



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy



Projekt „Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).
Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.


SO 37-38-02

ČÁST E

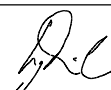
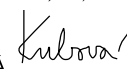

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	AKTUALIZACE 2016	30.11.2016
02	DOPLNENÍ DEMOLICE OBJEKTU 176	05.06.2017
03	-	-

Investor:  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	Objednatel:  SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. PAVEL KUBÁT Garant profese: ING. LIBOR VÍTEK
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zpracovatel části: 	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. LEGIONÁŘSKÁ 1085/8 , 779 00 Olomouc tel.: +420 585 570 444 fax: +420 585 570 412 e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Vedoucí střediska:  ING. LADISLAV DORAZIL	Odpovědný projektant SO, IO, PS:  ING. JANA KUBOVÁ	Vypracoval:  ING. JANA KUBOVÁ	Kontroloval: ING. LADISLAV DORAZIL
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

Název akce: UZEL PLZEŇ, 3.STAVBA - PŘESMYK DOMAŽLICKÉ TRATI	Číslo smlouvy: 14-209.250	
	Projektový stupeň: PROJEKT	
Část: MOSTY, PROPUSTKY, ZDI SO 37-38-02 Most v km 106,366 trati Plzeň – Domažlice (Faltusův most)	Datum: 30.05.2015	
	Číslo části: E.1.4	
Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA	Měřítko: -	Počet formátů: -
	Číslo přílohy: 1	

Obsah:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	1
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU	2
3	VŠEOBECNÉ ÚDAJE	2
3.1	Zdůvodnění stavby	2
3.2	Rozsah navrhovaných opatření	2
3.3	Podklady	3
4	PROSTOR VÝSTAVBY	3
4.1	Územní podmínky	3
4.2	Stávající sítě	3
4.3	Parcely dotčené stavbou	4
4.4	Seznam souvisejících PS a SO	4
4.5	Geologické a geotechnické podmínky	5
5	STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU	5
5.1	Základní údaje	5
5.2	Popis objektu	6
5.3	Zjištěný technický stav objektu	7
6	DEMOLICE OBJEKTU	7
6.1	Obecně	7
6.2	Popis prací	8
6.2.1	Fáze 1 – demolice rampy a souvisejících budov	8
6.2.2	Fáze 2	8
6.2.3	Fáze 3	9
6.2.4	Popis bouracích prací zděných budov u rampy a ocelových přístřešků	9
6.3	Jeřáb	10
6.4	Pažení	10
6.5	Zemní práce	10
6.6	Pyrotechnický průzkum	11
6.7	Narušení cizích zájmů	11
6.8	Výluky a omezení provozu	12
6.9	Nakládání s odpady	12
6.10	Bourací práce	12
7	BEZPEČNOST PRÁCE	12
8	DOTČENÉ NORMY A PŘEDPISY, POUŽITÁ LITERATURA	15
9	PŘÍLOHA 1 – FOTODOKUMENTACE	16
10	PŘÍLOHA 2 – ZÁPISY Z PORAD	21

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Stavba:	Uzel Plzeň 3.stavba - přesmyk domažlické trati
Objekt:	SO 37-38-02 Most v km 106,366 trati Plzeň – Domažlice (Faltusův most)
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Stávající vlastník objektu:	Škoda Investment a.s., Václavské nám. 11, Praha 1
Nový vlastník objektu:	město Plzeň
Správce mostního objektu:	Škoda Investment a.s., Václavské nám. 11, Praha 1
Zhotovitel:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 PRAHA 3 IČ: 25 79 33 49 DIČ: CZ 25 79 33 49
Odpovědný projektant stavby:	Ing. Pavel Kubát
Odpovědný projektant objektu:	Ing. Jana Kubová MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Katastrální území:	Plzeň - město
Obec:	Plzeň
Kraj:	Plzeňský
Trat' :	Plzeň – Domažlice
Orientace výkresů:	staničení stoupá zleva doprava
Předpokládaná realizace:	2017-2018
Závazné označení směrů:	<-- Plzeň Domažlice --> Cheb-->

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MOSTNÍM OBJEKTU

Most v km 106,9366 trati Plzeň-Domažlice

Počet mostních otvorů:	1 (ocelová část mostu)
Popis nosné konstrukce:	ocelová příhradová konstrukce s mostovkou z příčníků a podélníků se zpraženou žb. deskou nájezdová rampa – žb. konstrukce
Popis spodní stavby:	betonové opěry, úložné prahy ze ŽB, plošné založení
Rok výstavby:	cca 1931
Rozpětí nosných konstrukcí:	49,2 m
Světlost kolmá:	46,8 m
Šikmost mostu:	90,0°
Délka přemostění:	46,8 m
Délka mostu:	51,0 m
Výška mostu:	6,7 m
Volná výška nad trati:	cca 5,2 m (vlečkové koleje), cca 5,3 m (domažlická trať)
Šířka mostu:	8,95 m
Šířkové uspořádání:	š. mezi obrubami 6,25 m, š. chodníků 0,6 a 1,1 m
Počet jízdních pruhů na mostě:	2
Skladba vozovky:	kamenná dlažba do ŠP lože
Cizí zařízení na mostě:	potrubí, vodovod, kabely, potrubní pošta
Hodnocení stavebního stavu:	zanedbaný stav

3 VŠEOBECNÉ ÚDAJE

3.1 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Odstranění mostu je součástí stavby „Uzel Plzeň 3.stavba - přesmyk domažlické trati“.

Navržené zdvoukolejné trati Plzeň-Domažlice, vedené v oblasti dosavadního mostu v nové poloze nutí celý mostní objekt s přílehlou rampou a objektem zděné budovy uvnitř rampy v předstihu odstranit.

3.2 ROZSAH NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ

Demolice zahrne:

- odbourání ŽB nájezdové rampy (tobogán), s ponecháním armakomory
- odbourání zděné budovy uvnitř rampy (býv. soc. zařízení)
- odbourání ŽB desky mostovky
- snesení ocelové konstrukce mostu z opěr jeřábem na severní předpolí
- odstranění obou opěr

Dělení ocelové konstrukce a její další transport není součástí tohoto objektu. Nový vlastník objektu statutární město Plzeň nechal vypracovat studii na opětovné využití mostní konstrukce, podle které se rozhodne o nejvýhodnější lokalitě umístění sneseného mostu.

