



Paré:

Razítko oprávněné osoby

Podpis:

Datum:

Název stavby / akce:		Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA		Označení (Skód): S631500855		
				Zakázka: 21-001.20		
Název části:		D.2.1.01 Kolejový svršek a spodek		Označení části: D.2.1.01		
Název objektu:		SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, železniční spodek		Číslo objektu / komplexu: SO 1-11-01.		
Název přílohy:		Zárubní zeď km 0,019 - km 0,154		Číslo přílohy: 2 . 60		
Název dílčí části přílohy:		Technická zpráva				
Odpovědný projektant:		Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:		
Ing. Zuzana Greplová		Ing. Zuzana Greplová	Formáty: 13xA4	PDPS		
Kraj:		Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:		
Plzeňský		viz textová část	viz textová část	28.2.2025		
Sklad		Stupeň dokumentace	Číslo	Objekt	Příloha	Revize
S 6 3 1 5 0 0 8 5 9		- P D P S	- D 2 1 0 1	- S O 0 1 1 1 0 1	- 0 1 2 6 0 1	- 0 0 0

Stavba: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN,
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA - PDPS
Objekt: SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, žel. Spodek
Příloha: 2.600 Zárubní zeď km 0,019 – km 0,154

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ.....	2
1.2	STAVEBNÍK.....	2
1.3	ZHOTOVITEL PD.....	2
1.4	PROJEKTANT ČÁSTI	2
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU.....	3
3	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	3
4	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ.....	4
4.1	TECHNICKÝ POPIS NOVÉHO STAVU OBJEKTU	5
4.1.1	Pilotová zárubní zeď.....	5
4.1.2	Odvodnění	6
4.1.3	Zábradlí.....	7
4.1.4	Protikorozní ochrana.....	7
4.1.5	Izolace	7
4.1.6	Terénní úpravy	8
4.1.1	Odláždění.....	8
5	POŽADAVKY NA MATERIÁLY.....	8
5.1	BETON	8
5.2	OCEL – BETONÁŘSKÁ VÝZTUŽ	8
5.3	OCEL – KONSTRUKČNÍ	9
5.4	TRVALÉ LANOVÉ KOTVY	9
5.5	PŘÍKOPY	9
5.6	PROTIEROZNÍ ROHOŽ.....	9
6	POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ, TECHNICKÝCH PARAMETRŮ A JEJICH ZDŮVODNĚNÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VE VZTAHU K UŽÍVÁNÍ.....	10
7	STATICKÝ VÝPOČET	10
8	PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ, VZOROVÝCH LISTŮ	11
9	SHRNUTÍ ROZHODUJÍCÍCH ZÁVĚRŮ Z PRACOVNÍCH PORAD.....	11
10	SHRNUTÍ ROZHODUJÍCÍCH STANOVISEK MAJÍCÍCH VLAV NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	11
11	NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY.....	12
12	POŽADAVKY NA GEOTECHNICKÝ MONITORING.....	12
13	POŽADAVKY NA MĚŘENÍ POSUNŮ A PŘETVOŘENÍ	12
14	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ S OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	13

Stavba: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN,
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA - PDPS
Objekt: SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, žel. Spodek
Příloha: 2.600 Zárubní zeď km 0,019 – km 0,154

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA
<i>Katastrální území</i>	Skvrňany
<i>Obec</i>	Plzeň
<i>Kraj</i>	Plzeňský kraj
<i>Trať č.</i>	180
<i>Stavební objekt</i>	SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, žel. spodek
<i>Příloha</i>	Zárubní zeď km 0,19 – km 0,154

1.2 Stavebník

<i>Stavebník</i>	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
<i>Zástupce objednatele ve věcech technických</i>	Ing. František Hlaváč tel: +420 602 774 989, Hlavac@spravazeleznic.cz

1.3 Zhotovitel PD

<i>Dodavatel</i>	SUDOP PRAHA a.s. Středisko 201 – žel. tratí a uzlů Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
<i>Hlavní inženýr projektu</i>	Ing. Petr Mahdal tel: +420 605 229 072, petr.mahdal@sudop.cz

