

„Rekonstrukce náspu v km 72,300 – 72,350 v úseku Blíževedly – Česká Lípa“

B. Souhrnná technická zpráva

Obsah:

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK.....	3
B.1 Popis území stavby	4
B.2 Celkový popis stavby	13
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	13
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	16
B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby.....	16
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	20
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	20
B.2.6 Základní charakteristika objektů	20
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení	21
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	21
Stavba nepodléhá posouzení z hlediska požární ochrany.	21
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	21
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	21
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	22
B.3 Připojení na technickou a dopravní infrastrukturu	22
B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	23

B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	23
B. 6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	24
B.7 Ochrana obyvatelstva.....	28
B.8 Zásady organizace výstavby	28
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	28

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
d.ú.	definiční úsek
IPO	individuální protihluková opatření
MK	místní kabelizace, místní kabel
NN	nízké napětí
PHS	protihluková stěna
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
SO	stavební objekty
SP	studie proveditelnosti
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
t.ú.	traťový úsek
ZPF	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST	železniční stanice
ZÚR	Zásady územního rozvoje

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

B.1 Popis území stavby

- a) *Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území:*

Území stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, ve kterém je požadována rekonstrukce náspu v km 72,300 – 72,350 traťového úseku mezi Blíževedly – Česká Lípa.

V průběhu vstupní porady, která se konala formou místního šetření došlo k upřasnění rozsahu rekonstrukce náspu a odsouhlaseno bylo staničení v km 72,240 – 72,320.

Tento traťový úsek, na kterém se budou stavební práce realizovat, je součástí Libereckého kraje a spadá do katastrálního území obce Stvolínky.

Železniční trať Lovosice – Česká Lípa tvoří v předmětném úseku hranici CHKO Kokořínsko – Máchův kraj.

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese jednokolejného traťového úseku s maximální traťovou rychlostí 60 km/h a stavební činnost bude probíhat na kolejišti tzn. na drážních pozemcích. Náplní stavby je zvýšení bezpečnosti železniční trati rekonstrukcí daného náspu, tzn. zamezení sedání náspového tělesa.

Stavba se nachází v nezastavěném území extravilánu obce Stvolínky.

- b) *údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci:*

Z pohledu územních plánů obce je možno konstatovat, že ve všech relevantních územních plánech je řešený úsek železniční trati uvažován ve stávajícím územním vymezení v souladu se ZÚR.

Stavba rekonstrukce náspu se nachází na stávajících drážních pozemcích, bez změny polohy osy koleje. Zábory mimo drážních pozemků nejsou vyžadovány a předpokládají se pouze pokud dojde v průběhu prací k nápravě hranic drážního pozemku, kde by bylo drážní těleso mimo hranice pozemku.

- c) *informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území*

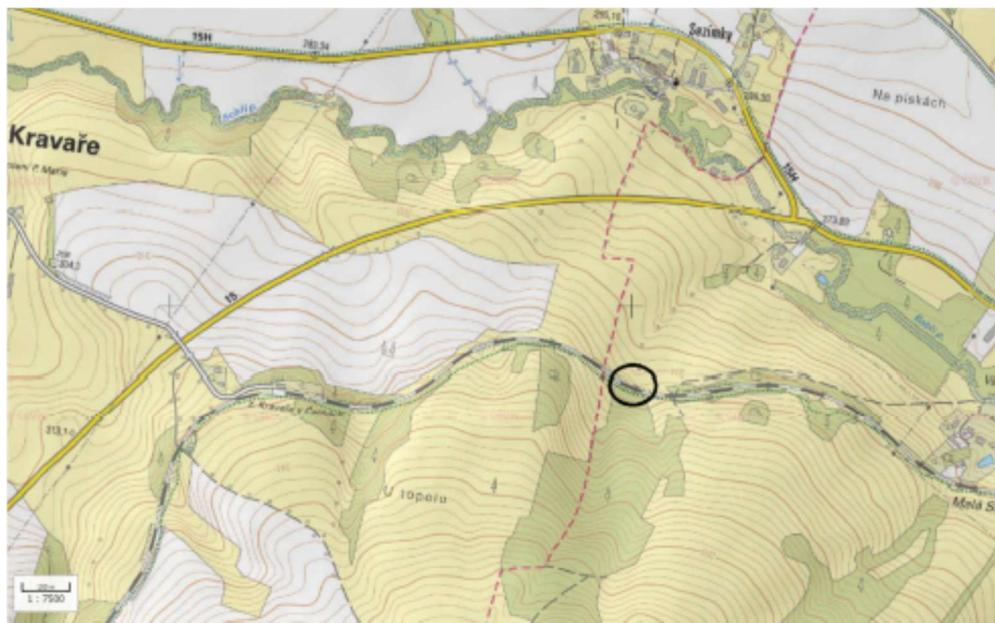
Výjimky z obecných požadavků na využívání území nejsou požadovány

- d) *informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů*

Případné podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů budou zapracovány do dokumentace H Dokladová část.

- e) *geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,*

Inženýrskogeologický průzkum prováděný v 8/2021 se zaměřil na sběr informací o podloží železničního náspu a náspového tělesa tak, aby bylo možné sestavit geologický model (skladba podloží, hladina podzemních vod), ověřit mechanické vlastnosti zemin a vyhotovit nezbytné analýzy pro projektování rekonstrukce náspu.



Obr. 1: Přehledná mapa, zkoumaná část železniční trati je vyznačena černou elipsou

Geomorfologie

Dle geomorfologického členění (Demek et al. 1987) náleží zájmové území v rámci České vysočiny do soustavy (subprovincie) Česká tabule, oblasti Severočeská tabule, celku Ralská pahorkatina, podcelku Dokeská pahorkatina a okrsku Jestřebská kotlina. Ta je budována středoturonskými pískovci, méně písčitymi slínovci a svrchnoturonskými až koniackými slínovci a vápnitými jílovci a třetihorními vulkanity. Vlastní zájmové území leží při severním upatí výrazného neovulkanického suku Ronov. Nejnížší stupeň reliéfu tvoří niva Bobřího potoka. Terén se poměrně výrazně zvedá k jihovýchodu a klesá k severu a severozápadu.

Geologie

Předkvarterní podklad širšího zájmového území budují sedimenty svrchní křídý řezenského souvrství proražené vulkanickými horninami terciéru. Z křídových sedimentárních hornin jsou zde zastoupeny převážně slabě zpevněné šedo vápnité jílovce, při povrchu zcela až silně zvětralé, rozpadavé na jílovité zeminy s málo pevnými úlomky. V oslabených polohách mohou obsahovat krystalky a výkvěty sádrovců. Pískovce jsou mapovány i prozkoumány v podloží a jsou to bělavé a žlutavé, jemnozrnné a stejnozrnné, mírně až silně zvětralé, slabě zpevněné téměř bez tmelu, velmi snadno zvětrávající. Místy se v pískovcích vyskytují v polohách silně prokřemenělé lavice. Terciérní vulkanické horniny jsou zastoupeny alkalickými basalty a bazanity. Kvarterní pokryv tvoří především deluvialní, eolicko-deluvialní a v okolí vodotečí fluvialní sedimenty. Deluvialní zeminy zahrnují především vlivem gravitačních sil transportované produkty zvětrávání předkvarterních hornin s proměnlivou mocností v řádu prvních metrů.

