

## OBSAH ZPRÁVY

<b>1. ÚVODNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>2</b>
1.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	2
1.2. ÚDAJE O ZADAVATELI PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE .....	2
1.3. ÚDAJE O DODAVATELI PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE .....	3
<b>2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>3</b>
<b>3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY .....</b>	<b>4</b>
<b>4. STÁVAJÍCÍ STAV MOSTU .....</b>	<b>4</b>
4.1. CHARAKTERISTIKA OBJEKTU .....	4
4.2. POPIS A TECHNICKÝ STAV OBJEKTU .....	5
4.3. GEOLOGICKÉ A GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY .....	6
4.3.1. <i>Hydrogeologické poměry</i> .....	7
4.3.2. <i>Chráněné zájmy a georegistry</i> .....	7
<b>5. NÁVRH A POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ.....</b>	<b>7</b>
5.1. CHARAKTERISTIKA NOVÉHO OBJEKTU .....	7
5.2. POPIS TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ.....	8
<b>6. POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY, VÝLUKY PŘÍSTUPY, SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY .....</b>	<b>9</b>
6.1. TECHNOLOGICKÉ ZÁSADY VÝSTAVBY REKONSTRUKCE MOSTNÍHO OBJEKTU .....	9
6.2. DOPADY POSTUPU VÝSTAVBY NA PROVOZ NA MOSTĚ A POD MOSTEM (POŽADAVKY NA PROVOZNÍ OMEZENÍ) PO DOBU VÝSTAVBY .....	9
6.3. ČASOVÉ SOUVISLOSTI S VÝSTAVBOU SOUSEDNÍCH OBJEKTŮ .....	9
<b>7. POŽADAVKY NA DOPLNĚNÍ PRŮZKUMŮ .....</b>	<b>10</b>
7.1. POŽADAVKY NA DOPLNĚNÍ GEOTECHNICKÉHO PRŮZKUMU .....	10
7.2. POŽADAVKY NA DOPLNĚNÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉHO PRŮZKUMU .....	10
<b>8. POUŽITÉ NORMY A LITERATŮRA.....</b>	<b>11</b>
<b>PŘÍLOHA 1 – STATICKÝ VÝPOČET.....</b>	<b>12</b>

## 1. ÚVODNÍ ÚDAJE

### 1.1. Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce ŽST Chrastava
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, rekonstrukce
Číslo ISPROFOND:	327 321 4901 / 551 372 0006
Číslo SoD objednatele:	E618-S3110/2017/PH
Číslo SoD zhotovitele:	2017/0064
Místo stavby:	Železniční trať 547D Liberec – Hrádek n. Nisou st. hr. – (Zittau) – Varnsdorf st. hr. - Varnsdorf
Trať dle Prohlášení o dráze 2017	Liberec – Varnsdorf st. hr. - Varnsdorf (úsek označen 501-00-a)
'	Kategorie trati P5 a F4
Kraj:	Liberecký
Obec / Městská část:	Hrádek nad Nisou, Chotyně, Bílý Kostel nad Nisou, Chrastava, Liberec, Stráž nad Nisou
Katastrální území:	Hrádek nad Nisou, Chotyně, Bílý Kostel nad Nisou, Dolní Chrastava, Andělská hora u Chrastavy, Machnín, Stráž nad Nisou, Růžodol I, Františkov u Liberce
Pověřené městské úřady:	Hrádek nad Nisou, Chrastava, Liberec
Obce s rozšířenou působností:	Hrádek nad Nisou, Chrastava, Liberec
Začátek stavby:	km 9,800 (kabelová vedení km 0,123)
Konec stavby:	km 11,350 (kabelová vedení km 21,667)

### 1.2. Údaje o zadavateli přípravné dokumentace

Zadavatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Organizační složka objednatele:	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1

**1.3. Údaje o dodavateli přípravné dokumentace**

Zhotovitel dokumentace:	AF-CITYPLAN s.r.o. Magistrů 1275/3 140 00 Praha 4 IČO: 47 30 72 18, DIČ: CZ 47 30 72 18 Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, spisová značka C 25005
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Vladislav Šefl - autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby – číslo autorizace: 0011245
Garanti profesí:	Mosty, propustky a zdi: Ing. Ondřej Janota (AF-CITYPLAN s.r.o.)

