



## Zabezpečení podjezdných výšek 5,25 m do přístavu Chvaletice Rekonstrukce železničního mostu Nymburk



### ➔ Lokalita projektu

Středočeský kraj, Nymburk, most přes Labe, žel. trať Poříčany - Nymburk,  
plavební km 58,195, říční km 168,230

### ➔ Zahájení realizace projektu

2007

### ➔ Ukončení realizace projektu

2008

### ➔ Cena projektu

Celková cena s DPH	91 070 921 Kč
financování z ERDF (Evropský regionální rozvojový fond)	85%
financování ze SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury)	15%

### ➔ Investor

Ředitelství vodních cest ČR, Vinohradská 184, 130 52 Praha 3, [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)

### ➔ Projektant

VIAMONT DSP a. s., Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem  
Ing. Ivan Šír, Statika staveb - mosty, Gočárova 504, 500 02 Hradec Králové

### ➔ Zhotovitel

VIAMONT DSP a. s., Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem

### ➔ Provozovatel

SŽDC s. o., Prvního pluku 367/5, 186 00, Praha 8

## Základní parametry stavby v bodech

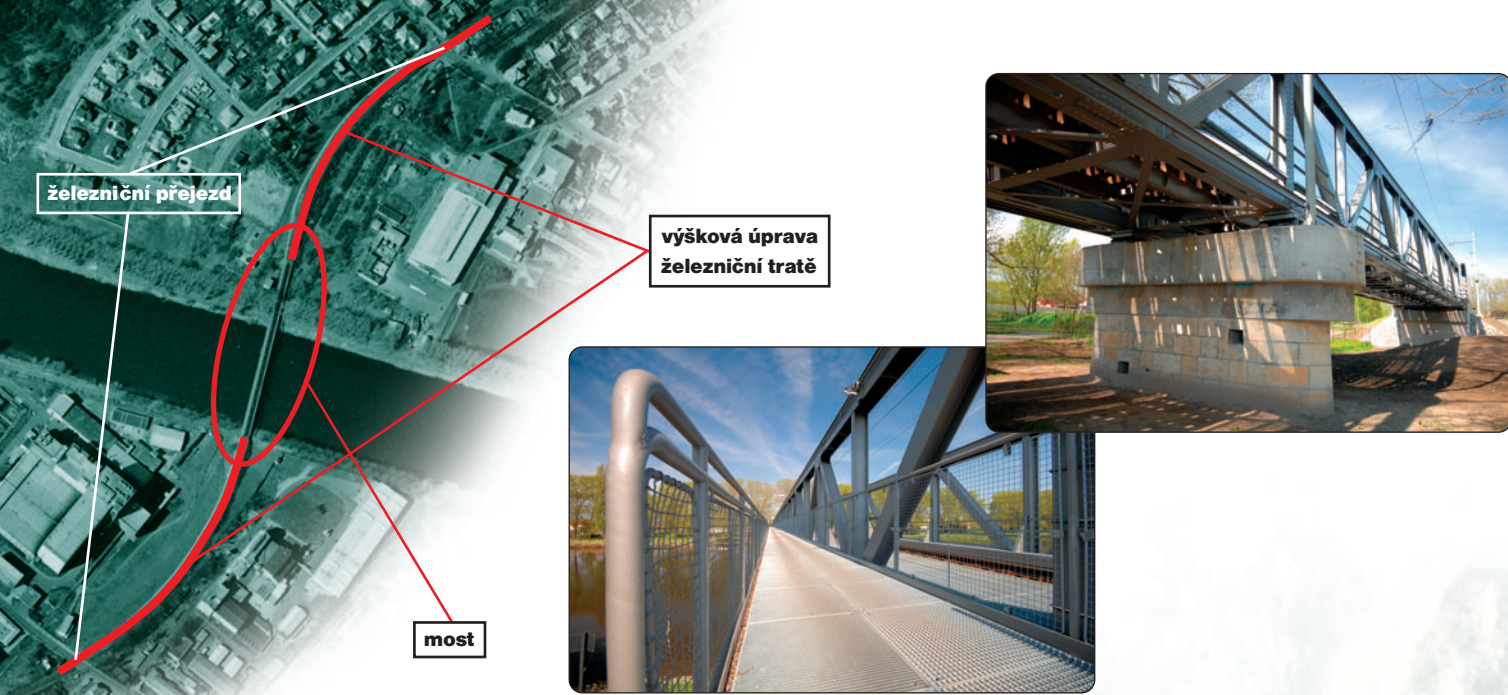
- zvednutí nosné konstrukce o 1080 mm
- rekonstrukce spodní stavby mostu
- výšková úprava tratí Poříčany - Nymburk v délce 788 m
- rekonstrukce dvou úrovněvých železničních přejezdů
- rekonstrukce přístupových ramp a lávky na mostě pro pěší a cyklisty
- úprava trakčního vedení v celém úseku rekonstrukce
- přeložky sdělovacích, silových, zabezpečovacích vedení a závěsného optického kabelu
- instalace plavebního značení a tyčových radarových odražečů