Eolické a příp. eolicko-deluvialní sedimenty jsou zastoupené sprašemi a sprašovými hlínami - zeminy jsou jílovité a jílovito-písčité s klastickou příměsí. V údolní nivě Bobřího potoka lze očekávat různorodé fluvialní sedimenty povodňové hlíny, jíly, písky, štěrky a jejich přechody, při bázi pak převážně klastické štěrkovité zeminy. Nejmladším členem jsou antropogenní uloženiny.

Poddolování – ne

Sesuvy – ano – dočasně uklidněné svahové nestability přírodního původu postihují, podle informací z archivu Geofondu, severozápadní svahy vrchu Ronov.

Zemětřesení (ČSN EN 1998, 1998-5) – **ano** (0,04 g) – v normě (možné zanedbat)

Hydrogeologie

Lokalita se nachází v základní vrstvě v hydrogeologickém rajonu 4640 Křída Horní Ploučnice v sedimentech svrchní křídly. Zájmová oblast se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje II. stupně.

Mělká hladina podzemní vody se vyskytuje v údolní nivě Bobřího potoka, který se nachází asi 450 m severovýchodně od zájmové oblasti a také o cca 50 m níže než zájmové území. Jedná se o souvislou hladinu podzemní vody v hydraulické spojitosti s vodním tokem vázanou na propustné štěrkovité fluvialní sedimenty. Další mělké zvodně v kvarterních jílovitých sedimentech pokryvných útvarů budou tvořit nesouvislé a vzájemně izolované hladiny podzemní vody. Ty se budou vyskytovat především v mělkých terénních depresích, do kterých se gravitačně stahuje povrchová voda. V místech se špatnými odtokovými poměry se voda zadržuje a podle rostoucí vlhkostní vegetace je povrch území minimálně po část roku zamokřen a podmáčen.

V křídových horninách před kvarterního podkladu je oběh podzemní vody vázán především na propustnější písčité horniny, naproti tomu jílovotopísčité a jílovité facie hornin budují izolátory. Kolektor je puklinovo-průlinový s nesouvislou a často mírně napjatou hladinou.

Záplavové území

Předmětná lokalita leží mimo stanovená záplavová území.

Klima

Dle Quitta (1971) se zájmový koridor nachází v mírně teplé oblasti MT9. Klimatická jednotka MT9 je charakterizovaná dlouhým teplým až suchým létem, s přechodným obdobím krátkým, s krátkou, mírnou a suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrná roční teplota vzduchu se pohybuje mezi 7 a 8 °C. Průměrné roční úhrny srážek se pohybují v rozmezí od 600 mm do 700 mm. Průměrný počet mrazových dnů v roce je 110–130. Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou se pohybuje mezi 60–80.

- f) *výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.*

PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Průzkum byl proveden v průběhu 08-09/2021 společností SAGASTA s.r.o.

Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen „vlastníci“) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen „vlastnictví“) v daném zájmovém území.

Hranice zájmové území byla vyhotovena na podkladu aktuálních katastrálních map.

Seznam vlastníků byl sestaven z následujících zdrojů:

- Výpis z registru subjektů technické infrastruktury (www.rsti.cz).

V souběhu se stavbou prochází kabely ČDT. V rámci realizace třeba respektovat podmínky ČDT č.j. 17501/2021-SŽ-CDT-ÚŽT:

- V případě, že staveniště, zařízení staveniště, skládka materiálu nebo příjezdová cesta pro těžké mechanismy bude dál než 10m od osy koleje vpravo ve směru staničení bude před zahájením stavby DK vytyčen servisní organizací ČD-Telematika a.s. (ČDT).
- Neprodleně hlásit servisu ČDT každé poškození podzemního vedení i zařízení i zařízení související (kabelové označníky, žlabové trasy a podobně).
- Obnovit případné poškození krytí kabelů a provést jeho zabezpečení, tj. zapískovat a doplnit cihly, desky, žlaby, ochrannou fólii apod. s následnou kontrolou servisu ČDT.
- Veškeré zemní práce blíže než 1.0 m od kabelů provádět výhradně ručně za použití vhodného nářadí a pomůcek.
- Bez souhlasu správce kabelu nesnižovat ani nezvyšovat vrstvu zeminy nad kabelem.
- Nad kabelovou trasou dodržovat zákaz skladování materiálu a budování takových zařízení, která by znemožňovala přístup ke kabelům (sázet stromy).
- Nad kabelovou trasou dodržovat zákaz přejíždění těžkými vozidly, dokud nebude provedena ochrana kabelu proti poškození (např. panely).
- Další podmínky mohou být stanoveny při vytyčení.

Poř.č.	Organizace	Adresa	Datum podání Způsob po- dání	Datum doručení Způsob doručení	Č. jednací	Poznámky/podmínky
1	ČEPS, a.s.	Elektrárenská 774/2, Praha 10, 101 52	09.09.2021 Mawis	9.9.2021 mail	7998/2021/CEPS	Nenachází se žádné zařízení přenosné soustavy, ani jeho ochranné pásmo.
2	České Radiokomuni- kace a.s.	Skokanská 2117/1, Praha 6 - Břevnov, 169 00	09.09.2021 Mawis			
3	CETIN a.s.	Olšanská 2681/6, Praha 3, 130 00	09.09.2021 Mawis	9.9.2021 web	785253/21	V předmětné oblasti se nachází SEK, ale díky vzdálenosti od osy koleje, nedojde při dodržení podmínek dokumentace ke střetu se SEK.
4	Správa železnic, s.o.	Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00	09.09.2021 Mawis			
5	T-mobile Czech Re- public a.s.	Tomíčková 2144/1, Praha 4, 149 00	09.09.2021 Mawis	9.9.2021 mail	E45625/21 E45626/21	Nedojde ke kolizi s technickou infrastrukturou společnosti.
6	Vodafone Czech Re- public a.s.	náměstí Junkových 2, Praha 5, 155 00	09.09.2021 Mawis	09.09.2021 web	MW9910182157335319	Nenachází se žádné podzemní ani nadzemní vedení společnosti.
7	ČD - Telematika a.s.	Pod Tábořem 8a, Praha 9, 190 00	15.9.2021 web	15.9.2021 web	1202117937	V předmětné oblasti se nachází SEK, ale díky vzdálenosti od osy koleje, nedojde při dodržení podmínek dokumentace ke střetu se SEK.
8	ČEZ Distribuce, a.s.	Teplická 874/8, Děčín 4, 405 02	15.9.2021 web	15.9.2021 web	0101601089	Nenachází se podzemní NN, Nadzemní NN
9	ČEZ ICT Services, a.s.	Duhová 1531/3, Praha 4, 140 53	15.9.2021 web	15.9.2021 web	0700440793	Nenachází se komunikační zařízení v majetku spol.
10	Ministerstvo obrany - Sekce ekonomická a majetková - OOÚZ	Tychonova 221/1, Praha 6, 160 00	15.9.2021 mail			
11	Obec Kravaře	Nám. Míru 166, Kravařeč, 471 03	15.9.2021 mail			
12	Obec Stvolníky	Stvolníky 53, Stvolníky, 471 02	15.9.2021 mail	17.9.2021 mail	STV-672/2020	Nenacházejí se žádné sítě ve správě obce.

