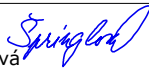
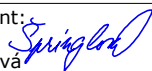


Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
002	28.2.2025	Čistopis dokumentace pro povolení záměru	Tomáš Jenčík
001	30.10.2024	Dokumentace k připomínkovému řízení	Tomáš Jenčík

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín	

Zhotovitel stavby:	TMS Projekt s.r.o.			
Adresa:	Dubičné 106, 373 71 Dubičné			
Kontakt:	T: +420 378 229 850 E: projekce@tmsplzen.cz			
Zhotovitel objektu:	PROGI spol. s r. o.			
Adresa:	Žukovova 79/60, 400 03 Ústí nad Labem			
Kontakt:	T: +420 721 849 044 E: projekce@progi.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Radek Friesl 	Ing. Tereza Špringlová 	Ing. Tereza Špringlová 	Ing. Tereza Špringlová 	

Název stavby/akce:	Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P1032 v km 61,796 na trati Strakonice - Volary			Označení (S-kód): S632300203
				Označení zhotovitele: S011/TMS/24
Název části:	Železniční svršek a spodek			Označení části: D.2.1.1
Název objektu:	SO 01-10-01 Lenora - Volary, železniční svršek, km 61,313-61,971 SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971 SO 01-14-01 Lenora - Volary, výstroj trati			Označení objektu/komplexu: SK 01-00-03
Název přílohy:	Technická zpráva			Číslo přílohy: 1.001
				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Jihočeský	Lenora	0381 10		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP	02/2025	A4	-	

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 3 0 0 2 0 3	-	D U S P	-	D 2 1 0 1	-	S K 0 1 0 0 0 3
						- X X
						- 1 - 0 0 1 - P 0 2

[Prostor pro další informace]

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P1032 v km 61,796 na trati Strakonice – Volary

**Dokumentace pro společné povolení,
Projektová dokumentace pro provádění stavby
(DUSP+PDPS)**

D.2.1.1 - Železniční svršek a spodek

SO 01-10-01 Lenora - Volary, železniční svršek, km 61,313-61,971
SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971
SO 01-14-01 Lenora - Volary, výstroj trati

Technická zpráva – obsah

1	Identifikační údaje stavby	3
2	Seznam vstupních podkladů	5
3	Navržené technické řešení	5
3.1	Stávající stav	5
3.2	Nový stav	6
4	Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů	11
5	Návaznost na ostatní objekty, související stavby	11
6	Vazba na předchozí stupně dokumentace	11
7	Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace	11
8	Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.	11
9	Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání	12
10	Požadavky na BOZP	12

1 Identifikační údaje stavby**Údaje o stavbě a objektu**

Název stavby:	„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P1032 v km 61,796 na trati Strakonice – Volary“
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro společné povolení + Projektová dokumentace pro provádění stavby (DUSP+PDPS)
Dílčí část - objekt (PS/SO):	SO 01-10-01 Lenora - Volary, železniční svršek, km 61,313-61,971 SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971 SO 01-14-01 Lenora - Volary, výstroj trati
Charakter dílčí části:	novostavba, trvalá
Katastrální území, pozemky:	Lenora
Místo stavby dílčí části:	železniční trať Strakonice - Volary
Trať podle Prohlášení o dráze:	223 00
Traťový úsek TU:	0381 Strakonice (mimo) – Volary (včetně)
Definiční úsek DU:	10 Lenora - Volary
Kategorie dráhy:	regionální
Kategorie trati podle TSI:	P5/F4

Údaje o stavebníkovi

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město IČO: 70994234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace Provozní jednotka: Stavební správa západ Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8

Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

Zhotovitel díla:	TMS Projekt s.r.o., č.p. 106, Dubičné, 373 71 IČO: 48200891
Zhotovitel dílčí části díla:	PROGI spol. s r.o., Žukovova 79/60, 400 03 Ústí nad Labem IČ: 03242137
Specialista dílčí části:	Ing. Tereza Špringlová ČKAIT 0402719 (ID00 dopravní stavby)
Odpovědný projektant dílčí části (SO/PS):	Ing. Tereza Špringlová ČKAIT 0402719 (ID00 dopravní stavby)
Zpracovatel přílohy dílčí části (SO/PS):	Ing. Tereza Špringlová Tel: +420 737 547 085 Email: springlova@progi.cz

