







Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	03.11.22	Dokumentace k připomínkám	JAN GREPL
P02	19.1.23	Zpracování připomínek	JAN GREPL
P03	30.9.23	Rozšíření úseku po km 26,200, dokumentace k připomínkám	JAN GREPL
P04	30.11.23	Zpracování připomínek	JAN GREPL

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace			 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1			
Zástupce investora:	Stavební správa západ			
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 - Karlín			
Zhotovitel stavby:	DIPONT s.r.o.			
Adresa:	Klíšská 1432/18, 400 01 Ústí nad Labem			
Kontakt:	T: +420 475 201 724 E: dipont@dipont.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Opovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Jan Grepl 	Ing. Jan Grepl 	Ing. Jan Grepl 	Ing. Jan Grepl 	

[illegible]

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	12
2.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ.....	12
2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	16
2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	16
2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	20
2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	20
2.6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ A ZAŘÍZENÍ	21
2.7	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	21
2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY	21
2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	22
2.10	HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY	22
2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	23
3	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	23
4	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	24
4.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU	24
4.2	CÍLOVÝ STAV.....	25
4.3	PROVOZNÍ TECHNOLOGIE.....	25
4.4	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ PŘI VÝLUCE	26
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	31
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	32
7	OCHRANA OBYVATELSTVA	37
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	37
9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	37

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na okraji města Česká Kamenice. Stavba se nachází na pozemku využívaném jako dráha. Stavbou nedojde ke změnám ve využití území, nebude změněn charakter území. Okolní pozemky jsou využívány jako zahrady a pastviny.

V průběhu projekčních prací byla evidována další místa s problematickou stabilitou GPK v navazujícím úseku v km 26,0 – 26,2. Na základě provedeného místního šetření za účasti složek SŽ bylo rozhodnuto o rozšíření řešeného úseku do km 26,2. Zástupci všech zúčastněných složek se shodli, že rozšíření úseku stavby a začlenění míst s problematickou stabilitou GPK do stavby je opodstatněné i z ekonomických důvodů v případě pozdějších oprav u nově zjištěných „rozpadů“ GPK.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavbou nedojde ke změně využití pozemku, stavba je tedy v souladu s územně plánovací dokumentací.

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

Stavba nevyžaduje výjimky z obecných požadavků na využívání území.

d) informace o zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Na základě rozhodnutí o výjimce ze základních podmínek ochrany kriticky ohroženého zvláště chráněného druhu živočicha zmije obecné (*Vipera berus*) uvedených v § 50 odst. 1 a 2 zákona, konkrétně ze zákazu škodlivého zasahování do přirozeného vývoje druhu formou rušení v jeho biotopu během provádění prací na záměru „Sanace tělesa železničního spodku na trati Děčín – Jedlová v km 25,880 – 25,980 bude splněna následující podmínka

- V rámci odstraňování dřevinných vegetačních prvků bude ponecháno alespoň 10 % stávajících dřevin. Na lokalitě zůstanou přednostně porosty křovin do 2 m výšky jako možnost úkrytu pro jedince zmije obecné.

Vzhledem k tomu, že nedojde k plošnému vykácení celé lokality ale pouze v nutném rozsahu zemních prací, bude podmínka splněna.

Dle požadavků Správy železnic, OŘ Ústí nad Labem budou splněny následující podmínky při realizaci:

- Při realizaci stavby či činností na ní nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti dopravy na přilehlé provozované dopravní cestě.
 - Stavebními úpravami nebo běžnou činností na stavbě nedojde k poškození užívaných technických zařízení ve vlastnictví SŽ.
 - V případě potřeby bude umožněn přístup IZS k provozované dopravní cestě.
 - V dostatečném časovém předstihu a dle platné legislativy SŽ, s.o. bude podána žádost o zajištění výluky dotčené části kolejiště.
 - Podklady nutné pro následnou opravu staničních řádů dotčených ŽST budou dodány na oddělení ZDD OŘ Ústí nad Labem alespoň 40 dní před ukončením stavby dle ustanovení služebního předpisu SŽ D5 (Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace) článek 6, odst. 2 c).
- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY:

Zájmová oblast se z hlediska geomorfologického členění ČR (Demek at al. 1987) řadí do:

Subprovincie: Krkonoško-jesenická

Oblast: Krkonošská oblast

Celku: Lužické hory

Okrsku: Kytlická hornatina (IVA-2B)

Typologicky se jedná o plochou hornatinu převážně v povodí Kamenice na V Ploučnice. Hornatina se vyskytuje na pískovcích svrchní křídý s proniky neovulkanických hornin vyznačující se silně rozčleněným erozně denudačním reliéfem. Křídová tabule je místy prostoupena neogenními vulkanickými tělesy bazaltoidního, trachytového a znělcového složení. Kvartérní sedimenty jsou v údolních partiích tvořeny nivními naplaveninami říčky Kamenice a na úbočích hlinito-kamenitými a balvanitými sutěmi. V údolní terase jsou nivní

sedimenty zastoupeny ve svrchní části povodňovým horizontem jílovitých písků a písčitých jíílů a ve spodní části bazálními štěrky.

CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ

Podle dostupných informací nejsou zájmová území součástí žádného dobývacího prostoru.

SESUVNÁ ÚZEMÍ

V širším okolí zájmových území nejsou Českou geologickou službou evidovány plochy svahových nestabilit (online mapy mapy.geology.cz). Na území ovšem dochází k lokálním svahovým pohybům. Zajištění jejich stability je cílem této dokumentace.

GEOLOGICKÉ POMĚRY ŠIRŠÍHO OKOLÍ

Z regionálně geologického hlediska se zájmové území nachází v západosudetské soustavě v oblasti lužického plutonu.

Vlastní násypové těleso je budováno převážně z písčitých jíílů třídy F4/CS tuhé konzistence s přechody do zahliněných písků s příměsí štěrků. Jedná se o materiál průměrných kvalit, běžně používaný ke stavbě násypů. V r. 2010 byl násyp stabilizován instalací vibrovaných šterkových pilířů.

