

DEMONTÁŽ STÁVAJÍCÍ LÁVKY PRO PĚŠÍ PŘES KOLEJIŠTĚ NÁDRAŽÍ V CHEBU

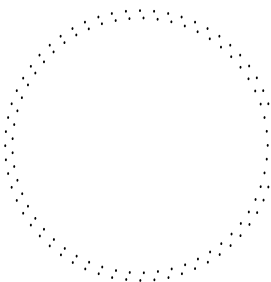
INVESTOR STAVBY




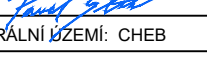

MĚSTO CHEB
náměstí krále Jiřího z Poděbrad 1/14
350 20 Cheb



Souřadný systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv



VEDOUcí PROJEKTANT	ING. PAVEL SLIWKA		Stráský, Hustý a partneři s. r. o. Bohunická 50 619 00 Brno	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. JIŘÍ URBAN			
NAVRHL/VYPRACOVAL	ING. JIŘÍ URBAN			
KONTROLOVAL	ING. PAVEL SLIWKA			
KRAJ: KARLOVARSKÝ	OKRES: CHEB	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ: CHEB	STUPEŇ	PDPS
NÁZEV OBJEKTU DEMONTÁŽ STÁVAJÍCÍ LÁVKY			DATUM	12/2017
			FORMÁT	A4
			MĚŘÍTKO	--
			Č. ZAKÁZKY	17022
			ARCHIVNÍ Č.	
NÁZEV PŘÍLOHY TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. SOUPRAVY	Č. VÝKRESU D.1



Město Cheb

Demontáž stávající lávky pro pěší přes kolejiště nádraží v Chebu

D - Technická zpráva



Obsah

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU	3
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ	4
3.	ZDŮVODNĚNÍ DEMOLICE MOSTU.....	5
4.	ÚZEMNÍ PODMÍNKY	5
5.	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU	5
5.1.	POPIS KONSTRUKCE MOSTU	5
5.2.	ZALOŽENÍ	5
5.3.	SPODNÍ STAVBA.....	5
5.4.	NOSNÁ KONSTRUKCE LÁVKY I.....	6
5.5.	NOSNÁ KONSTRUKCE LÁVKY II	6
5.6.	PŘÍSLUŠENSTVÍ.....	6
6.	TECHNOLOGICKÝ POSTUP BOURACÍCH PRACÍ	7
6.1	PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ.....	7
6.2	PŘEDPOKLÁDANÁ TECHNOLOGIE BOURACÍCH PRACÍ.....	7
6.3	PŘÍSTUPOVÉ CESTY, OMEZENÍ PROVOZU NA KOMUNIKACÍCH	7
6.4	OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ A KOLEJIŠTĚ.....	8
6.5	PŘEDPOKLÁDANÝ POSTUP DEMONTÁŽE.....	8
6.6	ČASOVÝ HARMONOGRAM POSTUPU DEMONTÁŽE	10
6.7	VÝLUKY KOLEJÍ A TV	10
6.8	HMOTNOSTI ZVEDANÝCH DÍLCŮ	10
7.	KONSTRUKČNÍ DETAILY	10
8.	FOTODOKUMENTACE	11
9.	ZÁVĚR.....	16

Příloha č. 1 – Schéma napájení a dělení trolejového vedení v ŽST Cheb



1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE MOSTU

Název stavby:	Demontáž stávající lávky pro pěší přes kolejiště nádraží v Chebu
Místo stavby:	Cheb, kraj Karlovarský
Katastrální území:	Cheb [650919]
Druh stavby:	Odstranění stavby
Stavebník:	Město Cheb náměstí krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb IČO: 00253979 DIČ: CZ 00253979 Zastoupen: Mgr. Antonín Jalovec, starosta města
Původní správce mostu:	Město Cheb náměstí krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb
Projektant:	Stráský, Hustý a partneři s.r.o. Bohunická 133/50, 619 00 Brno IČO: 18827527 DIČ: CZ 18827527 ZOP: Ing. Jiří Urban, ČKAIT 1005813

Dokumentace je vypracována dle vyhl. č. 499/2009 Sb.