Údaje o nabyvateli PS/SO

Vlastník/správce:	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Plzeň Sušická 1168/23, 326 00 Plzeň
-------------------	---

2 Seznam vstupních podkladů

- Zadávací dokumentace včetně příloh
- Směrnice SŽ SM011 Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace
- Manuál pro strukturu dokumentace a popisové pole
- Geodetické a mapové podklady
- Nestavební projekt a SRP dodaný SŽG
- Pasporty žel. svršku – kolejnic, upevnění, pražců
- Fotodokumentace a místní šetření
- Vstupní a výrobní porady
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice

3 Navržené technické řešení

3.1 Stávající stav

SO 01-10-01 Lenora - Volary, železniční svršek, km 61,313-61,971

Stávající železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru S49 na dřevěných a ocelových pražcích. Řešený úsek trati vede převážně v oblouku ve skalním zářezu.

SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971

Stávající stav žel. spodku není znám, pravděpodobně je původní z doby výstavby trati. Dle provedeného inženýrskogeologického průzkumu byly v podloží zjištěny písčité jíly, jílovité písky a v podloží pak byly zastiženy balvany.

SO 01-14-01 Lenora - Volary, výstroj trati

Ve stávajícím stavu se v řešeném úseku trati nachází:

- km 61,453 Výstražný kolík vlevo
- km 61,504 Výstražný kolík vpravo
- km 61,660 Vzdálenostní upozorňovadlo k přejezdníku, vpravo
- km 61,714 Přejezdník X-617, vpravo
- km 61,753 Tabule před zastávkou, vpravo
- km 61,777 Návěst Zastavte práci pluhu, vpravo
- km 61,787 Návěst Začněte práci pluhu, vlevo
- km 61,813 Návěst Začněte práci pluhu, vpravo
- km 61,832 Návěst Zastavte práci pluhu, vlevo
- km 61,863 Přejezdník OX-618, vpravo
- km 61,871 Sklonovník, vpravo

3.2 Nový stav

SO 01-10-01 Lenora - Volary, železniční svršek, km 61,313-61,971

Staničení:

Staničení bylo převzato z nestavebního projektu stávajícího stavu. Referenční staničení je konec přechodnice v km 61,311 771.

Rychlosti:

Ve stávajícím stavu je maximální traťová rychlost 50 km/h. Navržené řešení umožňuje do budoucna zavést rychlostní profil V130. Navržené rychlosti jsou 50/55, v oblouku R = 168 m pak 50/50.

Směrové a výškové řešení:

Začátek směrových a výškových úprav: km 61,104 992

(směrová a výšková úprava stávajících výhybek do stávajících parametrů)

Začátek výměny žel. svršku (pražce „Y“): km 61,159 265

Konec pražců „Y“: km 62,178 291

Konec výměny žel. svršku: km 62,203 675

Konec směrových a výškových úprav: km 62,253 675

Pro návrh směrového řešení byly převzaty tečny z nestavebního projektu stávajícího stavu dodaného SŽG. Byly navrženy tyto oblouky. V prvním oblouku je prodloužena vzestupnice až do směrového oblouku z důvodu stísněných směrových poměrů – výhybka v žst. Lenora. Vzestupnice je dlouhá $L_d = 35,000\text{m}$. Z tohoto důvodu zůstane rychlost 50 km/h až od km 61,183.

Podrobné parametry oblouku:

Poloměr [m]	V [km/h]	V130 výhled [km/h]	D [mm]	I [mm]	I130 výhled [mm]	Alfas [g]	Li [m]	Lk1	Lk2
192	50	50	86	68	68	40,457667	91,017	17,000	45,000
189	50	55	78	79	111	29,396307	48,272	78,000	
179,8	50	55	78	87	121	93,326546	263,581		
168	50	50	78	98	98	23,251836	33,360		56,000
185	50	55	90	70	103	31,469677	27,450	64,000	64,000

Navržená niveleta TK respektuje stávající výškový profil trati a je navržena se zdvihy do 10 cm.

Kolejnice

Výměna žel. svršku je navržena od km 61,159 265 až do km 62,203 675.

V rekonstruovaném úseku budou použity nové kolejnice tvaru 49E1 z oceli třídy R260 min. dl. 74 m.