Podloží násypu je tvořeno kvartérním deluvioeluvialním pokryvem charakteru plastických jíílů třídy F8/CH s příměsí štěrků a kamenů. Šterky ani kameny netvoří skelet. Příměs kamenů a štěrků roste směrem k bázi kvartérního pokryvu.

Pod kvartérním pokryvem se nachází polohy zvětralých slínovců svrchnokřídového stáří. Zvětralé slínovce se dle kvalifikovaného odhadu budou chovat jako jííly s vysokou plasticitou pevné – tvrdé konzistence třídy F8/CH.

HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY ŠIRŠÍHO OKOLÍ A ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Zájmové území z hydrografického hlediska patří do povodí Kamenice (č. hydrolog. pořadí 1-14-05-001).

Ve svahu vlevo trati se nachází plochá terénní mísa s pramenem drobné vodoteče. Násyp tuto terénní depresi v její spodní části přetíná. Pramen vodoteče je situován několik desítek metrů nad násypem. Vodoteč je svedena do centrálního propustku ev. km 25,950.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Pro danou stavbu byly provedeny následující průzkumy:

Biologický průzkum, viz příloha N.1.2.1

Dendrologický průzkum, viz příloha N.1.2.2

Odpadové hospodářství - kontaminace, viz příloha N.1.2.3

Podrobný inženýrskogeologický průzkum, viz příloha N.1.6.1.

Po konzultaci s Krajskou hygienickou stanicí není požadováno provádět hlukovou studii pro fázi výstavby.

Závěry podrobného inženýrskogeologického průzkumu

Zásadním problémem je v zájmovém území negativní vliv podzemní a povrchové srážkové vody. Podle výsledků průzkumu je zřejmé, že nevhodnou sanací náspu dochází k syčení zemin náspu skrz štěrkové pilíře, které měly působit jako výstužný prvek bránící sedání náspu.

Vzhledem k zjištěným inženýrskogeologickým poměrům se jako vhodný způsob sanace jeví odtěžení stávajícího náspu a výstavba náspu nového.

Závěry biologického průzkumu

Z hlediska ochrany přírody (zákon č. 114/1992 Sb.) se v ploše uvažovaného záměru ani v jejím nejbližším okolí nenacházejí žádná zvláště chráněná území, ani registrované významné krajinné prvky.

Do prostoru stavby ani jejího širšího okolí nezasahuje žádná evropsky významná lokalita (ve smyslu §45a a 45c, zákona č. 114/1992 Sb.), ani nepředpokládáme její pozdější vymezení, dále sem nezasahuje žádná ptačí oblast (ve smyslu §45e, zákona č. 114/1992Sb.).

Botanické hodnocení:

Průzkumnými pracemi v roce 2022 nebyl v ploše záměru zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin ani druhů červeného seznamu.

Vzhledem k tomu, že biotopy zabírané stavbou jsou výrazně ovlivněné člověkem a jejich druhové složení je chudé, není považováno za nutné provádět rekognoskaci trasy, kvůli ZCHD před zahájením stavby.

V lokalitě se nevyskytují cenná přírodní společenstva rostlin.

Doporučujeme po stavbě obnovit v území stávající linie dřevin.

Zoologické hodnocení:

Pro účely průzkumu bezobratlých byla lokalita navštívena třikrát. Nebyly zaznamenány ZCHD bezobratlých.

Z obratlovců byl zaznamenán jeden druh chráněného plaza – zmije obecná (*Vipera berus*). U tohoto druhu bylo požádáno o výjimku ze zákazů podle § 56 zákona 114/1992 Sb. pro zakázané činnosti uvedené v odst. 2 § 50 zákona 114/1992 Sb. Výjimka byla povolena rozhodnutím Regionálního pracoviště správy CHKO České Středohoří č.j. SR/2492/UL/2022 – 41.6.

Závěry dendrologického průzkumu

Dendrologickým průzkumem byly v prostoru projektu „Sanace tělesa železničního spodku na trati Děčín – Jedlová v km 25,880 – 25,980“ a v jejím bezprostředním okolí evidovány a popsány veškeré dřeviny související se záměrem.

Pro případné vykácení je navrženo celkem:

- 18 ks stromu s obvodem kmene nad 80cm
- 2 734 m² ostatních dřevinných vegetačních prvků v různém stupni zápoje

Kácení dřevin bude prováděno klasickým způsobem, kmeny stromů budou káceny vhodným směrem (ve směru od komunikace do přilehlých volných ploch). Při kácení dřevin bude řez veden těsně nad terénem (optimálně do 5 cm, pokud to dané podmínky umožní). Pařezy kácených dřevin budou v případě potřeby odstraněny (např. vykopáním, vytrháním, příp. odfrézováním).

Kácené kmeny, příp. i velké větve z kácených stromů a některých ostatních dřevinných vegetačních prvků budou odstraněny a přemístěny na předem určenou plochu, příp. nabídnuty k odprodeji přímo na lokalitě. Ostatní dřevní hmotu doporučujeme štěpkovat. Naštěpkovaná dřevní hmota bude zpětně rovnoměrně rozprostřena v plochách po pokácených dřevinách, příp. dále jinak zpracována.

Ponechané dřeviny v okolí řešeného území je nutné při stavbě chránit před poškozením dle příslušné normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Závěry průzkumu kontaminace

Vyhodnocení vlastností odpadních zemin záměru Sanace tělesa železničního spodku na trati Děčín – Jedlová v km 25.880 – 25,980 bylo provedeno ze 5 směsných vzorků odebraných z celkem 10 kopaných sond ve dvou úsecích železniční tratě.

vzorek č.	Označení sondy, km	Materiál, hl. odběru
1	KS 1 (km 25,900), KS 2 (km 26,930) KS 3 (km 26,960)	Podloží štěrkového lože nad geomříží, hl. cca 0,35 – 0,50 m
2	KS 1 (km 25,900), KS 2 (km 26,930) KS 3 (km 26,960)	Podloží štěrkového lože pod geomříží, hl. cca 0,50 – 0,70 m
3	KS 4 (km 25,940) vlevo, KS 5 (km 26,960) vpravo	Odpadní zeminy z minulé rekonstrukce úseku rozhrnuté na svahy tělesa náspu
4	KS 1/2023 (km 26,030)	Podloží štěrkového lože, hl. cca 0,35 – 0,70 m
5	KS 2/2023 (km 26,136)	Odkopávky svahu vpravo.

