

DEMONTÁŽ STÁVAJÍCÍ LÁVKY PRO PĚŠÍ PŘES KOLEJIŠTĚ NÁDRAŽÍ V CHEBU

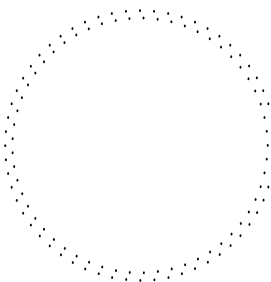
INVESTOR STAVBY




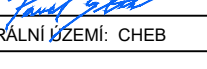

MĚSTO CHEB
náměstí krále Jiřího z Poděbrad 1/14
350 20 Cheb



Souřadný systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv



VEDOUcí PROJEKTANT	ING. PAVEL SLIWKA		<div>Stráský, Hustý a partneři s. r. o.</div> <div>Bohunická 50</div> <div>619 00 Brno</div> <div></div>	
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 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Č. SOUPRAVY	Č. VÝKRESU B.1



Město Cheb

Demontáž stávající lávky pro pěší přes kolejiště nádraží v Chebu

B - Souhrnná technická zpráva



Obsah

B.1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
B.1.1.	CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍHO POZEMKU	3
B.1.2.	STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA	3
B.1.3.	POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.	3
B.1.4.	VLIV ODSTRANĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, NA ODTOKOVÉ POMĚRY ..	3
B.1.5.	ZHODNOCENÍ KONTAMINACE STAVBY LÁTKAMI ŠKODLIVÝMI PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ....	3
B.1.6.	POŽADAVKY NA KÁCENÍ DŘEVIN	3
B.1.7.	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	4
B.2.	CELKOVÝ POPIS STAVBY	4
B.3.	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	5
B.4.	ÚPRAVY TERÉNU A ŘEŠENÍ VEGETACE	5
B.5.	ZÁSADY ORGANIZACE BOURACÍCH PRACÍ.....	5



B.1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

B.1.1. Charakteristika stavebního pozemku

Stavební pozemek pod lávkou leží v jihovýchodní části města Cheb. Pozemek je rovinatý a leží na parcele p. č. 2615/1, k.ú. Cheb. Tento pozemek s rozsáhlým kolejištěm ČD a.s. má výměru 348 498 m², pro demontáž lávky bude využita jen část pozemku o rozloze cca 3 334 m². Na západní straně v prostoru podpěry P1 je lávka zakončena schodišťovou rampou ve svahu výšky cca 4,5 m. Na východní straně v prostoru podpěry P12 je lávka zakončena ve výšce cca 8,5 m nad terénem a zaústěna do přilehlé ocelové schodišťové věže.

Oba konce lávky jsou přístupné pro stavební mechanizaci. Západní část lávky je dostupná z ulice Riegrova. Pod lávkou v poli 1 prochází komunikace Hračkářská. Prostřední část lávky je dostupná z ulice Pivovarská. Pod lávkou v poli 8 prochází příjezdová komunikace pro stanoviště HZS SŽDC s.o.. Východní část lávky je dostupná z ulice K Výtopně.

B.1.2. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Území pod lávkou se nachází v ochranném pásmu dráhy a v ochranném pásmu následujících inženýrských sítí – CHETES s.r.o., CHEVAK Cheb a.s., T-Mobile Czech republic a.s., ČD-Telematika a.s. a SŽDC s.o. OŘ ÚNL SSZT Karlovy Vary. Před zahájením prací je nutno všechny inženýrské sítě vytyčit. Dotčené inženýrské sítě a kontaktní osoby pro vytyčovací práce jsou uvedeny v části E - Dokladová část.

B.1.3. Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Objekt ani stavební pozemek se nenacházejí v záplavovém, poddolovaném nebo jinak zatíženém území.

B.1.4. Vliv odstranění stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry

Odstranění stavby nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Průběh prací na stavbě bude organizován tak, aby byly maximálně potlačeny negativní vlivy na okolí (prašnost, hluchost, zabránění úniku škodlivých látek vodám). Při realizaci stavby je nutno respektovat předpisy na ochranu vod, ovzduší a bezpečnosti práce.

Prováděnými pracemi nesmí být nepříznivě ovlivněny drážní objekty a zařízení. Při provádění prací nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost železničního provozu. Veškeré kroky při provádění stavby v obvodu dráhy – t.j. harmonogram prací, nutná ochranná opatření, případné výluky kolejí, trolejí apod. je třeba řádně v předstihu projednat s vlastníkem a provozovatelem dráhy. Při provádění prací na odstranění stavby je nutná přítomnost příslušného pracovníka provozovatele dráhy. Stavebník je povinen písemně oznámit Drážnímu úřadu termín zahájení demolice stavby, a to v rozsahu stavby zasahujícím do obvodu dráhy.