3.3 PODKLADY

- Zadávací dokumentace pro zpracování Projektu stavby "Uzel Plzeň 3.stavba - přesmyk domažlické trati"
- Přípravná dokumentace "Uzel Plzeň 3.stavba - přesmyk domažlické trati"
- Investiční záměr (IZ) stavby " Uzel Plzeň,3.stavba - přesmyk domažlické trati " (SUDOP PRAHA a.s. - 04/2012)
- zaměření stávajícího stavu
- průběh stávajících sítí technické infrastruktury dle podkladů vlastníků a správců
- Vlastní měření zpracovatele a fotodokumentace, 2014
- Znalecký posudek ve věci: Stanovení pyrotechnických rizik na stavbě, Uzel Plzeň 3. stavba, listopad 2013, Doc. Dr. Ing. Jiří Chládek

4 PROSTOR VÝSTAVBY

4.1 ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Mostní objekt se nachází na přesmyku tratí na Cheb a Domažlice, je umístěn nad dvoupolovým „tubusovým“ mostem, který převádí domažlickou trať a dvě vlečkové koleje přes trať chebskou. Faltusův most tu představuje třetí výškovou úroveň. Opěra O1 je na jih od kolejiště, v jižní části areálu Škoda, opěra O2 a tobogán a zděná budova jsou v severní části, u bývalého vrakoviště.

4.2 STÁVAJÍCÍ SÍŤ

V bezprostřední blízkosti mostu a na něm jsou umístěny tyto objekty a sítě: vodovody, kanalizace, stožáry VO, kabely dopravního podniku, kabely zabezpečovacího zařízení, dálkový kabel a dálkový optický kabel, kabely NN, kabely silnoproudu a další nezjištěné sítě. Podrobněji viz výkresová dokumentace.

Před provedením demolic, výkopů je nutno ověřit dotčené sítě, provést vytyčení, provést opatření na jejich ochranu, popřípadě přeložit.

- ČEZ distribuce vysoké napětí, nízké napětí
 - o vede podél jižní opěry, pod mostem přes koleje k severní opěře
 - o přeložka je náplní SO 37-36-01, který není součástí této stavby- samostatná investice ČEZ
- Osvětlení u jižní opěry
 - o dočasně odstraněno před provedením snesení mostu a demolice opěry součástí objektu SO 36-38-01.1
- PM Dopravní podniky nízké napětí
 - o vedou kolem jižní opěry do kolejiště
 - o přeložka náplní SO 35-36-09
- ČD Telematika DOK
 - o vede u severní opěry kolem kolejiště
 - o přeložka součástí objektu PS 36-22-04
- Vodovod - voda užitková PE 250mm , voda provozní 350mm
 - o vede po mostě a opěrách
 - o demolice součástí SO 37-37-02 v 3. stav. postupu
- Vodovod Pilsen Steel – průmyslová voda
 - o Vede v suterénu na zdi rampy od severní opěry směrem k ulici Domažlická

- Před demolicí rampy (tobogánu) přeložen pod terén do hloubky cca 1,5. Při výkopových pracích nutno vedení ochránit.
 - Přeložení je součástí SO 37-37-02.
- Vedení vodovodu Plzeňská energetika
 - Vede od severní opěry z araturní šachty po opěrné zdi
 - Je demolovaná v 3. stavebním postupu
 - V 1. stavebním postupu při demolicí rampy je nutno vedení ochránit. Součástí SO 37-37-02.
- Vedení vodovodu PE užitková
 - Vede od severní opěry mostu nad plotem opěrné zdi, stáčí se kolem „tobogánu“ ve výšce 1. patra nad vlečkou, kolem sloupu dolů pod terén.
 - Přeložka Součástí SO 37-37-02.
- Armokomora vodovodu u severní opěry v „tobogánu“
 - Nutno v 1. stavební postupu zachovat a přilehlé vodovody ochránit např. obedněním, podepřením. Musí zůstat funkční.

4.3 PARCELY DOTČENÉ STAVBOU

Při demolicí budou dotčeny parcely ve vlastnictví Správa železniční dopravní cesty a Škoda Investment a.s.

Veškeré parcely se nachází v katastrálním území Plzeň – město.

Dotčená parcela podrobně:

6590/5 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Demolice severní a jižní opěry

9012/8 ŠKODA INVESTMENT a.s., Václavské náměstí 837/11, Nové Město, 11000 Praha 1

Demolice rampy „Tobogán“, severní opěra, Zařízení staveniště

8644/54 ŠKODA INVESTMENT a.s., Václavské náměstí 837/11, Nové Město, 11000 Praha 1

Demolice jižní opěry

9050/1 ŠKODA INVESTMENT a.s., Václavské náměstí 837/11, Nové Město, 11000 Praha 1

Dočasné uskladnění NK mostu, Zařízení staveniště

9050/2 ŠKODA INVESTMENT a.s., Václavské náměstí 837/11, Nové Město, 11000 Praha 1

Zařízení staveniště

9055 ŠKODA INVESTMENT a.s., Václavské náměstí 837/11, Nové Město, 11000 Praha 1

Demolice rampy „Tobogán“, Zařízení staveniště

9054/1 ŠKODA INVESTMENT a.s., Václavské náměstí 837/11, Nové Město, 11000 Praha 1