**2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

Stavba:	Rekonstrukce ŽST Chrastava
Objekt:	SO 52-20-05, Železniční most v ev. km 10,650
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stávající a nový vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Správce objektu:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Oblastní ředitelství Hradec Králové
Odpovědný projektant stavby:	Ing. Vladislav Šefl
Odpovědný projektant objektu:	Ing. Ondřej Janota
Kraj:	Liberecký
Pověřená obec:	Chrastava
Katastrální území:	Dolní Chrastava [653829],
Staničení mostu – evidenční:	km 10,650
Staničení mostu - nové:	km 10,655
Traťový úsek:	TÚ 0941 Liberec – Zittau (DBAG)
Definiční úsek:	DÚ C1 Žst. Chrastava
Situování mostního objektu v terénu:	Objekt se nachází v ŽST Chrastava
Účel objektu:	Mostní objekt převádí železniční trať přes místní komunikaci sloužící jako přístupová cesta do průmyslového areálu.
Počet kolejí na mostě stávající:	2
Počet kolejí na mostě nový:	2
Směrové vedení kol.na mostě stávající.:	kolej č. 1 – levý oblouk, kolej č. 3 – levý oblouk
Směrové vedení kol.na mostě nové.:	kolej č. 1 – levý oblouk (R = 425 m, D = 80 mm) kolej č. 3 – levý oblouk (R = 425 m, D = 80 mm)
Výškové vedení koleje na mostě stávající:	kolej č. 1 – vodorovné, kolej č. 3 - vodorovné
Výškové vedení koleje na mostě nové:	kolej č.1 – stoupá 1,95 ‰.



	Kolej č.3 – stoupá 1,95 ‰
Rychlost v traťovém úseku – stávající:	70 km/h
Rychlost v traťovém úseku - nová:	80 km/h
Rychlost na nové koleji č. 1:	80 km/h
Rychlost na nové koleji č. 3:	80 km/h
Zatížitelnost nová:	1,1 Z <sub>LM71</sub>
Přechodnost:	-
Prostorové uspořádání na mostě:	2 x VMP 3,0, průběžné zapuštěné kolejové lože v ocelové konstrukci. Normová šířka kolejového lože nebude na mostě dodržena.
Prostorové uspořádání pod mostem:	Min. volná výška pod mostem 4,43 m. Kolmá světlost pole 4,452 m

### 3. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Stavební objekt je součástí akce „Rekonstrukce ŽST Chrastava“. V rámci prací na trati dojde k úpravě tvaru železničního svršku a ke změně směrového a výškového vedení trati. Nové vedení kolejí na mostě vyžaduje výměnu nosné konstrukce mostu včetně úložného prahu. Nová konstrukce je navržena tak, aby došlo k maximálnímu možnému nárůstu podjezdové výšky pod mostem. Ta je v současné době omezena na 3,9 m. Zvýšením TK na mostě a změnou stavební výšky mostu dojde k zajištění podjezdové výšky požadované ČSN 736201 4,2 + 0,15 m.

### 4. STÁVAJÍCÍ STAV MOSTU

#### 4.1. Charakteristika objektu

Železniční most se nachází v intravilánu obce Chrastava. Most převádí dvě koleje přes místní komunikaci (Ulice u Nisy). Každá kolej je vedena po samostatné ocelové konstrukci. Konstrukčně se jedná o 2 přímo pojížděné ocelové mosty s plnostěnnou dvojčitou nosnou konstrukcí. Prostor mezi konstrukcemi je vyplněn ocelovými plechy. Ocelová konstrukce je uložena na železobetonovém úložném prahu.