## Účel projektu

Zvednutí nosné konstrukce mostu, která tvořila překážku z pohledu podjezdné výšky na labské vodní cestě do přístavu Chvaletice. Pro zajištění požadovaného plavebního profilu výšky 5,25 m byla nadbetonována spodní stavba mostních pilířů a následně zvednuta i nosná vodorovná část mostu. Zvýšení bezpečnosti plavby bylo dosaženo osazením nového osvětleného plavebního značení a zejména moderních radarových odražečů. Zároveň bylo umožněno výhledové zřízení zdvižného pole mostu pro podjezdnou výšku 7,0 m.



Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě



## Popis projektu

Původní most na jednokolejné elektrifikované trati Poříčany - Nymburk tvořila ocelová nosná konstrukce postavená v roce 1958 na spodní stavbě pocházející pravděpodobně z roku 1883. Nosná konstrukce byla překážkou v plavebním profilu řeky Labe, kdy podjezdová výška nad maximální plavební hladinou byla pouze 4,30 m. Pro zajištění požadovaného plavebního profilu výšky 5,25 m bylo realizováno zvednutí stávající nosné konstrukce o 1080 mm a současně úprava opěr a pilířů. Spojitá nosná konstrukce mostu o rozpětí 4 x 42,0 m je zvednuta a uložena na nová ložiska, nacházející se na ocelových zabetonovaných podpůrných konstrukcích spočívajících na původní spodní stavbě. Na kovové konstrukci mostu je provedena kompletní obnova protikorozní ochrany a vyměněn železniční svršek. Mostní opěry a pilíře jsou upraveny na novou výšku nivelety převáděné elektrifikované trati Poříčany - Nymburk. Obě opěry jsou zvýšeny a zesíleny, u pilířů byla provedena pevnostní cementová injektáž a těsnící clona z polyuretanových pryskyřic, lokální poruchy přezděny. Součástí stavby je i stavební příprava pilířů druhého pole pro zástavbu zdvihacího zařízení pro budoucí zdvihané druhé pole mostu.



Vzhledem ke krátké době výluky byly pro úpravy spodní stavby a pro zvýšení tělesa násypu využity prefabrikované železobetonové dílce. V obou předpolích mostu došlo spolu se zvýšením násypů až o 1 m ke kompletní výměně kolejových polí a obou železničních přejezdů. Maximální podélný sklon dosáhl 7,6 ‰, směrové vedení trati je nezměněno. Nově uplatněné pružné upevnění kolejnic přispělo ke snížení hlukové zátěže a vibrací z provozu vlaků. Celková délka kolejové úpravy je 788 m. Zvednutím mostu a obou předpolí bylo nutné přeložení a úprava sdělovacích, silových a zabezpečovacích vedení včetně závěsného optického kabelu v místě stavby. V celém úseku rekonstrukce bylo také upraveno trakční vedení a osazeny nové trakční stožáry. Stezka pro pěší a cyklisty byla před mostem výškově upravena tak, aby navázala na novou úroveň mostu. Na mostě byla nahrazena dřevěná podlaha lávky pro pěší ocelovými rošty představující bezpečný a bezúdržbový povrch za každého počasí. Pro zvýšení bezpečnosti plavebního provozu za snížené viditelnosti bylo na mostě v obou směrech osazeno nové osvětlené plavební značení a tyčové radarové odražeče.

Stezka pro pěší a cyklisty byla před mostem výškově upravena tak, aby navázala na novou úroveň mostu. Na mostě byla nahrazena dřevěná podlaha lávky pro pěší ocelovými rošty představující bezpečný a bezúdržbový povrch za každého počasí. Pro zvýšení bezpečnosti plavebního provozu za snížené viditelnosti bylo na mostě v obou směrech osazeno nové osvětlené plavební značení a tyčové radarové odražeče.



Operační program  
Doprava



Akce byla spolufinancována Evropskou unií z Evropského regionálního rozvojového fondu prostřednictvím Operačního programu Doprava a z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury