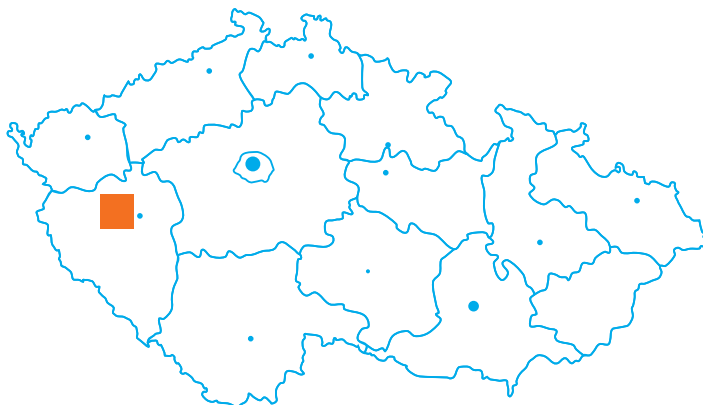


Rekonstrukce mostu v km 1,429 trati Pňovany – Bezdrůžice

Datum realizace: 01/2018–06/2019

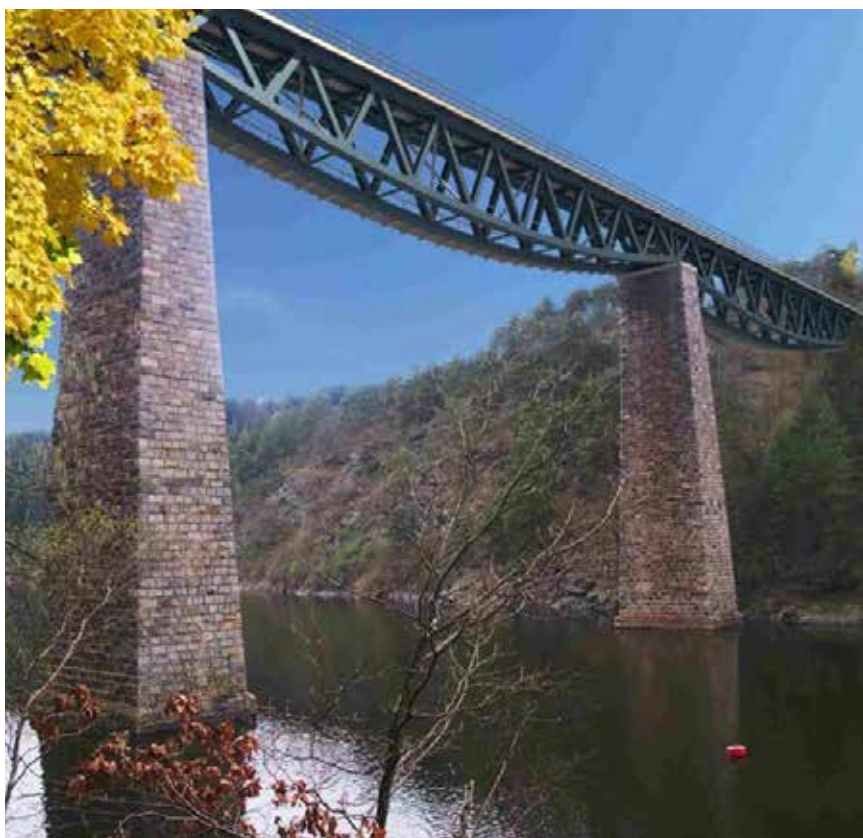


kód stavby: P-16
aktualizace: 26. 11. 2018



Význam železniční tratě č. 177 Pňovany – Bezdrůžice spočívá především v regionální dopravě Plzeňského kraje. Provoz na této jednokolejné neelektrifikované trati má dlouhou tradici, jelikož první vlaky se na ni vydaly již v roce 1901, kdy byla bezmála 24 kilometrů dlouhá trať mezi oběma sídly dokončena. Na své trase překonávají koleje převýšení 165 metrů, přičemž maximální povolená rychlost je 60 kilometrů za hodinu. Rekonstrukce odstraní stavebně a technicky špatný stav mostu, a naopak přinese zvýšení přechodnosti a prostorové průchodnosti. Taktéž umožní zvýšení rychlosti na mostě, kde mohly spoje dosud jezdit jen rychlostí 30 km/h. Oproti původnímu stavu tak rekonstrukce přispěje i k mírnému zkrácení jízdní doby.

Rekonstrukce se týká výměny nosných konstrukcí mostu v km 1,429, který překonává Hracholuskou přehradu nacházející se na řece Mži. V současnosti je vlakové spojení na trati vyhledávaným způsobem dopravy pro místní obyvatele a turisty, kteří cestují do této oblasti kvůli malebné přírodě a rovněž za účelem rekreace u přehrady. Vedle osobní přepravy je na trati provozována i nákladní doprava, ovšem pouze v úseku Pňovany – Cebiv. Osobní doprava je zajištěna v pracovních dnech i o víkendech v pravidelných intervalech pomocí motorových jednotek. Počet míst, na nichž lze překonat přehradní nádrž, je minimální, a proto si železniční trať uchovává svůj význam pro spojení mezi obcemi ležícími na obou březích přehrady.