Zdivo opěr je kamenné, zpevněné injektáží a s povrchem upraveným betonovou stěrkou. Průzkum neprokázal v opěrách přítomnost ocelové výztuže. Zdivo opěr je s četnými průsaky, výluhy a trhlinami, přestože byla provedena izolace předpolí. Stav zdiva opěr se výrazně zhoršuje. Pod úložným prahem první opěry vpravo jsou patrné deformace s možností mírného poklesu úložného prahu. Vzhledem ke zhoršujícímu se stavu opěr nedoporučujeme jejich zachování, ale nahrazení opěr novým opěrami s úpravou jejich umístění, tak aby nedocházelo k narážení vozidel do opěr.

Úložné prahy jsou tvořeny z pěti dílů. Materiál úložných prahů je železobeton. Dilatační spáry jsou vyplněny trvale pružným tmelem. Křídla opěry jsou šikmá. Na opěru O1 navazují křídla z betonu/železobetonu a to včetně říms. Pravé křídlo je ukončeno patní zídka. Levé křídlo je zakončeno kamennou rovinou. Křídla u opěry O2 jsou šikmá. Křídla jsou všechna kamenná, pouze K1P a K1L mají povrchovou úpravu. Římsa je z kamenných desek. Na křídlo vlevo navazuje krátká kamenná patní zídka.

Přechod železničního svršku na most je zajištěn pomocí prefabrikovaných železobetonových římsových zídek, které byly přidány v rámci rekonstrukce úložných prahů a podložiskových bloků v roce 2013.

Druh nosné konstrukce:	2 x ocelová trámová plnostěnná dvojčitá nosná konstrukce s zapuštěnou mostovkou. Nosná konstrukce přímo pojížděná.
Popis spodní stavby včetně křídel:	Obě opěry jsou masivní betonové/železobetonové. Úložné prahy a podložiskové bloky jsou železobetonové. Závěrná zídka je součástí úložných prahů. Křídla u opěry O1 jsou železobetonová/betonová, šikmá. Křídla u opěry O2 jsou kamenná šikmá.
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	4,45 m
Délka mostu:	13,50 m
Rozpětí nosné konstrukce:	2 x 5,1 m
Stavební výška:	-
Výška obrysu kolejového lože:	-
Volná výška pod mostem:	4,28 m
Světlost kolmá:	4,45 m
Šikmost mostu:	kolmý
Úhel křížení s přemostěvanou překážkou:	90°
Šikmá světlost:	4,455 m
Šířka mostu:	10,925 – 11,005 m
Rok výstavby dosavadní NK:	1885, 1948 - přestavba
Rok poslední rekonstrukce nebo opravy objektu:	2013
Stavební stav objektu:	Nosná konstrukce – stupeň 2 Spodní stavba – stupeň 1
Přemostěvaná překážka	Místní komunikace U Nisy

#### 4.2. Popis a technický stav objektu

Nosná konstrukce je tvořena dvěma samostatnými ocelovými plnostěnnými trámovými konstrukcemi. Jednotlivé konstrukce jsou tvořeny dvojčitými nosníky výšky 0,425 m o rozpětí 5,10 m. Osově vzdálenosti jednotlivých nosníků jsou u všech konstrukcí 0,60 m mezi nosníky 1 a 2 a 3 a 4. Nosníky 2 a 3 jsou osově vzdáleny 0,90 m. Příčné ztužení každé samostatné konstrukce je zajištěno pomocí pěti nýťovaných prvků výšky 0,37 m. Osová vzdálenost ztužení je 1,12 – 1,43 – 1,43 a 1,12 m. Podélné ztužení je tvořeno zdvojenými L profily. Prostory mezi dvojicemi ocelových I profilů jsou vyplněny roštovými konstrukcemi s pochozím plechem. Na rošty po obou stranách mostu je uchyceno zábradlí z L profilů, které přechází na římsové zídky umístěné za a před mostem.