Demolice rampy „Tobogán“, zděná budova býv. soc. zařízení, Zařízení staveniště

4.4 SEZNAM SOUVISEJÍCÍCH PS A SO

PS 36-22-04 Plzeň Jižní předměstí - přesmyk, úpravy stávajících DK

SO 36-33-01 Trať Plzeň - Domažlice, železniční svršek

SO 36-33-11 Trať Plzeň - Domažlice, železniční spodek

SO 36-33-02 Trať Plzeň - Cheb, železniční svršek

SO 36-33-12 Trať Plzeň - Cheb, železniční spodek
SO 37-33-01 Vlečkové koleje Škoda, železniční svršek
SO 37-33-11 Vlečkové koleje Škoda, železniční spodek
SO 36-38-01 Železniční most v km 106,164 trati Plzeň - Domažlice
SO 36-38-01 Železniční most v km 106,418 trati Plzeň - Domažlice
SO 37-38-01 Železniční most v km 1,003 vlečky Škoda Plzeň
SO 36-38-53 Zárubní zeď v km 352,007 - 352,072 trati Plzeň - Cheb (vpravo)
SO 36-38-55 Opěrná zeď v km 106,187 - 106,340 trati Plzeň - Domažlice, sanace (vpravo)
SO 36-38-61 Kolektor v km 351,906 trati Plzeň - Cheb
SO 35-36-09 Přeložka kabelů DP v km 104,966 - 105,927
SO 36-36-07 Plzeň Skvrňany, měrný objekt Škoda, Emingerova, přípojka NN PE a.s.
SO 36-39-26 Obvod Jižní předměstí - přesmyk - směr Domažlice, úpravy kabelů Plzeňská energetika
SO 37-37-02 Přeložka vodovodů na Faltusově mostu a hlavního přivaděče DN 500 - Plzeňská energetika
SO 36-37-22 Plzeň Skvrňany - dešťová kanalizace
SO 35-34-70 Oplocení, Již. Předměstí
SO 36-34-60 Demolice, Skvrňany
SO 36-35-01 Plzeň - Skvrňany, trakční vedení
SO 36-35-03 Plzeň - Křimice, úprava trakčního vedení
SO 36-31-41 Terénní úpravy a příprava území, lokalita přesmyk tratí
PS 36-21-02 Plzeň hl.n., - Plzeň Křimice, úprava TZZ
PS 35-21-02 Plzeň hl.n., obvod Jižní předměstí, úprava SZZ
SO 36-38-02 Železniční most v km 106,418 trati Plzeň – Domažlice
SO 36-38-01.1

4.5 GEOLOGICKÉ A GEOTECHNICKÉ PODMÍNKY

Geotechnický ani stavebnětechnický průzkum nebyl pro účely zpracování projektu proveden.
Ověření základních rozměrů a stavu konstrukce provedl projektant při prohlídce objektu.

5 STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU

5.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Most v km 105,922 trati Plzeň-Domažlice

Počet mostních otvorů:	1 (ocelová část mostu)
Popis nosné konstrukce:	ocelová příhradová konstrukce s mostovkou z příčníků a podélníků se zpraženou ŽB deskou nájezdová rampa – ŽB konstrukce
Popis spodní stavby:	betonové opěry, úložné prahy ze ŽB, plošné založení
Rok výstavby:	cca 1931

Rozpětí nosných konstrukcí:	49,2 m
Světlost kolmá:	46,8 m
Šikmost mostu:	90,0°
Délka přemostění:	46,8 m
Délka mostu:	51,0 m
Výška mostu:	6,4 m
Volná výška nad tratí:	cca 5,2 m (vlečkové koleje), cca 5,3 m (domažlická trať)
Šířka mostu:	9,0 m
Šířkové uspořádání:	š. mezi obrubami 6,25 m, š. chodníků 0,575 a 1,1 m
Počet jízdních pruhů na mostě:	2
Skladba vozovky:	kamenná dlažba do ŠP lože
Cizí zařízení na mostě:	potrubí, vodovod, kabely, potrubní pošta
Hodnocení stavebního stavu:	zanedbaný stav

5.2 POPIS OBJEKTU

Silniční most se nachází v areálu Škoda a je v majetku firmy Škoda Investment a.s.

Hlavní nosná konstrukce:

Ocelový celosvařovaný příhradový (tzv. Faltusův) most z roku 1931, svislicová soustava, mostovka je tvořena příčníky a podélníky se spřaženou ŽB deskou, spřažení je zajištěno pomocí zabetonování horních pásnic příčníků. Vodorovné ztužení je umístěno v úrovni horních i dolních pasů. Rozpětí konstrukce je 49,2 m, osová vzdálenost hlavních nosníků činí 8,35 m, teoretická výška 6,4 m. Horní pasy mají tvar II, dolní 2x obrácené T. Ložiska jsou ocelová.

Opěry:

Opěry jsou betonové, úložné prahy ze ŽB, plošně založené. Základová spára jižní opěry je v úrovni cca 327,550 m n. m., u opěry O2 323,700 m n. m, dle archivní dokumentace. U obou opěr jsou umístěna ocelová schodiště.

Nájezdová rampa:

Severní předpolí mostu je tvořeno spirálovitou oválnou nájezdovou rampou ze železobetonu (tzv. tobogán), s vozovkou z kamenné dlažby. Konstrukce je v havarijním technickém stavu, v roce 1991 byla na dvou místech podepřena dřevěnými bárkami. Uprostřed objektu je zděná přízemní budova býv. sociálního zařízení. U mostu vede z rampy přístupové ocelové schodiště. Přímá rampa na jižní straně mostu byla již v roce 2005 odstraněna.

Zděná budova sociálního zařízení uvnitř topogánu:

Jedná se o přízemní zděný objekt v areálu Škodovce, který sloužil jako sociální zařízení a zázemí zaměstnanců přílehlého provozu.

Objekt se skládá ze dvou traktů a je vestavěn do prostoru rampy komunikace a v současné době není využíván. Střecha je sedlová s mírným sklonem, krytina lepenková. Na střeše je kovový prosklený světlík.

Půdorysné rozměry soc. zařízení jsou asi 23,0x8,5m, výška 4,5m.

Půdorysné rozměry jsou asi 6,0x3,5m, výška 3,2m. V tomto objektu je umístěna cisterna s neznámým obsahem (předpokládám, zde částečně kontaminovanou zeminu).

Zastavěná plocha: $195,5+21,0=216,5$ m², Obestavěný prostor: $1036,2+84,0=1120,2$ m³

Nápojení na síť nebylo zjištěno a je ho nutno prověřit před demolicí.

Zděná budova a ocelové přístřešky v areálu čističky:

Jedná se o několik přízemních objektů, které slouží jako sklady v areálu čističky.

Č.1.- objekt zděného skladu, střecha pultová, krytina lepenková. Nad půdorysem je dřevěný krov. Půdorysné rozměry jsou 5,8x34 m, výška 4,5 m.

Č.2.- sklad, vodorovnou nosnou konstrukci tvoří dřevěná kostra, opláštění stěn ze tří stran je prkny, z vnější stěny jsou prkna pobita lepenkou. Konstrukce je umístěna na betonové plato, které je součástí demolice. Střecha je sedlová, krytina lepenková. Půdorysné rozměry jsou 3,6x7,1 m, výška 2,5 m k okapu a asi 3,5m ke hřebenu.

Č.3.- ocelové přístřešky, konstrukce je ocelová, sloupky a vaznice, ze zadní strany je objekt opláštěn plechem. Střecha je pultová, krytina z vlnitého plechu. Objekt je osazen na betonové plato. Půdorysné rozměry přístřešků jsou 22,3x5,3 m, výška 2,5 m a 45,4x3,2 m, výška 2,5 m.