1.4 Projektant části

<i>Subodavatel projektové dokumentace</i>	DIPONT, spol. s r.o. Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem IČ: 286 930 94, tel. 475 201 724, email: dipont@dipont.cz
<i>projektant</i>	Ing. Zuzana Greplová tel: 737 385 892, greplova@dipont.cz

Stavba: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN,
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA - PDPS
Objekt: SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, žel. Spodek
Příloha: 2.600 Zárubní zeď km 0,019 – km 0,154

<i>Další osoby s autorizací</i>	Ing. Jan Grepl Autorizovaný inženýr pro geotechniku ČKAIT - 1202095 tel: 731 407 357, grepl@dipont.cz
---------------------------------	---

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU

Budoucí přeložka železniční tratě č. 180 v úseku Plzeň – Nová Hospoda – Stod, vychází ze staničení cca km 107,661. V km 108,120 je vyznačen nový nultý km budoucí nové přeložky (km 108,120 = km 0,000).

V km 0,015 – km 0,155 budoucí nové přeložky je stávající trať vedena v zářezu. Lokálně je zářezový svah až 16,0 m hluboký. Již v minulosti došlo k úpravě terénu a svah je částečně vybudován z navážek písků hlinitých se štěrkem – tuhých písčitých hlín. Nová trasa přeložky levostranně odřezává svah terénní zalesněné elevace. Terén se svažuje směrem k severu, směrem k Vejprnickému potoku.

Vzhledem k rozšíření stávající železniční trati č. 180 Plzeň – Nová Hospoda – Stod, kde daný úsek je veden v zářezu, musí být svah lokálně zajištěn.

3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- (1) Mapové podklady a železniční bodové pole SŽG Praha
- (2) ZABAGED - Digitální model reliéfu České republiky 5. generace (DMR 5G)
- (3) MODERNIZACE TRATI PLZEŇ – DOMAŽLICE – ST. HRANICE SRN, 1. STAVBA, Geotechnický průzkum pro přeložku v úseku km 107,661-128,745 (nové staničení), Sudop Praha a.s., 2022
- (4) Plzeň – Domažlická – Vejprnická – ČOV – Geotechnický průzkum, SG Geotechnika a.s., 2008
- (5) Průběžně zpracovávaná dokumentace DSP stavby Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA, SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, žel. spodek

4 POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

4.1 Geomorfologie a geologie stavby

Trasa přeložky levostranně odřezává místní svah terénní zalesněné elevace. Terén se svažuje směrem k severu, směrem k Vejprnickému potoku.

Mocnost kvartérního pokryvu je značně proměnlivá, kolísá v rozmezí cca 1-2 m je tvořen deluviálními sedimenty charakteru středně ulehlého hlinitého písku (typ Q5d). Dále nelze vyloučit ani výskyt zastiženy písčitých hlín (typ Q1d-p), pevné konzistence.

Dále budou zastiženy různorodé navážky charakteru překopaných místních zemin a konstrukční vrstvy stávajícího tělesa žel. tratě. Navážkami je částečně upraven stávající svah.

Předkvartérní podklad se vyskytuje v hloubce cca 1,0-2,0 m pod terénem je tvořen svrchu silně zvětralými horninami typu Cp2. Silně zvětralé horniny dosahují variabilní mocnosti (0,5-2,0 m). Směrem o do hloubky pak silně zvětralé horniny přecházejí do hornin mírně zvětralých (typ Cp3).

Konkrétní geologický profil a vlastnosti zemin vstupující do výpočtu byly určeny nejen na základě geotechnického průzkumu (3). Tento geotechnický průzkum, který byl zpracován pro přeložku trati v úseku 107,661-128,745 byl zaměřen zejména na vlastnosti zemin v podloží. K určení vlastnosti zemin za rubem konstrukce zárubní zdi byl použit rovněž průzkum z roku 2008 (4).