Ložiska jsou kalotová. Na opěře O1 je pevné ložisko, na opěře O2 je posuvné.

Opěry jsou masivní betonové/železobetonové. Dřívky opěr jsou tvořeny dvojicí dílů. Svislá spára mezi díly dřívů je kryta povrchovou úpravou. Úložné prahy jsou železobetonové, spojené se závěrnou zídou a podložiskovými bloky. Úložné prahy jsou tvořeny pomocí pěti



dílů. Dilatační spáry mezi jednotlivými díly jsou vyplněny pružnou zálivkou. Opěra O1 je 10,675 m. Úložný práh šířky 10,97 m. Šířka dříku opěry O2 je 10,90, úložný práh je šířky 10,96 m. Úložné prahy jsou výšky 0,7 – 0,72 m a délky 0,68 m. Podložiskové bloky jsou výšky 0,10 – 0,15 m. Výšky závěrné zídky je 0,6 – 0,72 m v případě opěry O1 a 0,57 - 0,66 m v případě pěry O2. Prostor mezi nosnými konstrukcemi je vyplněn pochozím plechem.

Na závěrné zídky navazují železobetonové prefabrikované zídky, které zajišťují přechod železničního svršku na most. Křídla jsou v případě opěry O1 betonová/železobetonová šikmá s betonovou římsou. Vpravo navazuje křídlo na patní zídku. Vlevo na křídlo navazuje kamenná rovnánina. Křídla u opěry O2 jsou kamenná, šikmá s římsou z kamenných desek. Na křídlo vpravo navazuje krátká kamenná patní zídka.

Na mostě je umístěno na obou stranách ocelové zábradlí z L profilů. Zábradlí pokračuje z mostu na prefabrikované zídky. Výška zábradlí se pohybuje v rozmezí 1,10 – 1,11 m.

Po obou stranách mostu jsou na zábradlí umístěny plechové kabelové žlaby.

Před a za mostem je vyústěna příčná drenáž přechodové oblasti do svahu železničního tělesa.

Na mostě je umístěna značka omezující výšku vozidel projíždějících pod mostem.

#### **Závady nosné konstrukce:**

- Konstrukce je poškozena od nárazu vozidel (vruby v pásnicích, sedřený nátěr)
- Zvlněná dolní pásnice v délce 200 mm s amplitudou 10 mm.
- Oslabená místa a oslabené hlavy nýtů
- Sedřený PKO, odloupaný nátěr
- Mezery v uložení hlavních nosníků v nezátíženém stavu

#### **Závady spodní stavby:**

- Místy zviditelněné vodorovné pracovní spáry s ojedinělými výkvěty
- Svislá trhлина v místech spáry mezi díly opěry O1
- Místy vydřený beton do hloubky 10- 20 mm, odštíplá hrana do hloubky 10-40, ojediněle odhalená výztuž úložného prahu
- Všesměrné trhliny šířky 0,1 – 0,3 mm s výluhy pojiva u pěry O2 vlevo z čela
- Betonové křídla jsou místy popraskaná s šířkou trhliny 0,1 – 0,3 mm
- Popraskané jednotlivé kameny na kamenných křídlech.
- Jednotlivé římsové desky jsou odštípnuté do hloubky 40 – 80 mm
- Poškozená sanační vrstva pod úložným prahem O1

### **4.3. Geologické a geotechnické podmínky**

Geologické a geotechnické podmínky byly čerpány z přílohy E 6.3.1.

Z regionálně-geologického hlediska náleží řešené území k lužické oblasti krkonošsko-jizerského krystalinika.

