

STAVBA:

**Zvýšení stability skalních masivů na trati Pňovany -
Bezručice**




OBJEDNATEL:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

 dipont DIPONT s.r.o., projektová a inženýrská činnost Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem, CZ E: dipont@dipont.cz T: 00420 475 201 724			Zakázka: D18111	Datum: 05/2019
ODP. PROJEKTANT SO	VYPRACOVAL	TECHNICKÁ KONTROLA	Účel PD:	DÚSP
ING. JAN GREPL 	ING. JAN GREPL 	ING. PETR NOVÁK 	Měřítko:	
OBJEKT: SO 102 – Sanace skalních masivů v km 11,80 - 11,90 vpravo			Část: D.2.2	Paré:
PŘÍLOHA: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Příloha: 1	



1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	2
1.1	ÚDAJE O STAVEBNÍM OBJEKTU	2
1.2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	2
1.3	STÁVAJÍCÍ STAV.....	3
2	NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	4
2.1	PRAVÁ STRANA ZÁŘEZU	4
3	POŽADAVKY NA GEOTECHNICKÝ MONITORING	4
4	NÁVAZNOST NA JINÉ OBJEKTY	5
5	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	5
6	POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY	6

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavebním objektu

a) Název SO :

SO 102 – Sanace skalních masivů v km 11,80 – 11,90 vpravo

b) Místo stavby:

Kraj:	Plzeňský kraj
Okres:	Plzeň – sever, Tachov
Katastrální území:	Malovice u Erpužic
Traťový úsek:	0261 Pňovany – Bezručice
Definiční úsek:	04 Trpísty – Cebiv
Staničení:	km 11,80 – 11,90
Parcelní čísla pozemků:	1467 k.ú. Cebiv

1.2 Seznam vstupních podkladů

(1) Záměr projektu „Zvýšení stability skalních masivů na trati Pňovany – Bezručice“

Ing. Jan Grepl, Dipont s.r.o., Ústí nad Labem, 2018

(2) Mapové podklady a železniční bodové pole v rozsahu km 2,7 – 2,9; km 11,8 – 11,9; km 12,3 – 12,4; km 15,7 – 15,9 a km 16,6 – 16,8, SŽG Praha

(3) Geotechnický průzkum

Ing. Zdeněk Topinka, 4G Consite s.r.o., Praha, 2019

(4) Laserové skenování povrchu skal

Ing. Jiří Hovorka, GB-geodezie, spol. s r. o., Brno, 2019

(5) Fotodokumentace, pochůzky

1.3 Stávající stav

Železniční zářez odhaluje skalní masiv na pravé straně výšky cca 2m. Celková hloubka zářezu je cca 8m. Svah je pokrytý travami a několika vzrostlými stromy. Zářez byl vybudován uměle kolem roku 1900. bez větších zásahů přetrval do současnosti.

V této části zájmového území mají skalní výchozy sklon $60 - 85^{\circ}$. Droby a svory jsou v povrchové zóně slabě zvětralé až úplně zvětralé, náleží do třídy R4 – R6 (dle ČSN 73 1001). Hloubka zóny zvětrání závisí na intenzitě strukturního poškození horského masívu. Hustota diskontinuit je velmi velká. Systém průběžných puklin, vzájemně kosých, způsobuje vznik kosoúhlých bloků. Nepříznivý směr diskontinuit je v pravém zářezu 150/60, 230/80, 20/70 a 200/45, v levém zářezu je nepříznivý směr diskontinuit 340/30, 330/80. Stupeň porušení jednotlivých skalních objektů je proměnný. Skalnatý svah je po celé délce v horní polovině porostlý náletovou vegetací. Působením kořenového systému náletové vegetace dochází k postupnému rozvolňování skalního masívu. Četnost opadávání horninových úlomků a drobných řícení je velmi vysoká.



Obr. 1 Skalní zářez v km 11,85

2 NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Pro zajištění zvýšení stability skalních masivů v zářezu je nutné provedení opatření omezující erozi hornin a následné odpadávání bloků do provozované koleje. Při uvolňování nestabilních bloků horniny je nutné chránit železniční svršek proti poškození a zanesení instalací dočasných záchytných zařízení. Proti zanesení železničního svršku bude použita ochrana geotextilií plošné hmotnosti min 200g/m².

2.1 Pravá strana zářezu

- 1) Odstranění náletové vegetace, likvidace kořenového systému, kácení 9 vzrostlých stromů.
- 2) Očištění skalního výchozu od horninových úlomků do hloubky 0,5 m, jedná se o odstranění silně zvětralých a volných částí skalního masivu. Geotechnický dozor musí práce na skalním svahu aktivně kontrolovat a rozhodovat o způsobu a rozsahu čištění.

Rozsah prací cca 268 m², tj. 134 m³

- 3) Neexplozivní odstranění nestabilních horninových bloků (cca 90 m³).

Samotné odtěžování bude prováděno horolezeckým způsobem a to ručně, pomocí sbíjecích kladiv, případně pomocí technologií hydraulických trhacích klínů (Darda klínů) anebo pomocí tlakových podušek. Rozsah upřesní geotechnický dozor.

- 4) Těsnění spár a puklin. (předpokládaný rozsah 10m³)

Trhliny a spáry jsou mechanicky očišťovány a vyplňovány zálivkovou cementovou maltou VM K 100. Tato malta, bez ohledu na typ kamene, vyplní volná místa, nesmršťuje se a spojí jednotlivé i uvolněné části ve skále (přilnavost v tahu 1,5 N/mm²).

- 5) Pročištění drážních příkopů

3 POŽADAVKY NA GEOTECHNICKÝ MONITORING

Vzhledem k charakteru prací je nutné jejich rozsah aktivně koordinovat s geotechnickým dozorem. V rámci stavby není nutné monitorovat žádné objekty.

4 NÁVAZNOST NA JINÉ OBJEKTY

Vzhledem k nutnosti provádění stavebního objektu ve výluce bude výstavba koordinována s ostatními objekty této stavby

Stavba bude časově koordinována se stavbou „Rekonstrukce nástupiště v ŽST Bezručice“ (03-04/2020), pro minimalizaci výluk na trati.

V prostoru stavby se nenacházejí žádné inženýrské sítě.

5 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V rámci provádění stavebního objektu nedojde k narušení životního prostředí. Kácení stromů je nutné provádět v období vegetačního klidu.

Stavební práce musí respektovat výsledky a doporučení biologického průzkumu.

6 POUŽITÉ NORMY A PŘEDPISY

Při pracích na vypracování projektové dokumentace byly používány zejména následující normy a předpisy, všechny v posledním platném znění včetně příslušných změn, oprav a dalších

- SŽDC S 4 Železniční spodek
- Vzorové listy železničního spodku Ž1 – Ž10
- Vyhláška č. 177/1995 Sb. – Stavební a technický řád drah
- ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1997 Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí

TKP staveb státních drah , třetí aktualizované vydání, účinnost od 1.7.2008, v platném znění (dle Oznámení č.j. 12153/08-OKS ze dne 7.4.2008)

V Brně 15.5.2019

Ing. Jan Grepl