



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Projekt „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ je spolufinancovaný Evropskou unií 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.

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Kompletní PDPS po připomínkách	11/2022
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Společnost "SP+SEU_ŽST Smíchov_DSP, AD"



Správce:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz

Vedoucí týmu:

ING. MICHAL MEČL

Specialista profese:

-

Středisko:

MOSTŮ

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. DANA WANGLER	ING. ALEŠ LUBAS, Ph.D.	ING. ALEŠ LUBAS, Ph.D.	ING. TOMÁŠ SOUKUP

Název akce:

REKONSTRUKCE ŽST PRAHA-SMÍCHOV
I. ETAPA - SNESENÍ ČÁSTI KOLEJIŠTĚ ŽST PRAHA-SMÍCHOV,
OBVODU SPOLEČNÉHO NÁDRAŽÍ

Číslo smlouvy:

19 108 201

Projektový stupeň:

PDPS

Část:

MOSTY, PROPUSTKY A ZDI
SO 30-22-02.1 ŽST PRAHA-SMÍCHOV,
DEMOLICE LÁVKY PRO PĚŠÍ KM 0,255 - I.ETAPA

Datum:

10/2022

Číslo části:

D.2.1.4.8

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:
A4

Číslo přílohy:

1.001

000.2

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
1.2	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE SO	2
2	NAVRHOVANÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	3
2.1	ÚČEL SO A JEJÍ ZDŮVODNĚNÍ	3
2.2	ÚZEMNÍ PODMÍNKY	3
2.2.1	PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ	4
2.2.2	POLOHA STAVENIŠTĚ JE ŘEŠENA V POV STAVBY	4
2.3	SOUVISEJÍCÍ A DOTČENÉ OBJEKTŮ	4
2.4	SOUVISEJÍCÍ STAVBY	4
2.5	PODKLADY	4
3	ZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	4
3.1	NÁVAZNOST NA PŘEDCHOZÍ STUPNĚ	4
3.2	ÚČEL DOKUMENTACE	5
4	STÁVAJÍCÍ STAV	5
5	NOVÝ STAV	6
5.1	SVAH U PARKU U UL. NÁDRAŽNÍ	6
5.2	KOLEJIŠTĚ V POLOZE P7 A P6	6
5.3	ZRUŠENÉ KOLEJIŠTĚ V POLOZE P5, P4, P3, O2	6
6	DEMOLICE OBJEKTU	6
6.1	ROZSAH PRACÍ	7
6.2	FÁZE PRACÍ	7
7	VÝLUKY A OMEZENÍ	8
7.1	NA MOSTĚ	8
7.2	POD MOSTEM	8
8	NORMY A PŘEDPISY	9
9	BEZPEČNOST PRÁCE	9
10	PŘÍLOHY	11
10.1	ARCHIVNÍ DOKUMENTACE	11
10.2	FOTOGRAFICKÁ DOKUMENTACE	19
10.3	PODKLAD PRO VÝKAZ VÝMĚR	24
10.4	HMOTNOSTI JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ PRO JEŘÁB	24
10.5	KONCEPCE PŘÍPOJE PRO JEŘÁB	25
10.6	ZÁZNAMY Z PROJEDNÁNÍ	26
10.6.1	31/08/2020	26
10.6.2	10/06/2021	26
10.6.3	PROJEDNÁNÍ PŘÍPOMÍNEK KE KONCEPTU 31/09/2021	27



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

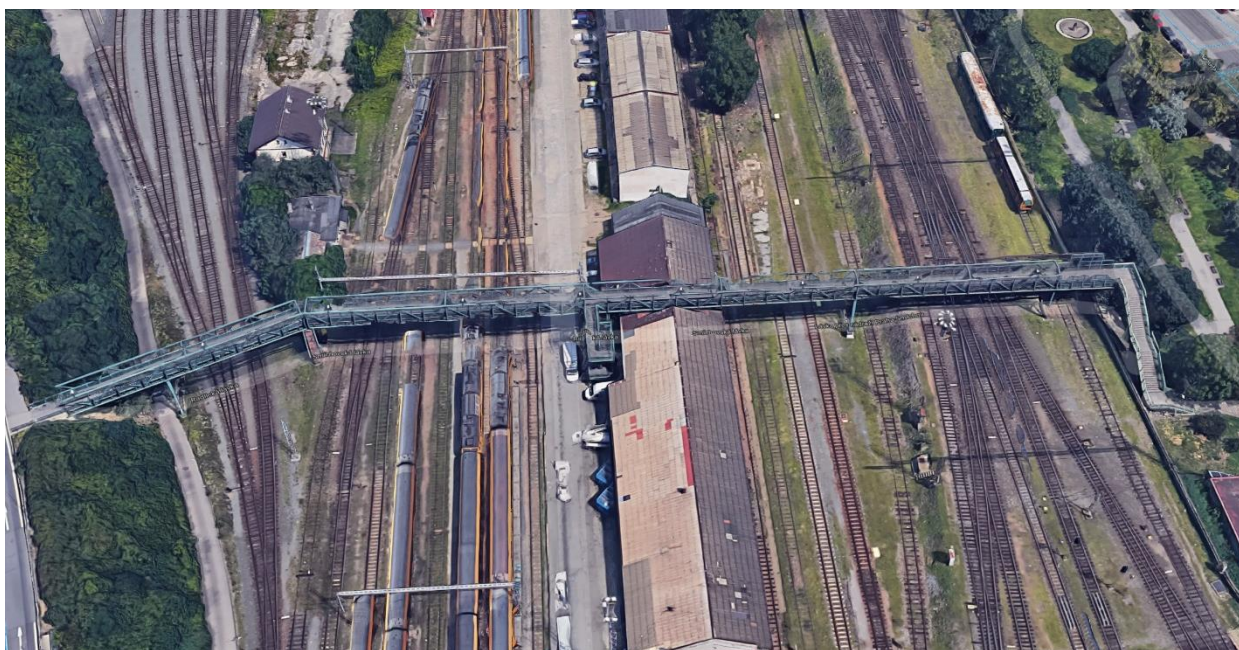
1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov
Stupeň dokumentace:	projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati
Číslo ISPROFIN:	511 352 0020
Číslo SoD objednatele:	E618-S-1510/2019/PH
Číslo SoD zhotovitele:	19 108 201
Datum zpracování dokumentace:	červen 2021

1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE SO

Kraj:	Hl. město Praha
Obec / Městská část:	Praha 5
Katastrální území:	Smíchov, Hlubočepy
Pověřené městské úřady:	Praha 5
Obce s rozšířenou působností:	Hl. m. Praha
Objednatel (investor)	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00
- zastoupený	Správa železnic, s.o. Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, Praha 9, 190 00
Vlastník objektu a správce	Magistrát hlavního města Prahy, TSK PRAHA, Praha 5
Odpovědný projektant stavby	Ing. Michal Mečl, SUDOP PRAHA a.s.
Odpovědný projektant objektu	Ing. Aleš Lubas, Ph.D., SUDOP PRAHA a.s., stř. 209
Název mostu, číslo objektu	SO 30-22-02.1 ŽST Praha-Smíchov, demolice lávky po pěší km 0,255 – I. Etapa
Traťový úsek, definiční úsek	0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl. n. A5 žst. Praha-Smíchov
Situování objektu v terénu	intravilán, staniční obvod
Účel objektu	lávka pro pěší
Rozpětí	10 + 32,13 + 42,84 + 42,84; 21,12 + 14,8
Popis konstrukce	původní část (1929): ocelové nýtované příhradové trámy jako spojitý nosník s dolní železobetonovou mostovkou; NK uložena na ocelových příhradových bárkách prodloužená část (1953): ocelová trámová konstrukce s horní železobetonovou mostovkou; NK uložena na ocelové příhradové podpěře a ocelové konstrukci schodiště přístupy: ul. Nádražní a severní nástupiště – ocelové prvkové schodiště s dřevěnými stupnicemi; ul Dobříšská – z úrovně chodníku
Podjezdová výška	cca 6,56 m
Šířka prostoru pro pěší	2,84 m
Ostatní	vžitý název: Smíchovská lávka





Obrázek 1 - Nadhled na lávku

2 NAVRHOVANÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.1 ÚČEL SO A JEJÍ ZDŮVODNĚNÍ

ŽST Praha-Smíchov bude rekonstruována v rozsahu stávajícího obvodu osobního nádraží, zbylé části budou zrušeny – obvod společného nádraží a seřadiště. Koleje osobního nádraží v novém uspořádání jsou v kolizi se spodní stavbou stávající lávky.

Stávající lávka má zatížitelnost $v_n = 0,2 \text{ t}$, NK i SS je klasifikována stupněm V – špatný; použitelnost III – použitelné s výhradou podle [3].

V rušených částech je plánován rozvoj území třetí stranou (Smíchov City), který v dané lokalitě vyžaduje odstranění dotčené stávající lávky.

Jako náhrada je v rámci přípravy výhledového terminálu městské/příměstské autobusové dopravy a P+R, který je plánován v prostoru stávajícího kolejiště obvodu společného nádraží, uvažováno se zřízením nové lávky. Nová lávka je řešena v rámci projektu Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov v nové poloze a s parametry odpovídajícími požadované kapacitě a splňujícími bezbariérový přístup.

Z těchto důvodů je navržena:

Kompletní demolice lávky pro pěší

2.2 ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Stavba se nachází v intravilánu, v Praze, v části Smíchov, mezi ulicemi Nádražní a Radlická v prostoru osobního, seřadovacího a odstavného nádraží. Ulici Nádražní od nádraží v dané lokalitě odděluje od lávky park, na hranici drážního pozemku pak i oplocení. Část SO pak zasahuje mezi stávající sklady v nádraží a ul. Radlickou.

Lávka se nachází v těsné blízkosti stávající brány TV (viz Obrázek 16).



2.2.1 PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ

Přístup ke staveništi je po drážním tělese, přes pozemky rušeného seřaďovacího nádraží. Poloha staveniště je řešena v POV stavby.