Odstraněním stavby dojde ke zhoršení dopravní situace z pohledu pěších na území města Cheb. Zhorší se přístupnost východní části města Maškov, která je oddělena od centra města rozsáhlým kolejištěm ČD a.s..

Odtokové poměry se realizací navržených stavebních úprav nezmění. Voda zadržaná půdorysnou plochou lávky je vyústěna na západním konci lávky svodem u opěry na zemní těleso. Po odstranění lávky bude dešťová voda dopadat přímo na zemní těleso.

B.1.5. Zhodnocení kontaminace stavby látkami škodlivými pro životní prostředí

Prostor stavby nebude kontaminován látkami škodlivými pro životní prostředí. Odstraněním stavby vznikne starý těžký kovový odpad (cca 370 tun) a betonový odpad (cca 23 m³), který bude ekologicky zlikvidován.

B.1.6. Požadavky na kácení dřevin

Pro realizaci odstranění stavby se nepředpokládá kácení přilehlých dřevin.



B.1.7. Věcné a časové vazby, podmiňující, vyvolané, související investice

Vzhledem k zachování plynulosti kolejové dopravy a minimalizaci omezení s dopadem pro cestující a nákladní dopravu projekt předpokládá souběh s akcí „Modernizace ŽST Cheb“ tak, aby bylo možné využít souběh výluk kolejí s touto akcí. Stavební úpravy si nevyžadají ani nevyvolají žádné další investice.

B.2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

Konstrukce lávky pro pěší přes kolejiště nádraží v Chebu 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. Podélné řešení nivelety na lávce je vodorovné.

Lávka 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). Zábradlí přivařené k horní pásnici hlavních nosníků má madlo a sloupky z trubek, výplň z ocelových sítí. Nad elektrifikovanými kolejemi jsou ochranné horizontální protidotykové štíty z trapézového plechu. Pochozí plocha je tvořena přímopochozím izolačním souvrstvím na plechu mostovky.

Lávka 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). Zábradlí má madlo a sloupky z trubek, výplň z ocelových sítí. Nad elektrifikovanými kolejemi jsou ochranné horizontální protidotykové štíty z trapézového plechu. Pochozí plocha je tvořena přímopochozím izolačním souvrstvím na plechu mostovky.

Podpěry

Ocelové stojky svařené z válcovaných profilů 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.

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.

V srpnu 2016 vypracoval Ing. Tomáš Míčka (Pontex spol. s r.o.) mimořádnou prohlídku mostu. 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.



B.3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Odstraňovaná lávka je navázána na pěší dopravní infrastrukturu – na západním konci na ulici Riegrova a na východním konci na ulici Za Nádražím.

Prostor stavby je dopravně napojen na místní komunikace – západní část je dostupná z ulice Riegrova, střední část je dostupná z ulice Pivovarská a východní část je dostupná z ulice k Výtopně.

B.4. ÚPRAVY TERÉNU A ŘEŠENÍ VEGETACE

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.

Stavba bude odstraněna po úroveň stávajícího terénu. Betonové základy budou odbourány min. do hloubky 20 cm pod niveletu stávajícího terénu tak, aby nebránily provozní činnosti na tělese dráhy. Vzniklý rozdíl mezi stávajícím terénem a horním povrchem betonového základu bude vyplněn vhodným materiálem, který bude řádně zhutněn tak, aby splňoval parametry drážní stezky ve smyslu předpisů SŽDC.

V prostoru staveniště nejsou navrhována žádná biotechnická optaření.

B.5. ZÁSADY ORGANIZACE BOURACÍCH PRACÍ

Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a jejich zajištění

Pro realizaci odstranění stavby bude potřeba zajistit pro zařízení staveniště přípojku elektrické energie a vody, příp. řešit pomocí mobilních generátorů a cisteren.

Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu je zajištěno po místních komunikacích na obou koncích lávky.

Vliv odstraňování stavby na okolní stavby a pozemky

Při odstraňování stavby se předpokládá krátkodobě zvýšená prašnost a občasná hlučnost, která však nepřesáhne povolené limity.

Během demontáže západní části lávky bude nutné krátkodobě omezit provoz na komunikaci Hračkářská, která prochází pod lávkou v poli 1. Během demontáže prostřední části lávky bude nutné krátkodobě omezit provoz na příjezdové komunikaci pro stanoviště HZS SŽDC s.o., která prochází pod lávkou v poli 8. Zároveň bude potřeba přemístit hasičskou techniku do jiného vhodného prostoru, odkud bude moci vyjíždět. Během demontáže východní části lávky bude potřeba zachovat portálový jeřáb ČD a.s. DKV Plzeň, profil zbrojení ŽKV 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.