Předkvartérní podklad je budován paleozoickými horninami spodního a středního kambria, které jsou zde zastoupené fylity. Jedná se o metamorfované, středně pevné horniny, charakteristické ploše úlomkovitým až deskovitým rozpadem.

Kvartérní pokryv je tvořen fluvialními uloženinami a navážkami.

Fluviální sedimenty vznikly transportem a sedimentací říčních splavenin. V rámci řešeného území mají litologicky prakticky jednotný charakter a jsou dle platných ČSN klasifikovány jako štěrky a štěrkopísky s kolísavým podílem jemnozrnné frakce.

Povrch celého řešeného prostoru je překryt polohou navážek o mocnosti nepravidelně až přes 2 m, charakteru štěrku hlinitého až štěrku s příměsí jemnozrnné zeminy.

#### 4.3.1. Hydrogeologické poměry

Hydrogeologické podmínky jsou určeny především vysokou propustností navážek a podkladu fluviálních sedimentů. Obzor podzemních vod je vázán na vysoce propustné a prostupné prostředí fluviálních uloženin – štěrků a štěrkopísků, prostoupených nízko propustnými laminami a čočkami jílu.

Provedenými sondami v pražcovém podloží nebyla hladina podzemní vody zastižena, často však byly sondy zatopeny shora, srážkovou vodou, akumulovanou ve vysoce propustných štěrcích železničního spodku.

Zájmové území náleží hydrogeologickému rajónu 6413 Krystalinikum jizerských hor v povodí Lužické Nisy, číslo hydrologického pořadí 2-04-07-0230-0-00, název toku: Lužická Nisa. Zájmové území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Zájmové území náleží povodí lososových vod. Zájmové území není chráněno pro balneologické účely.

#### 4.3.2. Chráněné zájmy a georegistry

- Zájmové území se není dotčeno pozůstatky těžby surovin.
- V zájmovém území nejsou evidovány sesuvy nebo jiné nebezpečné geohazardy.
- V zájmovém území není znám výskyt tektonické linie, která by významným způsobem měnila platnost předloženého vyhodnocení.
- Zájmové území není součástí seizmických oblastí dle ČSN EN 1998-x, změny Z4.
- Zájmové území náleží klimatickému rajónu MT4, mírně teplý, vlhký. Průměrná teplota dosahuje 6-7°C, průměrný roční úhrn srážek činí 650-750mm. Index mrazu činí 375°C/d. hloubka promrzání dle ČSN 73 6114 dosahuje 1,1m.

## 5. NÁVRH A POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

### 5.1. Charakteristika nového objektu

Návrhové zatížení:	LM 71 dle ČSN EN 1991-2, klas. součinitel 1,1
Použitý MPP:	2 x VMP 3,0
Druh nové nosné konstrukce:	2 x Ocelová konstrukce extrémně stlačené výšky
Rozpětí nové nosné konstrukce:	V osa mostu 5,700 m Pod kolejí č. 1 – 5,715 m Pod kolejí č. 3 – 5,680 m
Stavební výška nové nosné konstrukce:	konstrukce pod kol. č. 1 - 715 mm konstrukce pod kol. č. 3 - 715 mm
Nová výška obrysu kolejového lože:	Kolej č. 1 – min. 0,361 m

Nová spodní stavba:	V rámci spodní stavby dojde pouze k výměně úložných práhů a sanaci spodní stavby.
Nový počet mostních otvorů:	1
Nová délka přemostění:	4,45 m
Nová volná výška pod mostem:	min. 4,43 m
Nová kolmá světlost:	4,45 m
Nová šikmost mostu:	kolmý
Nový úhel křížení:	90°
Nová šířka mostu:	10,680 - 10,925
Posun kolejí na mostě:	kolej č.1 0,514 – 0,925 m - vlevo kolej č. 3 0,534 – 0,684 m - vlevo

## 5.2. Popis technického řešení

Nově navržená nosná konstrukce bude provedena z tlustostěnných plechů konstrukčního systému extrémně stlačené výšky. Každá převáděná kolej bude mít vlastní ocelovou nosnou konstrukci.