2.2.2 POLOHA STAVENIŠTĚ JE ŘEŠENA V POV STAVBY

Stavba se nachází v ochranném pásmu následujících a staveb

- Sdělovací kabely
- Zabezpečovací kabely
- Kanalizace
- Veřejné osvětlení
- STL plyn
- TV

2.2.2.1 Metro

Demolice bude probíhat v ochranném pásmu metra. Podmínky pro práci jeřábu (zapatkování), či další přetížení jsou definovány v části E.1.6.2, odst. 3.3 (do vzdálenosti 5 m od konstrukcí metra není dovoleno jakékoliv přetížení vyjma běžné staveništní dopravy).

2.3 SOUVISEJÍCÍ A DOTČENÉ OBJEKTŮ

- SO 30-10-01 ŽST Praha-Smíchov, železniční svršek
- SO 30-11-01 ŽST Praha-Smíchov, železniční spodek
- SO 30-15-01 ŽST Praha-Smíchov, vystrojení trati
- SO 30-54-12 ŽST Praha-Smíchov, úprava veřejného osvětlení THMP
- SO 31-83-01 ŽST Praha-Smíchov, kácení a náhradní výsadba

2.4 SOUVISEJÍCÍ STAVBY

- Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov
- Terminál Smíchovské nádraží
- Smíchov City South

2.5 PODKLADY

- [1] Fotodokumentace zpracovatele, 07/2017
- [2] Fotodokumentace zpracovatele, 06/2021
- [3] Mostní list Y-001
- [4] Hlavní mostní prohlídka, Y-001, 11/2018
- [5] Archivní dokumentace z roku 1929, 1953, 1972, 2002 a 2020
- [6] Rekonstrukce trati Praha HL. N. (mimo) – Praha-Smíchov (VČ.), Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, PD, SO 30-22-02 ŽST Praha-Smíchov, Úprava lávky po pěší km 0,255
- [7] místní šetření, 2021

3 ZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

3.1 NÁVAZNOST NA PŘEDCHOZÍ STUPNĚ

Dokumentace navazuje na DSP Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov se změnou rozsahu bourání v rámci daného objektu z částečného na kompletní.



3.2 ÚČEL DOKUMENTACE

Dokumentace je zpracována ve stupni PDPS.

Dokumentace byla zpracována bez znalosti konkrétního zhotovitele stavby. Případné změny, které by dokumentaci přizpůsobily technickému vybavení a možnostem konkrétního zhotovitele, musí být odsouhlaseny odpovědným projektantem objektu a schváleny objednatelem.

4 STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající lávka se sestává ze tří konstrukcí. Příhradové ocelové konstrukce s dolní mostovkou (viz Obrázek 2) tvoří dvě spojitě konstrukce o rozpětí 14,796 + 21,120 m a 42,840 + 42,840 + 32,130 m, na trémová ocelobetonová desková konstrukce (viz Obrázek 3) o rozpětí 10 m.

Prvky příhradové konstrukce z roku 1929 jsou složeny z válcovaných profilů L zesílených plechy s nýtovanými spoji. Osová vzdálenost příhrad je 3,2 m, výška příhrad (na vnější obrýs pasů) rovněž 3,2 m. Příčné příhradové ztužení obloukového tvaru spojuje horní pásy v místech podpěr.

Mostovka byla zesilována v 70. letech dvojicí U č. 140 v uzavřeném tvaru (viz Obrázek 6 a Obrázek 7). Během této úpravy bylo osazeno podélné odvodňovací potrubí na jižní straně.

V roce 2002 byla mostovka přestavěna a příčníky byly doplněny rektifikovatelnou nástavbou z ocelových plechů ve tvaru П (nasazením a přivařením na stěny []), která umožnila vytvoření příčného sklonu. Na nástavbu byly osazeny trapézové plechy TR50/250 tl. 1,25 mm a na ně vybetonována žb. deska v tl. 70 mm nad vlnami. V každém žebře byla umístěna jedna vložka RØ16, v desce pak svařovaná síť Ø6x100/100. Bezešvá pochozí izolace byla provedena v tl. 10 mm.

Lávka byla v roce 1953 prodloužena o 10 m ocelobetonovou deskovou konstrukcí nad kolejí 9B (viz Obrázek 3). Prodloužení bylo provedeno posunutím bérky IV a schodiště o 10 m a zřízením nové příhradové podpory pro příhradovou konstrukci i konstrukci prodloužení. Dvojice I č. 450 byla osazena na novou podporu a na bérku IV. Mezi ocelovými nosníky byla zřízena žb. deska s žb. příčníky. Mostovka byla v 70. letech a posléze v roce 2002 nahrazena stejným systémem jako na příhradové konstrukci, viz předchozí odstavec a Obrázek 18.

Podpěry jsou příhradové ocelové ze snýtovaných profilů. Kotvení je provedeno jako kloubové do patek z prostého betonu s těžkým kotvením (tyče s ocelovými kotevními prvky – válcované profily, kolejnice).

Schodiště umístěné u severního nástupiště bylo doplněné při poslední úpravě mostovky. Ocelové prvkové čtyřramenné schodiště každé s 13 schody s dřevěnými stupni 300x50 mm. Schodnice, lemový prvek mezipodest, příčné vazby a sloupy jsou z U240. K ztužení je provedeno z U120. Podélné vazby jsou z L100/10. Dřevěná podlaha mezipodest je podporována podélníky čtyřmi U120 a šesti pásky P10x70. Nosným profilem stupňů jsou vždy dva úhelníky L50/5 spojené třemi pásky P10x70. Zábradlí výšky 1,1 m je tvořeno madly a sloupky L60/6. Výplň je tvořena ocelovou sítí v rámu z úhelníků L60/6. Spoje jsou šroubované.

Podpěra P5' podepírající příhradovou nosnou konstrukci v uzlu 13 je příhradová plošná konstrukce v příčném směru, která je tvořena dvojicí sloupů s rámovými spojkami z válcovaných profilů U240. Sloupy jsou ztuženy diagonálami tvaru X a příčnými vazbami, obě z U120. Spoje jsou šroubované. V podélném je uvažována jako kyvná stojka. Ukotvena je do žb. základového bloku.

Odvodnění je vyvedeno na terén pod schodištěm/podpěrou P8.

Na lávce se nachází VO a na podpěře P7 pak živá propojka TV (viz Obrázek 20).



5 NOVÝ STAV

Je navržena demolice stávající příhradové konstrukce a vloženého pole, demolice podpěr a částí jejich základů, částečná demolice opěry O2, rovněž obě schodiště budou snesena, viz kap. 6.

5.1 SVAH U PARKU U UL. NÁDRAŽNÍ

Základové konstrukce budou kompletně odstraněny tak, aby došlo k minimálnímu zásahu u oplocení a opěrné zídky. Po odstranění základů a zasypaní výkopů bude svah rekultivován v rámci SO 30-83-01.

5.2 KOLEJIŠTĚ V POLOZE P7 A P6

Základ bude odstraněn do hloubky 1,5 m pod TK. Výkop zasypan zeminou vhodnou do násypů a zhutněn na $I_d = 0,95$.

5.3 ZRUŠENÉ KOLEJIŠTĚ V POLOZE P5, P4, P3, O2

Základ stojek bude odstraněn do hloubky 1,0 m pod stávající terén. S ohledem na navrhovanou budoucí výstavbu, bude žb opěra ubourána do hloubky 1 m pod úložný práh.

6 DEMOLICE OBJEKTU

V rámci realizace žel. stanice Praha-Smíchov bude podstatná část stávající lávky pro pěší v km 0,255 nad kolejištěm os. rozebrána v Etapě I.

Zbýlou část lávky, schodiště u ul. Nádražní, bude možné snést až po zrušení koleje č. 9B.

Předpokládá se snesení kolejového roštu ve stávajících kolejích č. 12C, 12B, 14B, 16A a 18 a kompletní kolejiště severního nádraží, tj. 1S až 7S. Pro dočasné podpěry se uvažuje využití inventárního materiálu zhotovitele (např. PIŽMO).

Pro odlehčení břemene snášených konstrukcí je možné vybourat žb. desku mostovky. Pro případné bourání žb desky nad provozovanými kolejemi je nutná výluka (v projektu nezajištěna). Z důvodu ochrany proti dotyku nad TV nad provozovanými stávajícími kolejemi č. 7, 1, 2, 6, 8, však musí být trapézové plechy ponechány. Po odstranění žb. mostovky musí být konstrukce zajištěna větrovým ztužidlem (např. ponecháním trapézových plechů s bezpečným přichycením k příčnicům).

Z důvodu nemožnosti provizorního snesení TV nad kolejí č. 9B bude zřízena provizorní platforma pro manuální rozebrání NK mezi podpěrami P8 a P7. Platforma a demontáž musí respektovat ponechané neživé TV. Je nutné zřídit ochranu proti mechanickému poškození. Bet. konstrukce mostovky bude vybourána. Trapézové plechy odstraněny a dvojice trámů I č. 450 budou vyzdviženy na úroveň mostovky příhradové části a po ní přesunuty do prostoru mezi podpěrami P6 a P5. Odtud budou sneseny jeřábem.

Dočasné věžové podpory musí být navrženy a založeny pro působení větru s dobou návratu podle ČSN EN 1991-1-6, tab. 3.1.

Kyvné stojky musí být pro odříznutí od nosné konstrukce zajištěny proti ztrátě stability, např. integrací s dočasnými věžovými podporami podle zvyklostí a možností inventárního vybavení zhotovitele.

Pro snášení nosné konstrukce a podpěr bude zpracován Technologický předpis zhotovitelem a předložen technickému dozoru investora k odsouhlasení.

Schodiště budou odstraněna jeřábem a demontovány v rozsahu obvodu stavby. Během odstraňování schodiště a jejich základů u ul. Nádražní nesmí dojít k poškození ani kácení dřevin.