Druh převáděné komunikace:	stezka pro pěší
Kategorie komunikace na mostě:	chodník šířky 2,0 m
Druh přemost'ované překážky:	kolejiště v žst. Cheb
Železniční trať:	0203 Plzeň - Cheb
Staničení křížení na žel. trati:	454,7 žkm
Úhel křížení s žel. trati:	100°
Podjezdová výška:	6,6 m



2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTĚ

Charakteristika mostu:	Spojité konstrukce lávky pro pěší v podélném směru rozdělena na dva dilatační celky. První celek (Lávka I) - ocelový trámový most o šesti polích celkové délky 84 m s dolní prvkovou mostovkou, druhý celek (Lávka II) - ocelový trámový most o pěti polích celkové délky 208 m s horní komorovou mostovkou. Jednopodlažní, nepohyblivý, trvalý most, směrově i výškově v přímé, s neomezenou volnou výškou. Spodní stavba tvořena ocelovými příhradovými pilíři uloženými na betonové základové bloky.
Délka přemostění:	291,7 m
Délka mostu:	299,7 m
Délka nosné konstrukce:	292,3 m
Rozpětí jednotlivých polí:	15,5+14,5+12,4+12,3+16,6+12,4+44,6+39,8+47,5+39,4+36,0 m
Šikmost mostu:	100 ^g
Volná šířka mostu:	2,0 m
Šířka mostu:	2,4 m
Šířka nosné konstrukce:	2,4 m
Výška mostu:	8,4 m
Stavební výška:	0,42 m (Lávka I) 1,42 m (Lávka II)
Plocha nosné konstrukce:	701,5 m ²



3. ZDŮVODNĚNÍ DEMOLICE MOSTU

Stávající lávka překlenuje stavby dopravní infrastruktury a v minulosti umožňovala pěší dopravu mezi centrem města Cheb a jeho periferní částí Maškov.

V srpnu 2016 byla provedena mimořádná prohlídka mostu (Ing. Tomáš Míčka, Pontex spol. s r.o.). S ohledem k havarijnímu stavu Lávky I (korozní oslabení některých průřezů až o 100 %) a s ohledem ke kritickému přetížení nosné konstrukce Lávky II balastní zateklou vodou bylo nezbytné lávku bezodkladně uzavřít pro jakýkoli provoz.

Stávající lávka bude odstraněna z důvodu jejího nevyhovujícího stavebně-technického stavu s ohledem na ohrožení bezpečnosti na přemostovaném vlakovém nádraží. Ve stejné půdorysné poloze se uvažuje s výstavbou nové lávky. Niveleta nové lávky bude upravena tak, aby šlo realizovat bezbariérový přístup na obou koncích nově budované lávky.

4. ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Lávka je situována v intravilánu, nedaleko historického centra města Cheb, v oblasti ohraničené stávající ulicí Riegrova na západě a ulicí Za Nádražím na východě. V prostoru pod lávkou se nachází příjezdová komunikace do skladiště na ul. Hračkářská, osobní kolejiště ČD a.s. vedoucí do železniční stanice Cheb, vjezdové kolejiště ČD a.s., příjezdová komunikace pro stanoviště HZS SŽDC s.o., hlavní třídící kolejiště ČD a.s. a kolejiště lokomotivního depa (ČD a.s. DKV Plzeň).

V dotčeném území stavbou se nachází podzemní kabelové vedení a zařízení VO (CHETES s.r.o.), podzemní vedení kanalizace B DN700 (CHEVAK Cheb, a.s.), podzemní optické trasy TMCZ 1 a vzdušné telekomunikační vedení ve formě mikrovlnného spoje (T-Mobile Czech republic a.s.), podzemní telekomunikační síť (ČD-Telematika, a.s.), podzemní železniční síť ve formě el. kabelů NN, optických kabelů a kabelů zabezpečovacího zařízení (SŽDC s.o. OŘ ÚNL SSZT Karlovy Vary) a nadzemní železniční síť ve formě trakčního vedení 25kV/50Hz (SŽDC s.o. OŘ ÚNL SSZT Karlovy Vary).

5. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTU

5.1. Popis konstrukce mostu

Konstrukce lávky se skládá z několika částí. Lávka je v podélném směru rozdělena na dva dilatační celky. Popis je proveden ve směru ze západu na východ. Nadzemní části lávky jsou ocelové. Konstrukce je složena ze šestipolové lávky délky 84 m (Lávka I) a pětipolové lávky délky 208 m (Lávka II). Spodní stavba lávky je tvořena ocelovými příhradovými pilíři, které jsou uloženy na betonové základové bloky. Způsob založení není znám. Přístup na lávku je řešen pomocí ocelových schodišťových věží. Volná šířka na mostě je 2,0 m. Směrově je lávka v přímé. Podélné řešení nivelety na lávce je vodorovné.

5.2. Založení

Způsob založení není znám.

5.3. Spodní stavba

Podpěry lávky jsou ocelové svařené z válcovaných profilů a jsou připojeny na masivní železobetonové základy. Nosný systém stojek je rámový kombinovaný s příhradovým ztužením, kombinace otevřených a uzavřených profilů. Stojky starší trámové NK (Lávka I) byly zvýšeny pro vedení troleje při elektrifikaci kolejiště a staticky působí jako kyvné stojky. Stojky mladší komorové NK (Lávka II) jsou v patě vetknuty do základových bloků a v hlavě jsou osazeny válcovými ložisky.



5.4. Nosná konstrukce Lávky I

Nosná konstrukce je provedena ze svařovaných plnostěnných průřezů tvaru I výšky 700 mm v osové vzdálenosti 2200 mm se spodní prvkovou mostovkou (podélníky, příčníky, podlahový plech tl. 10 mm). Staticky se jedná o sérii prostě podepřených nosníků o rozpětí 15,5+14,5+12,4+12,3+16,6+12,4 m. Pilíře fungují jako kyvné stojky. Neposuvné podepření je na pilíři P7 (přechodový pilíř). Lávka I byla v minulosti v souvislosti s elektrifikací nádraží a napojování výšky nivelety na Lávku II přizvedávána (nadvýšení pilířů).

5.5. Nosná konstrukce Lávky II

Nosná konstrukce je provedena ze svařovaného plnostěnného uzavřeného komorového průřezu s horní ortotropní plechovou mostovkou. Montážní styky NK jsou šroubované. Staticky se jedná o spojitý nosník o pěti polích o rozpětí 44,6+39,8+47,5+39,4+36,0 m. Podélnou teplotní dilataci umožňují ocelová válcová ložiska umístěná na pilířích. Pevné ložisko je umístěno na pilíři P12 (u schodiště na konci lávky).

5.6. Příslušenství

Ložiska

Ocelové prosté nosníky Lávky I jsou uloženy na kyvných stojkách prostřednictvím šroubového styku. Ocelový spojitý nosník Lávky II je uložen na rámových stojkách prostřednictvím válcových ložisek.

Mostní závěry

Mostní závěry jsou řešeny jako krycí ocelové plechy, vodopropustné.

Schodiště

Lávka I je na východní straně napojena na terén pomocí ocelové schodišťové rampy. Lávka II je u podpěry P7 a u podpěry P12 napojena na terén prostřednictvím ocelových schodišťových věží.

Protidotykové zábrany

Nad elektrifikovanými kolejemi jsou ochranné horizontální protidotykové štíty z trapézového plechu.

Zábradlí

Ocelové zábradlí je přivařené k horní pásnici hlavních nosníků a má madlo a sloupky z trubek, výplň z ocelových sítí.

Izolace

Pochozí plocha je tvořena přímopochozím izolačním souvrstvím na plechu mostovky.