01 – Výška dvou kamenných pilířů je 45,90 metru

02 – Součástí mostu bude i cyklostezka





UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Most se skládá z celkem pěti polí, z nichž dvě krajní jsou kamenná klenbová a vnitřní tři pole tvoří shodné ocelové příhradové konstrukce s prvkovou mostovkou (s rozpětím 3 x 57 m). Celková délka rekonstruovaného mostu je včetně křídél 208,48 m.

Stávající ocelová konstrukce bude nahrazena novou, která bude opět příhradová s proměnným dolním pasem a prvkovou mostovkou. Její životnost, která splní všechny prostorové i zátěžové nároky, je plánovaná na 100 let. Výměny se dočkají tři hlavní ocelová pole. Nová nosná konstrukce je navržena tak, aby vzhledově navazovala na tu původní.

Mostní konstrukce bude po levé straně doplněna o dva metry širokou ocelovou

lávku pro pěší a cyklisty. Lávka bude kopírovat dolní zakřivené pasy hlavních nosníků. Vstup bude pomocí krajních lávek vedených podél krajních klenb. Vznik lávky, oddělené od kolejové dopravy, zásadním způsobem zvýší v místě přechodu přes hluboké údolí bezpečnost pohybu civilních osob. Investorem lávky a přístupové komunikace je Plzeňský kraj.

Spodní stavbu tvoří dvojice vysokých kamenných pilířů (výška 45,90 m), jejichž založení je přímo v již zaplněné přehradní nádrži. Železniční most byl totiž budován v době, kdy tekla údolím pouze řeka Mže. K jeho zatopení došlo stavbou přehrady v roce 1964. Nyní tak dolní části pilířů stojí pod úrovní vodní hladiny, přičemž nad ní se tyčí do výše 37 metrů. Obě opěry jsou postaveny v horní části údolního svahu

a jsou součástí krajních klenbových konstrukcí. Jejich založení je plošné na skalním podkladu. Pilíře a další kamenné části mostu se v rámci rekonstrukce nejdříve očistí a poté zesílí cementovými injektážemi a spárováním. To způsobí zpevnění zdiva a zajistí jeho dlouhodobou trvanlivost.

Kromě rekonstrukce mostní konstrukce bude v nezbytné míře vyměněn také železniční svršek (šírokopátní kolejnice na dřevěných mostnicích), a to konkrétně na mostu a jeho předpolí, kde budou položeny nové dřevěné pražce. Po dokončení prací se zvýší únosnost mostních polí, po kterých budou moci jezdit i těžší nákladní vlaky.

Stav přípravy / realizace:	EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
	–	07/2016	05/2016	12/2016	08/2017	01/2018	06/2019

Význam zkratk: EIA: stanovisko EIA; ZP: schválení záměru projektu; UR: vydání územního rozhodnutí; SP: vydání stavebního povolení; VZ: vyhlášení výběrového řízení; ZS: zahájení výstavby; UP: uvedení do provozu

Výměna nosných konstrukcí probíhá za nepřetržité výluky od poloviny července 2018 do dubna 2019, přičemž v tomto termínu je zavedena náhradní autobusová doprava.

ÚDAJE O STAVBĚ

Rozsah stavby:

délka rekonstruovaného mostu: 208,4 m
volný mostní průřez na mostě: 2,5 m

Technické a provozní parametry:

traťová třída zatížení: C3/50
maximální rychlost: 50 km/h

Název stavby:

Rekonstrukce mostu v km 1,429 trati Pňovany–Bezručice

Místo stavby:

Železniční most v km 1,429 (začátek stavby je v km 0,900, konec stavby v km 1,800), Plzeňský kraj

Katastrální území:

Malovice u Erpužic, Pňovany

Druh stavby:

rekonstrukce

Objednatel:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Zpracovatel projektové dokumentace:

TOP CON SERVIS s.r.o.

Zhotovitel:

Společnost SMP - MCE - Pňovany–Bezručice

Celkové investiční náklady stavby:

116 943 988 Kč (bez DPH)

Projekt „Rekonstrukce mostu v km 1,429 trati Pňovany – Bezručice“ je spolufinancovaný EU v rámci Operačního programu doprava z Evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF). Celkové plánované náklady projektu činí 140 112 659 Kč vč. DPH, z toho míra podpory EU bude maximálně do výše 79 574 059,82 Kč. Národní spolufinancování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Tento leták byl aktualizován v listopadu 2018. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.