Na přímý pokyn zástupkyně investora – bylo vyhodnocení odpadních zemin provedeno dvěma způsoby:

1) podle již neplatné vyhlášky č.294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (ve znění vyhlášky č. 341/2008 Sb. a dále ve smyslu změny podle Vyhlášky 61/2010 Sb.

2) podle aktuálně platné vyhlášky č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, tj. podle limitů platných v roce 2023.

Vyhodnocení podle vyhlášky č. 294/2005 Sb.

Z porovnání výsledků vyplývá, že pouze část hodnoceného materiálu (vzorky 1 a 3) vyhovuje podmínkám pro uložení odpadů na skládku kategorie S – IO (inertní odpad). Je to způsobeno obsahem rozpuštěných látek (u vzorků 3, 4 a 5). Protože žádná ze sledovaných hodnot vyluhovatelnosti nepřekračuje hodnotu pro II. třídu vyluhovatelnosti, je možné materiály uložit na skládku třídy S-OO1 (ostatní odpad).

Z hlediska možnosti využívání odpadů na povrchu terénu – nově nasypání na terén (rekultivace povrchu terénu, vyrovnávání terénních nerovností apod.) nesmí obsahy škodlivin v sušině odpadů a výsledky ekotoxikologických testů odpadů překročit limitní hodnoty ukazatelů

stanovených v příloze 10 (tabulky 10.1 a 10.2) vyhlášky 294/2005 Sb. Z výsledků provedených analýz lze konstatovat, že ve sledovaných materiálech byly překročeny limity pro As (vz. 3, 4 a 5).

Obsah škodlivin v sušině překročil nejvýše přípustné hodnoty uvedené v tabulce 10.1. (arsen) a odpady nemohou být využívány pro uzavírání skládek ani k rekultivaci vytěžených lomů a pro využití na povrchu terénu bez stanovení speciálních limitů pro danou lokalitu (podle přílohy č. 12 k vyhlášce č. 104/1988 Sb., o racionálním využívání výhradních ložisek, o povolování a ohlašování hornické činnosti a ohlašování činnosti povolované hornickým způsobem, ve změně pozdějších předpisů).

Zkouškami akutní toxicity jsou splněny požadavky stanovené v příloze č. 5, tabulce 5.3 vyhlášky č. 273/2021 Sb., ekotoxikologické testy podle staré vyhlášky č. 294/2005 Sb. nebyly z finančních důvodů a technických možností laboratoří provedeny.

Vyhodnocení podle vyhlášky č. 273/2021 Sb.

Z porovnání výsledků vyplývá, že pouze část hodnoceného materiálu (vzorky 1 a 3) vyhovuje podmínkám pro uložení odpadů na skládku kategorie S – IO (inertní odpad). Vzorky č. 2, 3 a 5 překračují limitní hodnotu obsahu rozpuštěných látek, **nelze materiál uložit na skládku skupiny S-IO**. Protože žádná ze sledovaných hodnot vyluhovatelnosti (tabulka 5) nepřekračuje hodnotu pro II. třídu vyluhovatelnosti, **je možné materiály uložit na skládku třídy S-OO1 (ostatní odpad)**.

Z hlediska možnosti využívání odpadů k nasypání na terén (rekultivace povrchu terénu, vyrovnávání terénních nerovností apod.) nesmí obsahy škodlivin ve výluhu překročit limitní ukazatele podle tabulky č. 5.2, v sušině odpadů podle tabulky 5.1 a výsledky ekotoxikologických testů odpadů nesmí překročit limitní hodnoty ukazatelů stanovených v tabulce 5.3 uvedených v příloze 5 vyhlášky č. 273/2021 Sb. Z výsledků provedených analýz lze konstatovat, že ve sledovaných materiálech byly splněny limitní hodnoty pro limitní hodnotu II.

Zkouškami akutní toxicity jsou splněny požadavky stanovené v příloze č. 5, tabulce 5.3 vyhlášky č. 273/2021 Sb. pro všechny vzorky.

Obsah škodlivin ve výluhu vzorku č. 2 nepřekročil nejvýše přípustné hodnoty IIb uvedené v tabulce 10.1. (rozpuštěné látky) a odpady mohou být využívány pro uzavírání skládek.

Označení vzorku	Nasypání na terén	Nasypání na terén-speciální limit ¹⁾	Skládka S-IO	Skládka S-OO1
1	Ano	Ano	Ano	Ano
2	Ne	Ne	Ne	Ano
3	Ne	Ano	Ano	Ano
4	Ne	Ne	Ne	Ano
5	Ne	Ne	Ne	Ano

Přehled vyhodnocení jednotlivých vzorků podle „staré“ vyhlášky č. 294/2005 Sb.

Označení vzorku	Nasypání na terén – limitní hodnota II	Nasypání na terén-speciální limit	Skládka S-IO	Skládka S-OO1
1	Ano	Ano	Ano	Ano
2	Ne	Ne	Ne	Ano
3	Ne	Ano	Ano	Ano
4	Ne	Ne	Ne	Ano
5	Ne	Ne	Ne	Ano

Přehled vyhodnocení vzorků podle vyhlášky č. 273/2021 Sb. v hodnotách pro rok 2022

Z údajů uvedených v tabulkách vyplývá, že:

- hodnocené odpadní zeminy mají rozdílné vlastnosti z hlediska nakládání s nimi,
- hodnocení podle „staré“ vyhlášky je vcelku prakticky totožné s vyhodnocením podle stávající vyhlášky č. 273/2021 Sb.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází ve IV. Pásmu CHKO České Středohoří. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

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

Území se nenachází v záplavovém území. Stavba se nenachází v poddolovaném území.

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

Pro přístup na staveniště bude využívána místní komunikace - ul. Zámecká, na pozemku p.č. 1273/9 v majetku města Česká Kamenice, k přejezdu P2610 v km 25,603. Zařízení staveniště lze vhodně umístit na části pozemku p.č. 1273/10 v majetku města Česká Kamenice.