Obě ocelové konstrukce budou šířky 3,92 m. Hlavní nosníky budou výšky 0,84 m. Rozpětí nosné konstrukce je 5,715 m pod kolejí č. 1 a 5,680 m pod kolejí číslo 3. Dolní plech mostovky bude vyztužen příčnými výztuhami. Po obou stranách mostu jsou navrženy konzoly délky 1,17 m zajišťující VMP 3,0 m na mostě. Ocelové konzoly budou uchyceny na hlavní nosníky. Na konzolách bude umístěno ocelové zábradlí z L profilů výšky 1,1 m. Na každou konzolu bude osazen pochozí plech. Každá nosná konstrukce bude uložena na spodní stavbu pomocí čtyř ložisek. Na tlustostěnnou spodní desku mezi hlavní nosníky bude uloženo průběžné kolejové lože. Navržená šířka jednotlivých nosných konstrukcí nezajišťuje potřebnou šířku kolejového lože pro čističku kolejového lože. Dodržení potřebné šířky kolejového lože pro potřeby průjezdu čističky není možné z důvodu osové vzdálenosti (umístění mostu ve zhlaví). Do prostoru mezi jednotlivé nosné konstrukce bude uložen pochozí plech.

Spodní stavba (základy, dířky opěr, křídla) bude sanována pomocí mechanického tryskání a následné povrchové opravy (přesný postup bude sanace bude součástí dalšího stupně PD). Kamenná křídla budou očištěna pomocí vysokotlakého paprsku, zdivo bude sanováno včetně případné výměny jednotlivých popraskaných kamenů a následně hloubkově přespárováno. Římsové desky budou sundány, očištěny, sanovány včetně případné výměny popraskaných kusů a následně zpětně osazeny. Stávající úložné prahy budou ubourány a nahrazeny novými úložnými prahy. Vzhledem k stísněným podmínkám pod mostem a časovému omezení uzavření místní komunikace pod mostem se předpokládá provedení nových úložných práhů včetně podložiskových bloků a závěrné zídky jako prefabrikovaných. Za novými úložnými prahy bude provedena drenáž rubu opěr. Následně budou provedeny nové přechodové oblasti. Před a za mostem budou umístěny železobetonové prefabrikované L zídky, pomocí kterých bude zajištěna potřebná šířka kolejového lože a přechod drážní stezky z mostu do trati. Před mostem jsou navrženy zídky délky 5,25 m vpravo a 5,00 m vlevo. Za mostem je navržena zídka délky 16,25 m vlevo. Zídka bude navazovat na gabionovou zeď, která jsou součástí SO 52-10-01.

Veškeré ocelové nosné ocelové konstrukce budou z oceli S355, nenosné části z S235JR. Beton úložných práhů bude C30/37. Protikorozi ochrana všech ocelových prvků bude provedena ve stupni C4.



Příčné odvodnění rubu opěry bude provedeno jednostranné ve sklonu 3,0%. Odvodňovací trubka bude vyvedena do násypu a napojena na skluz z betonových tvarovek. Tvarovky budou zaústěny do vsakovací jímky.

Stávající sítě vedoucí přes most (sdělovací kabel, zabezpečovací kabel, VO) budou přeloženy a nové sítě na mostě budou vedeny v krajních konzolkách.

Rekonstrukcí mostu a výměnou stávající ocelové konstrukce za novou konstrukci extrémně stlačené výšky, dojde k zvýšení podjezdné výšky z 3,9 m na 4,2 m. Bude tak dodržena minimální hodnota podjezdné výšky stanovená v ČSN 73 6101 (4,2 + 0,15 pro místní komunikaci).

Elektrifikace trati není v rámci projektu řešena výhledově se nepředpokládá.