Odvodnění

Odvodnění na lávce je realizováno příčným a podélným sklonem. Lávka není opatřena odvodňovači. Voda zadržaná půdorysnou plochou lávky je vyústěna na západním konci lávky svodem u opěry na zemní těleso.

Převáděné sítě

Po lávce nejsou převáděny žádné inženýrské sítě.

Cizí zařízení

Na lávce není umístěno žádné cizí zařízení.



6. TECHNOLOGICKÝ POSTUP BOURACÍCH PRACÍ

6.1 Příprava staveniště

Před zahájením prací je třeba uvolnit staveniště a vytyčit všechny dotčené inženýrské sítě, zajistit obvod staveniště s označením přístupů, zvláště pro zamezení vstupu nepovolaných osob v průběhu demoličních prací.

V prostoru staveniště se nenacházejí žádné objekty a zpevněné plochy, které by bylo nutné z důvodu demontáže lávky demolovat. Úprava a zpevnění stávajícího terénu pro provoz těžkého autojeřábu bude provedena podle potřeb stavby v závislosti na aktuálních terénních podmínkách a počasí.

V zájmovém území se nachází stožáry a brány trakčního vedení, portálový jeřáb ČD a.s. DKV Plzeň a stanoviště HZS SŽDC s.o.. Poloha stožárů a bran TV je schematicky naznačena ve výkresových přílohách. Pod lávkou v poli 8 prochází příjezdová účelová komunikace ke stanovišti HZS. Před zahájením demontáže s polohou autojeřábu u podpěry P8 (pozice autojeřábu 2, 3 a 4) bude potřeba přemístit hasičskou techniku do jiného vhodného prostoru, odkud bude moci vyjíždět. Předpokládaná doba přemístění techniky je cca 10 dní. Před demontáží východní části lávky bude potřeba posunout portálový jeřáb ČD a.s. DKV Plzeň směrem dál od konstrukce lávky tak, aby nebyl v kolizi s pracovními polohami autojeřábu.

6.2 Předpokládaná technologie bouracích prací

Technologie demontáže lávky je navržena jako **bloková demontáž po polích** s využitím montážních podpěr PIŽMO. Projekt předpokládá realizaci demontáže lávky ve 14-ti fázích v jedné etapě provádění za pomoci těžkého autojeřábu **TEREX DEMAG AC-500-8**. Na demontáž je možné použít jakýkoli ekvivalentní autojeřáb s odpovídající únosností, např. LIEBHERR LTM 1500-8.1.

Předmětem demontáže jsou ocelové nosné konstrukce lávek, ocelové podpěry, ocelová přístupová schodiště a betonové základové bloky, které budou odbourány min. do hloubky 20 cm pod niveletu stávajícího terénu. Autojeřáb bude snášet odstaněné části lávky na **provizorní skládky materiálu** na dočasně zabrané pozemky v prostoru kolejiště. Dočasné zábory pozemků potřebné pro odstranění stavby jsou vyznačeny v příloze C.3 - Katastrální situace. Po dokončení demontáže budou pozemky dotčené dočasným zábořem uvedeny do původního stavu.

6.3 Přístupové cesty, omezení provozu na komunikacích

Oba konce lávky jsou přístupné pro stavební mechanizaci. Pro přepravu těžkého autojeřábu na jednotlivá stanoviště bude využito stávajících přilehlých veřejných komunikací - **ulice Riegrova, ulice Pivovarská a ulice K Výtopně**. Vzhledem k rozsahu stavby nejsou nutné úpravy tras a změny dopravního značení.

Západní část lávky je dostupná z ulice Riegrova. Pod lávkou v poli 1 prochází účelová komunikace - ulice Hračkářská. Během demontáže lávky bude nutné krátkodobě omezit provoz na této účelové komunikaci v prostoru ± 60 m od půdorysného průmětu lávky - předpoklad 6 x 4h v noci (Fáze 1-6 demontáže). Bude se jednat o krátkodobé uzavírky na nezbytně nutnou dobu.

Prostřední část lávky je dostupná z ulice Pivovarská a dále po účelové komunikaci vedoucí k stanovišti HZS SŽDC s.o.. Během demontáže lávky bude nutné krátkodobě omezit provoz na této účelové komunikaci v prostoru ± 60 m od půdorysného průmětu lávky - předpoklad 3 x 4h v noci + 2 x 4h přes den (Fáze 7-10 demontáže). Bude se jednat o krátkodobé uzavírky na nezbytně nutnou dobu.

Východní část lávky je dostupná z ulice K Výtopně a dále po účelové komunikaci - ulici Za Nádražím. Během demontáže lávky bude nutné krátkodobě omezit provoz na této účelové komunikaci v prostoru ± 60 m od půdorysného průmětu lávky - předpoklad 3 x 4h přes den (Fáze 11-13). Tato cesta je využívána pro závoz nafty kamionem pro zbrojení ŽKV. Je potřeba zachovat profil zbrojení a průjezdný profil pro závoz nafty kamionem a jeho otočení na točně. Nejvíce zbrojení probíhá v dopoledních hodinách v čase 7,30 – 9,30. Možná manipulace s autojeřábem po domluvě s ČD a.s. DKV Plzeň v přestávkách mezi zbrojeními.



6.4 Ochrana inženýrských sítí a kolejiště

Montážní polohy autojeřábu budou voleny tak, aby nedošlo k rozpatkování nad inženýrskými sítěmi kolejiště. Před zahájením prací je nutno všechny dotčené inženýrské sítě vytyčit.

Jednotlivé pole lávky bude autojeřáb snášet na 3 provizorní skládky demontovaných částí, které se nacházejí v kolejišti na pozemku Českých drah a.s.. Poloha těchto skládek je zakreslena v koordinační situaci. Ihned po složení každého většího dílu lávky bude probíhat rozpal na menší kusy a odvoz do sběrných surovin.

Kolejiště bude chráněno před případným spadaným bouraným materiálem pomocí rozprostření geotextile na koleje pod aktuálně snášeným polem. Geoextilie bude přesahovat půdorys lávky o 4 metry z každé strany.

6.5 Předpokládaný postup demontáže

Projekt předpokládá demontáž v jedné etapě provádění ve 14-ti dílčích fázích. [odhad délky trvání fáze]

PŘÍPRAVNÉ PRÁCE PŘED ZAHÁJENÍM DEMONTÁŽE [5 dní]

- vytyčení dotčených podzemních vedení,
- odčerpání veškeré vody z komorové části Lávky II,
- odstranění zábradlí po dílcích s odklizením,
- odstranění protidotykových zábran z obou lávek,
- vyklizení prostorů pro skládky demontovaných polí.

FÁZE 1 - ODSTRANĚNÍ POLE 6 [1 den]

- zahájení demolice schodiště u podpěry P8,
- zřízení pevného bodu pro Lávkou I (podélné ztužení z 4 x HEB120),
- nájezd autojeřábu do pracovní **POZICE 1**,
- odpálení a snesení POLE 6 (při výluce kolejí a TV na 4h v noci).

FÁZE 2 - ODSTRANĚNÍ POLE 5, ODSTRANĚNÍ PODPĚRY P6 [1 den]

- pokračování demolice schodiště u podpěry P8,
- odpálení a snesení POLE 5 (při výluce kolejí a TV na 3h v noci),
- odpálení a snesení podpěry P6 (při výluce kolejí a TV na 1h v noci),
- demolice základů podpěry P6,

FÁZE 3 - ODSTRANĚNÍ POLE 4, ODSTRANĚNÍ PODPĚRY P5 [1 den]

- pokračování demolice schodiště u podpěry P8,
- odpálení a snesení POLE 4 (při výluce kolejí a TV na 3h v noci),
- odpálení a snesení podpěry P5 (při výluce kolejí a TV na 1h v noci),
- demolice základů podpěry P5,

FÁZE 4 - ODSTRANĚNÍ POLE 3, ODSTRANĚNÍ PODPĚRY P4 [1 den]

- pokračování demolice schodiště u podpěry P8,
- odpálení a snesení POLE 3 (při výluce kolejí a TV na 3h v noci),
- odpálení a snesení podpěry P4 (při výluce kolejí a TV na 1h v noci),
- demolice základů podpěry P4,
- složení demontovaných částí, rozpal na menší kusy, odvoz do sběrných surovin.