13	Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.	Přítkovská 1689, Teplice, 415 50	15.9.2021 web	16.9.2021 web	SCVKZAD115661 SCVKZAD115664	Nachází se: Ochranné pásmo vodního zdroje Nachází se: Ochranné pásmo vodního zdroje
14	Telco Pro Services, a.s.	Duhová 1531/3, Praha 4, 150 53	15.9.2021 web	15.9.2021 web	0201301945	Nenachází se komunikační zařízení v majetku spol.

Všechny zákresy inženýrských sítí jsou převedeny do digitální podoby.

GEOLOGICKÝ PRŮZKUM

Výsledky a interpretace po opírají o odkryvné sondy, penetrační sondy, laboratorní analýzy a v některých ohledech i o archivní podklady.

V podloží násypu byly penetračním sondováním zjištěny jílovité až jílovito-prachovité zeminy v mocnosti asi 3,0 m, které pozvolně přecházejí do poloskalní horniny R6-R4 (jílovec, slinovec). Zeminy jsou tuhé konzistence a podle klasifikace ČSN 73 6133 se jedná o zeminy F6 až F8. **V násypu se jedná o zeminy občasně měkké, převážně tuhé konzistence tříd F6 až F8 a kypré až středně ulehle štěrky s jemnozrnnou příměsí (G3 G-F) pravděpodobné dřívější sanace násypu.** Hladina podzemní vody (volná) nebyla zjištěna. **Zeminy jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé a vodní režim je nepříznivý (pendulární) až velmi nepříznivý.**

Na základě provedených průzkumných prací a předběžných výpočtů je evidentní, že **problémy násypového tělesa přímo souvisí s objemovou nestálostí a namrzavostí použitých zemin.** Zeminy třídy **F6 jsou podmíněčně použitelné do násypu** – je nutné jejich upravení. Zeminy třídy **F8 jsou obtížně upravitelné a pokud by se mělo jednat o zeminy F8 CV, CE, tyto zeminy jsou nepoužitelné** z důvodu objemové nestálosti (obsahují expandabilní jílové minerály).

Důvodem nestabilního násypu jsou **pravděpodobně objemové změny zeminy spojené s promrzáním a vysycháním zemin se vznikem trhlin. Dalším nepříznivým faktorem je nahodilé přetížení od pohybujících se vlakových souprav, kdy přetížení zásadně snižuje stabilitu svahu (kdy FS <1,3).** V zeminách vznikají trhliny vysycháním a při dešťových obdobích v trhlínách narůstají pórové tlaky a dochází k rozplavování, které se projevuje povrchovou smykovou nestálostí, creepem a objemovými změnami ve směrech x a z.

Možný způsob sanace – kompletní rekonstrukce a vybudování násypového tělesa ze zemin vhodných do násypu podle SŽ S4 (ČSN 73 6133), příp. spolu s vyztužením násypu geomřížemi.

Vzhledem k nevhodným objemově nestálým zeminám lze **doporučit dva způsoby sanace:**

- 1) odstranění celého násypu, stabilizace podloží za pomoci vyztužené zeminy a provedení násypu z vhodné sypaniny (podle S4),
- 2) odstranění celého násypu, stabilizace podloží za pomoci vyztužené zeminy a provedení násypu ze stabilizované sypaniny (podle S4). Stabilizaci lze provést smísením zemin F6 + F8 + G2 se 2-3 % cementu.

Za zvolení vhodného postupu je zodpovědný projektant sanačních prací na základě finančního a materiálového rozboru dostupných materiálů.

g) *ochrana území podle jiných právních předpisů (státní památková péče, ochrana přírody a krajiny)*

Ochranná pásma dle

- energetického zákona č. 458/2000 Sb.
 - elektroenergetika – ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):
 - 7 m pro venkovní vedení 1–35 kV
 - 12 m u venkovních vedení 35–110 kV
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110–220 kV

- 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení
- Plynárenství – ochranné pásmo plynovodů
 - 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
- Teplárenství
 - 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.
Dle zákona v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:
 - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace
 - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy
 - 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.
 - Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.
- o drahách č. 266/1994 Sb.
definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.
- o státní památkové péči č. 20/1987 Sb.
- o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb.
 - Zvláště chráněná území
 - Památné stromy
- vodního zákona č. 254/2001 Sb.
 - Ochranná pásma vodních zdrojů
- o vodovodech a kanalizacích č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- o elektrotechnických komunikacích č. 127/2005 Sb.
 - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

Traťový úsek od km 71,250 až po km 71,280 nezasahuje do záplavového území.

PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ

V předmětné lokalitě se nenacházejí důlní díla ani poddolovaná území.

i) *vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území*

Stavba bude ve svém průběhu využívat sousední pozemní komunikace pro odvoz a dovoz materiálu na/ze staveniště. Bude se jednat o přilehlé a polní komunikace, které budou po skončení

stavby uvedeny do původního stavu. Provoz stavby nezatíží stávající faktory životního prostředí ani v předmětném, ani v jejím místě. Stavba neobsahuje žádné technologie zvyšující nebo snižující okolní teplotu ovzduší nebo podzemních vod.

Neobsahuje též žádné zdroje technologického hluku ani zdroje nebezpečného záření.

Stavba nemá žádné negativní vlivy na obyvatelstvo.

Přechodná hluková zátěž při realizaci stavebních prací vznikne z použití stavební mechanizace a bude omezena na minimum.

Práce nebudou prováděny v době nočního klidu. Stavbou nedojde ke změně odtokových poměrů v oblasti.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V některých lokalitách stavby může dojít ke kácení a mýcení zeleně. V těchto případech by se jednalo o náletové dřeviny drážního tělesa dráhy. Odstranění bude provedeno v místech ochranného pásma drážních technologií.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Trvalé zábory pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) nejsou požadovány.

Trvalé zábory ze zemědělského půdního fondu (ZPF) nejsou požadovány.

S dočasnými zábory PUPFL se nepočítá.

Stavba si vyžádá zábor pozemků ZPF do jednoho roku, a to na dobu nezbytně nutnou. Na plochy dočasného záboru ZPF s délkou trvání do 1 roku (včetně doby potřebné na uvedení dotčené zemědělské půdy do původního stavu) se nevztahuje řízení podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, o udělení závazného stanoviska – souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze ZPF (viz ust. § 9, odst. 2, písm. d). Termín zahájení nezemědělského využívání zemědělské půdy musí být nejmeně 15 dní předem písemně oznámen orgánu ochrany zemědělského půdního fondu.

Jedná se o pozemek č.p. 1043 ve výměře trvalého záboru 117m².

l) územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Územně se stavba nachází na katastrálním území obce Stvolínky. Stavba rekonstrukce náspu je pouze na stávajícím tělese dráhy a v ochranném pásmu dráhy a nedojde k žádné změně napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu.

Umístění zařízení staveniště se předpokládá na drážních pozemcích, případně bude pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby zřízen dočasný zábor.