Na základě informací z obou GTP (3) a (4) předpokládáme, že se za konstrukcí nachází následující vrstvy zemin a hornin:

<i>Třída/symbol</i> ČSN 73 6133	<i>popis</i>	γ [kN/m ³]	φ_{ef} [°]	c_{ef} [kPa]	ν [-]	E_{def} [MPa]
Y	písčitá hlína, tuhá	18,0	21,0	5,0	0,35	2,0
F7/MH	hlína s vysokou plasticitou, tuhá	22,0	17,0	14,0	0,41	6,0
S4/SM – S5/SC	písek jílovitý (písek hlinitý)	18,0	27,0	3,0	0,30	10,0
R5/R6	pískovec silně zvětralý	21,5	33,0	24,0	0,29	25,0
R4	pískovec mírně zvětralý	22,3	35,0	40,0	0,25	40,0

V průběhu výstavby zárubní zdi je požadována kontrola zastižených zemin geotechnikem stavby. V případě odchylek od předpokladu musí být proveden kontrolní statický výpočet!

4.2 Technické řešení

Cílem návrhu bylo mimo jiné využít v maximální možné době stávající provoz na koleji č.1. Piloty zárubní zdi by vzhledem k objemu zemních prací měly předcházet odtěžení stávajícího terénu pro výstavbu:

SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl. n., obvod Nová Hospoda, železniční spodek a

SO 1-11-01.2 ŽST Plzeň hl. n., obvod Nová Hospoda, železniční spodek – úprava staveniště.

Samotné zajištění svahu zahrnuje provedení kotvené pilotové zdi v km 0,019 – km 0,154. Navrženo je 57 ks železobetonových pilot průměru 1180mm, délky 12,3m a 10,3m. Osová vzdálenost pilot je navržena na 2,4m. Pilotová zeď je kotvena v jedné úrovni. V hlavách pilot bude provedena železobetonová převázka, přes níž bude zeď zakotvena pomocí 53ks trvalých lanových kotev. Za touto převázkou bude provedeno podélné odvodnění pomocí melioračních tvárníc. Přilehlé úseky svahu budou v nutném rozsahu očištěny od náletové vegetace a upraveny do sklonu max. 1:1,75. Svahy za pilotovu zdi mají proměnlivý sklon od 1:10 až po 1:1,75, tak aby do původního svahu bylo zasahováno co nejméně.

4.3 Technický popis nového stavu objektu

4.3.1 Pilotová zárubní zeď

Piloty délky 12,3m a průměru 1180mm (1200mm) budou prováděny z betonu C30/37 XC2 pod ochranou výpažnice. Vyztužení pilot bude provedeno armokošem s hlavní výztuží 18x Φ 25mm. Smyková výztuž armokoše bude provedena ovinutím šroubovic prům. 10mm se stoupáním 150mm. Výztuž pilot bude vytažena min. 1000mm do železobetonové převázky. Piloty budou vrtány do šablony z podkladního betonu tl. 100mm.

Železobetonová převázka bude provedena z betonu C30/37 XC4/XF3. Převázka je rozdělena na 21 dilatačních celků. Krajní dva dilatační celky DC1 a DC2 jsou půdorysně zešíkmené vůči trati a mají délku 7,2m. Dilatační celky DC3 – DC15 jsou dlouhé taktéž 7,2 m a jsou rovnoběžné s tratí. Poté následují 2 dilatační celky (DC16-DC17) délky 4,8 m, výškově stejně umístěné jako dilatační celky předchozí. Za dilatačním celkem DC17 pilotová zeď klesá. Dilatační celky DC18-DC21, které jsou taktéž 4,8m dlouhé mají podélný sklon 25%.

Dilatační celky jsou odděleny dilatační spárou, tl. 20mm, kterou tvoří pružná vložka z extrudovaného polystyrenu, vnější povrch spáry utěsněn separačním provazcem a trvale pružným tmelem.