FÁZE 5 - ODSTRANĚNÍ POLE 2, ODSTRANĚNÍ PODPĚRY P3 [1 den]

- dokončení demolice schodiště u podpěry P8,
- odpálení a snesení POLE 2 (při výluce kolejí a TV na 3h v noci),
- odpálení a snesení podpěry P3 (při výluce kolejí a TV na 1h v noci),
- demolice základů podpěry P3.



FÁZE 6 - ODSTRANĚNÍ POLE 1, ODSTRANĚNÍ PODPĚR P2+P1 [1 den]

- demolice schodiště u podpěry P1,
- odpálení a snesení POLE 1 (při výluce kolejí a TV na 3h v noci),
- odpálení a snesení podpěr P2 a P1 (při výluce kolejí a TV na 1h v noci),
- demolice základů podpěr P2 a P1.

FÁZE 7 - MONTÁŽ MP1+MP2, ODSTRANĚNÍ POLE 8 [3 dny]

- přejezd autojeřábu do pracovní **POZICE 2**,
- montáž dočasných podpěr - věží pižmo MP1 a MP2 + vyklínování hlavního nosníku,
- fixace valivých ložisek na podpěře P7,
- odpálení (šikmé řezy) a snesení POLE 8 (při výluce kolejí a TV na 4h v noci).

FÁZE 8 - ODSTRANĚNÍ POLE 7, MONTÁŽ MP3+MP4, ODSTRANĚNÍ PODPĚR P8+P7 [3 dny]

- snesení POLE 7 (při výluce kolejí a TV na 4h v noci),
- přestavba dočasných podpěr MP1+MP2 do poloh MP3 a MP4 + vyklínování HN,
- odpálení a snesení podpěry P8,
- přepatkování autojeřábu do pracovní **POZICE 3**,
- odpálení a snesení podpěry P7 (při výluce kolejí a TV na 4h v noci),
- demolice základů podpěr P8 a P7.

FÁZE 9 - ODSTRANĚNÍ POLE 9a, ODSTRANĚNÍ PODPĚRY P9 [1 den]

- přepatkování autojeřábu do pracovní **POZICE 4**,
- odpálení a snesení pole 9a,
- odpálení a snesení podpěry P9,
- demolice základů podpěry P9.

FÁZE 10 - ODSTRANĚNÍ POLE 9b, MONTÁŽ MP5 [2 dny]

- odpálení a snesení POLE 9b,
- přestavba dočasné podpěry MP3 do polohy MP5 + vyklínování HN.

FÁZE 11 - ODSTRANĚNÍ POLE 10a, MONTÁŽ MP6, ODSTRANĚNÍ PODPĚRY P10 [2 dny]

- přejezd autojeřábu do pracovní **POZICE 5**,
- odpálení a snesení POLE 10a,
- odpálení a snesení podpěry P10,
- demolice základů podpěry P10,
- přestavba dočasné podpěry MP4 do polohy MP6 + vyklínování HN.

FÁZE 12 - ODSTRANĚNÍ POLE 10b, ZRUŠENÍ MP5, ODSTRANĚNÍ PODPĚRY P11 [1 den]

- přepatkování jeřábu do pracovní **POZICE 6**,
- odpálení a snesení POLE 10b,
- odpálení a snesení podpěry P11,
- demolice základů podpěry P11,
- demontáž dočasné podpěry MP5.