Pražce

V celém řešeném oblouku budou použity ocelové pražce tv. „Y“ na konci úseku s dostatečným přesahem do přímé v min. dl. 20,0 m. Na začátku úseku toto nelze dodržet vzhledem k výhybce na kterou bezprostředně navazuje přechodnice a oblouk a není zde dostatečně dlouhá přímá. Detaily navrženého řešení jsou uvedeny v kladecím plánu.

Na konci úseku budou doplněny nové bet. pražce dl. 2,60 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Na začátku úseku toto nelze dodržet vzhledem k výhybce na kterou bezprostředně navazuje přechodnice a oblouk a není zde dostatečně dlouhá přímá – pražce Y navazují na stávající výhybkové pražce výhybky 5Sv. Podrobné řešení je patrné z přílohy kladecího plánu.

Rozdělení pražců Y bude „k“ (1320 mm). Pražce tv. „Y“ pod konstrukcí železničního přejezdu (pražce č. 319 - 324) budou v antikoroziční úpravě včetně upevňovadel. Pražce v antikoroziční úpravě budou dodány z výroby.

Celkový počet Y pražců je 773 ks, z toho 2 ks přechodových pražců.

Rozšíření rozchodu v oblouku se v každém poloměru mění: v oblouku $R = 192$ m je $\Delta u = 12$ mm; v oblouku $R = 189$ m je $\Delta u = 12$ mm; v oblouku $R = 179,8$ m je $\Delta u = 14$ mm; v oblouku $R = 168$ m je $\Delta u = 16$ mm; v oblouku $R = 185$ m $\Delta u = 14$ mm. Změna rozšíření rozchodu na Y pražcích se uskutečňuje vždy po 2 pražcích, délky výběhů tedy neodpovídají vypočteným výběhům rozšíření.

Kolejové lože

Kolejové lože ve složeném oblouku nové (km 61,352 – 61,924). V úseku zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží pod přejezdovou konstrukcí včetně výběhu, bude stávající kolejové lože odtěženo a bude s ním naloženo jako s odpadem. Po zřízení ZKPP bude zřízeno nové kolejové lože. Vzhledem k vysokému znečištění kolejového lože km 61,352 – 61,924, bude kolejové lože odtěženo a recyklováno. Je uvažováno s tím, že 30% z odtěženého lože bude znovu použito do spodních vrstev kol. lože a 70% bude odvezeno jako odpad na skládku.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis SŽDC S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože. Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 31,5/63 min. třídy BII dle předpisu SŽDC S3 díl X. Tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou ocelového pražce tv. „Y“ bude 0,300 m, tl. kolejového lože pod bet. pražci bude 0,350 m. Změna tl. kolejového lože při přechodu mezi jednotlivými druhy pražců se uskuteční výběhem v dl. 5,0 m pod pražci s nižší předepsanou tl. kol. lože (tedy pod ocelovými pražci Y). Tato změna se nesmí uskutečnit pod výhybkou, LIS, kolejnicovým stykem nebo pod přejezdem.

Kolejové lože musí být v plném profilu konsolidováno před zřízením závěrných svarů dynamickým stabilizátorem s řízeným poklesem podle předpisu SŽDC S 3/2.

Kolejové lože je navrženo vlevo trati jako uzavřené, aby mohl být zřízen trativod a byl minimalizován zásah do přilehlého svahu, vpravo jako otevřené, v úseku žel. přejezdu bude lože uzavřené, ve skalním zářezu bude lože otevřené z obou stran. Přechod z otevřeného na uzavřené kolejové lože je navržen ve sklonu max 1:12, v něm se bude plynule měnit výška stezky a šířka tělesa železničního spodeku.

V místech se směrovou a výškovou úpravou koleje bude kolejové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

Bezстыková kolej

Do bezстыkové koleje bude svařen celý úsek, na kterém bude provedena rekonstrukce železničního svršku. V rámci výměny kolejnic bude užito dlouhých kolejnicových pasů minimální délky 74 m. V rámci úpravy směrové a výškové polohy koleje dle projektu bude provedena úprava UT BK. BK bude zřízena svařením stykové s odtavením kromě závěrných svarů.

Zřizování bezстыkové koleje se bude v plném rozsahu řídit novelizovaným předpisem SŽDC S3/2 – Bezстыková kolej včetně dodržení předepsané upínací teploty a kontrole a přejímce svarů. V rámci zřízení BK bude nutno doložit polohu koleje v souladu s platným zněním předpisů metodou APK..

Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle dopisu Ředitele O13, čj. 168954/2021-SŽ-GR-O13 odchýlně od předpisu SŽDC S3 „Železniční svršek“. Zajištění PPK bude realizováno pomocí bodů železničního bodového pole.

Kapacitní údaje:

Směrová a výšková úprava	102,378 m
Výměna kolejnic	1044,410 m
Výměna pražců – nové bet. pražce	25,384 m
Výměna pražců – nové Y pražce	1019,026 m
Pražce v antikorozi úpravě	6 ks pražců

SO 01-11-01 Lenora - Volary, železniční spodek, km 61,313-61,971

Rekonstrukce železničního spodku je navržena pouze v rozsahu zesílené konstrukce pražcového podloží pod železničním přejezdem. Dále je dle požadavku správce navrženo odvodnění PTŽS v rozsahu km 61,352 – 61,924.

Plán tělesa železničního spodku

Plán tělesa železničního spodku je navržena jednostranně skloněná ve sklonu 5%. V úseku, kde se s úpravou PTŽS neuvažuje, je uvažována teoretická pláň tělesa žel. spodku ve sklonu 5% (vykresleno v příčných řezech čárkovaně).

Pláň je na začátku úseku v přímé a v první části složeného oblouku do KO/ZO v km 61,534 580 navržena jednostranně skloněná vpravo ve sklonu 5%. Trať v tomto místě vede na náspu a v případě dostředného sklonu pláň (vlevo) by byly nutné rozsáhlejší úpravy pro rozšíření drážní stezky. Skloněním pláň na druhou stranu se tyto úpravy eliminují na minimum. Od KO/ZO v km 61,534 580 je navržena PTŽS skloněná 5% vlevo.

Změna sklonu pláň je navržena v oblouku o $R = 189$ m. Změna sklonu se uskuteční na dl. 6,0 m.

Změna výšky PTŽS při přechodu mezi jednotlivými druhy pražců se uskuteční výběhem v dl. 5,0 m pod pražci s nižší předepsanou tl. kol. lože (tedy pod ocelovými pražci Y). Tato změna se nesmí uskutečnit pod výhybkou, LIS, kolejnicovým stykem nebo pod přejezdem.

Geotechnický průzkum

V rámci stavby byl pro posouzení únosnosti žel. spodku proveden geotechnický průzkum firmou Waltec GDS, s.r.o. Byly provedeny celkem dvě kopané sondy – před a za přejezdem. Byly provedeny zatěžovací zkoušky. V přímém podloží žel. přejezdu byly zastiženy balvany - 10% o velikosti až 40 cm a 25% do 25 cm. Lze tedy očekávat i výchozy pevného skalního podkladu. Statická zatěžovací zkouška byla provedena na upravené zemní pláni po odstranění balvanů velké frakce.

Zesílená konstrukce pražcového podloží

Začátek ZKPP: km 61,791

Konec ZKPP: km 61,808

Na základě výsledků geotechnického průzkumu byla navržena tato skladba ZKPP:

- | | |
|---|-------------|
| - Kolejové lože | tl. 0,300 m |
| - Konstrukční vrstva – ŠD 0/63 kv | tl. 0,300 m |
| - Podkladní (zesilující) vrstva – SC 0/32, C _{5/6} | tl. 0,300 m |
| - Zhutněná zemní pláň | |

Přes uvedený přejezd přechází místní komunikace s odhadovanou hodnotou 40 TNV/24 hod (sčítání dopravy nebylo dle ŘSD provedeno a náhradní hodnota TDZ_{prej} byla stanovena dle Ž11 104). Jako

podkladní (zesilující) vrstva byla zvolena směs kameniva stmelená cementem (SC 0/32, C_{5/6}), dle přílohy 13 SŽ S4. $E_{mat, 1} = 140 \text{ MPa}$, min. tloušťka $h_{PV, ZKPP} = 0,30 \text{ m}$. Konstrukční vrstva byla navržena ze štěrkodrti ŠD 0/63kv z důvodu jejího vyššího materiálového modulu nutného pro dosažení požadované hodnoty $E_{min, PL}$.

Podrobné výsledky včetně podélného profilu jsou součástí geotechnického průzkumu, který je přílohou dokladové části.