Zbytek stavby nebude mít vliv na okolní pozemky ani stavby. Odtokové poměry území budou upraveny vybudováním řádného odvodnění pat násypu. Propustek v ev. km.25,897 bude zrušen, protože neplní svou funkci.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nejsou plánovány žádné asanace, demolice se bude týkat pouze propustku ev. km. 25,897 a ev. km 25,950, který bude nahrazen novým propustkem. V rámci stavby budou káceny stromy a náletové dřeviny v rozsahu celého okolí násypu trati v km 25,880 – 26,200. Podrobně je kácení uvedeno v dendrologickém průzkumu příl. N.1.2.2. Celkové množství kácených dřevin:

- 18 ks stromu s obvodem kmene nad 80cm
- 2734 m² ostatních dřevinných vegetačních prvků v různém stupni zápoje

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

Stavba nevyvolá nutnost trvalého záboru pozemků ZPF a PUPFL

l) územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba svým charakterem nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

V rámci stavby dojde ke stranové přeložce zabezpečovacích kabelů ve správě Správy Železnic s.o.

Bezbariérový přístup není vzhledem k charakteru stavby řešen.

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

Stavba bude realizována najednou, ve výluce železničního provozu v úseku Česká Kamenice - Mlýny. Odhadovaná délka výluky železničního provozu je 120dní.

Stavba bude realizována současně se stavbami:

- Oprava kolejí a výhybek v žst. Česká Kamenice – Opravná akce OŘ UnL,

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

Seznam pozemků, na kterých se stavba provádí, je uveden v následující tabulce. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

Parc. číslo	Výměra m ²	Trvalé zázby	Dočasné zázby	Druh pozemku	Způsob ochrany	Využití pozemku	LV	Vlastník
								přisl. Hospodařit
k.ú. Horní Kamenice								
402/1	39777	Pozemek stavebníka	Pozemek stavebníka	Ostatní plocha	rozsáhlé chráněné území	Dráha	668	ČR SŽ, s.o.

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

Stávající ochranné pásmo dráhy nebude stavbou změněno.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o zvýšení stability násypu, rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně odvodnění. Jedná se o změnu stávající stavby.

Základní charakteristika trati

Traťový úsek, definiční úsek	0861 12
kategorie dráhy dle zák. č. 266/1994 Sb.	regionální
Kategorie dráhy dle TSI INF	P6/F4
Součást sítě TEN-T	ne
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	464
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	081
Traťová třída zatížení	C3
Maximální traťová rychlost	85 km/h
Trakční soustava	žádná
Počet traťových kolejí	Jednokolejná trať

Popis současného stavu:

Předmětná lokalita se nachází na trati Děčín – Rumburk (trať 081). Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou trať, kde v km 25,880-25,980 nedaleko centra obce v blízkosti Havlíčkové ulice došlo na základě rekognoskace k pohybům svahu násypu. Sesuv se nachází cca ve staničení 25,908-25,925 na levé straně násypového tělesa a s částí zasahuje pod samotné těleso násypu.

V předmětném úseku trati se v roce 2010 řešil projev svislých a vodorovných deformací v koruně stávajícího násypu. Tento nežádoucí projev byl řešen realizací zpevnění tělesa násypu v km 25,905-25,955 (původního staničení) pomocí šterkových pilířů. Jednalo se o 93 ks šterkových pilířů s průměrnou délkou 5,0m. Šterkové pilíře byly vybudované z nesoudržného materiálu (kamenivo frakce 8/32 – 16/32) v trojúhelníkové rozteči 1,5 x 1,5 m. Průměr šterkových pilířů se pohyboval od 600 do 800mm.

V roce 2016 v předmětném úseku proběhla akce „Odstranění propadu rychlosti na trati Benešov nad Ploučnicí – Rumburk“, v rámci níž byla provedena výstavba nového propustku v ev. km 25,897. Původní propustek v ev. km 25,897 byl již v roce 2010 zabetónován a to zřejmě z důvodu zabránění přítoků vody na zahradu pod násypem. V roce 2016 byl stávající

propustek v ev. km 25,897 zasypán a o 11 m dále byl v km 25,908 postaven nový trubní propustek.

V současné době bylo při rekognoskaci terénu zjištěno, že ani nový trubní propustek postavený ve staničení 25,908 neplní svoji funkci. Zřejmě stále neřešil problémy s přítoky vody na zahradu pod násypem. Zdroj vody byl tedy odkloněn podél trati vpravo, dále do kamenného klenbového propustku v ev. km 25,950. Nicméně dále dochází v okolí základu trubního propustku v km 25,908 na jeho výtoku k průsakům vody. Z velkou pravděpodobností se jedná o vodu přicházející ze zářezu před řešeným úsekem trati. Celá oblast na pravé straně trati ve směru staničení je výrazně podmáčena i ve srážkově podprůměrném období.

V průběhu projekčních prací byla evidována další místa s problematickou stabilitou GPK v navazujícím úseku v km 26,0 – 26,2. Na základě provedeného místního šetření za účasti složek SŽ bylo rozhodnuto o rozšíření řešeného úseku do km 26,2. Zástupci všech zúčastněných složek se shodli, že rozšíření úseku stavby a začlenění míst s problematickou stabilitou GPK do stavby je opodstatněné i z ekonomických důvodů v případě pozdějších oprav u nově zjištěných „rozpadů“ GPK.

b) účel užívání stavby

Účel užívání stavby je provozování dráhy. Jedná se o dráhu regionálního významu.

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

Dopravní koncepce nebude stavbou změněna. Dopravní koncepce během výstavby viz. kapitola 4.

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

Stavba nevyžaduje výjimky z technických požadavků na stavby, technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby a z platných předpisů a norem.

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

Závazná stanoviska dotčených orgánů budou zohledněna po jejich vydání v jednotlivých částech dokumentace.

- g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba bude chráněna dle Zákona o dráhách 266/1994 Sb § 4a.

- h) základní bilance stavby

Stavba nebude připojena k žádné inženýrské síti.

Předpokládané kubatury zemních prací: Výkopy: 6000m³, Násypy: 5000m³

Vytěžená zemina, která nebude použita v rámci stavby bude kompletně odvezena – předpokládá se odvoz recyklačního centra VOKA Žízníkov vzdálenost 26 km, kde bude uložena jako odpad k využívání při rekultivaci.