Stavba: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN,
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA - PDPS
Objekt: SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, žel. Spodek
Příloha: 2.600 Zárubní zeď km 0,019 – km 0,154

Převázky budou vyztuženy armokošem s hlavní podélnou výztuží prům. 20mm á 100mm. Smyková výztuž bude provedena třmínky prům. 12mm. á 150mm. Kotevní oblast kolem průchodky bude doplněna spirálou prům. 16mm se stoupáním 100mm.

Trvalé zemní kotvy budou provedeny a napnuty až po vybetonování a zasypání převázky. Kotvy budou složeny ze čtyř lanových pramenců o ploše 150mm² z předpínací oceli pevnosti 1860MPa.

Kotvy:

- K101-K103 s celkovou délkou 20,0m (volná délka 8m a kořenová část délky 12m). Sklon těchto kotev je navržen pod úhlem 20° tak, aby nedocházelo ke křížení s kotvami K104-K107.
- K104-K153 s celkovou délkou 20,0m (volná délka 8m a kořenová část délky 12m). Sklon těchto kotev je navržen pod úhlem 15°.

Kotvy budou opatřeny dvojitou protikorozní ochranou. Kotvy budou umístěny do vrtu průměru min. 175mm do zálivky z cementové suspenze ve složení c:v = 2,5:1. Injektáž kořene bude provedena rovněž cementovou suspenzí ve složení c:v = 2,5:1. Předpokládají se 2-3 injektáže s konečným injektážním tlakem 3MPa. Po napnutí budou hlavy kotev opatřeny víkem, chránící hlavu kotvy proti korozi.

4.3.2 Odvodnění

Odvodnění svahu v okolí pilotové zdi je zajištěno otevřenými zpevněnými melioračními žlábkami uloženými do betonového lože.

Nejvyšší úroveň dna melioračních tvárnic je v km 0,086 700 odkud sklonem 0,5% je voda odváděna na obě strany.

V km 0,018 bude proveden příkop z melioračních tvárnic pro napojení odvodnění za rubem zdi na odvodnění trati. Příkop bude proveden jako skluz ve sklonu 1:1,75 dl. 12,9m. Skluz bude napojen na odvodnění železničního spodku v km 0,018.

V km 0,134 700 se mění s ohledem na sklon koruny pilotové zdi také sklon odvodnění z 0,5% na 23,9% a voda je svedena za konstrukcí zárubní zdi na terén.

Stavba: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN,
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA - PDPS
Objekt: SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, žel. Spodek
Příloha: 2.600 Zárubní zeď km 0,019 – km 0,154

4.3.3 Zábradlí

Na římsy ze železobetonu je navrženo ocelové třímadlové zábradlí.

Zábradlí bude provedeno z úhelníkových profilů normové výšky 1,1 m (od horní hrany římsy). Sloupek zábradlí je navržen z profilu L 70x70x8 a madla z profilu L 60x60x5. Kotvení bude provedeno na patní desky P20/200/260 do dodatečně vyvrtaných otvorů chemickými kotvami M16. Hloubka vrtu pro vlepení kotvy bude 150 mm. Po vlepení musí mít kotvy dostatečnou únosnost. Kotevní šrouby budou včetně matek nerezové A4-70, s krytkou z PE.

4.3.4 Protikorozní ochrana

Předpokládaný stupeň korozního namáhání ocelových částí mostu je C3 (střední).

Dle předpisu SŽDC S5/4 tab 4/1 odpovídá požadované životnosti ONS 91.

Navržená skladba PKO zábradlí:

Příprava povrchu Be – moření v kyselině (ČSN EN ISO 12944-4)		
<u>Žárový povlak nanášený ponorem ZnAl15</u>		
Základní nátěr na epoxidové bázi (EP)	min	tl. 80 µm
Podkladní nátěr epoxidový (EP)	min.	tl. 40 µm
<u>Vrchní nátěr polyurethanový (PUR)</u>	min.	tl. 40 µm
Celková tloušťka nátěrového systému (bez započtení zinkování ponorem)		160 µm.