Návrh železničního spodku byl následně posouzen dle VL Ž4 3 čl.2.2.3:

$$h_{PV, ZKPP} = [h_{Z, ZKPP} + h_{Vmax} + h_{TDZ} + h_{SB} - (h_{KV} - 0,20)] \cdot k_{MAT} =$$

$$= [0,30 + 0 + 0,05 + 0,30 - (0,30 - 0,20)] \cdot 0,85 = 0,4675 \approx \mathbf{0,500 \text{ m}}$$

Oproti návrhu z IGP byla tloušťka zesilující vrstvy zvětšena na 0,500 m. Z nálezů při inženýrskogeologickém průzkumu je ale patrné, že se pod železničním přejezdem mohou nacházet výchozy skalního podloží. V takovém případě bude nutné na stavbě postupovat individuálně a tloušťku zesilující vrstvy konzultovat na místě s geotechnikem stavby.

Dále budou zřízeny výběhy konstrukční vrstvy ZKPP v dl. 14,000 m na každou stranu.

Odvodnění

Odvodnění ve skalní zářezu je navrženo vyfrézováním příkopu/žlabu do skalního zářezu. Dno bude v případě velkých nerovností zpevněno a vyrovnáno betonem. Příkop bude vyspádován v minimálním sklonu 1,50‰ proti směru staničení až k náspe v km 61,548 kde bude vyveden na terén. Konec příkopu bude zpevněn tvárnicemi TZZ5 v dl. 6,900 m.

Od km 61,675 bude trať odvodněna pomocí nového trativodu. Trativod bude zřízen až do km 61,944, kde bude pod kolejí svodným potrubím převeden na druhou stranu a vyústěn na svah. Trativod bude zakončen prefabrikovanou trativodní výustí. Trativod bude vyveden na pozemek parc. č. 316/12 ve vlastnictví obce Lenora. Vyvedení trativodu na tento pozemek bylo předjednáno s paní starostkou obce Lenora.

Trativodní větev je dlouhá celkem 266,0 m. Trativod je ukončen prefabrikovanou trativodní výustí. Potrubí bude plastové PEHD DN 200, trativodní šachty budou také z plastu o vnitřním průměru DN 400. Sklon trativodu v km 61,675 – 61,756 bude ve sklonu min. 5,0 ‰. Od km 61,756 bude trativodní potrubí ve sklonu více než 10,0 ‰. Trativodní potrubí bude uloženo na vyrovnávací vrstvu štěrkopísku fr. 0/32 tl. 0,050 m, trativodní rýha bude vyložena filtrační geotextílií a vyplněna jednotnou výplní drceným kamenivem fr. 16/32. Trativodní šachty budou uloženy na vyrovnávací vrstvu ze štěrkopísku tl. 0,200 m a zasypány propustným nenamrzavým materiálem. Trativod pod komunikací bude podbetonován s opěrkami dle VL Ž 3.21 obrázek 3. Použije se beton C16/20. Svodné potrubí pod kolejí bude obetonováno a podbetonováno dle VL Ž 3.4 obrázek 2.

Do trativodní větve bude zaústěn i příčný odvodňovací žlab odvodňující komunikaci u přejezdu. Žlab bude pomocí svodného potrubí zaústěn do trativodní šachty Š7. Svodné potrubí a odvodňovací žlab jsou součástí *SO 01-50-01 Obec Lenora, pozemní komunikace na přejezdu P1032*.

ZKPP po žel. přejezdem bude odvodněno pomocí výše popsané trativodní větve.

TABULKA TRATIVODNÍCH ŠACHET												
číslo šachty	typ šachty	průměr šachty DN	kóta TK	kóta poklopu	kóta dna šachty	kóta dna výkopu	kóta příloku I	kóta příloku II	kóta odtoku	výška šachty	souřadnice středu šachty	
		mm	m	m	m	m	m	m	m	m	Y	X
VŠ1	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	779.184	779.002	778.022	777.872			778.022	0.980	805793.933	1164829.222
Š1	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	779.129	778.947	777.922	777.772	777.922		777.922	1.025	805780.640	1164844.164
Š2	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	779.074	778.892	777.322	777.172	777.322		777.322	1.570	805765.747	1164857.513
Š3	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	779.018	778.836	777.722	777.572	777.722		777.722	1.114	805749.444	1164869.099
Š4	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	778.914	778.732	777.622	777.472	777.622		777.622	1.110	805731.940	1164878.774
Š5	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	778.726	778.544	777.522	777.372	777.522		777.522	1.022	805713.457	1164886.415
Š6	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	778.499	778.317	777.266	777.116	777.266		777.266	1.051	805696.180	1164891.463
Š7	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	778.395	778.213	777.151	777.001	777.151	777.151	777.151	1.062	805688.350	1164893.107
Š8	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	778.062	777.880	776.804	776.654	776.804		776.804	1.076	805668.500	1164895.547
Š9	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	777.685	777.503	776.458	776.308	776.458		776.458	1.045	805648.501	1164895.770
Š10	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	777.218	777.045	776.029	775.879	776.029		776.029	1.016	805628.539	1164894.544
Š11	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	776.493	776.328	775.295	775.145	775.295		775.295	1.033	805588.706	1164890.879
Š12	ENÁŽNÍ ŠACHTA PE	400	775.588	775.423	774.456	774.306	774.456		774.456	0.967	805548.879	1164887.170