Souhrnný přehled, zatřídění a způsob likvidace odpadů vznikajících při výstavbě a provozu

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Druh odpadu	Množství (t)
2	ODPADY ZE ZEMĚDĚLSTVÍ, ZAHRADNICTVÍ, RYBÁŘSTVÍ, LESNICTVÍ, MYSLIVOSTI A Z VÝROBY A ZPRACOVÁNÍ POTRAVIN				
02 01	Odpady ze zemědělství, zahradnictví, rybářství, lesnictví a m				
02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	O	kompostování	smýcené stromy, keře a pařezy	33
5	ODPADY ZE ZPRACOVÁNÍ ROPY, ČIŠTĚNÍ ZEMNÍHO PLYNU A Z PYROLYTICKÉHO ZPRACOVÁNÍ UHLÍ				
05 01	Odpady ze zpracování ropy				
05 01 05*	Uniklé (rozlité) ropné látky	N	Biodegradace	útky, havárie	-
13	ODPADY OLEJŮ A ODPADY KAPALNÝCH PALIV (KROMĚ JEDLÝCH OLEJŮ A ODPADŮ UVEDENÝCH VE SKUPINÁCH 05, 12 A 19)				
13 01	Odpadní hydraulické oleje				
13 01 00*	Hydraulické oleje, brzdové kapaliny	N	zneškodnění oprávněnou osobou	ze stavebních strojů	-
15	ODPADNÍ OBALY; ABSORPČNÍ ČINIDLA, ČISTICÍ TKANINY, FILTRAČNÍ MATERIÁLY A OCHRANNÉ ODĚVY JINAK NEURČENÉ				
15 01	Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového				
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	recyklace	obaly stavebních materiálů	0.1
15 01 02	Plastové obaly	O	recyklace	obaly stavebních materiálů	0.5
15 01 06	Směsné obaly	O	deponování, spalování	obaly stavebních materiálů	
15 01 10*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly tě	N	deponování, spalování	obaly stavebních materiálů	0.05
17	STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY (VČETNĚ VYTĚŽENÉ ZEMINY Z KONTAMINOVANÝCH MÍST)				
17 01	Beton, cihly, tašky a keramika				
17 01 01	Beton	O	recyklace v recyklačním středisku, např. VOKA Žitňov	beton z demolic	593
17 02	Dřevo, sklo a plasty				
17 02 03	Plasty	O	skládka	potrubí a žlaby	1.4
17 03	Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu				
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	recyklace	odfrézovaná komunikace	145
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)				
17 04 05	Železo a ocel	O		mříže, výztuž do betonu	0.5
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	O		kabely	0.01
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst),				
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	využití při rekultivaci, např. VOKA Žitňov	vytěžené zeminy a horniny	12474
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedená pod číslem 17 05 07	O	recyklace	Štěrka z kolejiště	1300
17 06	Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu				
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O	recyklace	izolace	0.01
20	KOMUNÁLNÍ ODPADY (ODPADY Z DOMÁCNOSTÍ A PODOBNÉ ŽIVNOSTENSKÉ, PRŮMYSLOVÉ ODPADY A ODPADY Z ÚŘADŮ), VČETNĚ SLOŽEK Z ODDĚLENÉHO SBĚRU				
20 01	Složky z odděleného sběru (kromě odpadů uvedených v po				
20 01 01	Papír a lepenka	O	recyklace		-
20 01 27*	Barvy, tiskařské barvy, lepidla a pryskyřice obsahující nebezpečné látky	N	spalování, deponování		-
20 02	Odpady ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)				
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	kompostování		-

Pozn.: O - ostatní odpad
N - nebezpečný odpad
* - není možné zatřídít podle Katalogu odpadů, bude podrobně zatříděno původcem odpadu

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

Předpokládané období realizace stavby je 06/2024 – 12/2024 a bude upřesněno investorem.
Stavba bude realizována najednou.

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

Stavba nevyžaduje zkušební provoz ani předčasné užívání.

k) orientační náklady stavby

Orientační náklady na realizaci stavby jsou odhadovány na 70 mil. Kč bez. DPH

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) Urbanistické řešení není vzhledem k charakteru stavby řešeno
- b) Architektonické řešení není vzhledem k charakteru stavby řešeno

2.3 Celkové technické řešení

- a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření

Popis celkové koncepce po objektech:

SO 11-10-01 Česká kamenice – Horní Kamenice, železniční svršek

Kolejový rošt bude demontován ve svarech v rozsahu km 25,590 270 – 26,189 613. Štěrkové lože bude odtěženo v rozsahu km 25,872 – 26,189 a odvezeno k recyklaci.

V rozsahu km 25,590 – 25,870 bude na rozhrnutém stávajícím loži vybudována provizorní přístupová komunikace z panelů.

Po provedení prací na železničním spodku mostech propustcích a zdech bude kolejové lože v km 25,590 – 25,870 pročištěno doplněno a upraveno do tvaru. Kolejové lože v km 25,870 – 26,189 bude vybudováno z recyklovaného kameniva. Kolejový rošt bude navrácen.

Vzhledem ke stavu kolejnic budou nahrazeny novými tvaru 49E1 v rozsahu km 25,872 051 – 25,989 000. Stávající pražce budou umístěny zpět.

Směrové řešení bude respektovat stávající projekt PPK.

Výškové řešení bude respektovat stávající projekt PPK. V km 25,759 bude na rozdíl od PPK do výškového řešení vložen nový výškový oblouk $R=3000\text{m}$ z důvodu navázání na dodatečně instalované příkopové zídky.

SO 11-11-01 Česká kamenice – Horní Kamenice, železniční spodek

V km 25,880 – 25,950 bude kompletně odtěženo stávající zemní těleso na projektovanou úroveň, která bude sloužit jako základová spára nového násypu. Na zhutněné základové spáře budou provedeny železobetonové piloty prům. 600mm dl. 8m. Piloty budou v hlavě rozšířeny v délce min. 0,9m na průměr 900mm. Piloty budou pod násypem umístěny v ortogonální soustavě s osovou vzdáleností 4m resp. 3m. Nad hlavami pilot bude provedena roznášecí konsolidační vrstva tl. 1000mm ze štěrkodrti vyztužené geomřížemi. Samotný násyp bude vybudován z kvalitních dovezených zemin vhodných do násypu. Sklon svahů tělesa násypu bude ve sklonu 1:1,5. Svahy násypu budou ozeleněny a opatřeny protierozní síťovinou.