Stavbou budou dotčeny inženýrské sítě jiných vlastníků – sítě elektronických komunikací (SEK)

Rozsah a způsob zabezpečení jednotlivých inženýrských sítí je řešen SO v části dokumentace D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty a D.2.1.6 Potrubní vedení

m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Předpokládané datum provedení stavby je na základě podkladů obdržených od investora **3/2022–12/2022.**

Realizace stavby je rozdělena do stavebních postupů a bude časově koordinována s následujícími investiční a opravnými pracemi v rámci modernizace traťového úseku:

- 1) Sub. ISPROFIN: 551 353 0029
Rekonstrukce náspu v km 71,250 – 71,280 v úseku Blíževedly – Česká Lípa, zpracování DUSP, realizace stavby 3/2022–12/2022
- 2) Sub. ISPROFIN: 500 354 0007
Revitalizace trati Lovosice Česká Lípa (investor stavby – Správa železnic, státní organizace), realizace stavby 23.7.2021 – 24.11.2022

n) *seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí*

p. č. 1451 Česká republika, Správa železnic, s.o.

o) *seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo*

S ohledem na charakter stavby nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.

Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) *nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,*

Změna trvalé dokončené stavby traťového úseku mezi Blíževedly a Českou Lípou, od žel. km 72,240 po km 72,320 na trati Lovosice – Česká Lípa.

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.:	regionální
Kategorie dráhy podle TSI INF:	TSI INF-O – P6, TSI INF-N – F4
Součást sítě TEN-T:	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze:	461 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu:	539
Číslo trati podle knižního jízdního řádu:	087
Číslo traťového a definičního úseku:	113114
Traťová třída zatížení:	B2
Maximální traťová rychlost:	60 km/h, v místě stavby 50km/h
Trakční soustava:	Nezávislá
Počet traťových kolejí:	1

Správcem zařízení je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové

Rozsah stavby:

- délka stavby	80 m
- začátek stavby	km 72,240
- konec stavby	km 72,320

Parametry stavby:

- max rychlost	60 km/h
- zábrzdna vzdálenost	400 m
- traťové zatížení	B2

V rámci stavby nedojde k zvýšení traťové rychlosti.

b) účel užívání stavby,

Jednokolejná trať Lovosice – Česká Lípa je zařazena (dle zákona č. 266/94 Sb. o drahách) do kategorie drah regionálních, vlastníkem je Česká republika, zastoupená SŽ, s.o.

Předmětem stavby je zvýšení bezpečnosti železniční trati rekonstrukcí daného náspu, tzn. zamezení sedání náspového tělesa a propustku.

Jedná se o stavbu určenou k provozování pro osobní i nákladní drážní dopravy.

c) trvalá nebo dočasná stavba,

Jedná se o stavbu trvalou

d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních),

Regionální trať Lovosice – Česká Lípa je využívána převážně osobní dopravou a spojuje Ústecký a Liberecký kraj s návazností na celostátní železniční tratě Praha – Děčín, Děčín – Liberec.

Trať prochází krajem Českého středohoří s maximální traťovou rychlostí 60 km/h a zábrzdnu vzdáleností 400 m.

Drážní doprava na trati je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Vzhledem ke stáří a stavu jednotlivých částí trati probíhají přípravné práce tak, aby v roce 2022 proběhla na celém traťovém úseku Lovosice – Česká Lípa revitalizace, s cílem zvýšení bezpečnosti a rychlosti dopravního spojení. Bude realizováno nové zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení a silnoproudá technologie, a rekonstrukce se bude týkat i železničního spodku, svršku a přejezdů.

Záměr „Rekonstrukce náspu v km 72,300 – 72,350 v úseku Blíževedly – Česká Lípa“ je zaměřen na zamezení sedání náspového tělesa a tím zvýšení bezpečnosti trati, včetně rekonstrukce propustku.

- e) *informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,*

Na stavbu nejsou žádné požadavky na udělení výjimky. V rámci stavby nejsou prováděny žádné úpravy týkající se bezbariérového užívání.

- f) *informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,*

Při stavbě budou respektována závazná stanoviska a vyjádření obsažené v dokladové složce, která je nedílnou součástí dokumentace.

- g) *ochrana stavby podle jiných právních předpisů,*

Řešeno v B.1 g)

- h) *základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,*

Odvedení dešťových vod – v rámci stavebních prací bude mimo jiné provedena rekonstrukce železničního spodku včetně úprav GPK a odvodnění rekonstruovaným propustkem

Odpady

Nejvýznamnější druhy odpadů vzniklých v průběhu realizace rekonstrukce náspu v km 71,250 -71,280 jsou šterkové lože železničního svršku, výkopová zemina a hornina nekontaminovaná, beton z demolic, dřevěné a betonové pražce a pryžové podložky. Níže je uvedeno předpokládané množství a zařazení odpadů dle Katalogu odpadů (vyhl. 8/2021 Sb. v platném znění).

17 05 08	ŠTĚRK ZE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU NEUVEDENÝ POD ČÍSLEM 17 05 07	63,000 t
17 01 01	BETON	1,000 t
17 05 04	ZEMINA A KAMENÍ NEUVEDENÉ POD ČÍSLEM 17 05 03	1 845,000 t
07 02 04*	SKLO, PLASTY A DŘEVO OBSAHUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY NEBO NEBEZPEČNÝMI LÁTKAMI ZNEČIŠTĚNÉ	0,022 t
20 02 01	BIOLOGICKY ROZLOŽITELNÝ ODPAD	xy t

Emise hluku a látek znečišťujících ovzduší

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby nejsou emise hluku a látek znečišťujících ovzduší podrobněji řešeny. Vlivem stavby dojde k lokálnímu ovlivnění ovzduší a hlukové situace v době realizace stavby, stavba se nachází mimo zastavěné území, vliv bude dočasný a po skončení

stavby plně reverzibilní. Snížení zátěže lze dosáhnout rovněž zvolením vhodného technologického postupu a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby a vhodným harmonogramem výstavby.

i) *základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy*

Předpoklad zahájení a ukončení výstavby je v průběhu roku 2022. Stavební etapy budou členěny do 2 skupin – přípravné práce a stavba.

j) *základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby*

Stavba bude uvedena do provozu po její realizaci.

k) *orientační náklady stavby*

27mil Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) *urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení*

Z hlediska urbanistického nedochází k žádným změnám oproti současnému stavu. Rekonstrukce náspu bude prováděna na stávajících drážních pozemcích s minimálními požadavky na zábory sousedních pozemků.

b) *architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení*

Z hlediska architektonického řešení stavby nedochází k podstatným změnám oproti současnému stavu.

Jedná se o stabilizaci a zajištění proti sedání náspu.

B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby

a) *popis celkové koncepce technického řešení*

Rozsah provozního řešení vychází ze zadání a specifických požadavků Objednatele stavby, které se dále upřesňovaly v rámci jednání a místních šetření v rámci jednotlivých specializací.

Provozní řešení vychází z napojení GPK trati, geologického modelu a navrženého technického řešení tak, aby již nedocházelo k sedání železničního spodku vlivem povětrnostních, klimatických a odtokových poměrů v kombinaci se zatížením při průjezdu vlaku.