Veškeré stavební práce autojeřábu a provádění demoličních prací v bezprostřední blízkosti kolejiště budou prováděny za výluky trakčního vedení a kolejových výluk, o které je nutno zažádat prostřednictvím SŽDC, s.o. OŘ ÚNL p. V. Zelinky tel. 972 442 514, mob. 724 517 199. Stavební práce budou zahájeny na základě místního šetření se zástupci SŽDC, s.o., kde budou stanoveny podmínky realizace demoličních prací a bude o tomto proveden písemný zápis. Ostatní podmínky SŽDC, s.o. jsou uvedeny v souhrnném stanovisku SŽDC, s.o., které je přiloženo v části E - Dokladová část.

Stavební práce na snesení nosné konstrukce Lávky I a části nosné konstrukce Lávky II budou prováděny z důvodu minimalizace počtu výluk v osobním a vjezdovém kolejišti v době nočního klidu. Předpokládaná potřebná doba pro demontáž Lávky I nad osobním kolejištěm je 6 nočních směn, předpokládaná potřebná doba pro demontáž Lávky II nad vjezdovým kolejištěm je 3 noční směny. Demontáž zbylé části Lávky II nad třídícím kolejištěm bude provedena s celodenními výlukami, viz. příloha D.6 - Časový postup prací.



Ochrana okolí staveniště

Ochrana okolí staveniště bude řešena pomocí dočasného oplocení.

Maximální zábory

Dočasné zábory pozemků potřebné pro odstranění stavby jsou vyznačeny v příloze C.3 - Katastrální situace. Po dokončení demontáže budou pozemky dotčené dočasným záborem uvedeny do původního stavu.

Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při odstraňování stavby, nakládání s odpady, způsob přepravy a jejich uložení nebo dalšího využití anebo likvidace

Při nakládání s odpady je třeba postupovat dle platných předpisů. Odstraněním stavby vznikne starý těžký kovový odpad (cca 370 tun) a betonový odpad (cca 23 m3), který bude ekologicky zlikvidován.

Ochrana životního prostředí při odstraňování stavby

S ohledem na ochranu životního prostředí musí stavební práce probíhat maximálně šetrně. V průběhu odstraňování stavby musí být dodržen dočasný zábor a staveništní doprava musí probíhat pouze po vyznačených přístupových cestách. Nesmí dojít ke kontaminaci zeminy ani vodotečí ropnými a jinými produkty. Při vyjíždění staveništní dopravy na komunikační síť musí být vozidla očištěna. Je třeba omezit hluk a prašnost s ohledem na okolní prostředí.

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Vzhledem ke specifickému charakteru a rozsahu prací při demontáži lávky s ohledem na zákon č. 309/2006 Sb. zajistí zhotovitel zpracování Plánu BOZP a zajistí odborně způsobilého koordinátora BOZP na staveništi.

Drážní úřad si vyhrazuje právo výkonu státního dozoru ve věcech drah se zaměřením na bezpečnost provozu dráhy a drážní dopravy v místě stavby.

Zdůrazňuje se, že všichni pracovníci musí být **prokazatelně seznámeni s konkrétními druhy nebezpečí vznikajícími na stavbě**. Tato poučení musí být periodicky opakována po celou dobu trvání stavby.

Lávka bude během demontáže uzavřena pro veškerý provoz. **Při manipulaci s montážními díly konstrukce lávky nad kolejemi bude na nezbytně dlouhou dobu provoz na trati zcela vyloučen a zároveň budou vypnuta veškerá nadzemní vedení.** Před vlastním zahájením bouracích prací je třeba vymezit ohrožený prostor a zajistit ho proti vstupu osob.

Pracovníci provádějící práce budou prokazatelně seznámeni s polohou vedení inženýrských sítí.

Při provádění prací je nutno zachovat navržený postup prací, který zhotovitel upřesní a na který zpracuje v dodavatelské dokumentaci technologický postup. Případné změny budou navrženy v souladu s požadavky na bezpečnost práce a budou projednány s projektantem.

Zásady pro dopravně inženýrská opatření

Před zahájením prací je třeba uvolnit staveniště a provést zajištění obvodu staveniště s označením přístupů, zvláště pro zamezení vstupu nepovolaných osob v průběhu demoličních prací.

Pro potřebu demontáže bude použit těžký autojeřáb. Pro jeho přepravu bude využito stávajících přilehlých veřejných komunikací. Vzhledem k rozsahu stavby nejsou nutné úpravy tras a změny dopravního značení. V případě poničení příjezdových komunikací těžkou technikou zhotovitele, budou po ukončení demontáže lávky uvedeny příjezdové komunikace do původního stavu.

Trasy pro přepravu odpadu jsou shodné jako pro přepravu montážní techniky, případně lze využít kolejové dopravy.

V Brně, 12/2017

Vypracoval: Ing. Jiří Urban