Vzhledem k zastiženému skalnímu podloží v kopaných sondách při IGP, bude při výkopových pracích (při zřizování odvodnění, zejména příkopu ve skalním zářezu a trativodů) nutné použít speciální rozpojovací mechanismy – rozrývače, skalní fréza, skalní lžíce, kladiva.

Ochrana zemních svahů

Nově upravené svahy zemního tělesa, které jsou navrženy v tomto projektu stavby budou chráněny před nepříznivými vlivy (větrná a vodní eroze). Vlastní ochrana je navržena jako vegetační. Ochrana obnažených ploch nově navržených svahů je navržena pomocí hydroosevu.

Kapacitní údaje:

Zpevněný příkop tvárnice TZZ 5	dl. 6,9 m	(23 ks)
Trativodní potrubí PEHD DN 200	dl. 266,0 m	
Trativodní šachta PEHD DN 400	13 ks	
Prefabrikovaná trativodní výust	1 ks	

SO 01-14-01 Lenora - Volary, výstroj trati

V rámci stavebního objektu výstroje trati je uvažováno s odstraněním těchto návěstí:

- km 61,504 Výstražný kolík vpravo
- km 61,871 Sklonovník, vpravo
- km 62,086 Výstražný kolík vlevo

Nově budou umístěny návěsti:

- km 61,346 Sklonovník vpravo
- km 61,397 Sklonovník vlevo
- km 61,519 Sklonovník vpravo
- km 61,600 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,759 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,811 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,885 Sklonovník vpravo i vlevo
- km 61,968 Sklonovník vpravo i vlevo

Dále budou doplněny železobetonové staničníky km 61,4 – 61,9. Sudé budou umístěny vpravo trati, liché vlevo trati dle předpisu M21.

Podrobnosti výstroje trati jsou uvedeny ve výkresu 2.005 Výstroj trati.

4 Výjimky, odchylná či úlevová řešení z norem a předpisů

Nebylo užito odchylných či úlevových řešení z předpisů a norem.

5 Návaznost na ostatní objekty, související stavby

SO železničního svršku a spodku jsou navrženy v koordinaci s dalšími stavebními objekty a provozními soubory:

PS 02-01-31 PZS v ev. km 61,796 (P1032)

SO 01-13-01 Lenora - Volary, Přejezd P1032

SO 01-50-01 Obec Lenora, pozemní komunikace na přejezdu P1032

SO 02-86-01 Přípojka nn pro PZZ P1032

6 Vazba na předchozí stupně dokumentace

Předchozí stupně dokumentace nebyly zpracovány.

7 Požadavky do dalšího stádia přípravy a realizace

Požadavky do dalšího stádia nebyly stanoveny.

8 Přehled použitých norem, předpisů, vzorových listů apod.

- Předpis SŽDC S3 Železniční svršek
- Předpis SŽ S3/2 Bezстыková kolej
- Předpis SŽ S4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku:
 - o Ž1 Prostorové uspořádání a základní rozměry zemního tělesa
 - o Ž2 Zemní těleso
 - o Ž3 Odvodňovací zařízení
 - o Ž4 Pražcové podloží

9 Popis navrženého řešení ve vztahu k péči o životní prostředí a ve vztahu k užívání

Vliv stavby na životní prostředí je zpracováno jako samostatná příloha dokumentace.

10 Požadavky na BOZP

Požadavky na BOZP jsou obsahem Souhrnné části dokumentace.

V Ústí nad Labem, únor 2025

Vypracovala: Ing. Tereza Špringlová