6.1 ROZSAH PRACÍ

Demolice lávky je rozdělena do SO 30-22-02.1 pro Etapu I a SO 30-22-02 pro dokončení. V rámci řešeného SO 30-22-02.1 jsou navrženy následující práce:

- příprava staveniště
- demontáž VO (SO 30-54-12)
- demontáž propojení TV na podpěře P7
- založení a montáž dočasných podpor
- demontáž předmětné části stávající lávky pro pěší
- demontáž ocelových stojek a schodišť (vyjma schodiště v ul. Nádražní)
- odstranění dočasných podpor
- odstranění základů (v kolejišti do úrovně 1,5 m pod TK) vyjma P7 a P8
- terénní úpravy po odstraněných konstrukcích včetně schodišť

V rámci řešeného SO 30-22-02 jsou navrženy tyto následující práce:

- příprava staveniště
- založení a montáž dočasných podpor
- demontáž schodiště v ul. Nádražní
- odstranění dočasných podpor
- odstranění základů P7 a P8 (v kolejišti do úrovně 1,5 m pod TK)
- terénní úpravy po odstraněných konstrukcích včetně schodišť

6.2 FÁZE PRACÍ

Demolice lávky je rozdělena do SO 30-22-02.1 pro Etapu I a SO 30-22-02 pro dokončení. V rámci řešeného SO 30-22-02.1 jsou navrženy následující práce:

- 1) zřízení zábrany vstupu na schodiště v ul. Nádražní a rozebrání dřevěných stupnic včetně mezipodest
- 2) snesení pole 7
 - a) odstranění spojů s pilířem P7 a P8, při ponechání na krátkých konzolách
 - b) manuální rozebrání mostovky a přesun bouraného materiálu po NK lávce mezi P6 a P5
 - c) snesení v prostoru zrušeného kolejiště a odvoz
- 3) snesení pole 6
 - a) zřízení dočasných věžových podpory vpravo a vlevo P7a, provléknutí příčníku pod horním pasem u styčnicku u systémové osy 33 příhrady
 - b) zřízení dočasné věžové podpory v systémové ose 25 příhrady P6a, cca v ose koleje 12C
 - c) přerušení horního a dolního pasu a diagonály u systémové osy 25 příhrady
 - d) zahájení 6h výluky provozu a TV
 - e) zavěšení na automobilový jeřáb umístěný v blízkosti koleje 12B (poloha jeřábu 2)
 - f) vyzdvižení konstrukce a otočení a umístění konstrukce podél os zrušených kolejí (nutné předejít kolizi se stávající bránou TV a osvětlovacím stožárem v těsné blízkosti)
 - g) ukončení výluky provozu a TV
 - h) rozebrání a odvoz snesené konstrukce
 - i) snesení P7, její rozebrání a odvoz konstrukce
 - j) vybourání základu P7 v rozsahu podle výkresové části
- 4) snesení pole 5
 - a) zřízení dočasné věžové podpory v systémové ose 23 příhrady u P6b, u zrušené koleje 12B
 - b) zavěšení na automobilový jeřáb umístěný v mezi kolejemi 14B a 16a (poloha jeřábu 3)



- c) vyzdvižení konstrukce přes stávající budovu skladiště a otočení a umístění konstrukce podél os zrušených kolejí
- d) rozebrání a odvoz snesené konstrukce
- e) snesení P6, její rozebrání a odvoz konstrukce,
- f) vybourání základu P6 v rozsahu podle výkresové části
- 5) snesení pole 4
 - a) zavěšení na automobilový jeřáb umístěný v mezi kolejemi 3S a 1S (poloha jeřábu 4)
 - b) vyzdvižení konstrukce, její otočení a umístění konstrukce podél os zrušených kolejí
 - c) rozebrání a odvoz snesené konstrukce
 - d) snesení P5 a P5', její rozebrání a odvoz konstrukce
 - e) vybourání základu P5 a P5' v rozsahu podle výkresové části
- 6) rozebrání schodiště u seřadovacího nádraží (severní nástupiště)
 - a) odříznutí stojek a schodišť, rozebrání a odvoz
 - b) vybourání základových patek do ÚB a odvoz materiálu
- 7) snesení pole 3 a 2
 - a) zavěšení na automobilový jeřáb umístěný mezi P4 a P3 (poloha jeřábu 5)
 - b) uvolnění spoje na P3
 - c) vyzdvižení konstrukce, její otočení a umístění konstrukce podél os zrušených kolejí
 - d) rozebrání a odvoz snesené konstrukce
 - e) kompletní rozebrání P4 včetně základu a odvoz sutí
 - f) vybourání dířku a křídel O2 do ÚB a odvoz materiálu
- 8) zpětný zásyp zeminou jam po odstranění základových patek
- 9) terénní úpravy

V rámci řešeného SO 30-22-02 jsou navrženy tyto následující práce:

- 1) rozebrání schodiště u ul. Nádražní (P8)
 - a) odříznutí stojek a schodišť
 - b) rozebrání v prostoru zrušené koleje č. 9 s následným odvozem
 - c) vybourání základových patek a odvoz materiálu
- 2) zpětný zásyp zeminou jam po odstranění základových patek
- 3) terénní úpravy

7 VÝLUKY A OMEZENÍ

7.1 NA MOSTĚ

Předpokládá se, že lávka bude uzavřena pro veřejnost před zahájením prací na související stavbě (Smíchov City South) a v rámci ní bude zřízen i náhradní trasa.

7.2 POD MOSTEM

Nezbytným předpokladem je zrušení stávajících kolejí 12C, 12B, 14B, 16A a 18.

Pro snesení pole 6 je naplánovaná noční výluka provozu v kolejích 7, 1, 2, 6 a 8B včetně TV. Podrobněji viz POV příloha B.8.1_001.

Pro snesení pole 7 je naplánovaná výluka provozu v koleji č. 9B včetně TV.



Pro případné odstranění betonové desky z trapézového plechu nad provozovanými kolejemi je nutné zřídít denní TV výluky, podrobněji viz POV příloha B.8.1_001.

8 NORMY A PŘEDPISY

Poznámka, dotčené normy a předpisy se uvažují v platném znění v době zahájení prací na projektové dokumentaci.

č. 266/1994 Sb.	Zákon Parlamentu ČR o drahách,
č. 177/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění,
č. 137/1998 Sb.	Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích na výstavbu, v platném znění,
č. 66/2015 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí
č. 251/2018 Sb.	Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
TKP	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, 3. aktualizované vydání, 2000, vč. zm. 1/2001, 2/2002, 3/2002, 4/2004, 5/2007, 6/2008
SŽ SM011	Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace,
SŽDC S 5	Správa mostních objektů,
MP 2015	Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti železničních mostů, 2015
SŽ S4	Železniční spodek
ČSN 73 0037	Zemní tlak na stavební konstrukce
ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů
ČSN EN 1991-1-6	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-6: Obecná zatížení - Zatížení během provádění
ČSN EN 1991-1-4	Eurokód 1: Zatížení konstrukcí - Část 1-4: Obecná zatížení - Zatížení větrem
ČSN EN 1997-1	Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí - Část 1: Obecná pravidla
ČSN EN 1990	Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí

9 BEZPEČNOST PRÁCE

Při realizaci stavby je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN, včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících platných v době provádění stavby.

Dále platí vyhlášky a nařízení související. Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení je třeba plnit podmínky správce a dbát na zvýšenou opatrnost pracovníků.

Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a technický dozor investora musí zajistit před zahájením stavby vytyčení inženýrských sítí.



Během stavby je nutné vytýčení chránit před poškozením. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Dále je třeba dodržet všechny platné železniční bezpečnostní předpisy v platném znění vydané SŽDC, ČSD a ČD pro obdobné práce v těsné blízkosti provozované trati pod napětím, manipulaci s těžkými předměty apod. Je nutné dodržet i ustanovení navazujících předpisů citovaných v níže uvedených.

Pro bezpečnost práce a provoz technických zařízení při stavebních pracích platí zejména zákon č. 262/2006 Sb., č. 309/2006 Sb., 251/2005 Sb., 258/200 Sb., 22/1997 Sb., 183/2006 Sb., 174/1968 Sb., 133/1985 Sb., 458/2000 Sb., 151/2000 Sb., 274/2001 Sb., 266/1994 Sb., 13/1997 Sb., 361/2000 Sb., 185/2001 Sb., 17/1992 Sb., 254/2001 Sb., 114/1992 Sb., 356/2003 Sb., č. 591/2006 Sb., nařízení vlády 378/2001 Sb., 201/2010 Sb., 495/2001 Sb., 11/2002 Sb., 28/2002 Sb., 168/2002 Sb., 406/2004 Sb., 101/2005 Sb., 362/2005 Sb., 272/2011 Sb., 591/2006 Sb., 361/2007 Sb., 21/2003 Sb., 1/2008 Sb., 28/2002 Sb., č. 178/2001 Sb. (Změna 523/2001 Sb. + 441/2004 Sb.), vyhláška 501/2006 Sb., 268/2009 Sb., 146/2008 Sb., 173/1995 Sb., 101/1995 Sb., 415/2003 Sb., 601/2006 Sb.

Základní zásady a požadavky pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci jsou dány zákonem č. 309/2006 Sb. a platnými právními předpisy uvedenými v § 23 tohoto zákona, (nařízení vlády č. 362/2005 Sb., č. 101/2005 Sb., č. 378/2001 Sb., č. 168/2002 Sb., č. 11/2002 Sb., č. 178/2001 Sb., č. 406/2004 Sb.).

- TKP staveb státních drah, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly,
- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací;
- SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace; SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽDC (ČD) Ob 1 – Vydávání povolení ke vstupu do prostor SŽDC
- 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.

