolejové lože a požadovaná prostorová průchodnost VMP 3,0. Zatížitelnost konstrukce vyhovuje na přechodnost traťové třídy D4/60, rezervu únosnosti nepříznivě ovlivňuje navýšení tloušťky kolejového lože.
- V rámci rekonstrukce je navrženo zvětšení tloušťky kolejového lože na min. 200 mm pod pražcem spolu s použitím zpružněného upevnění, což je v souladu s požadavky předpisu S3, díl X. Větší tloušťky kolejového lože není možné dosáhnout z důvodu nemožnosti posunu konstrukce směrem dolů. Z důvodu změny GPK je dále navrženo zvednutí konstrukce středního pole pod kolejí č. 2 s dobetonováním ložiskových bloků a závěrných zdí.
- Je navržena obnova PKO ocelových nosníků, stávající betonové omítky budou sanovány a opatřeny sjednocujícím nátěrem.
- Na mostě bude odstraněna stávající izolace, budou sanovány spádové vrstvy a provedena nová izolace z natavovaných asfaltových pásů s ochranou z litého asfaltu. Stávající odvodňovače budou



reparovány, zaústěny do uzavřených podélných svodů ústících (stejně jako v současnosti) za závěrné zdi opěr. Za rubem opěr jsou navrženy příčné drenáže vyvedené skrz křídla do vsakovacích jímek.

Na mostě nebudou zřízeny protihlukové stěny. Stávající zábradlí bude demontováno a nahrazeno novým odpovídajícím požadovanému VMP.

Ing. Tomáš Soukup

▪ **SO 30-20-05 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,410**

Jedná se o zavazadlový podchod, který ve stávajícím stavu má nosnou konstrukci tvořenou železobetonovou deskou a opěry, které jsou tížné a betonové. Ve stávajícím stavu není splněna minimální tloušťka kolejového lože.

V současné době se jedná o využití zavazadlového podchodu a jeho případné rekonstrukci či novostavbě.

▪ **SO 30-20-06 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,453**

Jedná se o podchod pro cestující, který ve stávajícím stavu má nosnou konstrukci tvořenou železobetonovou deskou a opěry, které jsou tížné a betonové.

- Ve stávajícím stavu není splněna minimální tloušťka kolejového lože.
- V novém stavu je navrženo ubourání stávajícího podchodu až k výpravní budově.
- Nová konstrukce podchodu je navržena jako železobetonový uzavřený rám.
- Navržená šířka podchodu je 5,66 m.
- Pro vyrovnání výškového rozdílu podlah v budově a novém podchodu je navržena podlaha se sklonem.
- Podélný i příčný sklon v podchodu je 0% a nejsou navrženy odvodňovací žlábký. Pouze před vstupem do výtahů a na eskalátory je navržena čerpací jímka, která je napojena do dešťové kanalizace, a v případě potřeby bude voda přečerpána pomocí čerpadel.
-

▪ **SO 30-20-07 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,552**

Jedná se o podchod pro cestující, který ve stávajícím stavu má nosnou konstrukci tvořenou železobetonovou deskou a opěry, které jsou tížné a betonové.

- Ve stávajícím stavu není splněna minimální tloušťka kolejového lože.
- V novém stavu je navrženo ubourání stávajícího podchodu až k výpravní budově.
- Nová konstrukce podchodu je navržena jako železobetonový uzavřený rám.
- Navržená šířka podchodu je 6,00 m.
- Pro vyrovnání výškového rozdílu podlah v budově a novém podchodu je navržena podlaha se sklonem.
- Podélný i příčný sklon v podchodu je 0% a nejsou navrženy odvodňovací žlábký. Pouze před vstupem do výtahů a na eskalátory je navržena čerpací jímka, která je napojena do dešťové kanalizace, a v případě potřeby bude voda přečerpána pomocí čerpadel.

▪ **SO 30-20-08 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,587 - demolice**



V rámci tohoto stavebního objektu je navržena demolice stávajícího zavazadlového tunelu.

▪ **SO 30-22-01 ŽST Praha-Smíchov, úpravy zábran na mostě km 1,750**

Jedná se o výměnu stávajících protidotykových zábran za nové.

- Jsou navrženy nové protidotykové zábrany přichycené ke stávajícímu zábradlí a zábradelním svodidlu.
- Do výšky min. 1 m nad povrchem římsy bude výplň zábran plná, což bude zajištěno plexisklem přichyceným z vnějšku přitlačnými lištami k rámu s tahokovem. Rám s tahokovem je navržen 2 m vysoký.

▪ **SO 30-23-01 ŽST Praha-Smíchov, opěrná zeď v ev. km 0,590 - 1,115**

Jedná se o stávající kamennou opěrnou zeď, u které je navržena sanace.









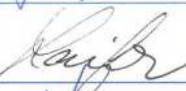


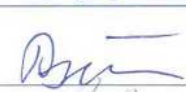

- Bude vyměněno stávající zábradlí za nové ocelové.
- Je navržena nová železobetonová římsa.
- Stávající kamenné zdivo bude otryskáno a hloubkově přespárováno.
- Výklenky a základy stávající TS ve zdi budou ubourány a nahrazeny železobetonovou konstrukcí s kamenným obkladem.

Ing. Petr Šetřil



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.) Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov – přípravná dokumentace stavby
DATUM	20. března 2017
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, Praha 3, m. 101b

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
PETR ŠETŘIL	SUDOP PRAHA	267 094 369	
TOMÁŠ PECHMAN		267 094 600	
TOMÁŠ SOUKUP	SUDOP PRAHA	267 094 125 tomas.soukup@sudop.cz	
MICHAL MEZEL	-IL	605 229 044 michel.mezel@sudop.cz	
MICHAL KUKLIK	SZDC SS2	725 887 994 kuklik4@szdc.cz	
PETR VANICEK	SZDC SS2	402 114 555 vanicek@szdc.cz	
Lenka JEDLIČKOVÁ	SZDC SS2	9122 44 848 jedlickova@szdc.cz	
JAN LAIFER	SZDC 013	727 827 275 LAIFER@SZDC.CZ	
Ladislav LUDVÍK	SZDC, s.o. OŘ Praha	602 532 672 ludvik1@szdc.cz	
TOMÁŠ ČERMAK	SZDC, OŘ PHA, SMT	601 553 604 CERMAK1@SZDC.CZ	
PAVEL BACÍK	-IL	721 275 350 BACIK@SZDC.CZ	
POHORELÝ LUBAS	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 076 LUBAS.POHORELY@SUDOP.CZ	
VRAZEL JIRÍ	SZDC, OŘ PRAHA PO PRAHA HL.N.	607 008 792 vrazel@szdc.cz	