Objekty jsou na zpevněné betonové ploše (zčásti betonová deska zčásti panely) tato plocha se bude odstraňovat max. do hloubky 0,8m pod terén. Tato plocha bude sloužit pro potřeby staveniště, pokud stávající zpevněná plocha bude staveništi vyhovovat a budoucí správce s tím bude souhlasit tak tato plocha může zůstat zachována.

5.3 ZJIŠTĚNÝ TECHNICKÝ STAV OBJEKTU

Nosná konstrukce je v zanedbaném stavu, jsou na ní uloženy různé potrubní a kabelové sítě a rovněž potrubní pošta. Příčníky a podélníky mostovky jsou silně zrezivělé a oslabené korozí, stupeň jejich poškození bude zjištěn po odbourání vozovkových vrstev a ŽB desky a očištění ocelové konstrukce. Konstrukce rampy je v havarijním stavu.

6 DEMOLICE OBJEKTU

6.1 OBECNĚ

Postup výstavby je určen časovým plánem POV celé stavby. Z něhož vyplývá, že demolici objektů je třeba uskutečnit v předstihu před ostatními pracemi na tratích Plzeň – Cheb a Plzeň – Domažlice. Případně v krátkém intervalu při zahájení stavby a uvolnit místo pro přístupovou komunikaci k ostatním objektům. Následně bude odstraněna nosná konstrukce mostu. Demolice objektu proto proběhne po etapách.

V první fázi budou vybourány ŽB konstrukce nájezdové rampy (tzv. tobogán), tato konstrukce je v havarijním stavu. Vzhledem k nutnosti zajištění přístupu k ostatním objektům stavby je nutné provést demolici v co nejkratším čase. Na demolici je uvažován cca 1 týden, kdy je nutné zbourat a odstranit cca 1/2 rampy a budovy přiléhající k opěře mostu (viz půdorysné schéma). Zbylé části je možné demolovat později. Je však nutno, zachovat armokomoru vodovodů s ochráněním vnitřních rozvodů vodovodů.

Součástí demolice jsou i zděné budovy haly uvnitř topogánu a budova přiléhající k západní stěně. Tyto budovy je nutné s ohledem na statiku topogánu demolovat současně. Dále jsou součástí demolice ocelové přístřešky v prostoru čističky. V tomto prostoru je nutné umístit jeřáb pro demontáž ocelové konstrukce mostu a proto musí být demolovány.

Demontáž samotné NK mostu proběhne poté tak, že po snesení inženýrských sítí bude odstraněn kryt vozovky z kamenné dlažby a ŠP lože a bude vybourána ŽB deska mostovky. ŽB deska musí být odstraňována šetrně, aby nedošlo k poškození prvků ocelové konstrukce, protože most bude využit ještě na jiném místě.

Po odbourání ŽB desky je nezbytně nutné posoudit stav ocelové konstrukce a jejich spoju v rozhodujících místech a ověření vstupních podmínek pro výpočet upevnění úvazů jeřábu.

Ocelová konstrukce mostu bude snesena z podpor jako celek jeřábem a teprve poté rozřezána. Upevnění úvazů bude provedeno na příčníku v místě výztuhy jeho stěny poblíž styčníku diagonál – viz výkresová dokumentace.

Rozřezání konstrukce pro potřeby přepravy bude navrženo s ohledem na její opětovné sestavení, tak aby počet přepravovaných segmentů byl minimální a místa řezů byla v nejméně namáhaných profilech.

Dělení ocelové konstrukce a její transport není součástí objektu SO 37-38-02 Most v km 106,366 trati Plzeň-Domažlice (Faltusův most).

Pro sestavení a umístění hlavního a pomocného jeřábu, další manipulaci s konstrukcí a její distribuci k přepravě se využije plocha na severním okraji areálu při Domažlické třídě, která bude před zahájením bouracích prací vyklizena, bude odstraněna vzrostlá vegetace keřů a stromů. Její povrch není potřeba vyrovnávat, jsou zde zabudovány betonové silniční panely.

Před demolicí objektů je nutno provést hlavní prohlídku pro zjištění aktuálního stavu objektu.

Okolí odstraňovaných objektů bude opatřeno přenosným ohrazením (+výstražná páska) s doplněním o informační a zákazové cedule.

6.2 POPIS PRACÍ

6.2.1 Fáze 1 – demolice rampy a souvisejících budov

- demolice rampy proběhne v 1. stavebním postupu
- odstranění krytu vozovky – asfaltové vrstvy, kamenné dlažby a ŠP lože
- demolice nosné ŽB konstrukce nájezdové rampy (tobogánu), vybourání zdí a budovy mezi stojkami rampy a za rampou - vzhledem k nutnosti zajištění přístupu k ostatním objektům stavby v místě rampy, je nutné provést demolici v co nejkratším čase. Je uvažován cca 1 týden (minimálně část konstrukce zaznačená v půdorysném schématu).
- Je však nutno zachovat vodovodní armakomoru s navazujícími vodovodními rozvody, které je nutno ochránit. Například obedněním. Rozsah ponechání bude upřesněn na stavbě před demolicí po dohodě s projektantem objektu a vodovodů s investorem a zhotovitelem. Pokud nebude možné z technického hlediska zachovat stropní konstrukci, bude ponechán obvod armakomory s rozvody vody. Před zřízením přístupové komunikace na staveniště, která má na tomto místě vzniknout bude obsah armokomory s přílehlými rozvody zasypan zeminou. Na povrchu budou osazeny silniční panely pro roznos zatížení. Po přeložení vodovodů bude zbylá konstrukce odstraněna.
- Demolice ocelových přístřešků v prostoru čističky.
- Všechny konstrukce budou odstraněny do úrovně min. 0,75 m pod dosavadní terén. Konstrukce základových patek a základů, které by byli v kolizi s novou vlečkou (SO) budou odstraněny kompletně (viz výkresová část). Ponechané konstrukce armokomory budou odstraněny po přeložení vodovodů.
- terén pod rampou podél areálu dosavadního vrakoviště bude upraven ve sklonu max. 1:1,5, v místě nájezdu šířky 6,7 m bude sklon mírnější (dle výkresové dokumentace)
- nájezd na bývalé vrakoviště bude včetně povrchu a obrub ponechán a dosypán svahovým kuželem. V místě styku s ubouranou konstrukcí bude opatřen obrubou.

