

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu



Zdroj: ČT24/Jan Langer



14. ČESKÉ DOPRAVNÍ FÓRUM

Ing. Tomáš Koranda

člen představenstva HOCHTIEF CZ a. s.

Historie:

- Stavbu projekčně řídil Alois Negrelli , rakouský dopravní inženýr. Dodavatelem byla firma bří. Kleinů. Most byl budován od jara roku 1846, dokončen roku 1849 a uveden do provozu 1.6.1850. Na stavbě pracovalo až 3000 dělníků
- Byl postaven jako součást drážďanské větve projektu Severní státní dráhy, Olomouc - Praha - Drážďany, o jejíž stavbě rozhodlo ředitelství státních drah v roce 1842
- 2. nejstarší most v Praze po Karlově mostě a 1. železniční most přes Vltavu. Do r.1910 byl nejdelším mostem Evropy. V provozu je více než 160 let bez zásadních rekonstrukcí



Historie:

- Po svém dokončení měl viadukt 87 kamenných oblouků: 8 žulových, 79 pískovcových
- Spojuje Masarykovo nádraží s Bubny a přechází přes dvě ramena Vltavy a Štvanici
- Dostavba tzv. „Karlínského spojovacího viaduktu“ v roce 1873, odbočka Křižíkova ul. – Hrabovka, délka 351m, 26 oblouků: 10 z kamene, 16 z cihel. Umožňuje spojit Bubny s Libní bez nutnosti zajíždět na Masarykovo nádraží



Proč už je rekonstrukce nutná? A co rekonstrukce přinese?

- Viadukt má téměř havarijní stav mostní konstrukce, nevyhovující stav železničního svršku, zabezpečovacího, sdělovacího, silnoproudého zařízení a trakčního vedení
- Přínosem bude:
 - zlepšení technického stavu mostních konstrukcí
 - nahrazení dnešních zastaralých mechanických zabezpečovacích zařízení moderními elektronickými (zvýšení bezpečnosti provozu)
 - zvýšená ochrana obyvatelů před hlukem (antivibrační rohože, moderní výhybky)
 - nový železniční svršek se odrazí na kvalitě cestování v podobě klidné a plynulé jízdy
 - V neposlední řadě dojde k zachování významné kulturní památky dopravního charakteru.

Proč už je rekonstrukce nutná? A co rekonstrukce přinese?

- Do budoucna se tím umožní využití prostor pod klenbami pro kulturní a společenské využití (architektonický přínos) a přispěje k architektonickému zlepšení Karlína



Proč už je rekonstrukce nutná? A co rekonstrukce přinese?

- Přínos k rozvoji veřejné dopravy v hl. městě Praha s návazností na navazující projekty dopravní obslužnosti Středočeského kraje a tranzitní dopravy
- Stavba je také součástí připravovaného projektu „Modernizace trati Praha–Kladno“, který umožní napojení Letiště Václava Havla odbočkou na modernizovanou trasu železničního spojení



Informace o projektu:

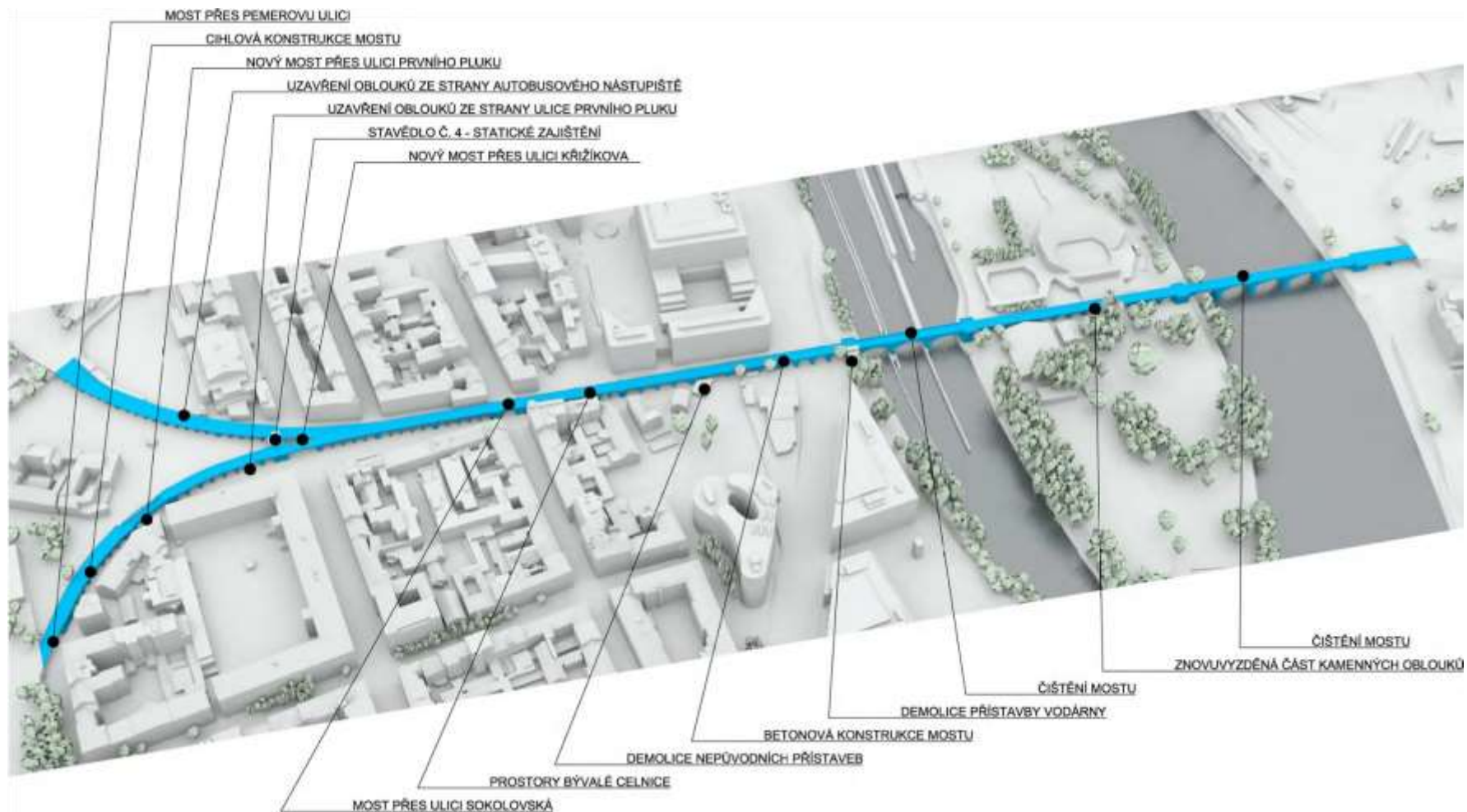
- Investor: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**
- Dodavatel: Společnost „Negrelliho viadukt“ (*HOCHTIEF CZ a. s. – vedoucí sdružení, STRABAG Rail a.s., Avers, spol. s.r.o.*)
- Projektant ZDS: SUDOP Praha a.s.