FÁZE 13 - ODSTRANĚNÍ POLE 11, ZRUŠENÍ MP6, ODSTRANĚNÍ PODPĚRY P12 [4 dny]

- odpálení a snesení POLE 11,
- odpálení a snesení podpěry a schodiště P12,
- demolice základů podpěry a schodiště P12,
- demontáž dočasné podpěry MP6.

FÁZE 14 - UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ



6.6 Časový harmonogram postupu demontáže

Předpokládaný časový harmonogram postupu demontáže je uveden v příloze D.6 - Časový postup prací. Následující termíny demontáže jsou uvedeny jako platné termíny v době vypracování této dokumentace:

Zahájení demontáže: **02/2018**

Dokončení demontáže: **03/2018**

Město Cheb usiluje o souběh prací s akcí Modernizace ŽST Cheb, aby bylo možné řešit výluky tratí ČD společně vzhledem k zachování plynulosti kolejové dopravy a minimalizaci omezení s dopadem pro cestující a nákladní dopravu. Do doby vydání dokumentace se nepodařilo získat platný HMG postupu prací a výluk akce Modernizace ŽST Cheb. Z tohoto důvodu navržené termíny výluk kolejí pro Demontáž lávky nejsou v souběhu s výlukami kolejí pro Modernizaci ŽST Cheb. V případě požadavku města Cheb na souběh výluk s touto akcí je potřeba, aby zhotovitel Demontáže lávky oslovil zhotovitele Modernizace ŽST Cheb s požadavkem o zaslání platného HMG postupu prací a výluk Modernizace ŽST Cheb, na základě kterého si zhotovitel Demontáže upraví termíny postupu prací tak, aby mohl být využit souběh výluk některých kolejí.

6.7 Výluky kolejí a TV

Před zahájením stavebních (i bouracích) prací musí zhotovitel požádat SŽDC, s.o. OŘ ÚNL o provádění drážního dozoru a jeho rozsahu.

Souhlas se zahájením stavebních (i bouracích) prací si musí zhotovitel vyžádat u SŽDC, s.o. OŘ ÚNL, kde je třeba oznámit i ukončení prací.

Při manipulaci s díly konstrukce lávky nad kolejemi bude na nezbytně dlouhou dobu provoz na dotčených kolejích zcela vyloučen a zároveň budou vypnuta veškerá dotčená nadzemní vedení. Vyloučení provozu je primárně směřováno do doby s nižší intenzitou dopravy (noční hodiny, víkendy).

První část nad osobním nádražím (Lávka I) bude demontována s výlukami kolejí i trakčního vedení v noci, druhá část nad nákladním nádražím (Lávka II) s celodenními výlukami. Projekt předpokládá výluky jednotlivých kolejí a TV minimálně do vzdálenosti ± 60 m od půdorysného průmětu lávky. Podrobněji je rozsah výluk jednotlivých kolejí a předpokládaný harmonogram výluk uveden v příloze D.6 - Časový postup prací. Schéma napájení a dělení TV v ŽST Cheb je uvedeno v Příloze č.1 této technické zprávy.

O výluky v osobním, vjezdovém a hlavním třídícím kolejišti je nutno zažádat min. 90 dnů před zahájením bouracích prací prostřednictvím pracovníka SŽDC, s.o. OŘ ÚNL p. V. Zelinky, tel. 972 442 514.

O výluky v kolejišti lokomotivního depa je nutno zažádat min. 90 dnů před zahájením bouracích prací prostřednictvím pracovníka ČD, a.s. DKV Plzeň p. Ing. S. Nováka, tel. 972 443 442.

6.8 Hmotnosti zvedaných dílců

Jednotlivé hmotnosti zvedaných dílců jsou uvedeny v příloze D.3 - Výkres postupu demontáže - část 1. Výpočet hmotností jednotlivých dílců je uveden v příloze D.8 - Statický výpočet.