6.2.2 Fáze 2

- Snesení Faltusova mostu proběhne v 3. stavebním postupu
- v částech Faltusova mostu nad všemi provozovanými kolejemi bude na OK zřízena ochranná konstrukce zamezující padání předmětů a částí demolované konstrukce do kolejiště, a to v rozsahu min. 3,0 m na obě strany od osy každé koleje
- snesení inženýrských sítí a potrubních vedení z NK mostu
- odstranění chodníků, včetně obrub

- odstranění krytu vozovky – kamenné dlažby a ŠP lože
- šetrné vybourání ŽB desky, ocelová konstrukce nesmí být poškozena (v době bourání chodníků a desky mostovky nad domažlickou tratí a nad vlečkovými kolejemi bude na těchto kolejích postupně krátkodobě přerušen provoz)
- kontrola stavu ocelové konstrukce, ověření prvků uvažovaných ve výpočtu upevnění při zdvihání
- demontáž konstrukce bigboardu v místě severního předpolí u plotu, z důvodu kolize se snášenou konstrukcí mostu (bigboard bude opět namontován po snesení mostu)
- příjezd a sestavení silničního jeřábu s protizávažím, zapackování
- připevnění OK za příčníky
- dočasné přerušování provozu na všech kolejích pod mostem po dobu snášení OK jeřábem (4 hodinová výluka)
- snesení OK mostu na severní předpolí
- přesné určení hmotnosti ocelové konstrukce mostu odečtením za systému jeřábu při zvedání – bude sloužit jako podklad k předání mostu městu
- příprava a zajištění konstrukce pro transport do místa určení – podélné a příčné dělení, vyztužení – není součástí tohoto projektu)

6.2.3 Fáze 3

- demolice jižní opěry až po úroveň cca 328,9 (ze strany od komunikace pod ochranou pažení) po demolici bude svah dosypán vytěženou zemínou a bude vyjmuto ochranné pažení
- odbourání severní opěry šikmo po výškovou úroveň 328,000 m n. m. až 325,50m.n.m. tj. cca 30cm pod úroveň terénu svahu budoucí nové vlečkové koleje.

6.2.4 Popis bouracích prací zděných budov u rampy a ocelových přístřešků

Navržený postup bouracích prací vychází z konstrukčního systému stavby, bezpečného provádění demolice a šetrného chování vzhledem k okolní zástavbě.

Demolice bude probíhat standardním postupným bouráním od střechy po základy s využitím malé mechanizace. Bude používáno ruční nářadí, sbíjecí kladivo, malý nakladač, autojeřáb, kropicí vůz a nákladní automobily. Odstraněny budou veškeré stavební konstrukce až do hloubky 0,50 m pod úroveň okolních zpevněných ploch a upraveného terénu. Použití výkonnější a větší mechanizace se předpokládá při bourání železobetonových konstrukcí.

Postup bourání:

- Příprava staveniště a zřízení zpevněné pojezdové plochy.
- Před započatím demolice se musí žumpy, usazovací nádrže, jímky, šachty a žlaby odčerpat a následně dezinfikovat. Materiál bude roztříděn dle ekologické závadnosti a odvezen na určené skládky. Bude zabráněno pádu, nebo propadnutí do těchto objektů dostatečným překrytím.
- Objekt bude kompletně vyklizen z hlediska vybavení nábytkem a zařizovacími předměty.
- Z objektu budou odstraněny nevyklizené zbytky komunálního odpadu (malý rozsah).
- Ve všech prostorech budou kompletně odstraněna vnitřní povrchová kabelová vedení a případné podružné elektroměry. Podružné rozvody uvnitř objektu budou odpojovány postupně dle potřeb demoličních prací. I s ohledem na nejspolehlivější stav kabelových tras v podlahách a pod omítkou či ve zdivu je nutno spolupracovat s odbornou elektrofirmou a se správcem objektu. Budou odstraněny všechny rozvody pro vytápění včetně otopných těles a demontáže topných zdrojů.
- Budou odstraněny vstupní dveře, vnitřní dveře, vrata, okenní výplně, větrací mřížky.
- Ze střech objektů budou sejmuty klempířské konstrukce.
- Ze střech objektů bude odstraněna krytina.
- Bude odstraněna nosná konstrukce střech včetně bednění a pobití říms prkny.
- Budou odstraňovány svislé konstrukce nenosné a pak i nosné stěny.

- Bude následovat odstranění stropní konstrukce. Nutno počítat se statických zajištěním.
- Pokud se bude vyskytovat na podlahových betonech s viditelným zašpiněním od úkapů olejů, bude vytříděn.
- Jámy po demolicích se zasypou a zhutní dle postupu uvedeného v technické části dokumentace (D) (zemina vhodná do zásypů dle kap. 4 ČSN 73 6133 – pro zásyp nejsou vyžadovány speciální vlastnosti).
- Žumpa, šachty, nebo studny se musí po demolici zabezpečit takovým způsobem, aby nedošlo ke kontaminaci podzemní vody. Zasypání pouze čistým materiálem (nezávadnou zeminou), pokud možno stejnorodým vzhledem k okolní zemině, který neznečišťuje podzemní vodu. Ve zvodněné vrstvě se doporučuje provést zához čistým štěrkem a nad zvodněnou vrstvou čistou zeminou bez organických látek. Při zasypávání je nutno dbát na to, aby nedošlo ke zřícení starého pláště studny, znečištění podzemní vody, porušení základů blízkých budov apod.. (viz. ČSN 75 5115).
- Odstraní se provizorní oplocení staveniště a zařízení staveniště.

6.3 JEŘÁB

Snesení konstrukce mostu bylo konzultováno s dodavatelem. Dle jejich nabídky bylo navrženo technické řešení. Pro snesení nosné konstrukce jako celku se předpokládá použití kolového jeřábu, který bude sestaven pomocí pomocného jeřábu. Hlavní jeřáb bude v pracovní poloze umístěn podél domažlické trati podél dnešní zdi (plotu) mezi severním předpolím a kolejištěm domažlické trati na současné panelové ploše. Jeřáb by měl být umístěn v dostatečné vzdálenosti od opěr mostů, které převádí domažlickou přes trať chebskou, aby nedocházelo k jejich přetížení (viz výkresová dokumentace). Při snesení OK na severní předpolí bude max. vyložení činit cca 30,5 m, při hmotnosti OK mostu bez ložisek cca 145 t (charakteristická hodnota hmotnosti – bez součinitelů zatížení).

6.4 PAŽENÍ

Demolice jižní opěry bude provedena ze strany komunikace a přilehlé budovy pod ochranou pažení. Je navrženo jako štětovnicové Larsen VL 604 délky 9,0 m. Celková délka pažení je cca 19 m. Po bouracích pracích bude výkop zasypán, štětovnice odstraněny.