## 6. POSTUP VÝSTAVBY, ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY, VÝLUKY PŘÍSTUPY, SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

### 6.1. Technologické zásady výstavby rekonstrukce mostního objektu

Jednotlivé činnosti můžou být prováděny současně nebo v jiném než uvedeném pořadí. Rekonstrukce objektu se sestává z těchto činností:

- Odstranění vybavení mostu a kolejového svršku a spodku (SO 52-10-01 a SO 52-11-01)
- Snesení mostního vybavení
- Snesení stávající nosné konstrukce
- Odstranění stávajících přechodových oblastí a demolice úložných prahů
- Provedení nových železobetonových úložných prahů a podložiskových bloků
- Provedení přechodových oblastí a úhlových zídek za mostem
- Sanace spodní stavby a montáž nosné konstrukce
- Montáž mostního vybavení a provedení kolejového svršku

### 6.2. Dopady postupu výstavby na provoz na mostě a pod mostem (požadavky na provozní omezení) po dobu výstavby

Na provoz na mostě nejsou žádné dopady postupu výstavby, provoz na mostě bude po celou dobu výstavby vyloučen. Během jednotlivých činností prováděných při rekonstrukci bude překonávaná komunikace uzavřena.

### 6.3. Časové souvislosti s výstavbou sousedních objektů

Přístupy na staveniště, zásady napojení stavby na inženýrské sítě: místní komunikací, ulicí U Nisy. Napojení na inž. sítě – viz POV. Rekonstrukce objektu spadá do pracovního postupu 2. doba trvání prací 100 dní, Předpokládaná doba uzavírky komunikace během rekonstrukce mostu je stanovena na 8 týdnů. Úplná uzavírka komunikace bude během těchto 8 týdnů probíhat vždy o víkendech od pátku 16:00 do neděle 20:00. V ostatních obdobích bude komunikace pod mostem sjízdná s prostorovým šířkovým a výškovým omezením.

#### Související objekty:

SO 52-10-01 ŽST Chrastava- železniční svršek

SO 52-11-01 ŽST Chrastava - železniční spodek

SO 52-76-01 ŽST Chrastava – rozvody NN a VO

PS 52-01-11 ŽST Chrastava, SZZ

PS 52-02-12 ŽST Chrastava, úprava stávající kabelizace

PS 53-02-51 ŽST Chrastava, - Hrádek nad Nisou, DOK a TK



## **7. POŽADAVKY NA DOPLNĚNÍ PRŮZKUMŮ**

### **7.1. Požadavky na doplnění geotechnického průzkumu**

Geotechnický pasport nebyl v rámci tohoto stupně PD proveden. V rámci dalšího stupně projektové dokumentace bude proveden podrobnější IGP v blízkosti mostních opěr a pilířů.

### **7.2. Požadavky na doplnění stavebně technického průzkumu**

Stavebně technický byl proveden v rámci tohoto stupně PD. V případě potřeby projektant dalšího stupně PD určí požadavky na doplnění toho stavebně technického průzkumu, na základě kterého budou doplněny přesné požadavky na sanace betonových a kamenných konstrukcí.

## 8. POUŽITÉ NORMY A LITERATÚRA

ČSN EN 1990 – Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí

ČSN EN 1991 – Eurokód: Zatížení konstrukcí

ČSN EN 1992 – Eurokód: Navrhování betonových konstrukcí

ČSN EN 1996 – Eurokód: Navrhování zděných konstrukcí

ČSN 73 6200 – Mosty - terminologie

ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů

SŽDC S3 – Železniční svršek

SŽDC S4 – Železniční spodek

MVL 511

V Praze, červenec 2019

Ing. Ondřej Janota

AF – CITYPLAN s.r.o.

tel: +420 735 170 759

e-mail: [ondrej.janota@afconsult.com](mailto:ondrej.janota@afconsult.com)

## PŘÍLOHA 1 – STATICKÝ VÝPOČET