Termíny:

- **25. 4. 2017** Předání staveniště dodavateli (*slavnostní zahájení 8.6.2017*)
- 4. 7. 2017 Zahájení kolejové výluky (po dobu 26 měsíců)
- 25. 1. 2020 Dokončení stavebních prací
- **25. 7. 2020** Předání staveniště investorovi

Hodnota zakázky:

- **1 045 802 162 Kč bez DPH**



Popis rekonstrukce (hlavní činnosti):

- Celková délka: 1,413 km; délka kolejnic: 3,340 km
- Kompletní výměna železničního svršku vč. technologických částí
- Sanace základů a podzákladí pomocí injektáže, tryskové injektáže a mikropilot
- Rekonstrukce 100 ks kleneb
 - 8 ks kleneb přes dvě ramena Vltavy, včetně sanace základů pilířů
 - 14 ks kleneb kompletní výměna
 - materiály kleneb jsou cihla, pískovec a žula
- Rekonstrukce 5ti mostních objektů přes komunikace
 - 3 objekty čeká výměna nosné konstrukce
 - 2 objekty rekonstrukce nosné konstrukce

Popis prováděných restaurátorských prací:

Významnou součástí této stavení rekonstrukce jsou restaurátorské práce, cca 30% z celkového objemu prováděných prací!

- Vybourání nadnásypu a výplně kleneb pro provedení restaurátorského průzkumu
- Po statickém posouzení bude rozhodnuto o způsobu sanace jednotlivých kleneb
- Vlastní sanace zdiva kleneb dle zvoleného postupu z jejich rubu i líce, vadné zdící prvky budou lokálně vyměněny
- Nejvíce poškozené oblouky (na Štvanici), mají být jednotlivě rozebrány, evidovány a pak z očíslovaných kamenů znovu složeny do původní podoby. V případě nutnosti provedení demolice a výstavby nové klenby dojde k maximálnímu využití vyzískaného původního materiálu (v případě cihelných kleneb nový materiál)
- Kompletní sanace zdiva spodní stavby
- Dosypání kleneb mezerovitým betonem, provedení hydroizolace a odvodnění, betonáž roznášecí železobetonové desky a říms



REKONSTRUJEME NEBEŽELNO VYUKTU
Č.S. Architektonická kancelář s.r.o. - 020274
ÚBUDOP PRASA MOST PRAS U L. J. KŘEŽKOVY - ŽAKPIS DO FOTOGRAFIE - NOVÝ STAV



REKONSTRUKCE NEKRELNÍHO VLASTNÍCTVÍ
C.3. Architektura Interiery - 08/2014
HOCHTIEF PRÁHA
MĚST PŘÍBĚLICE KŘETKOVŮ JIŘKA DO FOTOGRAFIE - NOVÝ STAV



ROZKRYTÍ KANALU NĚMECKÉHO VODÁKŮV C.2. Architektonická řešení stavby - 19/2014
HOCHTIEF PRÁHA MOSTY PŘES ULICI IRVINGA PLEKŮ - ZÁVĚR DO FOTOGRAFIE - NOVÝ STAV



Děkuji za pozornost.