V rámci stavby bude navržena rekonstrukce železničního spodku, podložená výpočty a geologickým modelem a dále bude navržena na základě klimatických poměrů rekonstrukce železničního svršku.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Současné technické parametry trati nevyhovují aktuálním a zejména budoucím nárokům na zajištění bezpečnosti provozu a snížení nebezpečí vzniku mimořádných událostí. Aktuální stav železničního spodku a svršku dle výsledků průzkumu vyžaduje stavební zásah v celém rozsahu.

Navrženými opatřeními tohoto projektu se výrazně zvýší bezpečnost provozu a zajistí se spolehlivé provozování železniční dopravy.

Popis navrženého řešení

Navržené směrové řešení navazuje na stávající stav. Úprava směrového řešení je od km 72,190 502 do km 72,240 000 a od km 72,320 000 do km 72,492 751. Byly převzaty sklony -24,372‰ a -25,799‰. Z důvodu dodržení maximálních zdvihů do 0,100m byly přidány lomy nivelet o poloměru $R_v=5000m$ a $R_v=20000m$.

V úseku je navržen nový železniční svršek z kolejnic tvaru 49 E1 s tuhým upevněním na betonových pražcích min. délky 2,4m rozdělení „c“ od km 72,240 do km 72,320. V celém rekonstruovaném úseku bude zřízena bezстыková kolej. Zřízení odpovídá novelizovaný předpis S3/2.

Na základě dostupných informací je předložen návrh technického řešení, jehož cílem je zajištění dlouhodobé stability drážního násypového tělesa situovaného v nepříznivých geotechnických podmínkách.

Problematika násypového tělesa je z hlediska IGP zařazena do 3. geotechnické kategorie (S4, čl. 37) z důvodu problematického podloží, sedání tělesa a lokálních problémů se stabilitou. Přesný popis a návrh řešení je v samostatné části PD.

b) *celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody*

Vzhledem k charakteru stavby se neuvažuje se zvýšeným požadavkům na energie, tepla ani TUV.

c) *celková spotřeba vody*

Stavba svým charakterem nevyžaduje (oproti stávajícímu stavu) zvýšenou spotřebu vody.

d) *celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem*

Při veškerém nakládání s odpady (tzn. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) je původce odpadů povinen postupovat dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“), který nabyl účinnosti 1. 1. 2021, a nahradil tak právní úpravu danou zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, a o změně některých dalších zákonů. Zákon o odpadech upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. Provádění ustanovení zákona o odpadech upravují ke dni zpracování této dokumentace následující vyhlášky (zpracovatel dokumentace dále v této dokumentaci odkazuje i na další podzákoné předpisy – metodické pokyny):

- č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastnosti odpadů (Katalog odpadů),
- č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady,

Povinnosti původcům odpadů jsou stanoveny dikcí ustanovení § 15 zákona o odpadech, m.j.

- zařadit odpad podle druhu a kategorie a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností,
- prokázat kontrolním orgánům předání produkováných odpadů oprávněným osobám,

- spolu s předávanými odpady při jednorázové nebo první z řady dodávek předat oprávněným osobám údaje o své osobě a údaje odpadu; u odpadů odstraňovaných na skládce popřípadě využívaných k zásypu údaje o odpadu zpracovat formou základního popisu odpadu,
- při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byly zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace, odpady nabízet k využití (zde je třeba upozornit na metodické pokyny Ministerstva životního prostředí – „Nakládání se stavebními a demoličními odpady“, „Nakládání s odpady obsahujícími azbest“),
- odstraňovat odpady v zařízeních k tomu určených.

Podrobnosti k těmto ustanovením zákona o odpadech jsou stanoveny ve vyhlášce č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Jak je tedy již výše uvedeno, původce odpadů, v tomto případě tedy dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona o odpadech.

Dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech, je povinností každého původce odpadu – v tomto případě zhotovitele stavby – zařadit odpad pro účely nakládání s odpadem dle Katalogu odpadů (vyhl. č. 8/2021 Sb. – dále jen „Katalog odpadů“).

Při realizaci jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude vznikat škála odpadů. Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů bude zpracován seznam odpadů vycházející z plánovaných prací vztahujících se k jednotlivým stavebním objektům a provozním souborům. Určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázni dodavatelů stavebních prací. Je pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby poněkud odlišné.

Nejvýznamnější druhy odpadů vzniklých v průběhu realizace rekonstrukce náspu v km 72,300-72,350 jsou šterkové lože železničního svršku, výkopová zemina a hornina nekontaminovaná, beton z demolic, dřevěné a betonové pražce a pryžové podložky. Níže je uvedeno předpokládané množství a zařazení odpadů dle Katalogu odpadů (vyhl. 8/2021 Sb. v platném znění).

17 05 08	ŠTERK ZE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU NEUVEDENÝ POD ČÍSLEM 17 05 07	63,000 t
17 01 01	BETON	1,000 t
17 05 04	ZEMINA A KAMENÍ NEUVEDENÉ POD ČÍSLEM 17 05 03	1 845,000 t
07 02 04*	SKLO, PLASTY A DŘEVO OBSAHUJÍCÍ NEBEZPEČNÉ LÁTKY NEBO NEBEZPEČNÝMI LÁTKAMI ZNEČIŠTĚNÉ	0,022 t
20 02 01	BIOLOGICKY ROZLOŽITELNÝ ODPAD	xy t

Předmětný stavební záměr se nachází na rozhraní Libereckého kraje a Ústeckého kraje. Po zhodnocení všech relevantních ukazatelů (vzdálenost, rozsah poskytovaných služeb, kapacita atd.) byl sestaven seznam provozovatelů zařízení k odstraňování či využití odpadů v daném regionu.

Název provozovatele	Adresa	Typ zařízení
EKO VOLFARTICE, a.s.	471 12 Volfartice 150, IČ: 250 28 758	Skládka odpadů skupiny SO03

Název provozovatele	Adresa	Typ zařízení
Ekoservis Ralsko, s.r.o.	471 24 Ralsko, Svěbořice	Skládka odpadů skupiny SOO
KRAUN, spol. s r.o.	412 01 Travčice, Nočníčky IČ: 640 50 947	Skládka odpadů SOO

Pozn.: seznam zařízení slouží pouze pro potřeby projektové dokumentace a není pro zhotovitele závazný

Zhotovitel stavby vypracuje písemnou dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby. (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP)

Závěrečná zpráva o nakládání s odpady (stavba nad 20 mil Kč - koridorové a ostatní stavby) bude obsahovat textovou a přílohovou část dle níže uvedeného obsahu:

1. Textová část:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá souhrnnou „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu“
- datum zpracování zprávy
- základní informace o stavbě v návaznosti na odpadové hospodářství
- změny od projektové dokumentace, zda k nim došlo a kde je to zapsáno ve stavebním deníku
- platná legislativa, podle které byla zpráva zpracovaná
- místo uložení povinných dokumentů v rámci odpadového hospodářství vyplývající ze zákona o odpadech (průběžná evidence o nakládání s odpady, ohlašovací listy pro přepravu nebezpečných odpadů, vážní listky, průvodní listiny apod.)
- seznam všech příloh

2. Přílohová část:

- seznam všech firem (pod zhotovitelů), které nakládaly s odpady
- řádné oprávnění všech pod zhotovitelů pro danou činnost, jestli je zákonem vyžadováno
- platné rozhodnutí příslušného úřadu k provádění činnosti souvisejících s nakládáním odpadů dle právních požadavků
- seznam stavebních objektů a provozních souborů celé stavby s uvedením původců odpadů (pokud není jedna zodpovědná firma)
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů
- seznam vynaložených nákladů na nakládání s odpady dle stavebních objektů a provozních souborů korespondující s fakturací
- pravidelná roční hlášení o produkci a nakládání s odpady za kalendářní rok pokud to vyžadoval charakter stavby.