6.5 ZEMNÍ PRÁCE

Předpokládá se těžení zemin I třídy těžitelnosti dle ČSN 73 6133. Výkopy budou provedeny se sklony svahů 1:1. Skutečný sklon svahů výkopů bude upřesněn přímo na stavbě přízvaným geologem.

Před prováděním výkopových a pažicích prací je nutno provést vytyčení veškerých stávajících sítí, popřípadě přeložení, ochrání.

U jižní opěry bude před výkopovými pracemi odbourána část zídky cca 6m a bude dočasně odejmut chodník ze zámkové dlažby přiléhající k opěře. Po bouracích pracích bude výkop zasypán, štětovnice odstraněny a chodník a vozovka uvedeny do původního stavu. Odbouraná zídka bude dostavěna v rámci objektu SO 37-38-01 s návazností na nové křídlo mostu (v místě demolované opěry).

Po odbourání severní opěry bude dosypán svahový kužel, který umožní plynule navázat na přilehlou opěrnou zeď a vyrovnat tak výškový rozdíl mezi terénem stávající domažlické žel. tratě a výškově níže položenou plochou v místě bývalého tobogánu.

Pro zásypy výkopů a násypy bude použita vytěžená zemina a nakupovaný zásypový materiál, který bude použitý drcený štěrk frakce 0-63 mm s plynulou křivkou zrnitosti, odpovídající dle ČSN 73 1001 zemině třídy G1/GW - štěrk dobře zrněný až G3/G-F – štěrk s příměsí jemnozrnné zeminy. Bude hutněn po vrstvách tl. max. 0,30 m.

6.6 PYROTECHNICKÝ PRŮZKUM

Z dostupných informací vyplývá, že na Plzeň bylo provedeno 12 náletů. Jejich cílem byl především závod Škoda a železnice.

- K zajištění bezpečnosti stavebních prací i všeobecné bezpečnosti okolí pyrotechnický průzkum (viz Znalecký posudek ve věci: Stanovení pyrotechnických rizik na stavbě, Uzel Plzeň 3. stavba, listopad 2013, Doc. Dr. Ing. Jiří Chládek) doporučuje:
 - předřadit zemním pracím provedení pyrotechnického průzkumu zaměřeného na detekci a odstranění leteckých pum
 - u staveb zakládaných otevřeným výkopem provést celoplošný pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie, případně doplnit dozorem pyrotechnika
 - u staveb zakládaných na vrtaných pilotách provést pyrotechnický průzkum pomocí magnetometrie v průzkumných vrtech (totéž platí při beranění larzenů)
 - na základě výsledků měření mohou být stanoveny dílčí plochy, na kterých budou zemní práce prováděny pouze pod dozorem pyrotechnika

Pro úspěšnou realizaci pyrotechnického průzkumu znalec dále doporučuje, aby společnost provádějící pyrotechnický průzkum splňovala následující požadavky:

Oprávnění firmy a zaměstnanců (ve smyslu zákona č.119/2002 Sb.)

- živnostenské oprávnění „Provádění pyrotechnického průzkumu“
- zbrojní licence skupiny „K“ opravňující k provozování pyrotechnického průzkumu ve smyslu § 31, písm. k) zákona č.119/2002 Sb.
- odborná způsobilost zaměstnanců provádějících pyrotechnické práce: zbrojní průkaz skupiny F, opravňujícím k provádění pyrotechnického průzkumu ve smyslu § 16, odst.2, písm. f) zákona č. 119/2002 Sb. (doporučeno alespoň 2 zaměstnanci)

Praktické zkušenosti

- Prokázání realizace obdobné zakázky využívající magnetometrie k detekci leteckých pum.
- Prokázání realizace obdobné zakázky využívající magnetometrie v průzkumných vrtech k detekci leteckých pum.
- Prokázání úspěšně realizace zakázky, kde byla puma detekována, nalezena a odstraněna ze staveniště (tj. nejen praxe v hledání ale také zakázka, kde se puma našla. Jedná se o silně emocionální zážitek a neovládnutí emocí může mít tragické následky)
- Prokázání kapacitních možností - na trhu existují jednomužné firmy, jejichž kapacitní možnosti pro realizaci takovýchto staveb jsou sporné a nemusí zajistit požadovanou úroveň bezpečnosti.

Požadavky na technické vybavení

- Jako základní detektor bude použit magnetometr výrobcem primárně určený k detekci nevybuchlé munice, nikoliv pouze přístroj pro všeobecné geofyzikální aplikace.
- musí být schopen použití na terénu i v průzkumných vrtech
- Magnetometr bude doplněn vhodným vyhodnocovacím softwarem pro zpracování měření do formátu map

6.7 NARUŠENÍ CIZÍCH ZÁJMŮ

Zhotovitel má povinnost před zahájením stavebních prací ověřit všechny dotčené sítě a vedení, provést vytyčení všech podzemních vedení a opatření na jejich ochranu. Do doby, než budou

inženýrské sítě umístěny do definitivní nové polohy, musí být po obnažení ve výkopu provizorně vyvěšeny a zajištěny.

Pro snesení konstrukce mostu bude nutné demontovat Bigboard společnosti CZECH OUTDOOR s.r.o.. Po ukončení prací bude Bigboard nainstalován zpět.

6.8 VÝLUKY A OMEZENÍ PROVOZU

Stavební práce se budou provádět v 1 a 3 stavebním postupu.

V 1.stavebním postupu se provede vybourání spirály rampy (tobogánu) a přilehlé zděné budovy uvnitř rampy a ve 3. stavebním postupu při 4h celkové výluce bude snesen celý most silničním jeřábem.

V době snášení celé OK mostu jeřábem bude dočasně přerušen provoz na všech kolejích pod mostem.

V době demolice jižní opěry (pod ochranou pažení ze strany vozovky) bude vyloučen provoz přilehlého jízdního pruhu silnice na pozemku firmy Škoda Investment a.s v délce cca 12 m na obě strany od středu opěry. Vyloučený jízdní pruh bude označen dopravními značkami v souladu s TP 66 jako pracovní místo na komunikaci.

6.9 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Je řešeno samostatnou částí dokumentace projektu stavby Odpadové hospodářství.

6.10 BOURACÍ PRÁCE

Během demoličních prací nesmí dojít k úniku nebezpečných látek do podloží.