7. KONSTRUKČNÍ DETAILS

Z důvodu uložení Lávky I na kyvných stojkách s pevným bodem na podpěře P7 a postupné demontáži Lávky I od podpěry P7 je potřeba ve FÁZI 1 před snesením pole 6 provést podélné ztužení Lávky I v poli 1. Navrženo je ztužení pomocí přivaření 4 profilů HEB120 k hlavním nosníkům a podpěrám P1 a P2.

Z důvodu uložení Lávky II na válcových ložiskách s pevným bodem na podpěře P12 a postupné demontáži Lávky II od pole 8 je potřeba ve FÁZI 7 před snesením pole 8 provést fixaci válcových ložisek na podpěře P7. Navrženo je ztužení pomocí přivaření 4 profilů U120 k hlavnímu nosníku nad podpěrrou P7.



8. FOTODOKUMENTACE



Obr.1 Lávka I



Obr.2 Lávka II



Obr.3 Schodiště P1



Obr.4 Schodiště P8



Obr.5 Schodiště P12



Obr.6 Válcové ložisko



Obr.7 Přístup z ulice Riegerova



Obr.8 Přístup z ulice Pivovarská



Obr.9 Přístup z ulice K Výtopně



Obr.10 Zbrojení ŽKV



Obr.11 Skladiště HZS SŽDC s.o.



Obr.12 Nádrž HZS SŽDC s.o.



Obr.13 Podpěra P1



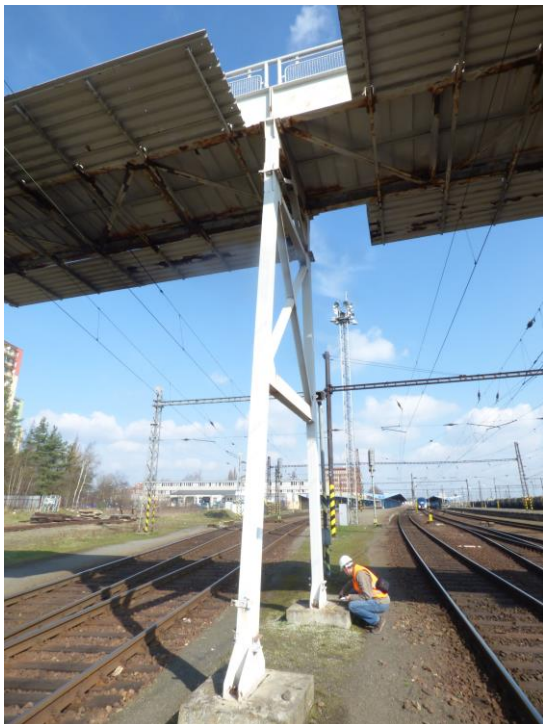
Obr.14 Podpěra P2



Obr.15 Podpěra P3



Obr.16 Podpěra P4



Obr.17 Podpěra P5



Obr.18 Podpěra P6



Obr.19 Podpěra P7



Obr.20 Podpěra P8



Obr.21 Podpěra P9



Obr.22 Podpěra P10



Obr.23 Podpěra P11



Obr.24 Podpěra P12

9. ZÁVĚR

Základní upozornění :

Tato dokumentace neslouží pro realizaci stavby!
--

Tato dokumentace je zpracována v souladu s požadavky objednatele v rozsahu a s podrobnostmi odpovídajícími pro výběr zhotovitele stavby. Dokumentace slouží jako podklad pro ocenění stavby zhotovitelem a v žádném případě nenahrazuje realizační dokumentaci stavby. Před zahájením stavby je nutné vypracovat realizační dokumentaci, která zohlední specifika konkrétního zvoleného dodavatele a do realizačních podrobností bude specifikovat jednotlivé detaily. V realizační dokumentaci budou rovněž zapracovány změny či úpravy požadované dodavatelem za předpokladu odsouhlasení ze strany investora.

V Brně, 12/2017

Vypracoval: Ing. Jiří Urban



Příloha č. 1 - Schéma napájení a dělení trolejového vedení v ŽST Cheb