Zhotovitel musí před začátkem prací prověřit platnost výše uvedených předpisů a postupovat podle předpisů aktuálně platných. Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

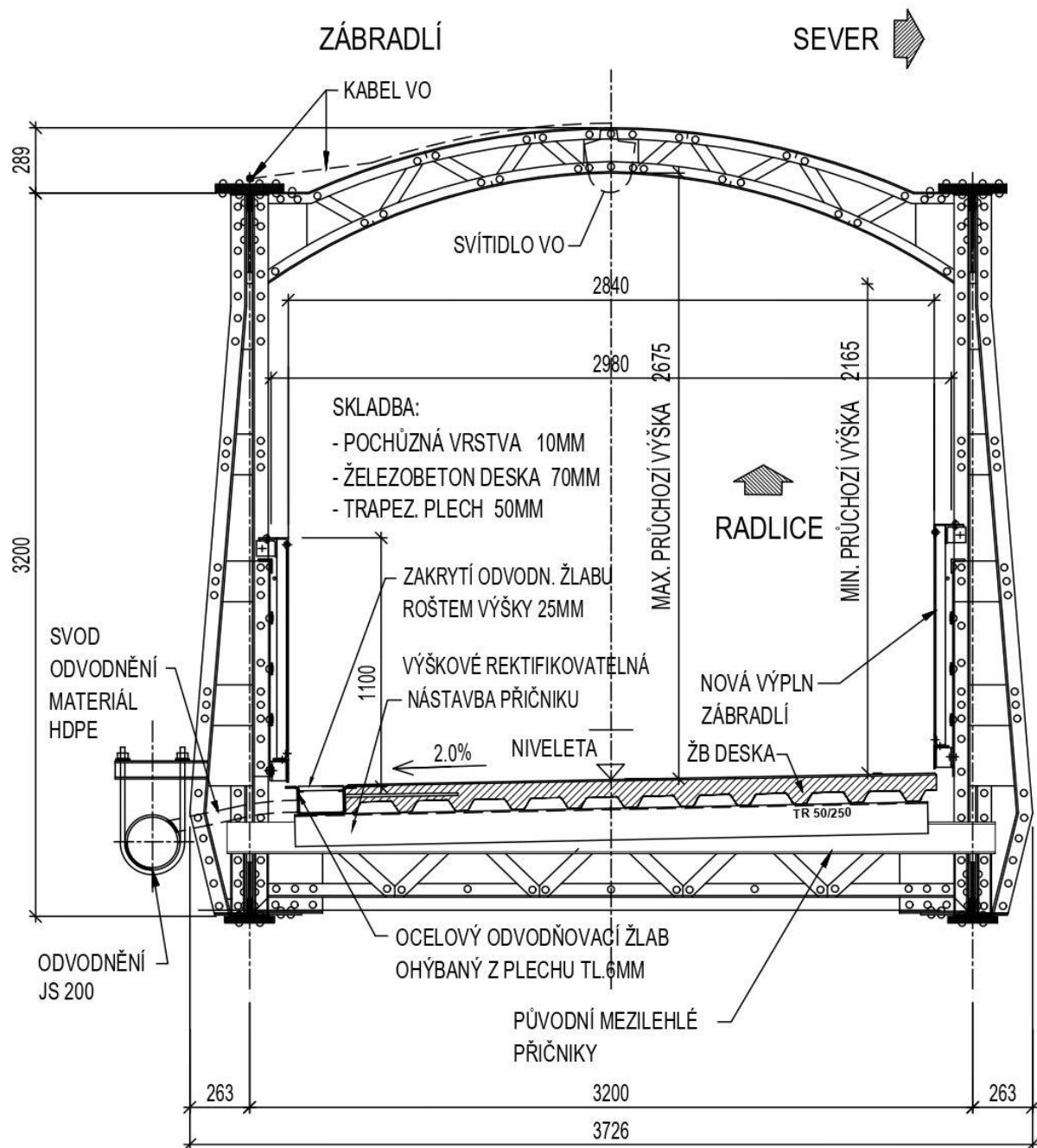
Upozornění:

Při montáži provizorních podpěr u P7 bude kolej č. 7 provozovaná v rychlosti do 40 km/h. V těsné blízkosti se nachází brána TV, viz Obrázek 16.



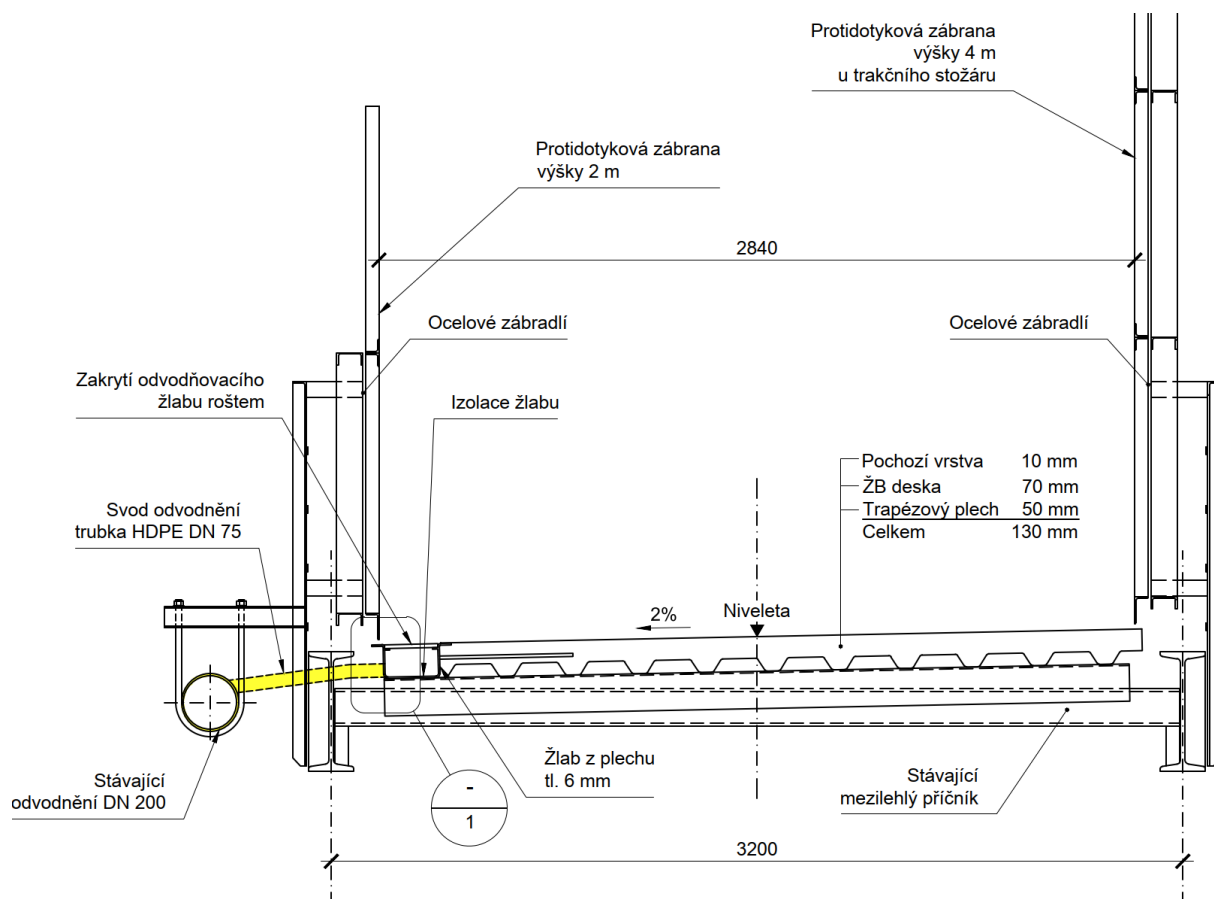
10 PŘÍLOHY

10.1 ARCHIVNÍ DOKUMENTACE



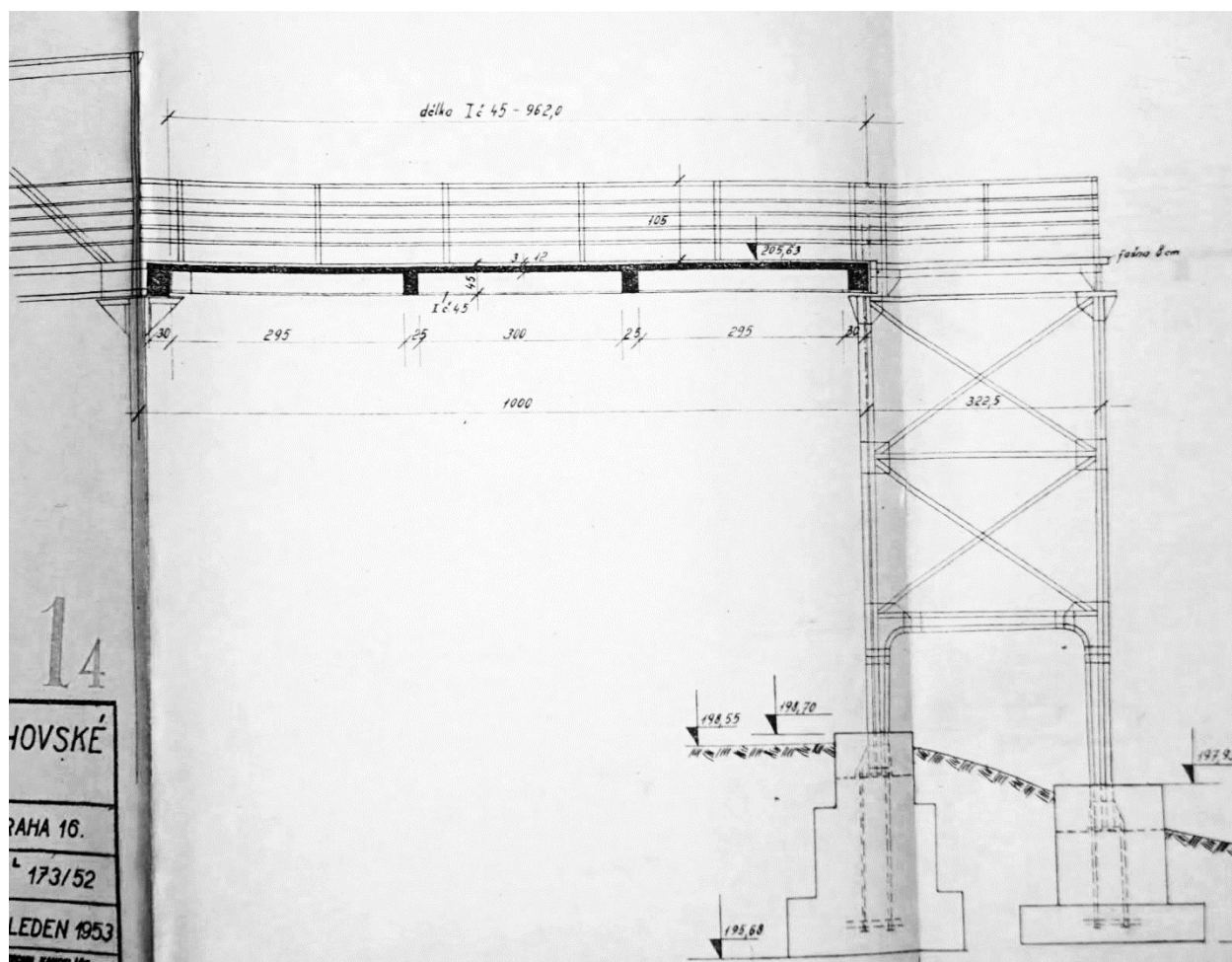
Obrázek 2 – Typický příčný řez příhradovou konstrukcí lávky (zdroj: BMS)