3. Prohlášení o nakládání s odpady (stavba do 20 mil Kč - pozemní objekty, přejezdy atp.) a technologické stavby nad 20 mil. Kč (zabezpečovací systémy atp.) bude obsahovat níže uvedené údaje:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá prohlášení
- datum zpracování prohlášení

- prohlášení zhotovitele, že s veškerým odpadem vzniklým v rámci stavby bylo nakládáno v souladu s platnými právními předpisy týkajícími se odpadů a vzniklé odpady byly předány oprávněné osobě v souladu s platným zákonem o odpadech seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů

Zhotovitel vypracovanou písemnou dokumentaci o nakládání s odpady předá při ukončení stavby určenému zástupci SŽ.

- e) *požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě*

Stavba nevyžaduje žádné nové kapacity (rozšíření či změna) veřejných komunikačních sítí.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba bude vzhledem ke svému charakteru respektovat všechny předpisy a normy týkající se problematiky užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Základní právní normou v oblasti železnice je zákon č. 266/1994 o drahách. Na tento zákon navazuje a požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje vyhláška č. 177/1995 Sb. a předpisu TSI-PRM, nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu a dále ve vyhlášce 398/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci stavby nejsou prováděny úpravy týkající se bezbariérového užívání.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

- a) *popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení*

Při běžném používání stavby hrozí pouze bezpečnostní rizika vzniklá nepozorností, km 72,240 – 72,320 je součástí neelektrifikované trati.

- b) *řešení ochranných opatření proti bludným proudům na základě výsledků korozních průzkumů*

Během prací není vyžadován ani proveden Korozní průzkum místa stavby, jedná je o neelektrifikovanou trať.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do tří stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V příloze/části D této zprávy je uveden popis navrženého technického řešení po jednotlivých profesích.

SO 01-10-01	Železniční svršek
SO 01-11-01	Železniční spodek
SO 01-21-01	Propustek

Železniční spodek stávající stav

Výška daného náspu je cca 5 m. Vpravo staničení se terén svažuje k trati. Svah vede od vrcholku Ronov (552 m.n.m.). Celý svah je porostlý vzrostlou vegetací a při trati je tato vegetace až neprostupná. U paty náspu není zřízeno otevřené odvodnění. Vlevo od trati terén pokračuje v původním sklonu až k Bobřímu potoku. Svah náspu a přilehlého terénu je porostlý i neprostupnou vegetací. Na levé straně náspu je svah porostlý rákosím. V km 72,300 je klenbový kamenný propustek. Na jeho čelech je zřízen gabión z důvodů zachování tvaru kolejového lože. Tloušťka kolejového lože je v současné době 0,3 – 0,4 m. V rámci dřívější sanace byla provedena konstrukční vrstva ze škváry, tato konstrukce již neplní svoji původní funkci a únosnost pláň tělesa železničního spodku není dostatečná.

Železniční svršek stávající stav

Železniční svršek v místě rekonstrukce je z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích SB 8. Rok vložení do konstrukce dráhy je 1984. Kolej je stykovaná.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba se zabývá pouze rekonstrukcí náspu.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Stavba nepodléhá posouzení z hlediska požární ochrany.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci rekonstrukce náspu nedojde ke stavbě nového/rekonstrukci pozemního objektu tzn. není dle platné legislativy nutné řešit úspory energie, resp. průkaz energetické náročnosti a tepelnou ochranu.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci, a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému

stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů. Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno

b) ochrana před bludnými proudy,

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Stavba není umístěna ve významně seizmicky činné oblasti, v průběhu stavby nevznikají nové objekty, které by vyžadovaly konstrukce odolné proti zemětřesení a z tohoto důvodu se žádná opatření nenavrhují.

d) ochrana před hlukem,

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno, stavba je realizována v extravilánu obce, mimo zastavěnou oblast a práce v průběhu stavby budou probíhat pouze v denních hodinách.

e) protipovodňová opatření,

Stavba není umístěna v záplavové oblasti

f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

V blízkosti stavby se nenachází důlní díla ani poddolovaná území. Lokalita je součástí dočasně uklidněné svahové nestability – sesuvu přírodního původu (viz. mapový portál ČGS).

B.3 Připojení na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba bude využívat místní a polní komunikace a všechna opatření, která budou pro realizaci stavby nezbytná, budou dočasná a po dokončení stavby bude napojení na dopravní infrastrukturu stejné a beze změn.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Elektrická energie – pokud bude požadováno v průběhu stavby, tak bude řešeno elektrocentrálou

Železniční přejezd – není požadováno/řešeno

Silniční komunikace – není požadováno/řešeno

Železniční svršek – kolejnice, pražce, upevnění, kolejové lože, rozdělení pražců...

Železniční spodek – provedení zajištění únosnosti a stability pláň tělesa železničního spodku, odvodnění pláň tělesa železničního spodku, provedení zesílené konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku v délce zpevněné konstrukce pražcového podloží dle předpisu SŽDC S4.

- c) *popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.*

V rozsahu napojení na aktuální technickou infrastrukturu nedojde po realizaci stavby ke změnám. Vzhledem k charakteru stavby není bezbariérový přístup řešen.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

- a) *traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby,*

Železniční trať Správy železnic č.539D Lovosice – Česká Lípa hl.n. je spojnicí Ústeckého a Libereckého kraje. Jedná se o regionální dráhu. Z této trati odbočuje v ŽST Žalhostice regionální železniční trať Správy železnic č.539E Žalhostice – Velké Žernoseky. Z ŽST Lovosice pokračuje návazná celostátní železniční trať SŽDC č.527A Praha - Bubeneč – Děčín hl.n. a regionální železniční tratě Správy železnic č.539B Lovosice – Louny a č.539A Řetenice - Lovosice, z ŽST Česká Lípa hl.n. návazné celostátní železniční tratě Správy železnic č.540D Děčín východ – Liberec, č.540A Bakov n.J. – Česká Lípa hl.n. a č.540B Česká Lípa hl.n. - Jedlová. Trať Lovosice – Česká Lípa hl.n. je frekventovanou v osobní dopravě.

Stávající traťová rychlost je na mnoha místech omezena z důvodu nevyhovujícího stavu železničního svršku a typu zabezpečení železničních přejezdů.

