

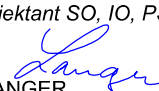




Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
--	--

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. PAVEL LANGER Garant profese:
---	---	--

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska: ING. JIŘÍ SYROVÝ 	Odpovědný projektant SO, IO, PS: ING. PAVEL LANGER 	Vypracoval: ING. PAVEL LANGER 	Kontroloval: ING. JIŘÍ SYROVÝ 

Název akce: UZEL PLZEŇ, 5. STAVBA - LOBZY - KOTEROV	Číslo smlouvy: 14 256 201 Projektový stupeň: PD
Část: SOUHRNNÁ ČÁST NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	Datum: 02/2017 Číslo části: B.9

B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba: „Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“

Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace

Obsah :

- a) Povodně
- b) Sesuvy půdy
- c) Poddolování
- d) Seismicita
- e) Radon
- f) Hluk
- g) Pyrotechnické riziko

a) Povodně

Stavba nezasahuje do úředně stanoveného záplavového území. Pouze se bezprostředně přibližuje hranici stanoveného záplavového území Úslavy v místě výtokového skluzu propustku SO 94-38-31 Železniční propustek v km 344,658 (ev. km 344,635) trati Č. Budějovice - Plzeň.

Umístění ploch zařízení staveniště v záplavovém území:

Žádná z ploch není umístěna v úředně stanoveném záplavovém území.

Riziková území při přívalových srážkách

Stavba neprochází rizikovým územím při přívalových srážkách (www.povis.cz)

b) Sesuvy půdy

Podle získaných údajů z archivu České geologické služby se v zájmovém území projektované stavby nenachází žádná potenciálně sesuvná území. Informace o případných sesuvech přímo v trase železniční trati nebyly v archivních dokumentacích zjištěny.

Dle informací správce trati byly v minulosti sanovány lokální poruchy svahu podél trati v km 346,8 – 346,9. Toto bylo potvrzeno při místních šetřeních. Jedná se o lokální poruchy svahu dnešního tělesa zářezu způsobené nevhodným sklonem svahu a jeho podmáčením. Z hlediska širších vztahů se tedy nejedná o sesuvné území. S ohledem na navrhované úpravy železniční trati a na místní podmínky je navržena celková sanace tělesa zářezu včetně podchycení a odvedení srážkových vod.

c) Poddolování

Podle získaných údajů z archivu České geologické služby se v zájmovém území projektované stavby nenachází chráněné ložiskové území.

Mezi ulicemi Lobežská a Na vyhlídce je vpravo od trati registrováno poddolované území ID 881: Lobzy, s těženou surovinou pyritem, rozsahem ojedinělým. S ohledem na vzdálenost od řešení trati je toto poddolování bez vlivu na stavbu.

d) Seismicita

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblasti se střední seismicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} v dané oblasti se pohybují v hodnotách 0,06 – 0,08 g. Podle normy ČSN EN 1998-1:2004 doporučujeme v dané lokalitě postupovat podle tabulky 3.3 (magnitudo povrchových vln M_s lze očekávat nižší než 5,5°) s hodnotami parametrů popisující spektrum pružné odezvy typu 2.

Doporučujeme na základě mapy seizmických oblastí uvažovat s referenčním zrychlením základové půdy a_{gR} do 0,08g.

Ve stavbě se nenacházejí stavby či konstrukce ohrožené výše uvedenou úrovní seismicity.

e) Radon

Stavbou „Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“ nejsou navrhovány nové objekty určené pro shromažďování cestujících.

Ve stavbě nejsou navrhovány nové provozní objekty, ve kterých by byla trvalá pracoviště provozních zaměstnanců dráhy. Jde o nové budovy pro umístění technologických zařízení. Přítomnost provozních zaměstnanců zde bude jen po dobu údržby zařízení.

Na základě výše uvedených skutečností není problematika radonu v této stavbě řešena.

f) Hluk

Pro stavbou „Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“ je zpracována Hluková studie a je v přípravné dokumentaci dokladována v části B.3 Vliv stavby na životní prostředí, příloha B.3.1.

Předmětem stavby je rekonstrukce části železniční trati v úseku Lobzy – Koterov v Plzni. V souběhu se železniční tratí povede ve výhledu také silniční komunikace I/20, která bude v jednom místě mimoúrovňově křížit řešenou trať. Silniční komunikace není v rámci drážní stavby řešena. Stavba Uzel Plzeň, 5.stavba Lobzy – Koterov není podmíněna výstavbou silniční komunikace I/20 a může být realizována nezávisle na ní.

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem.

Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů (NV č. 217/2016 ze dne 15. června 2016). Toto nařízení vlády zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Po uplatnění všech korekcí, které umožňuje legislativa, platí pro tuto stavbu hygienický limit pro chráněný venkovní prostor staveb a pro chráněný venkovní prostor v ochranném pásmu dráhy 70 dB pro den a 65 dB pro noc

Hluková studie se zabývá přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přilehlém okolí této stavby. Dokumentace předkládá situaci akustického tlaku po dokončení stavby, tzn. při provozu na novém kolejovém svršku a vyššími rychlostmi, porovnání se stávajícím stavem i s rokem 2000.

Z provedených výpočtů doložených v Hlukové studii pro výhledový stav a při jejich porovnání s výhledovým stavem vyplývá, že pro tuto stavbu lze použít hygienické limity pro „starou hlukovou zátěž“ a tyto limity nebudou nikde překročeny, zároveň je možné konstatovat, že budou splněny i přísné hygienické limity pro novostavbu železniční trati 60 dB pro den a 55 dB pro noc v ochranném pásmu dráhy a 55 dB pro den a 50 dB pro noc za ochranným pásmem dráhy. **Proto pro tuto stavbu nejsou navrhována žádná protihluková opatření.**

g) Pyrotechnické riziko

Území stavby „Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy - Koterov“ bylo před koncem druhé světové války cílem náletů a bombardování. Existuje zde tedy možnost nálezu nevybuchlé munice. Z tohoto důvodu je součástí dokumentace v příloze H.1.1.5 Znalecký posudek stanovující pyrotechnická rizika na stavbě. Tato dokumentace je rešerší dostupných historických materiálů z období náletů. Dále stanovuje metodiku pyrotechnického průzkumu prováděného v průběhu realizace stavby a definuje postupy při případném nálezu nevybuchlé munice.