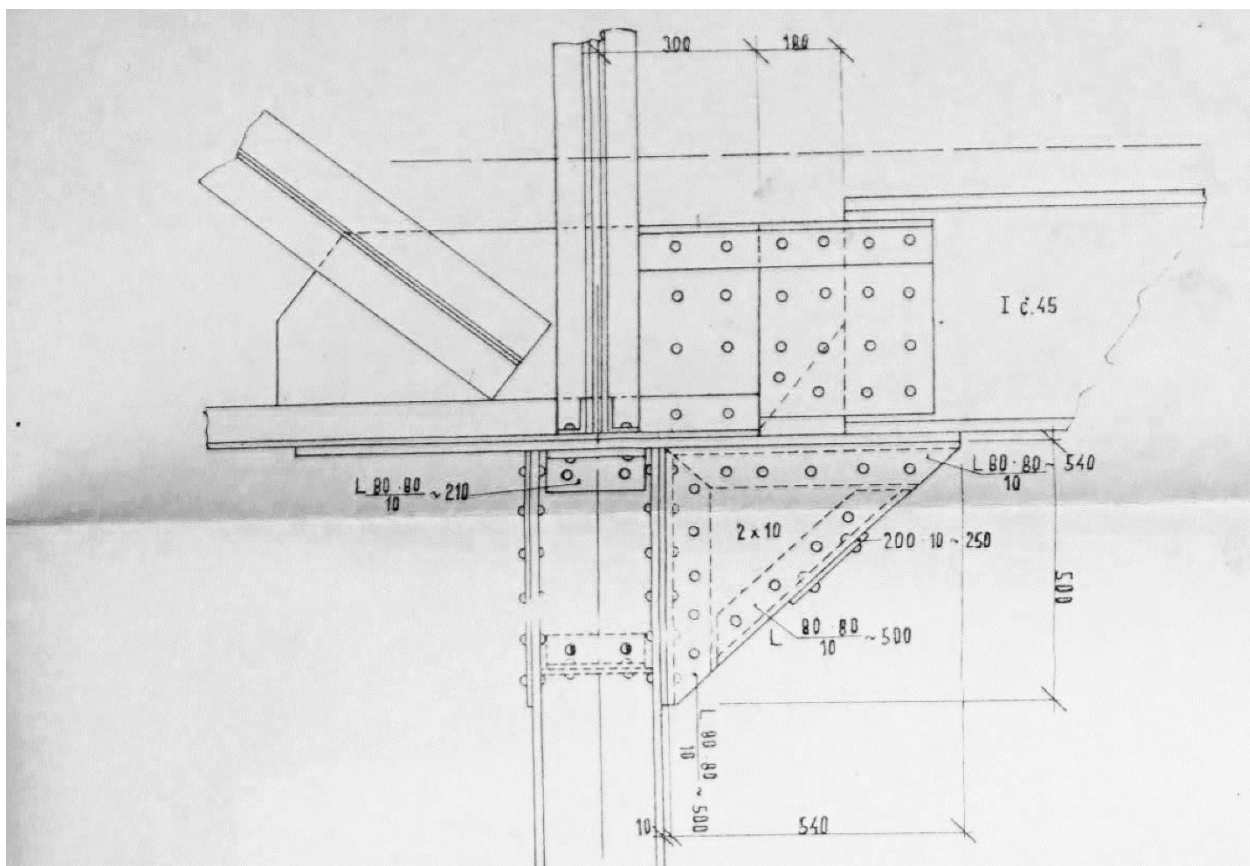


Obrázek 3 – Příčný řez prodlouženým polem (zdroj: dokumentace z roku 2020)

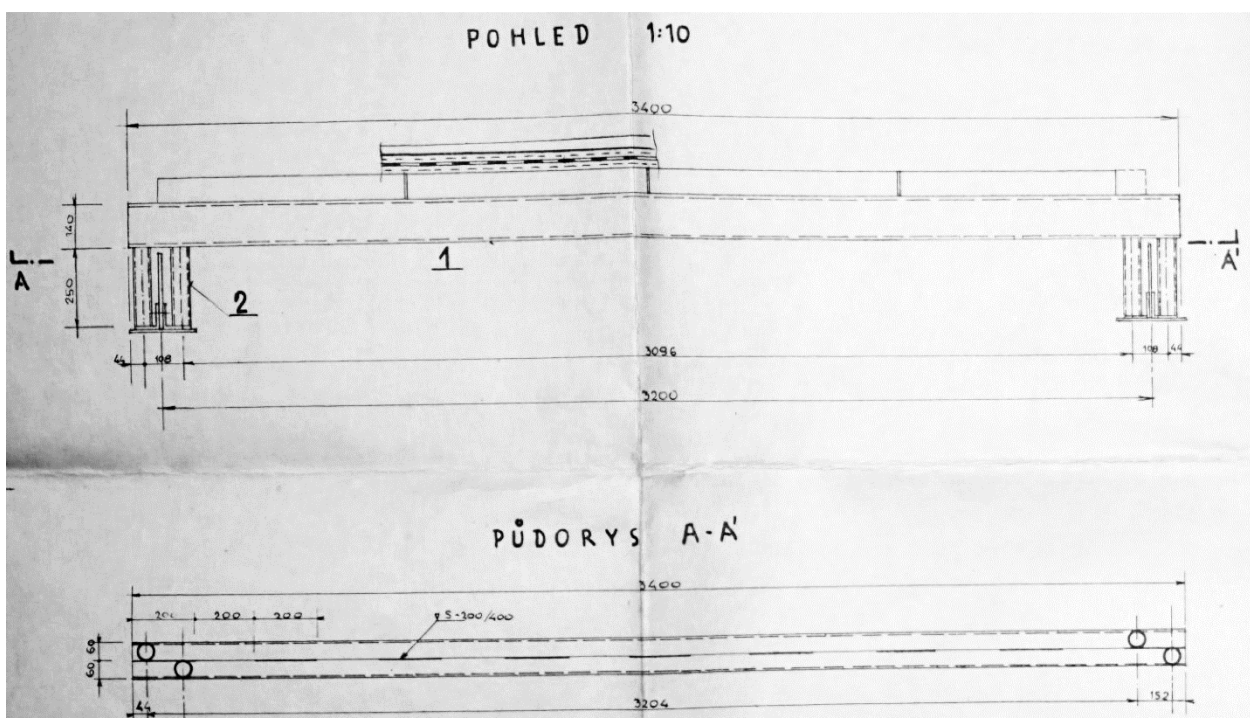




Obrázek 4 - Podélný řez prodloužením (zdroj: dokumentace z roku 1953); pozn. mostovka nahrazena stejným systémem příčníků a trapézového plechu s betonem jako na příhradové konstrukci (v letech 1970 a posléze 2002)

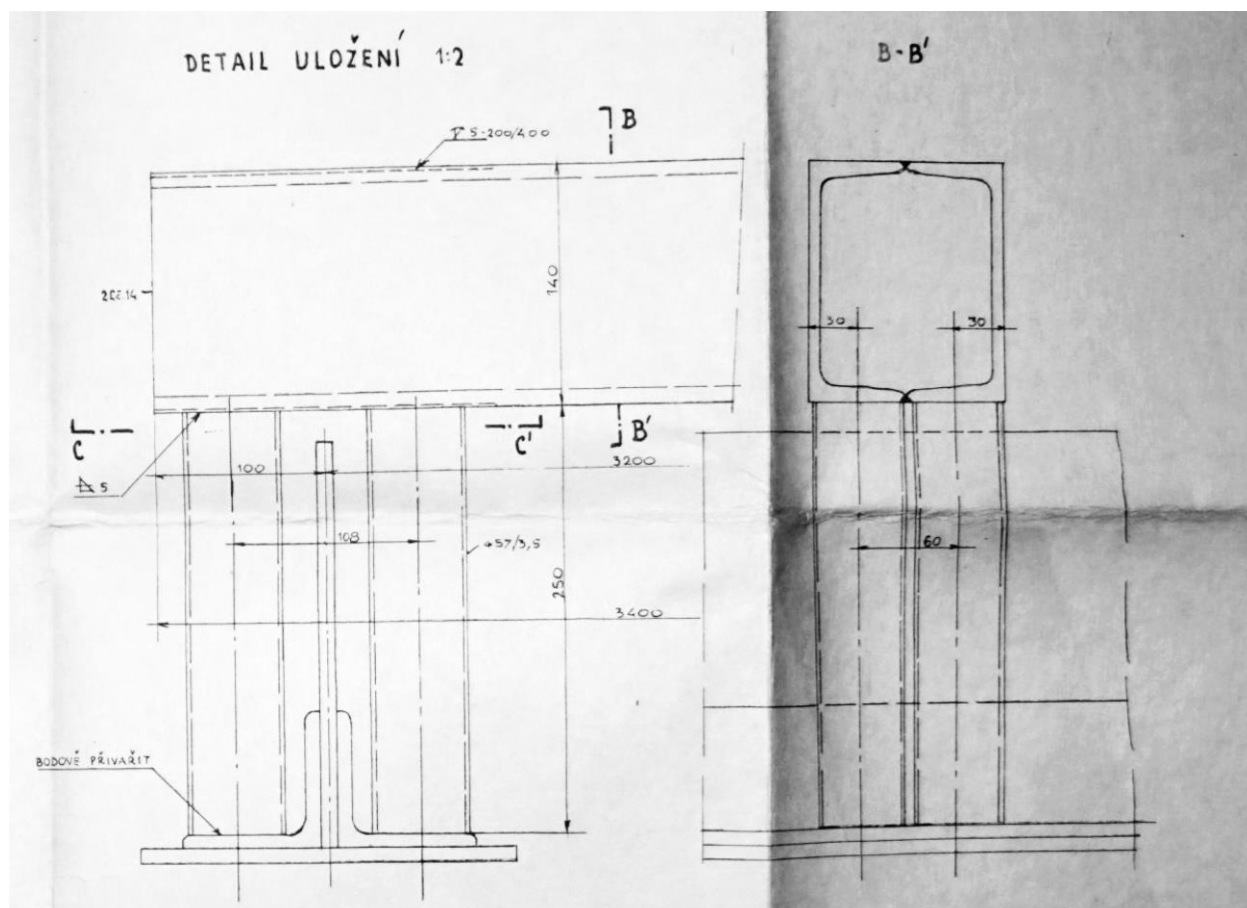


Obrázek 5 - Detail připojení prodlouženého pole 7 k poli 6 nad P7 (zdroj: dokumentace z roku 1953)