Při bouracích pracích železobetonové desky na ocelové konstrukci mostu nesmí dojít k poškození ocelové konstrukce, s ohledem na to se musí zvolit i bourací technologie.

7 BEZPEČNOST PRÁCE

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- Zákoník práce – zákon č. 262/2006 Sb.
- Nařízení vlády č. 108/1994 Sb., kterým se provádí zákoník práce a některé další zákony,
- Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
- SŽDC Bp 1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, navazující předpisy, citované v předpisech výše uvedených.

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného mostního objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni. Vedoucí práce musí být držitelem Vysvědčení o odborné zkoušce pro vedoucího práce dle Směrnic pro organizování

odborných zkoušek zaměstnanců OJ a VJ DDC a vedoucích pracovníků firem pracujících na dopravní cestě (SŽDC Zam 1,č.j.:S 23 376/2014-O10,2014).

Pro bourací práce musí být splněny následující požadavky, které jsou uvedeny v příloze č. 3 NV č. 591/2006 Sb. v platném znění – Požadavky na organizaci práce a pracovní postupy – část XII. Bourací práce:

1. Bourací práce, při nichž jsou dotčeny nosné prvky stavební konstrukce, se smí provádět pouze podle technologického postupu stanoveného v dokumentaci bouracích prací.

Při bouracích pracích, pro něž se dokumentace bouracích prací podle zvláštního právního předpisu nezpracovává, zajistí zhotovitel zpracování technologického postupu na základě provedeného průzkumu stávajícího stavu bourané stavby, jejího statického posouzení a zjištění vedení, popřípadě staveb a zařízení technického vybavení a stavu dotčených sousedních staveb. K průzkumu se využijí stávající dostupné dokumentace o stavbě samé a o stavbách sousedních, vyjádření vlastníků popřípadě správců technické infrastruktury a vlastní ohledání staveniště. Na základě statického posouzení se zajišťuje, aby v průběhu prací nedošlo k nekontrolovanému porušení stability stavby nebo její části. O provedeném průzkumu vyhotoví zhotovitel zápis.

2. Průzkumem zjištěné podzemní prostory, například dutiny, studně nebo jiné podzemní objekty, musí být před zahájením bouracích prací zasypány nebo jiným způsobem zajištěny.
3. Bourání staveb vyšších než přízemních, strhávání nebo bourání svislých konstrukcí od výšky 3 m, bourání schodišť a vysunutých částí, rekonstrukce a bourání, při kterých dochází ke změně konstrukční bezpečnosti i stavby, strojní bourání, bourání specifickými metodami, jako je řezání kyslíkem, a bourací práce podle bodu 26., smějí být prováděny pouze fyzickými osobami k tomu určenými zhotovitelem, pokud je zajištěn stálý dozor vykonávaný fyzickou osobou k tomu zhotovitelem pověřenou; fyzická osoba pověřená stálým dozorem po celou dobu výkonu stálého dozoru sleduje určené pracoviště, provádění prací a pohyb fyzických osob na něm, z tohoto pracoviště se nevzdaluje a nevykonává jinou činnost než dozor.
4. Stálý dozor podle předchozího bodu je dále nutno zajistit, jestliže bourací práce probíhají na dvou nebo více místech v rámci jedné bourané stavby současně.
5. Jsou - li v průběhu bouracích prací zjištěny skutečnosti, které nebyly průzkumem podle bodu 1 odhaleny, zajistí zhotovitel bez zbytečného odkladu přizpůsobení technologického postupu těmto skutečnostem tak, aby vždy byla zajištěna bezpečnost prováděných prací.
6. Před zahájením bouracích prací je nutno vymežit ohrožený prostor a zajistit jej proti vstupu nepovolaných fyzických osob, dále je nutno bezpečně zajistit vstupy do bourané stavby jakož i na jednotlivá pracoviště a přijmout nezbytná opatření k ochraně veřejného zájmu, jenž by mohl být těmito pracemi ohrožen.
7. Ohrožený prostor musí být v zastavěném území vymezen oplocením o výšce nejméně 1,8 m, pokud tomu použítá technologie bourání nebrání. Není - li možno prostor oplocit, musí být zajištěn jiným vhodným způsobem, například střežením nebo vyloučením provozu.
8. Vnitřní rozvody a instalace zabudované v bourané stavbě musí být před zahájením prací odpojeny a zajištěny proti použití. Podle okolností se proti poškození zajistí i vedení technického vybavení, do nichž je stavba prostřednictvím přípojek napojena. Pokud u rekonstruované stavby nelze z provozních důvodů vnitřní rozvody a instalace odpojit, stanoví zhotovitel opatření k zajištění jejího bezpečného provozu během provádění bouracích prací.
9. K zajištění dodávky elektrické energie pro provádění bouracích prací je nutno zřídit dočasné elektrické zařízení splňující normové požadavky. Toto zařízení, stejně jako

dočasný přívod vody pro kropení k omezení prašnosti, je nutno v průběhu bouracích prací zabezpečit proti poškození.

