

Rekonstrukce olomouckého depa – tramvaje již parkují v novém

Tramvajová vozovna v Koželužské ulici v Olomouci je v provozu již více než sto let – konkrétně od roku 1899, kdy byla provedena technicko-provozní zkouška. Provoz tramvají byl oficiálně zahájen 1. dubna. Koncesi na stavbu a provozování dráhy město získalo v polovině roku 1898, plány vybudovat pouliční dráhu ovšem sahají až do roku 1892. Vozovna v průběhu let absolvovala řadu stavebních úprav ve snaze rozšířit prostory natolik, aby byly schopny pojmout neustále narůstající množství vozů veřejné dopravy. Přese všechny provedené zásahy se ovšem nepodařilo vozovnu zvětšit na potřebné rozměry.

Rekonstrukce

Po desítkách let v provozu a řadě oprav a rozšíření si vozovna nepochybně zasloužila i rekonstrukci. Na tu došlo v prosinci roku 2018. Stěžejní při celé rekonstrukci byla údržba montážních jam haly 3. a 4. koleje vozovny. Nosné konstrukce vykazovaly statické poruchy a byly na hranici bezpečnosti – což bylo nepochybně způsobeno nejen roky provozu, ale i neustále se zvyšující hmotnosti tramvajových vozů od doby otevření vozovny v roce 1899.

Dočasně proto došlo k demontáži kolejnic a následnému odbourání stávajících betonových a železobetonových konstrukcí až do hloubky základové spáry budoucích základů. Bourání odhalila degradovaný beton a zkorodovanou ocelovou výztuž, zejména ale pro dnešní účely zcela nedostatečné dimenze stávajících konstrukcí. Samotná výstavba pak započala betonáží podkladního betonu – tedy plošným založením. Následovalo armování, betonáž základové desky a pilířů. A nakonec samozřejmě opětovná montáž kolejí. Délka kolejí zůstala zachována, vozovna i po opravě umožňuje údržbovou činnost čtyř vozů současně.

Péče o beton a finální úpravy

Jednotlivé betonové povrchy bylo v rámci rekonstrukce potřeba chemicky ošetřit – zde byla jako nejvhodnější varianta vybrána řada výrobků firmy Mapei. K reprofilaci železobetonových konstrukcí byla použita tixotropní cementová, vlákny vyztužená malta MAPEGROUT T60, která obsahuje organické inhibitory koroze. Tato malta je vhodná pro sanaci všech betonových a železobetonových povrchů, které jsou vystaveny působení agresivních síranů, případně na konstrukce vodohospodářských staveb či konstrukce poškozené korozí výztuže. Následně byly všechny betonové povrchy byly vyhlazeny jemnozrnnou stěrku pro povrchovou úpravu betonů PLANITOP 540. Vyhlazovací stěrka na bázi cementových pojiv, speciálních přísad a syntetických polymerů je vhodná pro vyhlazení podkladů z vápenocementových omítek, betonových zdí a betonových prvků, jako jsou panely, sloupy či průvlaky. Po vytvrzení se vrstva vyznačuje vysokou přídržností k podkladu.

K podlití kolejí a jejich kotvení posloužila vysokopevnostní expanzní cementová malta MAPEFILL. Tato směs se používá zejména ke kotvení strojů, kotevních šroubů, ocelových konstrukcí, turbín, obráběcích strojů ad. do betonu. I po krátké době zrání má směs velmi vysokou mechanickou

pevnost, vynikající přídržnost k oceli a betonu a velmi dobře odolává i dynamickému zatížení. Zároveň v průběhu zrání nedochází ke smrštění a tedy ani k úbytku použité hmoty.

K finálnímu ošetření podlah i stěn vozovny byla použita hmota MAPECOAT i24, která zajišťuje odolnost vůči chemikáliím (kyseliny, zásady, rozpouštědla), solím, olejům a uhlovodíkům a zhušťující a tixotropní přísada do epoxidových a polyuretanových hmot ADDITIX PE. Smíchání těchto přípravků zvyšuje tixotropní vlastnosti natolik, že je směs následně možné používat jako silnovrstvé nátěry i na svislé plochy a sokly. Takto vytvořené povrchy jsou vhodné zejména do prostor, které jsou vystaveny působení agresivních chemických sloučenin či mechanickému namáhání – pro prostředí depa se tedy jedná o vynikající volbu.