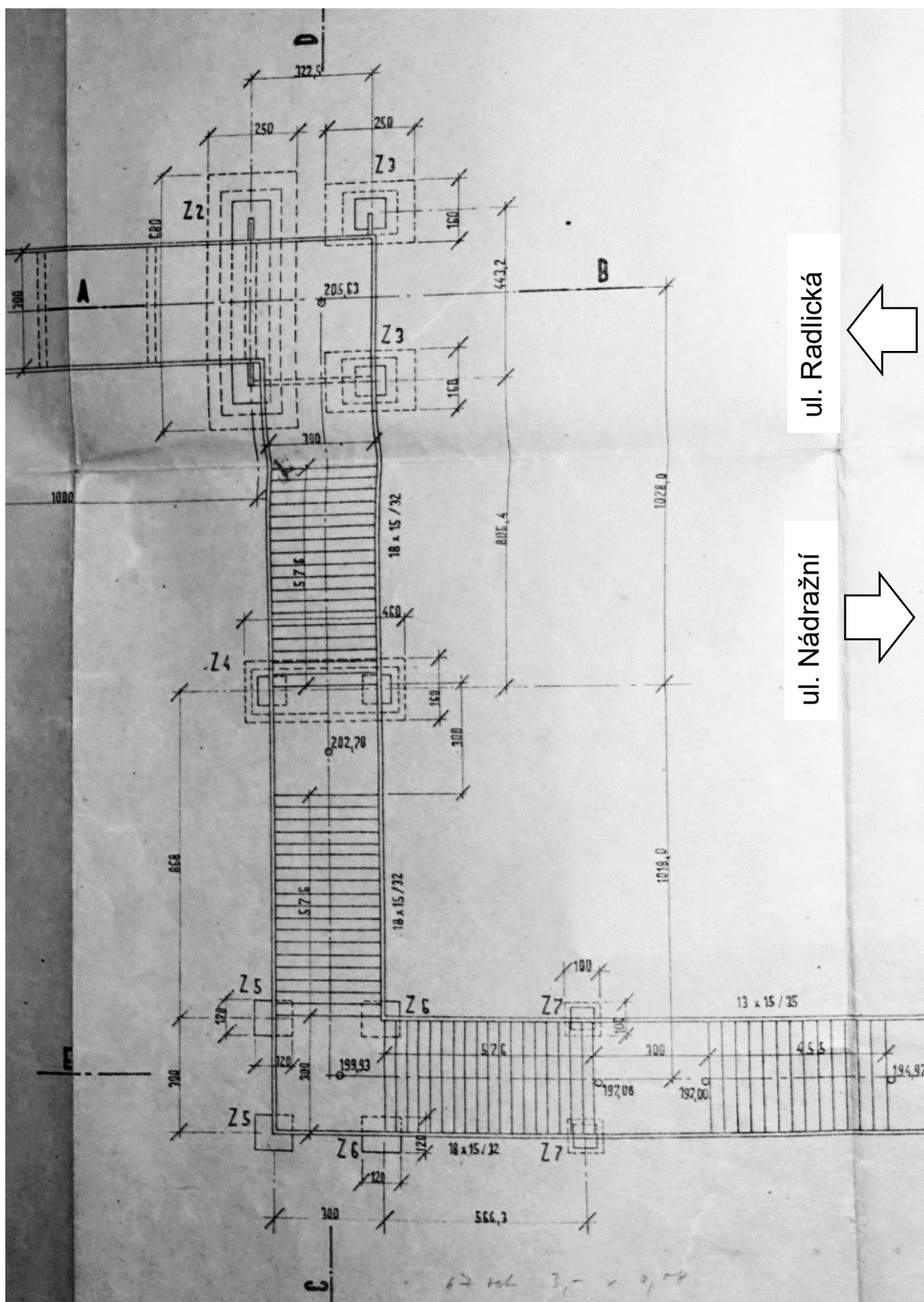


Obrázek 6 – Pohled a půdorys příčnicku mostovky (zdroj: dokumentace z roku 1973)



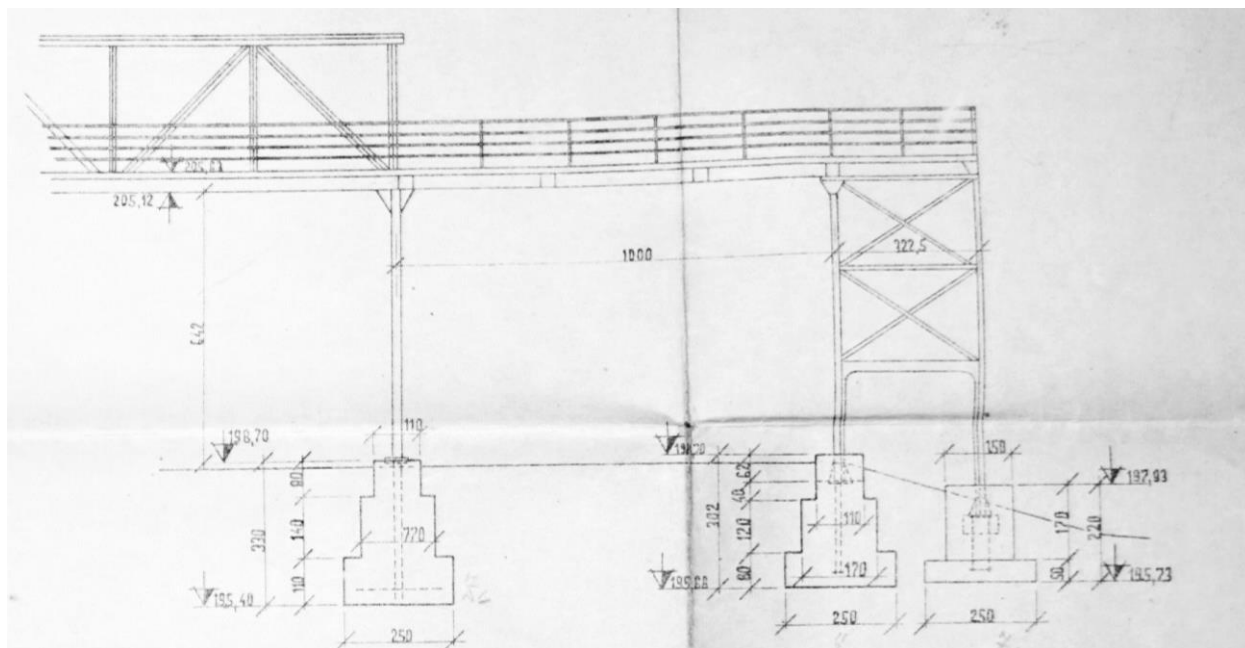


Obrázek 7 - Detail uložení příčníku na dolní pas (zdroj: dokumentace z roku 1973)

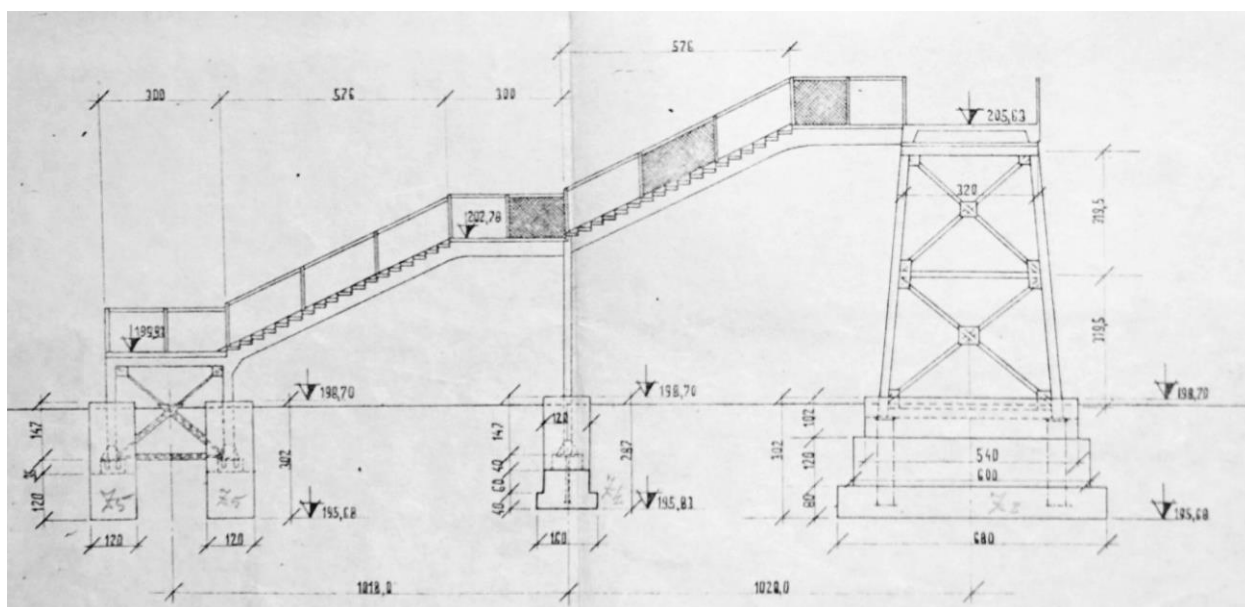


Obrázek 8 - Schodiště u ul. Nádražní – půdorys (zdroj: dokumentace z roku 1953);



