

03	...		
02	...		
01	...		
REVIZE	POPIS	DATUM	PODPIS

# OBJEDNATEL

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE  
DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1

STAVEBNÍ SPRÁVA ZÁPAD, SOKOLOVSKÁ 1955/278, 190 00 PRAHA 9



<b>SAGASTA s.r.o.</b> SÍDLLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4 IČ: 045 98 555      DIČ: CZ045 98 555						JTSK Bpv ČÍSLO SOUPRAVY	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP				
ING. EMIL ŠPAČEK	ING. EMIL ŠPAČEK	ING. VOJTĚCH ZEJVAL	ING. EMIL ŠPAČEK				
PODPIS	PODPIS	PODPIS	PODPIS				
OBSAH				ČÍSLO ZAKÁZKY 117 002 DOKUMENTACE PD MĚŘÍTKO - DATUM 11/2017 POČET FORMÁTŮ -			
MODERNIZACE TRATI PLZEŇ - DOMAŽLICE ST. HRANICE SRN, 4. STAVBA, ÚSEK DOMAŽLICE (MIMO) - ST. HRANICE SRN							
NÁZEV PŘÍLOHY <b>NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED          NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ</b>				ČÁST <b>B</b>		ČÍSLO PŘÍLOHY <b>9</b>	
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA s.r.o.							

**Modernizace trati Plzeň - Domažlice - státní hranice  
SRN 4. stavba,  
úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN**

**Návrh řešení ochrany stavby před  
negativními účinky vnějšího prostředí**

**Obsah:**

<b>B.9</b>	<b>NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>2</b>
<b>1.</b>	<b>Povodně .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Sesuvy půdy .....</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>Poddolování .....</b>	<b>2</b>
<b>4.</b>	<b>Seismicita .....</b>	<b>2</b>
<b>5.</b>	<b>Radon .....</b>	<b>3</b>
<b>6.</b>	<b>Hluk .....</b>	<b>3</b>

## **B.9 NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

### **1. Povodně**

Obvod stavby nezasahuje do stanovených záplavových území vodních toků.

### **2. Sesuvy půdy**

Podle získaných údajů z archivu České geologické služby zájmová trasa neprochází sesuvným územím, ani v jeho blízkosti, a ani v blízkosti potenciálních sesuvných ploch.

Při místních šetřeních a dle informací správce trati nebyly zjištěny žádné skutečnosti související se sesuvy.

Na základě výše uvedeného nejsou v řešené stavbě navrhována opatření související se sesuvy půdy či se sesuvným územím jako takovým.

### **3. Poddolování**

Trať je v hodnoceném úseku vedena tzv. Domažlickým průsmekem (selektivní sníženina v západní části Všerubské vrchoviny, která vede přes labsko-dunajské rozvodí a spojuje Domažlice s bavorským Furth im Wald). Trať překonává značný výškový rozdíl – max. podélný sklon dosahuje 11 ‰. Směrem k Č. Kubici trať stoupá, od Č. Kubice ke st. hranici klesá. Převažují násypy, zářezy a odřezy s přísypy. V úrovni terénu se niveleta trati nachází z menší části. Násypy i zářezy místy dosahují i přes 10 m.

Zhruba od České Kubice až po bývalou výhybnu Pasečnici trať sleduje uměle vytvořený náhon Teplé Bystřice. Na trati se nachází 5 mostních objektů, které byly předmětem stavebně technického průzkumu. Výsledky tohoto průzkumu jsou shrnuty v samostatné zprávě.

Podél trati se nachází drobné, zarostlé zbytkové jámy po těžbě kameniva z minulosti (místní zdroje využívané v minulosti zřejmě především pro stavbu železnice). Místy je trať prostřednictvím nízkých násypů přes některé staré těžebny i převáděna.

Nejvýraznější opuštěná těžebna se nachází přímo naproti železniční zastávce. V současnosti je žulová lomová stěna využívána ke sportovnímu lezení.

V úseku km 179,870 – 180,123 je trať vedena na velmi nízkém násypu (místy v úrovni terénu) podél břehu bezejmenného rybníka. Území je zde trvale zamokřené.

### **4. 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.

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

Území, kterým posuzovaný úsek trati prochází, se z regionálně geologického hlediska (Misař Z., 1983) nachází v oblasti tzv. domažlického krystalinika tvořeného proterozoickými pararulami, svory a fylity s vložkami amfibolitů a variskými granitoidy drobného babylonského masivu. V rámci babylonského masivu převládá světlá porfyrická biotitická žula, místy prorážena žilnými tělesy žulových porfyrů a aplitů. Na severním a východním okraji babylonského masivu byly popsány dvojslídé žuly. Místy se zachoval kontaktně metamorfovaný plášť žulového plutonu zastoupený rohovci. Granity v připovrchových částech a podél poruch zvětrávají na zahliněná písčito-štěrkovitá žulová eluvia. Zrna jsou vícehranná, ostrá.

Kvartérní pokryv je většinou nevýrazný. Zastoupen je deluviálními (svahovými) uloženinami a podél místních vodotečí potočními naplaveninami a splashy. Výraznější a mocnější polohy kvartérního pokryvu se nachází především v úseku mezi Českou Kubicí a drážním km 181,230. Potvrzují to i průběhy penetračních odporů sond P10 a P13 (včetně).

## 5. Radon

Stavbou „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - státní hranice SRN 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN“ nejsou navrhovány nové objekty určené pro shromažďování cestujících.

## 6. Hluk

Pro stavbu „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - státní hranice SRN 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN“ byla zpracována hluková studie. Tato akustická studie předkládá výsledky a porovnání výpočtu výhledových ekvivalentních hladin akustického tlaku s hodnotami v roce 2000 a v roce 2014 pro možnost využití hygienického limitu pro „starou hlukovou zátěž“.

Z výsledků vyplývá, že hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“ nelze použít. Je však evidentní, že zatížení chráněných objektů podél trati vyhoví i přísnějšímu hygienickému limitu pro „novou trať“ (60 dB pro den a 55 dB po noc) s velkou rezervou. Proto pro tuto stavbu žádná protihluková opatření nejsou navrhována.

Studie také upozorňuje na hluk z výstavby. Vzhledem k malému počtu chráněných objektů podél trati tento aspekt není rozhodující.

Dokumentaci B.8 zpracoval:

**Ing. Emil Špaček**

Tel. +420 603775232

E-mail: [emil.spacek@sagasta.cz](mailto:emil.spacek@sagasta.cz)