V km 25,950 – 26,189 bude upravena zemní pláň. Po odtěžení na projektovanou úroveň do příčného střechovitého sklonu, bude na zemní pláň uložena filtrační geotextilie a směs kameniva stmelená silničním pojivem tl. 300mm.

Konstrukční vrstva pod kolejí v rozsahu km 25,875 – 26,189 bude provedena ze štěrkodrti (ŠD 0/32 kv) tl. 300mm.

Odvodnění

V rozsahu km 25,890 – 26,150 bude vpravo i vlevo trati vybudován zpevněný příkop z příkopových tvárnic TZZ3. V km 26,150 -26,200 bude vybudován pravostranný zpevněný příkop z příkopových tvárnic TZZ3.

V km 25,895 bude provedeno napojení příkopové zídky vpravo trati na nově budovaný pravostranný příkop u paty násypu. Podélné příkopy v km 25,890 – 26,100 budou svedeny do osy propustku v ev. km 25,950, do bezejmenné občasné vodoteče. V rozsahu drážního pozemku bude občasná vodoteč zpevněna příkopovou tvárnici TZZ3. Podélné příkopy

v rozsahu km 26,100 – 26,2 budou svedeny do kanalizační vpusti pod mostem ev. km 26,147.

V rozsahu drážního pozemku vpravo trati v km 25,900 – 25,950 budou provedena drenážní žebra zaústěná kolmo do příkopu vpravo trati.

SO 11-21-01 Česká kamenice – Horní Kamenice, most ev. km 26,005

Přechodová oblast mostu ev. km 26,005 vykazuje svislé deformace.

Budou provedeny přechody mostu na obou stranách pomocí desky s vetknutými římsami. Na stávající nasazené desce a na nových přechodových konstrukcích bude provedena nová SVI s tvrdou ochrannou vrstvou. Bude provedeno nové ZKPP před a za mostem včetně rubové drenáže. Prostor za křídly bude odlážděn v šířce min. 2,0 m. Bude navržena sanace křídel a částečně spodní stavby. Bude provedena sanace kotevních desek stažení klenby včetně nové PKO. Prostor účelové komunikace pod mostem bude odlážděn v rozsahu šikmých křídel. Dále bude provedeno příčné odvodnění a podélný svod pod mostem do navazujícího odvodnění.

SO 11-21-02 Česká kamenice – Horní Kamenice, most ev. km 26,147

Přechodová oblast mostu ev. km 26,147 vykazuje svislé deformace.

Budou provedeny přechody mostu na obou stranách pomocí desky s vetknutými římsami. Na stávající nasazené desce a na nových přechodových konstrukcích bude provedena nová SVI s tvrdou ochrannou vrstvou. Bude provedeno nové ZKPP před a za mostem včetně rubové drenáže. Prostor za křídly bude odlážděn v šířce min. 2,0 m. Bude navržena sanace křídel a částečně spodní stavby. Bude provedena sanace kotevních desek stažení klenby včetně nové PKO. Prostor účelové komunikace pod mostem bude odlážděn v rozsahu šikmých křídel. Dále bude provedeno příčné odvodnění a podélný svod pod mostem do navazujícího odvodnění.

SO 11-21-01 Česká kamenice – Horní Kamenice, propustek ev. km 25,897 – Demolice

V rámci odtěžení tělesa násypu bude zrušen bez náhrady propustek v ev. km. 25,897.

SO 11-21-02 Česká kamenice – Horní Kamenice, propustek ev. km 25,950

Stávající kamenný propustek bude vzhledem k technickému stavu nahrazen novou rámovou železobetonovou konstrukcí o světlosti 1,0 x 2,0m. Propustek bude navržen v jednotném podélném sklonu 5%. Propustek bude ukončen šikmo do svahu. Koryto vodoteče bude plynule napojeno, na výtoku budou provedeny stupně pro navázání na koryto pod mostem.

SO 11-24-01 Česká Kamenice - Horní Kamenice, zárubní zeď km 26,029 - 26,060

Navržené řešení přestavby zárubní zdi spočívá v rozebrání stávající kamenné zdi a výstavbě nové gabionové zdi. Vzhledem k napojení na stávající terén je zeď od km 26,029 – 26,040 vysoká 1,0m a v navazujícím úseku od km 26,040-26,060 má zeď výšku 1,5 m. Zeď má po celé délce šířku 1,0m a bude vybudována ve svislém sklonu.

PS 11-01-21 Česká Kamenice - Horní Kamenice, přeložka kabelů SŽT

Vlevo koleje se nachází kabelové vedení ve správě SŽ. Kabelové vedení je vedeno společně v plastovém žlabu. Jedná se o:

- dálkový optický kabel Správy železnic Děčín východ - Rumburk - I.č. 112, 113 HDPE s DOK 72vl. v trase OŘ Ústí nad Labem vlevo ve směru staničení. ve správě SŽ, CTD (servisuje ČD-Telematika a.s) + 2x chránička HDPE
- 4 x metalický zabezpečovací kabel ve správě SSZT U. n.L.

V km 25,875 – 26,020 se vedení nachází v koruně násypu vlevo, a na mostě ev. km 26,005 na kabelovém žlabu na levé římse. V tomto úseku bude kabelové vedení přemístěno mimo těleso násypu vlevo.

Kabelové vedení bude ručním výkopem obnaženo od km 25,872 po kabelovou spojku v km 26,140. Metalické kabely budou v tomto úseku nahrazeny novými kabely dostatečné délky pro stranové přeložení a naspojovány.

V případě optického kabelu se v km 25,620 nachází komora ROMOLD č. R28, ve které je na kabelu rezerva pro provizorní prodloužení. V rozsahu km 25,872 - 26,140 bude optický kabel uložen do nové dělené chráničky naspojované k chráničce původní. Rezervní chránička bude provedena ze standardní chráničky HDPE a naspojována.