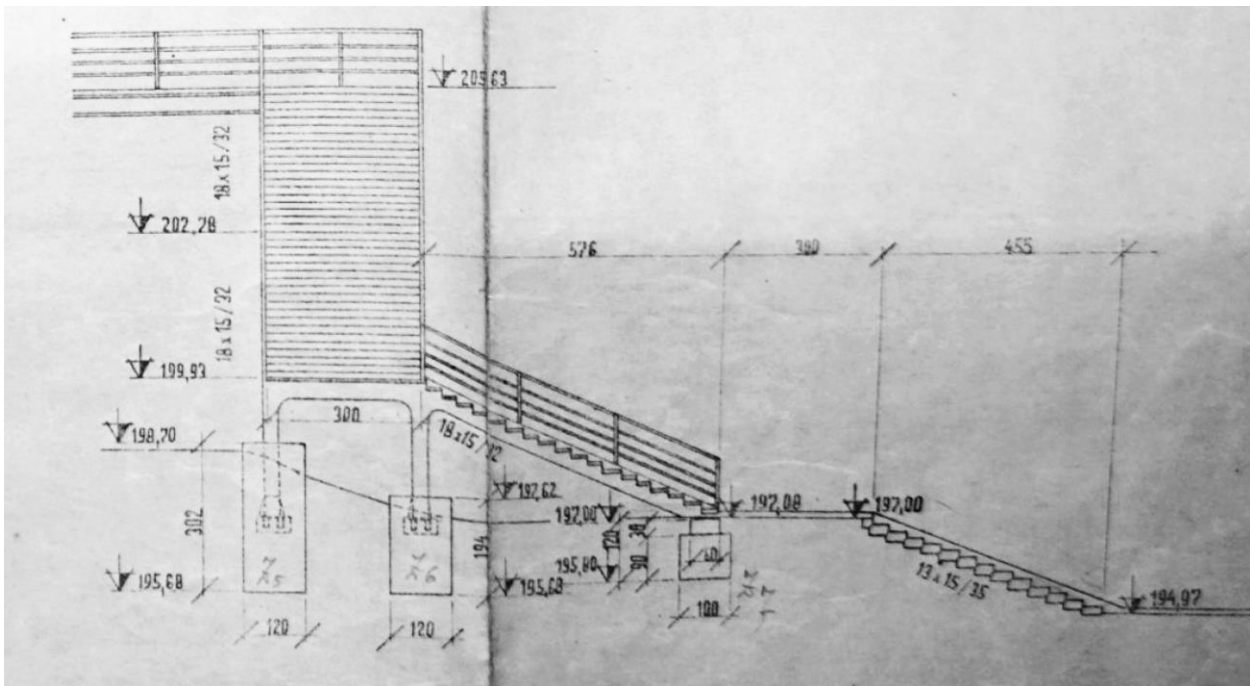


Obrázek 9 - Schodiště u ul. Nádražní - řez A-B (zdroj: dokumentace z roku 1953);



Obrázek 10 - Schodiště u ul. Nádražní - řez C-D (zdroj: dokumentace z roku 1953);





Obrázek 11 - Schodiště u ul. Nádražní - řez E-F (zdroj: dokumentace z roku 1953);

10.2 FOTOGRAFICKÁ DOKUMENTACE



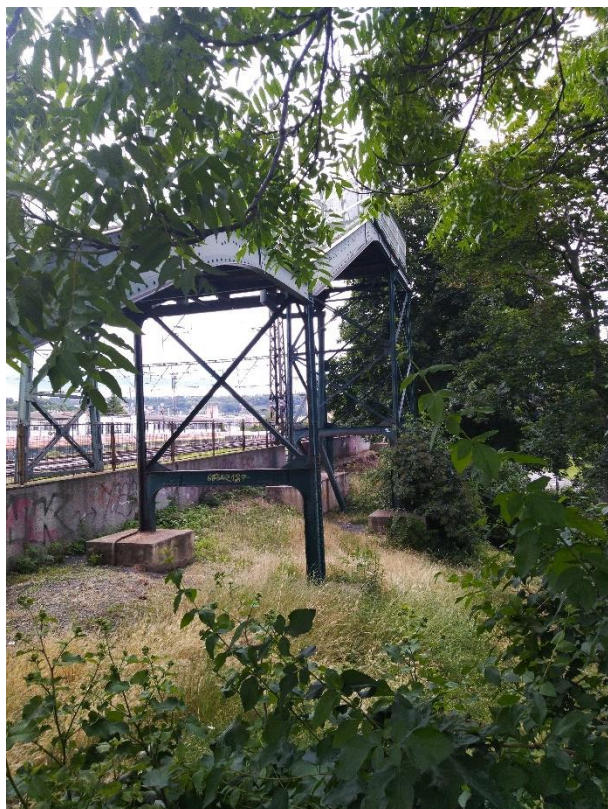
Obrázek 12 - Pohled na pole 7 a P8



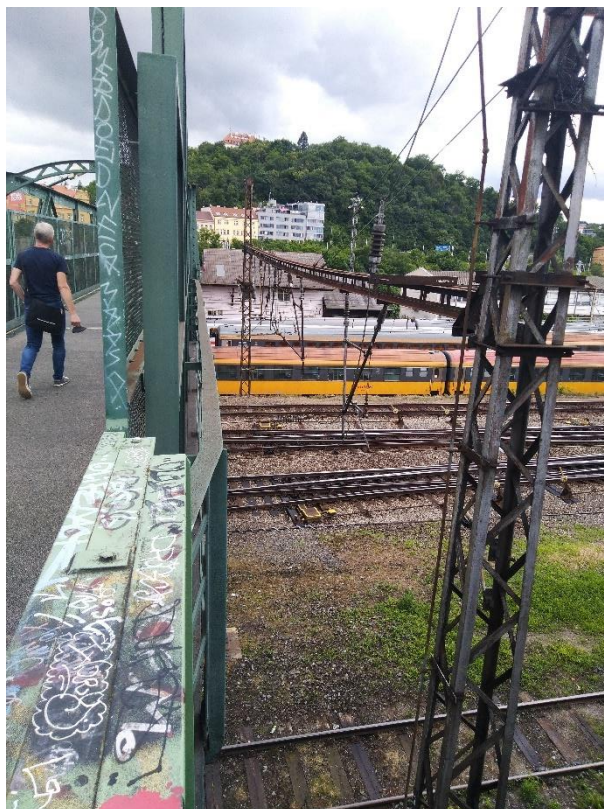
Obrázek 13 - Pohled na pole 7 a P7 nad kolejí 9B



Obrázek 14 - Pohled na pole 6, P7 a P6



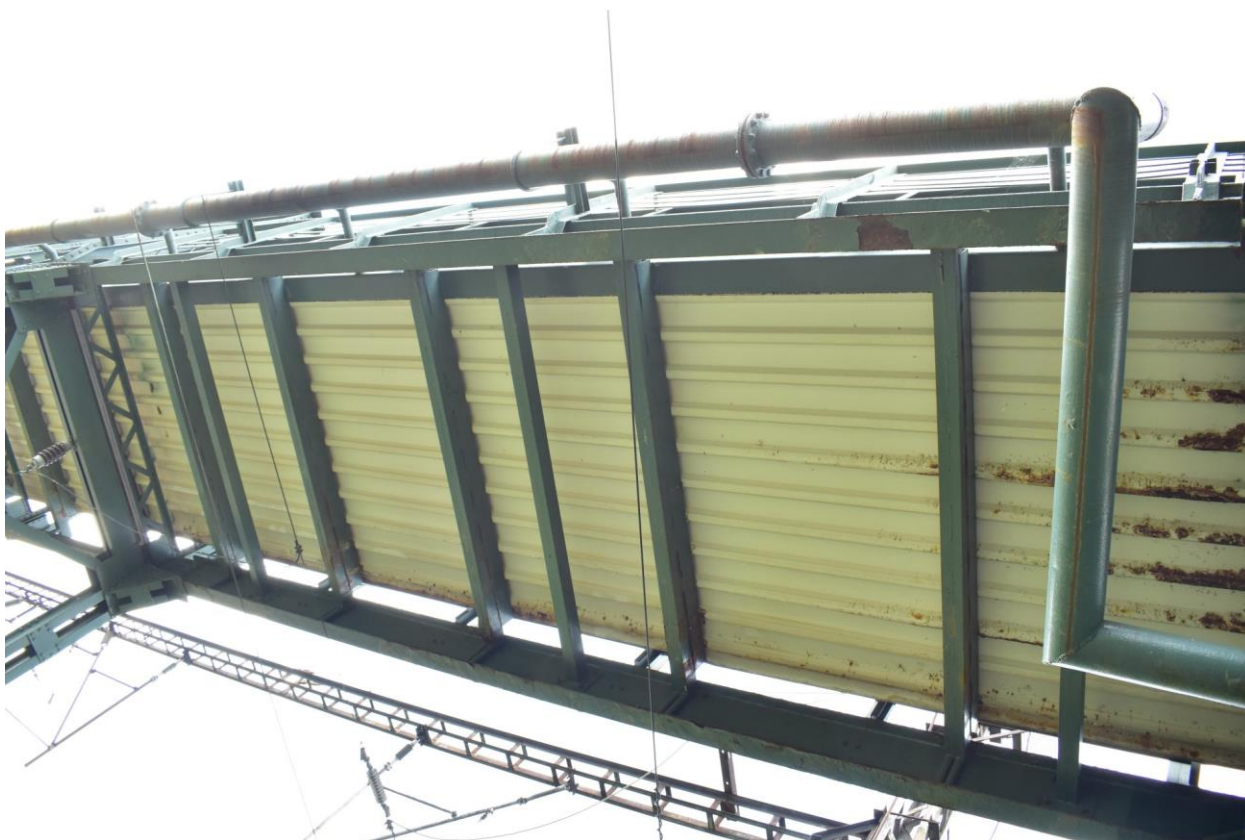
Obrázek 15 - Pohled na podpěry schodiště u ul. Nádražní