Omezení a přerušení nákladní drážní dopravy s nutností zavést opatření

Během nepřetržitě 47denní výluky bude mezistaniční úsek Blíževedly – Česká Lípa vyloučen pro veškerou drážní dopravu. Snahou bude realizovat stavbu v souběhu se stavbou Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa.

Dočasné zvýšení personální potřeby provozovatele dráhy

Dočasné zvýšení personální potřeby není na stavbou dotčeném úseku nárokováno

- b) *návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,*

V rozsahu napojení na železniční síť a veřejnou dopravní infrastrukturu nedojde při realizaci stavby ke změnám. V průběhu stavby bude železniční doprava nahrazena NAD.

Snahou bude realizovat stavbu v souběhu se stavbou Revitalizace trati Lovosice - Česka Lípa

- c) *zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních.*

Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nebezpečí vzniku mimořádné události.

B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) *terénní úpravy*

Terénní úpravy budou pouze v rozsahu rekonstrukce náspu a propustku.

b) *použité vegetační prvky*

V rámci projektu není žádný požadavek na použití vegetačních prvků, pokud dojde k terénní úpravě svahu, která bude vyžadovat použití vegetačních prvků, pak bude využito hydroosevu.

c) *biotechnická, protierozní opatření.*

Charakter, předmět a rozsah díla nevyžadují biotechnická ani protierozní opatření.

B. 6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) *vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,*

Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet zejména automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha staveniště. Rozsah této zátěže bude záviset zejména na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby. Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se zeminou, stavebním materiálem (sytkými hmotami) a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů.

Snížení zátěže lze dosáhnout rovněž zvolením vhodného technologického řešení a dodržováním technologické kázně ze strany dodavatelů stavby a vhodným harmonogramem výstavby, který zohlední ochranu zdraví lidí. Celkově lze konstatovat, že znečištění ovzduší způsobené vlivem výstavby stavebního záměru bude časově omezené a plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší v dotčené oblasti.

Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy využívané v průběhu stavebních a zemních prací. Primárním liniovým zdrojem bude doprava spojená se stavební činností. Během výstavby se předpokládá s obvyklým nasazením běžných stavebních mechanismů - bagry, nakladače, nákladní auta, hutnící mechanismy apod. Hluk ze staveniště bude v čase proměnlivý a bude závislý na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno, přičemž celková zátěž bude plně reverzibilní a po ukončení stavby se již nebude více projevovat. Noční práce nejsou uvažovány.

Předmětem stavby je sanace železničního tělesa, v období provozu nedojde ke změně hlukových poměrů oproti stávajícímu stavu.

S odpady bude v průběhu výstavby a provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství. Podrobněji je problematika odpadů popsána výše v kap. B.2.3 písm. d).

Zájmová lokalita náleží k povodí Labe. V bezprostředním okolí stavby se nenachází žádný vodní tok, v rámci realizace záměru tak k zásahu do žádného vodního toku nedojde. Plánovaná stavba se nenachází v záplavovém území. Předmětný úsek železniční trati leží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída a zasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů. Jedná se o podzemní zdroj Česká Lípa – vrty ZP-1-12 (ID 111407).

Vzhledem k charakteru záměru a při dodržení běžných opatření na ochranu vod není dán předpoklad negativního vlivu na vodstvo. Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy související

se samotnou stavební činností (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do okolní půdy apod.). Pokud bude dodržováno běžných opatření, jenž předcházejí vzniku těchto havarijních stavů, bude případné riziko havárie sníženo na minimum a nenastane předpoklad pro negativní ovlivnění vodních zdrojů.

Vzhledem k umístění stavby v ochranném pásmu vodních zdrojů lze nakládání se závadnými látkami při stavbě hodnotit jako „spojené se zvýšeným nebezpečím“ ve smyslu ustanovení § 2 písm. c) vyhlášky č. 450/2005 Sb. Nakládání se závadnými látkami bude probíhat zejména na místech, která budou vybrána pro zařízení staveniště. Zde budou závadné látky skladovány a průběžně používány. Nakládání s těmito látkami musí být v souladu se závaznými předpisy (např. s ustanovením § 39-41 vodního zákona a s ustanovením vyhlášky č. 450/2005 Sb.) a s technickými předpisy a pokyny výrobce pro správné nakládání s výrobky (návody k použití apod.). Závadné látky budou na zařízeních staveniště uchovávány po nezbytně nutnou dobu. Benzin, hydraulické oleje, motorová nafta a motorový olej budou skladovány v uzavřených nádobách o max. objemu 250 l. Současně je nutno v místech skladování závadných látek nebo manipulace s nimi instalovat preventivní opatření, zabraňující možnému odtoku závadných látek nebo srážkových či jiných vod kontaminovaných závadnými látkami, (stěny, nádrže, zachytňovací vany). Je nutno zabránit úniku závadných látek, včetně závadných látek pevného skupenství, na volný terén a jejich styku se srážkovými či jinými (např. povrchovými) vodami. Respektována musí být současně i nutná bezpečnostní opatření a opatření ochrany zdraví při práci.

V rozhodnutí o stanovení ochranného pásma vodního zdroje je stanoveno, které činnosti poškozující nebo ohrožující vydatnost, jakost nebo zdravotní nezávadnost vodního zdroje nelze v tomto pásmu provádět, jaká technická opatření jsou v ochranném pásmu povinny provést vlastníci nebo stavebníci, popřípadě způsob a dobu omezení užívání pozemků a staveb v tomto pásmu ležících.

b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

Železniční trať v předmětném úseku hraničí s CHKO Kokořínsko – Máchův kraj. Předmětem ochrany chráněné krajinné oblasti je uchování a obnova přírodního prostředí, zejména ekosystémů volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, zachování a obnova ekologických funkcí území a zachování typického charakteru krajiny za současného rozvíjení ekologicky optimálního systému využívání krajiny a jejích přírodních zdrojů; ochrana unikátní krajiny s jedinečným geomorfologickým utvářením, jako jsou ploché pánve s četnými rybníky a rašeliníšti, skalní města a kaňonovitá údolí, kvádrové pískovce, neovulkanické vrchy, přirozeně meandrující tok řeky Ploučnice a údolí potoků Liběchovky a Pšovky, harmonicky utvářená krajina se zachovalými ekologickými funkcemi formovaná dlouhodobou činností člověka s významným podílem přírodě blízkých lesních, skalních, lučních, vodních a mokřadních ekosystémů a na ně vázaných vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, s významným zastoupením dřevin rostoucích mimo les a řadou kulturních a historických památek a souborů lidové architektury, které dotváří charakteristický ráz této krajiny.