V celém úseku budou kabely položeny společně do rýhy.

PS 11-01-31 Česká Kamenice - Horní Kamenice, ochrana kabelizace PZZ

Při demontáži přejezdu P2610 evid. km. 25,603 budou ochráněny výstražníky B a D z důvodu ochrany proti poškození. Betonové patky výstražníků zůstanou zachovány a budou viditelně označeny proti najetí staveništní dopravy. Odpojené kabely výstražníků budou zakryty a ponechány smotané u základů výstražníku.

V koleji budou demontovány čidla počítače náprav na obou stranách přejezdu. Kabelizace počítačů náprav bude ručním výkopem obnažena, smotána ke straně trati a ochráněna proti poškození.

- b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Stavba neklade nároky na zvýšenou spotřebu energií

- c) Celková spotřeba vody

V rámci stavby se nepředpokládají nároky na spotřebu vody.

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

V rámci stavby dojde k produkci odpadů z demontáže kolejového svršku, odtěžení kolejového lože, z výkopů a demolic stávajícího odvodnění. Celkové množství odpadů je uvedeno kap. 2.1 h)

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

Stavba neklade žádné požadavky na kapacity veřejných komunikačních vedení

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Není vzhledem k charakteru stavby řešeno.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavbou dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu na trati.

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

Stavba se nachází na neelektrifikované železniční trati.

- b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Nejsou.

2.6 Základní charakteristika technologických objektů a zařízení

Součástí stavby nejsou žádné technologické objekty ani zařízení.

2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

- a) Popis stávajícího stavu

viz kap. 2.1 a)

- b) Stručný popis navrženého řešení

viz kap. 2.3 a)

2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Jedná se o stavbu dopravního významu bez požárního rizika.

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména Zákon č. 133/85 Sb. – o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a Vyhlášku č. 246/2001 Sb. – o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru zejména s ohledem na okolní vegetaci a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí

stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Zhotovitel, který bude provádět stavební práce zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím, zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání ocelových konstrukcí a jejich svařování musí být dodrženy podmínky předpisu Správy železnic, státní organizace „SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic“.

V případě dodavatelsky prováděných činností se zvýšeným požárním nebezpečím (zde např. svařování, řezání, broušení kolejnic) zabezpečuje stanovení a dodržování podmínek podle odstavců 1 až 4 §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, která tyto činnosti vykonává, není-li smlouvou stanoveno jinak.

Zahájení a ukončení stavby je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS podniku SŽ – JPO Ústí nad Labem, Pětidomí 9, 400 01 Ústí nad Labem písemně, např. e-mailem na adresu HZSUNLoper@spravazeleznic.cz v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce na dráze.“

Při vedení kabelových tras na povrchu terénu či na konstrukci mostu budou kabely uloženy v chráničkách a žlabech z nehořlavého materiálu třídy reakce na oheň A1, A2, popř. B.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Odstraněním poruch na trati dojde k omezení pomalých jízd vlakových souprav, což má pozitivní vliv na plynulost dopravy a v konečném důsledku i na spotřebu energií na provoz.

2.10 Hygienické řešení stavby

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

b) Ochrana před bludnými proudy

Stavba se nachází na neelektrifikované železniční trati. Nepředpokládá se významné nebezpečí účinků bludných proudů v provedení dostatečné tloušťky krycí vrstvy výztuže, vhodného složení betonové směsi a dalších požadavků dle TP 124.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Nevyžaduje se.

d) Ochrana před hlukem

Jedná se o rekonstrukci stávající stavby v intravilánu obce. Hlučné práce budou prováděny v rozsahu od 7:00 – 19:00. Po dokončení stavby nedojde ke zvýšení hlučnosti.

e) Protipovodňová opatření

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

f) Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Nejsou.

3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu. Stavba je součástí trati Děčín – Rumburk (trať 081) a po dobu výstavby bude po této trati dostupná. Stavba bude rovněž dostupná z místní pozemní komunikace – ul. Havlíčkova, Česká Kamenice.

4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

4.1 Základní údaje o provozu

4.1.1 Popis stávajícího stavu

Předmětná lokalita se nachází na trati Benešov nad Ploučnicí – Rumburk označená dle služebních pomůcek jako 546 E (trať v KJŘ 081). Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou trať s traťovou rychlostí 90 km/hod a zábrzdnou vzdáleností 700 m. Technický normativ délky je pro zastávkové vlaky osobní dopravy je 80 m, pro vlaky dálkové 100 m a pro vlaky nákladní 450 m. Řízení provozu je zde podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ ve znění změn a obě stanice Česká Kamenice i Mlýny jsou obsazeny výpravčím.

4.1.2 Železniční stanice Česká Kamenice

Železniční stanice Česká Kamenice je po provozní stránce stanicí smíšenou, odbočnou. Je obsazena výpravčím ve směnném provozu 24 h denně/365 dní v roce. Stanice je vybavena SZZ 3. kategorie – RZZ AŽD 71 se světelnými návěstidly vpravo vedle každé koleje. Má tři dopravní koleje 485 – 560 m dlouhé a tři kusé manipulační koleje. Je odbočnou stanicí pro turistickou trať č. T1 Česká Kamenice – Kamenický Šenov provozovanou v turistické sezóně od května do října. Výpravčí žst. Česká Kamenice provádí dálkovou obsluhu stanice Markvartice. Stanice spadá pod PO Děčín.

4.1.3 Železniční stanice Mlýny

Jedná se o stanici po provozní stránce o mezilehlou stanicí smíšenou. Je obsazena výpravčím ve směnném provozu 24 h denně /365 dní v roce. Stanice je vybavena SZZ 3. kategorie – RZZ AŽD 71 cestového systému se světelnými návěstidly vpravo vedle každé koleje. Má dvě dopravní koleje rozdělené přejezdem zhruba ve 2/3 délky staničních kolejí, což snižuje využití při křižování dlouhých nákladních vlaků. Délky dopravních kolejí: první staniční kolej 373 + 106 m a druhá staniční kolej 373 + 106 m. Ve stanici je jedna manipulační kolej. Stanice spadá pod PO Děčín.