Obrázek 16 - Pohled na bránu TV na severní straně



Obrázek 17 - Detail uložení na P5 a P5'



Obrázek 18 - Pohled na mostovku prodlouženého pole



Obrázek 19 - Schodiště u severního nástupiště



Obrázek 20 – Propojení TV na podpěře P7

10.3 PODKLAD PRO VÝKAZ VÝMĚR

rozdělení	část konstrukce	ocel [t]	beton [m³]	zdivo [m³]	dřevo [m³]	izolace [m²]	zemina vhodná do násypů [m³]	zemina [m³]
SO 30-22-02.1	příhradová konstrukce	142.6	43.8			228.6		
	trámová konstrukce	6.1	4.0			30.5		
	bárky a podpěry (včetně kotvení)	39.5	53.8	128.5				
	schodiště ul. Nádražní				8.5			
	schodiště u severního nástupiště	9.6	11.2		2.6			
	zpětný zásyp						46.00	774
SO 30-22-02	příhradová konstrukce							
	trámová konstrukce							
	bárky a podpěry (včetně kotvení) (P7)		5.3					
	schodiště ul. Nádražní	17.6	78.9					
	schodiště u severního nástupiště							
	zpětný zásyp						63.00	108

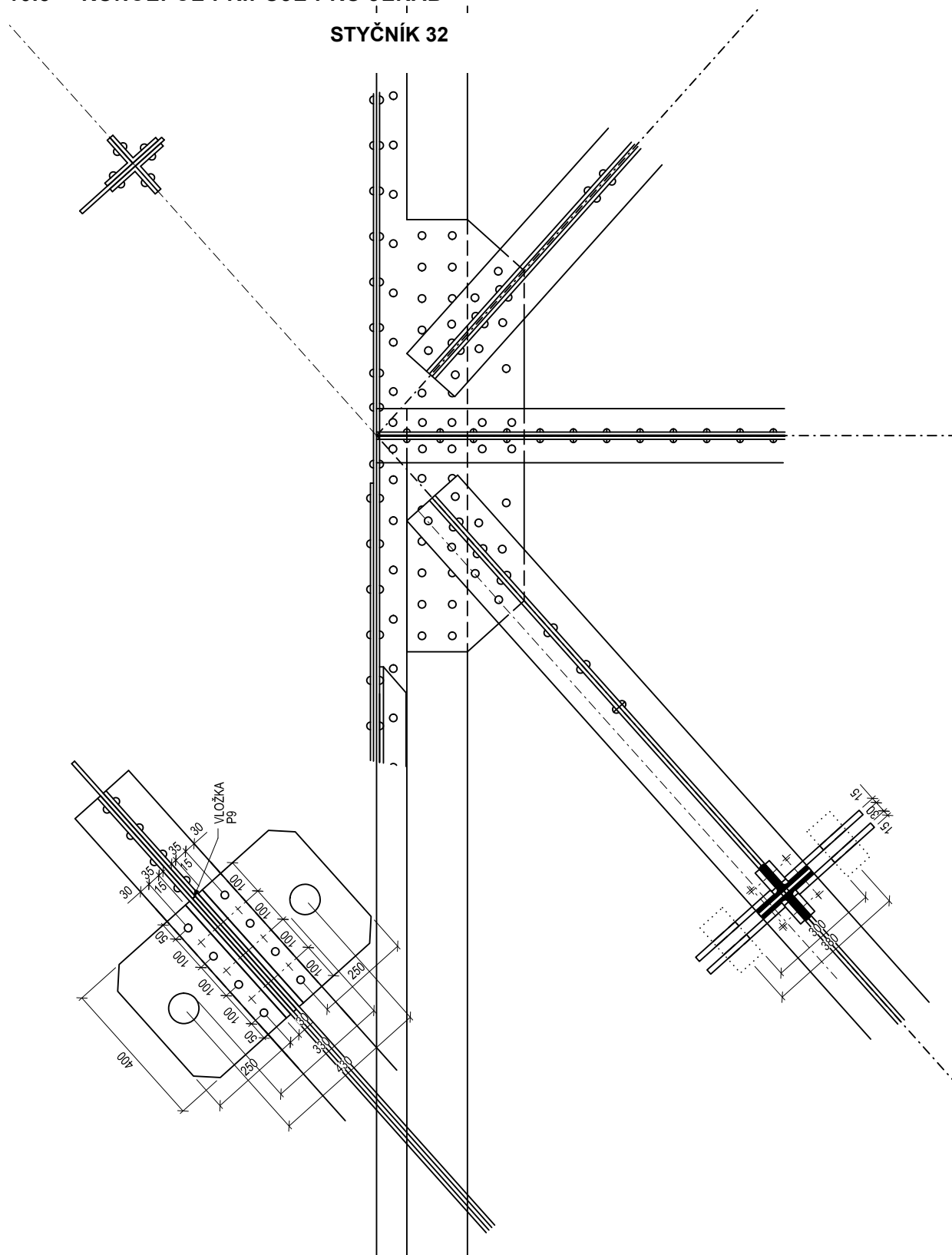
10.4 HMOTNOSTI JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ PRO JEŘÁB

část konstrukce	ocel [t]	beton [t]	izolace [t]	celkem [t]
příhradová konstrukce 33-25	25.6	18.6	1.7	45.9
příhradová konstrukce 25-12	44.2	30.1	2.8	77.2
příhradová konstrukce 12-0	42.6	27.8	2.6	73.0
příhradová konstrukce 23'-13'	30.3	22.9	2.1	55.3
trámová konstrukce	6.1	8.9	0.6	15.6
P8	16.7			16.7
P7	1.8			1.8
P6	4.4			4.4
P5	4.4			4.4
P5'	2.0			2.0



10.5 KONCEPCE PŘÍPOJE PRO JEŘÁB

STYČNÍK 32



Pozn. Konkrétní dimenze, rozměry, počty šroubů a velikosti svarů musí být upraveny pro konkrétní technologii konkrétního zhotovitel.



10.6 ZÁZNAMY Z PROJEDNÁNÍ

10.6.1 31/08/2020

NÁZEV AKCE:	Rekonstrukce ŽST Praha - Smíchov, DSP
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Jednání – mosty, propustky a zdi
DATUM:	31. srpna 2020
MÍSTO:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3
ÚČASTNÍCI:	Dle přiloženého seznamu
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Petr Šetřil

8. SO 30-22-02 ŽST Praha-Smíchov, demolice lávky pro pěší km 0,255

Byla představena dokumentace demolice lávky.

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena demolice lávky pro pěší. Demolice je navržena z důvodu výstavby nových kolejí.

Závěr z porady:

- Koncepce SO byla schválena.

10.6.2 10/06/2021

NÁZEV AKCE:	Rekonstrukce ŽST Praha - Smíchov, PDPS
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Jednání – mosty, propustky a zdi
DATUM:	10. června 2021
MÍSTO:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3
ÚČASTNÍCI:	Dle přiloženého seznamu
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Petr Šetřil

8. SO 30-22-02 ŽST Praha-Smíchov, demolice lávky pro pěší km 0,255

Byla představena dokumentace demolice lávky.

V rámci tohoto stavebního objektu je navržena demolice lávky pro pěší. Demolice je navržena z důvodu výstavby nových kolejí.

Závěr z porady:

- Koncepce SO byla schválena.



10.6.3 PROJEDNÁNÍ PŘIPOMÍNEK KE KONCEPTU 31/09/2021

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi

(zpracoval Ing. Laifr, tel. 972 244 255, Laifr@spravazeleznic.cz)

SO 30-22-02 ŽST Praha-Smíchov, demolice lávky pro pěší km 0,255

Požadujeme doplnit hmotnosti jednotlivých dílů. Jestli alespoň teoreticky existují jeřáby, které lze použít.

vysvětleno; viz 1_001, TZ, odst. 10.4, a přílohu 2_002 podélný řez

Pokud je nutné bourat desku mostovky, musí tato dokumentace obsahovat návrh zajištění tuhosti příčného řezu.

vysvětleno; bourání desky není explicitně požadováno

Požadujeme do výkresu doplnit, kam budou jednotlivé díly lávky složeny a kde budou rozřezány.

rozřezáno na místě, poloha doplněna do přílohy 2_002

Jak bude zajištěna kyvná stojka P6 a další? Doplněte do výkresu.

vysvětleno; projekt předpokládá integraci s dočasnými podporami podle zvyklostí a možností (inventární materiál apod.) zhotovitele, viz TZ

Požadujeme doplnit průkaz realizovatelnosti uchycení za horní pas hlavního nosníku pro snášení konstrukce.

koncepce uchycení doplněna do přílohy TZ

Nesouhlasíme s bouráním desky mostovky nad provozovanou kolejí bez výluky (nebo vlakové pauzy, jsou-li)

do TZ doplněno: Pro případné bourání žb desky nad provozovanými kolejemi je nutná výluka.

Pro přehlednost požadujeme zakreslit stav kolejíště v době demolice – aby bylo zcela jasné, které koleje jsou v provozu, které ne, kam lze umístit bärky a kam ne – výsledný stav červeně je z tohoto hlediska nepodstatný.

vysvětleno, uvedeno v příloze (v půdoryse, podélném řezu, poznámkách) i v TZ

D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi (zpracovala Ing. Lenka Seidlová, tel. 606 708 805)

Společné připomínky

- rozpisky nemusí být dle „Manuálu“?
- do všech Technických zpráv doplňte výtah ze zápisů z porad
- specifikaci betonu požadujeme kompletní a podrobnou vč. průsaku
- sjednoťte orientaci (Praha - Beroun, Praha - Plzeň)
- u všech zásypů doplňte způsob a parametry hutnění
- u všech SO doplňte rozdíly proti DUR

upraveno

SO 30-22-02 ŽST Praha-Smíchov, demolice lávky pro pěší km 0,255

příl. 2002

- neonové (světle zelená) barvy jsou nečitelné

upraveno