Konkrétní nátěrový systém musí být opatřen certifikátem tuzemské akreditované zkušebny, včetně technologického postupu a posouzení přilnavosti na kovových povlacích. V případě aplikace žárového zinkování ponorem se postupuje podle předpisu S5/4 pro přípravu povrchu a zajištění dobré přilnavosti a stanovení skladby ONS. Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu, odpovídat konkrétním podmínkám objektu a schválen stavebním dozorem investora.

Pro zábradlí bude vypracována VTD.

Barevný odstín bude určen před vypracováním VTD dle požadavku investora.

4.3.5 Izolace

Převázka je na styku se zeminou zásypu opatřena nátěrem proti zemní vlhkosti 1xALP + 2xALN. Ochrana nátěru je z geotextilie o plošné hmotnosti 600 g/m2.

4.3.6 Terénní úpravy

Před samotným provedením pilot zárubní zdi je nutné provést hrubé terénní úpravy svahu. Šířka lavice pro nájezd vrtné soupravy je 6,0 m a sklony upraveného svahu jsou 1:1,5. Vytyčení výkopů a hrubých terénních úprav je součástí přílohy 2.611 této PD.

Finální úpravy svahu v délce cca 135,0 m budou v nutném rozsahu provedeny nad konstrukcí pilotové zárubní zdi. Terénní úpravy budou navázány plynule na svahy podél trati v potřebné délce pro plynulý přechod. Upravené svahy budou ohumusovány a ozeleněny v tl. 150mm. Upravené svahy budou opatřeny protierozní matrací.

4.3.1 Odláždění

Za odvodňovacím žlabem bude provedeno odláždění z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C20/25nXF3, vyztuženého kari sítí průměru 6mm, 100x100mm. Dlažba bude spárována maltou MC25-XF4. Dlažba bude provedena s vystouplými kameny pro usnadnění přístupu. Dlažba bude ve svahu ukončena betonovým obrubníkem šířky 0,1 m a hloubky 0,25 m.

5 POŽADAVKY NA MATERIÁLY

5.1 Beton

Jednotlivé betonové části konstrukce budou tvořeny typovým betonem dle ČSN EN 206 a ČSN P 73 2404:

Část konstrukce	Třída dle ČSN P 73 2404
Beton pilot	C 30/37, XC2
Beton převázek	C 30/37, XC4, XF3
Podkladní beton obkladu	C20/25n-XF3
Betonové lože pro odvodňovací tvárnice	C 12/15

5.2 Ocel – betonářská výztuž

Pro vyztužení všech železobetonových částí konstrukce bude použita výztuž z oceli B500B. Svařitelnost je podle ČSN EN 1992-1-1 předpokládána, přičemž povolené postupy svařování jsou uvedeny v této normě s odvoláním na ČSN EN ISO 17660-1,2.

Stavba: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN,
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA - PDPS
Objekt: SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, žel. Spodek
Příloha: 2.600 Zárubní zeď km 0,019 – km 0,154

5.3 Ocel – konstrukční

Ocel S235JR – zábradlí

5.4 Trvalé lanové kotvy

Na zakotvení pilotové stěny budou použity trvalé lanové kotvy typu 0,6"/1860 ze 4ks pramenců.

Parametry jednoho pramence:

Pramenec Ø 06"/1860	
Jmenovitý průměr [mm]	15,3
Jmenovitý průřez [mm ²]	150
Zatížení a napětí na mezi pevnosti Fm [MPa]	260
Zatížení a napětí na mezi kluzu fp0,2 [MPa]	220
Tažnost	3,5
Jmenovitá hmotnost	1,09

Návrh a posouzení kotvy je součástí Statického výpočtu (příloha 2.613)

5.5 Příkopy

Prefabrikované dílce

Charakteristika	Jednotka	Požadavek	Norma / Předpis
pevnostní třída betonu	N.mm ⁻²	min. C 25/30	ČSN EN 206 – 1
stupeň vlivu prostředí	-	min. XF1	ČSN EN 206 – 1
průsak (viz čl. 22)	mm	max. 50	ČSN EN 12390 – 8
odolnost proti mrazu	-	XF1 až XF4	ČSN EN 206 – 1; ČSN 73 1326
šířka povrchové trhliny - v běžném prostředí - při působení vody a CHRL	mm mm	max. 0,2 max. 0,1	TKP, kapitola 18