Dne 14.2.2017 bylo AOPK ČR, regionálním pracovištěm SCHKO Kokořínsko – Máchův kraj vydáno vyjádření k přípravné dokumentaci stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ č.j. 00308/KK/17, ve které je uvedeno, že v případě předmětné železniční trati v úseku Blíževedly – Stvolníky je hranice CHKO vedena po přilehlé hranici parcel drážních pozemků (druhy pozemků: ostatní plocha, způsob využití: dráha). Parcela č. KN 1732 v k.ú. Kravaře v Čechách, se tak nachází zcela mimo území CHKO Kokořínsko – Máchův kraj. SCHKO Kokořínsko – Máchův kraj však upozorňuje, že na území CHKO Kokořínsko – Máchův kraj, které těsně přiléhá k dotčené parcele, je zakázáno zneškodňovat odpady mimo místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody - ust. § 26 odst. 1 písm. a) zákona – a vjíždět a setrvávat s motorovými vozidly a obytnými přívěsy mimo silnice a místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody - ust. § 26 odst. 1 písm. c) zákona. Vznikne-li tedy v průběhu přípravy či realizace stavby potřeba vjezdu anebo setrvání motorových vozidel na území CHKO Kokořínsko - Máchův kraj nebo jakéhokoliv jiného zásahu, který by byl v rozporu se základními či bližšími ochrannými podmínkami CHKO

Kokořínsko - Máchův kraj, je nezbytné v dostatečném časovém předstihu požádat SCHKO Kokořínsko - Máchův kraj o udělení příslušné výjimky nebo souhlasu.

Stavba si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les. Byla provedena inventarizace dřevin v okolí záměru. *Pro dřeviny rostoucí mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm či zapojené porosty dřevin o celkové rozloze nad 40 m², bude požádáno na příslušný orgán ochrany přírody (obec Kravaře) o povolení ke kácení.* Při stavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

V blízkosti předmětného úseku trati se nenachází žádný památný strom, významné krajinné prvky ze zákona ani registrované. Stavbou nebudou dotčeny prvky územního systému ekologické stability, ekologické funkce a vazby v krajině zůstanou zachovány.

V dotčeném území nepředpokládáme výskyt hodnotných rostlinných společenstev ani zvláště chráněných druhů rostlin. V lokalitě záměru se vyskytují pouze druhy běžné, ruderalní, vázané převážně na liniové stavby, extravilán obce a polní ekosystémy. V zájmové lokalitě nelze očekávat ani výskyt zvláště chráněných živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a vyhlášky č. 395/1992 Sb., v aktuálním znění. V území lze předpokládat výskyt převážně běžných živočichů, kteří jsou vázáni na polní biotopy. Vzhledem k menšímu rozsahu záměru, jeho charakteru a umístění předpokládáme pouze zanedbatelný vliv na flóru a faunu, a to zejména rušením (živočichů) v průběhu provádění stavebních prací.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Jedná se o zvláštní typ území, které bylo na základě vědeckých předpokladů vybráno jako lokalita pro soustavu chráněných území Natura 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je síť chráněných území Natura 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Železniční trať v předmětném úseku (km 72,300 – 72,350) hraničí s EVL Ronov – Vlhošť.

Území EVL zahrnuje dva zalesněné kopce tvořící významné krajinné dominanty širokého okolí. Na úpatí těchto kopců navazuje zemědělská krajina reprezentovaná na území EVL téměř výhradně kosenými a pasenými loukami, které jsou rozčleněny mezemi, odvodňovacími kanály a rozptýlenou zelení do nepravidelných dílců o velikosti od několika arů až po desítky hektarů. Na severovýchodním okraji území přechází do rybníční krajiny se soustavou Holanských rybníků, na území EVL zasahuje pouze Dolanský rybník. Silněji podmáčená místa jsou pokryta neudržovanými porosty rákosu, příp. lužními lesíky.

Předmětem ochrany EVL Ronov – Vlhošť jsou:

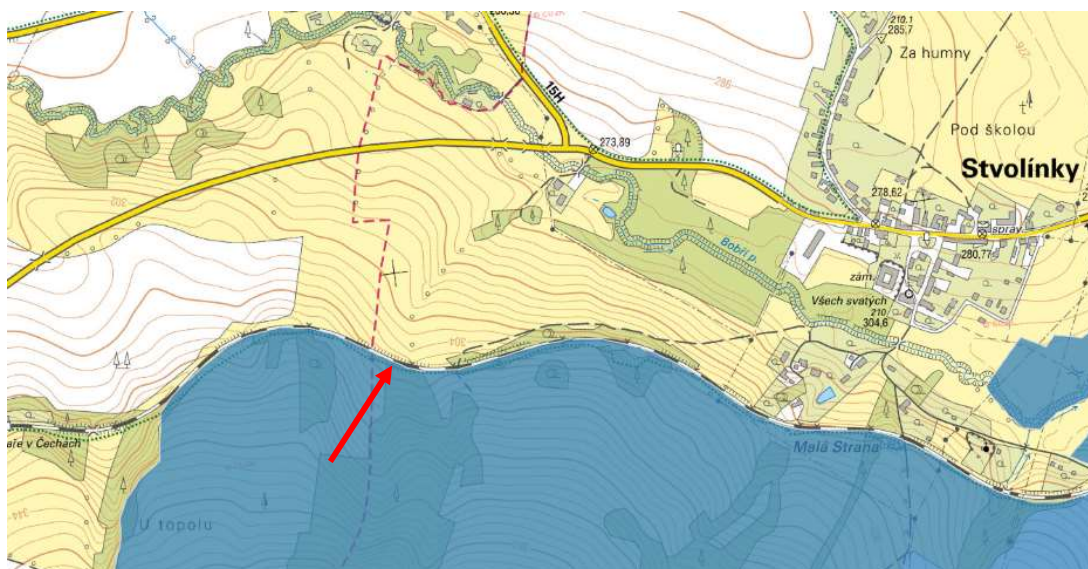
Přírodní stanoviště:

- 3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*
- 6410 Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*),
- 6510 Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*),
- 7140 Přechodová rašeliniště a třasoviště,
- 8220 Chasmodyfytická vegetace silikátových skalnatých svahů,
- 9130 Bučiny asociace *Asperulo-Fagetum*
- 9170 Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*
- 9180 Lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklicích

Druhy:

- 1061 modrásek bahenní
- 1059 modrásek očkovaný
- 1014 vrkoč útlý

Dne XY.XY. 2021 bylo vydáno stanovisko dle §45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, že záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.



d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Pro záměr „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ bylo v červenci 2017 zpracováno oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (SUDOP PRAHA a.s., 07/2017); na základě provedeného zjišťovacího řízení byl následně vydán závěr zjišťovacího řízení odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje formou rozhodnutí (ze dne 12.2.2018, č.j. 3712/ZPZ/2017; https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ULK1034), že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

Závazné stanovisko k posouzení vlivu na životní prostředí nebylo vydáno, podmínky nejsou stanoveny.

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů. V rámci projektu nejsou navrhována žádná nová ochranná a bezpečnostní pásma

V případě, že je dokumentace podkladem pro společné územní a stavební řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, neuvádí se informace k bodům a), b), d) a e), neboť jsou součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva definovaných zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (IZS) nejsou požadavkem ani předmětem tohoto projektu.

B.8 Zásady organizace výstavby

Zásady organizace výstavby je součástí samostatné přílohy B.08.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Předmětem stavby je rekonstrukce náspu stávající dokončené trati, která zůstává ve své původní poloze. Z pohledu ovlivnění odtokových poměrů lze tedy konstatovat, že dopady stavby nebudou žádné, nebo naprosto minimální.

Průvodní zprávu zpracoval:

Ing. Emil Špaček

Tel: +420 603775232

E-mail: emil.spacek@sagasta.cz