10. Bourací práce nesmí být zahájeny, pokud k tomu nebyl osobou určenou zhotovitelem vydán písemný příkaz a pokud nebylo pracoviště vybaveno pomocnými konstrukcemi, materiálem a pomůckami stanovenými v technologickém postupu.
11. Před zahájením bouracích prací je nutno stanovit signál, kterým v naléhavém případě bezprostředního ohrožení dá osoba určená zhotovitelem k řízení bouracích prací pokyn k neprodlenému opuštění pracoviště. Zhotovitel zajistí, aby všechny fyzické osoby zdržující se na tomto pracovišti byly s tímto signálem prokazatelně seznámeny.
12. Zhotovitel zajistí, aby při provádění bouracích prací bylo provedeno statické zajištění sousedních staveb způsobem stanoveným v dokumentaci bouracích prací popřípadě v technologickém postupu tak, aby nebyla ohrožena jejich stabilita.
13. Dočasné stavební konstrukce zřízené uvnitř bourané stavby nebo na jejích vnějších stranách nesmějí být zatěžovány vybouraným materiálem ani nesmí být přes ně strháván materiál z bourané stavby, pokud nejsou k tomu účelu navrženy.
14. Materiál zbourané části stavby je nutno průběžně odstraňovat, aby nedošlo k přetížení podlah nebo stropních konstrukcí následkem jeho nahromadění.
15. Bourací práce nesmí být přerušeny, pokud není zajištěna stabilita těch částí bourané konstrukce, které nebyly dosud strženy. Tento požadavek platí případně neplánovaného přerušení bouracích prací například z důvodu náhlého zhoršení povětrnostní situace.
16. Jestliže v průběhu bouracích nebo rekonstrukčních prací je část stavby nadále užívána, musí být v technologických postupech stanoveno bezpečnostní zajištění a kontroly pracovišť se zřetelem na zajištění ochrany života a zdraví fyzických osob, které stavbu užívají.
17. Bourání střešní konstrukce nebo krovů strháváním pomocí lan a tažných strojů smí být prováděny pouze tehdy, jestliže byla učiněna opatření k zajištění stability zbývajících konstrukcí a částí stavby.
18. Není - li zajištěna dostatečná únosnost konstrukcí bourané stavby, provádějí se bourací práce ze samostatné pomocné konstrukce.
19. Při ručním bourání smějí být konstrukční prvky odstraněny pouze tehdy, nejsou – li zatíženy
20. Při bourání zdí, které stabilizují vystupující konstrukce, například balkony nebo arkýře, je nutno zajistit tyto konstrukce tak, aby nedošlo k nežádoucí ztrátě jejich stability.
21. Při ručním bourání nosných konstrukcí se musí postupovat zásadně vertikálním směrem shora dolů.
22. Postupné bourání staveb postavených panelovou technologií se smí provádět až po rozpojení jednotlivých panelů a po předchozím zajištění jejich stability.
23. Ruční bourání stropů s dřevěnou nosnou konstrukcí se smí provádět tehdy, jsou – li zdi nad ní odstraněny, nosné prvky jsou odkryty a ze stropu je odklizen vybouraný materiál.
24. Stropní prvky je nutno před uvázáním na zdvihací zařízení uvolnit od ostatních konstrukcí.
25. Bourání klenby uvolněním části konstrukce, která ji zajišťuje, lze provádět pouze strojním způsobem a je-li zajištěno, že zřícením klenby nedojde k ohrožení fyzických osob.
26. Bourací práce na pracovištích uspořádaných tak, že fyzické osoby provádějící tyto práce mohou být ohroženy padajícími předměty nebo materiálem z pracoviště nad nimi, se smí provádět pouze tehdy, jsou-li provedena opatření stanovená v technologickém postupu k zajištění bezpečnosti fyzických osob při takovém způsobu práce.

8 DOTČENÉ NORMY A PŘEDPISY, POUŽITÁ LITERATURA

Předpisy a normy SŽDC

TKP Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, 3. aktualizované vydání, 2000, v platném znění,

Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006, Dokumentace pro přípravu staveb na železničních tratích celostátních a regionálních,

Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005, Hlavní zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky,

Obecné technické podmínky SŽDC pro dokumentaci železničních mostních objektů,

SŽDC SR 5 (S) Určování zatížitelnosti železničních mostů, 1995, Obecné technické podmínky ČD pro dokumentaci železničních mostních objektů, 2000

MVL 511 Nosné konstrukce žel. mostů se zabetonovanými ocelovými nosníky

SŽDC S 5 Správa mostních objektů

SŽDC SR 5/7 (S) Ochrana žel. mostních objektů proti účinkům bludných proudů

SŽDC S 66 Základní předpis pro prostorovou průchodnost a přechodnost vozů na tratích celostátních drah v České republice

Evropské návrhové (Eurocode)

ČSN EN 1990 Eurokód : Zásady navrhování konstrukcí

ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí

ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí

ČSN EN 1993 Eurokód 3: Navrhování ocelových konstrukcí

ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí

ČSN EN 206 Beton - Část 1: Specifikace vlastností, výroba

Normy ostatní

ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí

ČSN 73 0037 Zemní tlak na stavební konstrukce

ČSN 42 0139 Ocel pro výztuž do betonu - Svařitelná betonářská ocel žebírková a hladká

ČSN 73 6200 Mosty - Terminologie a třídění (08/2011),

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů (10/2008),

ČSN 73 2603 Ocelové mostní konstrukce - Doplňující specifikace pro provádění, kontrolu kvality a prohlídky,

Ostatní

Zákon 185/2001 Sb. -o odpadech, ve znění pozdějších předpisů

Zákon 100/2001 Sb. -o posuzování vlivů na životní prostředí.

Technickou zprávu zpracovala:

Ing. Jana Kubová
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Tel: +420 585 570 486
E-mail: kubova@moravia.cz

9 PŘÍLOHA 1 – FOTODOKUMENTACE











10 PŘÍLOHA 2 – ZÁPISY Z PORAD

Zápis z porady 29.07.2014

SO 37 - 38 - 02 Most v km 106,366 trati Plzeň - Domažlice (Faltusův most)

Beze změn.

Zápis z porady 15.10.2014

SO 37-38-02 Most v km 106,366 trati Plzeň - Domažlice (Faltusův most)

Zpracovatel: Ing. Jana Kubová

Zapsal: Ing. Jaroslav Sedláček

Stávající stav:

Silniční most se nachází v areálu Škoda a je v majetku firmy Škoda Investment a.s. Jedná se o významnou technickou památku. Objekt se skládá z nosné konstrukce – celosvařovaná příhradová konstrukce s mostovkou, tvořenou příčníky a podélníky, spřaženými s ŽB deskou a spirálovité oválné ŽB nájezdové rampy na severním předpolí mostu (tzv. tobogán). Rampa na jižní straně mostu byla již odstraněna.

Nový stav:

Vzhledem k přestavbě traťového uzlu je nutné celý mostní objekt v předstihu odstranit. Stavební práce se budou provádět v 1. a 3. stavebním postupu. V 1. stavebním postupu se provede vybourání spirály mostu (tobogánu) a ve 3. stavebním postupu při 4h celkové výluce bude snesen celý most silničním jeřábem.

Závěr z jednání:

-Z konstrukce budou odstraněny veškeré sítě a produktovody, dále dlažba a spřažená deska. Části budou odstraňovány tak, aby nedošlo k ohrožení provozu pod mostem. Deska bude demolována postupně v krátkodobých výlukách na trati pod mostem.

-Vzhledem k nutnosti zajištění přístupu k ostatním objektům stavby v místě tobogánu je nutné provést demolici v co nejkratším čase. Je uvažován cca 1 týden.

-Bude prověřeno a navrženo umístění snesené konstrukce mostu, aby neomezovala plochu zařízení staveniště.

-Investor požaduje provedení podrobné prohlídky mostu před zahájením prací a přesné určení hmotnosti odečtením ze systému jeřábu při zvedání. Budou sloužit jako podklady k předání mostu městu Plzeň.