5.6 Protierozní rohož

Charakteristika	Jednotka	Technický požadavek	Zkušební metoda
Pevnost v tahu (podélná, příčná)	kN.m ⁻¹	min. 15	ČSN EN ISO 10319
Tažnost při porušení (podélná, příčná)	%	max. 20	ČSN EN ISO 10319
Plocha otvoru ¹⁾	cm ²	max. 40	přímé měření
Odolnost proti povětrnostním vlivům	rok	min. 25	ČSN EN 12224 ČSN EN 13250, příl. B
Požární-technické vlastnosti	–	stanoví dokumentace stavby	ČSN 64 0149 ČSN EN 13501-1

6 POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ, TECHNICKÝCH PARAMETRŮ A JEJICH ZDŮVODNĚNÍ VE VZTAHU K PÉČI O ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VE VZTAHU K UŽÍVÁNÍ

V rámci stavby pilotové zdi v daném úseku nedojde narušení jednotlivých složek životního prostředí. Výstavbou nedojde k rozšíření záborů pozemků ani k zvýšení intenzit dopravy.

Ovzduší – nebude dotčeno

Hluk – Hluk ze stavební činnosti nebude zatěžovat obyvatelstvo. V okolí se nenachází obytné budovy. Stavební práce budou probíhat pouze v denní době.

Voda – Povrchová voda může být ohrožena možným únikem ropných či pohonných látek. Je nutné dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Součástí další fáze bude vypracování havarijního plánu.

Odpady – Odpady ze stavby budou tříděny a likvidovány na specializovaných skládkách. Kontaminace kolejového lože a zemin v úrovni zemní pláně jsou předmětem průzkumu.

Půda – stavbou není dotčena orná půda

Stavba vyžaduje odstranění náletových dřevin na svazích zářezu. Na svazích se nachází vzrostlé stromy, které je nutné kácet. Kácení dřevin bude prováděno jen v nutném rozsahu pro zajištění svahu. Vzhledem k terénním úpravám na svazích násypu budou dotčeni drobní živočichové a rostliny. Není zaznamenán výskyt chráněných druhů v lokalitě stavby.

7 STATICKÝ VÝPOČET

Konstrukce byla staticky posouzena a statický výpočet je součástí samostatné přílohy. Pilotová zárubní zeď která je navržena od km 0,019 – 0,154 byla posouzena řezech:

- Km 0,120 – nejvyšší svah nad korunou zdi, pilota 12,3m a kotva délky 8,0 m + 12,0 m
- Km 0,140 – pilota 10,3m a kotva délky 8,0 m + 12,0 m
- Km 0,150 – pilotová zeď nekotvená

8 PŘEHLED POUŽITÝCH NOREM, PŘEDPISŮ, VZOROVÝCH LISTŮ

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

- [1] Směrnice GŘ č. 11/2006
- [2] Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, kap. 3 – zemní práce
- [3] ČSN EN 206+A2 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
- [4] ČSN P 73 2404 Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda – Doplnující informace
- [5] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
- [6] ČSN EN 13670 Provádění betonových konstrukcí
- [7] SŽ S4 Železniční spodek
- [8] TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic
- [9] Obecné technické podmínky – Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic
- [10] Vzorové listy železničního spodku ČD Ž1 – Ž10

9 SHRUTÍ ROZHODUJÍCÍCH ZÁVĚRŮ Z PRACOVNÍCH PORAD

Záběry z pracovních porad jsou součástí dokladové části.

10 SHRUTÍ ROZHODUJÍCÍCH STANOVISEK MAJÍCÍCH VLAV NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Veškerá stanoviska jsou součástí dokladové části.

11 NÁVAZNOST NA OSTATNÍ OBJEKTY

Objekt je v přímé návaznosti na ostatní objekty stavby a je nutné jej s nimi koordinovat.

SO 1-10-01 ŽST Plzeň hl. n., obvod Nová Hospoda, železniční svršek

SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl. n., obvod Nová Hospoda, železniční spodek

SO 1-11-01.2 ŽST Plzeň hl. n., obvod Nová Hospoda, železniční spodek – úprava staveniště

12 POŽADAVKY NA GEOTECHNICKÝ MONITORING

Nejsou kladeny požadavky na geotechnický monitoring.

13 POŽADAVKY NA MĚŘENÍ POSUNŮ A PŘETVOŘENÍ

Po provedení stavby doporučujeme geodeticky monitorovat polohu převázky pilotové stěny, a to v průběhu prvního roku po dokončení 1x za měsíc. Po uplynutí této doby je doporučeno pokračovat s monitoringem stavby 1x ročně.

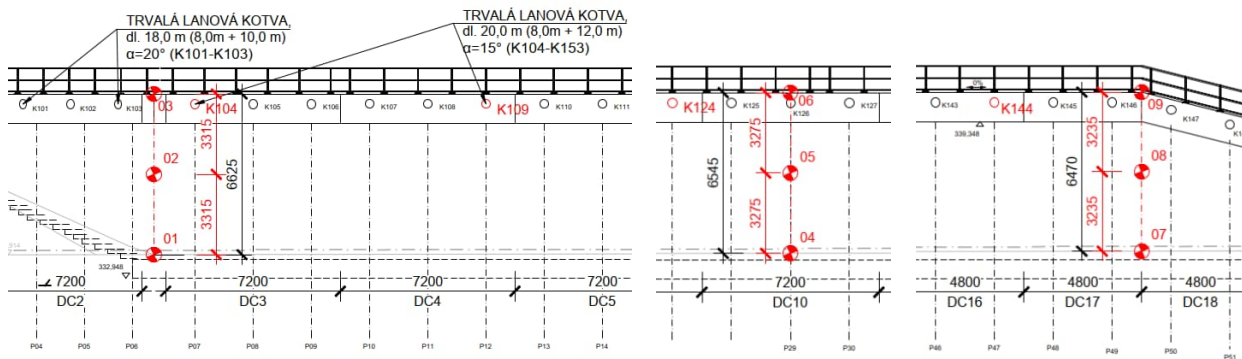
Dále doporučujeme monitorovat sílu v hlavě kotev, min. v každé páté kotvě, se stejnou četností jako v případě převázek.

Počty monitorovacích bodů:

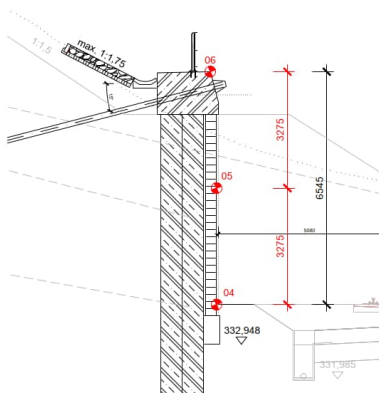
Ve třech řezech bude geodeticky měřen posun pilotové zdi v patě, jejím středu a ve vrcholu převázky. Celkem bude tedy měřeno 9 bodů, viz *Obr. 1* a *Obr. 2*.

Bude provedeno měření síly k každé páté kotvě, tedy v kotvách: K104, K109, K114, K119, K124, K129, K134, K139, K144.

Stavba: Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN,
1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) 1. ETAPA - PDPS
Objekt: SO 1-11-01.1 ŽST Plzeň hl.n., obvod Nová Hospoda, žel. Spodek
Příloha: 2.600 Zárubní zeď km 0,019 – km 0,154



Obr. 1 – pohled na polohu měřících bodů



Obr. 2 – příčný řez – poloha měřících bodů

14 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ S OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Vzhledem k charakteru stavby, není řešeno

V Brně

10.10.2024

Ing. Zuzana Greplová