4.1.4 Mezistaniční úsek Česká Kamenice – Mlýny

Jedná se o 7 km dlouhý mezistaniční úsek, ve kterém se nachází zastávka Horní Kamenice v žkm 26,7. Celý mezistaniční úsek je vybaven TZZ 3. kategorie AH bez návěstního bodu na trati. V žkm 26,631 se nachází vlečka č. 3032 „TRANSPEDIA Česká Kamenice“ je zaústěna výhybkou A1 mezi stanicemi Česká Kamenice – Mlýny. V mezistaničním úseku se nachází několik přejezdů

zabezpečených od PZM2 až po PZS, tedy není zde žádný přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži.

4.1.5 Kapacita mezistaničního úseku Česká Kamenice – Mlýny

Jedná se o jednokolejný úsek v délce 7 km s automatickým hradlem. Kapacita mezistaničního úseku byla stanovena dle metodiky SŽDC Sm č. 124 Zjišťování kapacity dráhy. Ukazatele pro tento úsek v tabulce č. 1 a č. 2.

Hodnoty propustnosti

hodnota propustnosti	optimální	kritická
Benešov nad Ploučnicí – Jedlová	85	105

Využití optimální hodnoty propustnosti

období	celý den	5 až 20 h
Benešov nad Ploučnicí – Jedlová	30 %	35 %

4.2 Cílový stav

V cílovém stavu nebude zvýšena traťová rychlost ani nebudou prováděny zásahy do stávající dopravní infrastruktury. Dojde pouze k zajištění nového zemního tělesa železničního spodku a svršku v km 25,880 - 25,980. Nemění se tedy ani propustnost mezistaničního úseku.

4.3 Provozní technologie

4.3.1 Osobní doprava

Na trati č. 546 E (v KJŘ 081) není vedena žádná dálková osobní doprava v závazku objednávky Ministerstva dopravy ČR. V regionální dopravě převažují vlaky osobní dopravy zastavující všechna místa na trati. Objednavatelem linky U8 je Ústecký kraj a dopravcem jsou zde České dráhy, a.s. Provoz je zajištěn motorovými jednotkami ř. 844 (PESA Bydgoszcz) popř. motorovými vozy ř. 843. Rozsah osobní dopravy je uveden v tabulce č. 3.

Druh vlaku	Česká Kamenice - Jedlová/ Jedlová - Česká Kamenice					
	Pracovní den		Sobota		Neděle	
Os	11	11	9	9	9	9
Sp	1	1	1	1	1	1
R	0	0	0	0	0	0
Celkem	11	11	10	10	10	10

Tabulka 3 – Počty vlaků osobní dopravy**4.3.2 Nákladní doprava**

Na trati je veden Pn 69132 jede 26.I., 23.III., 25.V., 27.VII., 21.IX., 23.XI. do stanice Rybníště a zpět Pn 69133 jede 29.I., 26.III., 28.V., 30.VII., 24.IX., 26.XI. Na trati Benešov nad Ploučnicí – Jedlová jsou vedeny manipulačními nákladní vlaky pro obsluhu stanic Česká Kamenice a Mlýny. Jedná se o manipulační vlak 86110/86111 relace Děčín východ – Česká Kamenice (normativ hmotnosti S 400 t / 240 m) denně a manipulační vlak 86115/86116 relace Děčín východ – Mlýny – Jedlová – Rumburk – Šluknov (S 400 t / 160 m) veden 1 - 6. Jedná se převážně o dřevní komoditu. Vzhledem k narůstajícím přepravám ze Šluknovského výběžku do seřaďovací stanice Děčín východ a dále do ČR a vývoz je potřebné při plánované nepřetržité výluce umožnit odklonovou vozbu přes Benešov nad Ploučnicí – Českou Lípou – Jedlovou a dále Rumburk – Šluknov. Veškerá opatření jsou uvedeny v kapitolách 6.2.1.1 – 6.2.1.3.

4.4 Dopravní opatření při výluce

Předpokládaná délka výluky železničního provozu je 120 dní. Dopravní opatření jsou rozděleny na část opatření platící pro osobní dopravu a na část platící pro nákladní dopravu.

4.4.1 Osobní doprava

Mezi stanicemi Česká Kamenice – zastávka Horní Kamenice – Mlýny a zpět bude zavedena za všechny vlaky osobní přepravy náhradní autobusová doprava. Je uvažováno se 3 autobusy na spoj.

Trasa náhradní autobusové dopravy (NAD) vede z žst. České Kamenice po silnici I/13 – zastávka Dukelských hrdinů (náhradní zastávka za zastávku Horní Kamenice – obrázek č. 1) – ulice Bezručova II/263 – ulice Fučíkova III/26332 – Mlýny – žst. Mlýny. Otáčení autobusů NAD je v žst. České Kamenice za výpravní budovou a v žst. Mlýny před výpravní budovou. Délka náhradní trasy pro NAD je 7,5 km a délka jízdy NAD 10 min při průměrné rychlosti 60 km/hod. Celá trasa NAD vede po zpevněných silnicích I až III třídy. Před započítáním výlukových prací je potřebné projednat Dopravně-inženýrská opatření s příslušným silničním správním úřadem.



Náhradní zastávka NAD Horní Kamenice

4.4.2 Nákladní doprava

Opatření pro nákladní dopravu je potřebné uvést v Rozkaze o výluce, resp. Uvést odklonové trsy manipulačních a Pn vlaků. Pojede-li vlak 69132 bude dne 27.VII. veden objíždnou trasou přes Benešov nad Ploučnicí - Českou Lípou hl.n. a Jedlovou do Rybníště. Pojede-li vlak 69133 bude dne 30.VII. veden objíždnou trasou Rybníště – Jedlová – Česká Lípa hl.n. – Benešov nad Ploučnicí.

Vzhledem k narůstajícím přepravám dřevní hmoty z oblasti šluknovského výběžku (stanice Rybníště, Rumburk a Šluknov) je potřebné na základě požadavku sdružení ŽELESNAD.CZ zajistit zpracování odklonové vozby na trati 540 D resp. 540B.

V současné době jsou vedeny denně manipulační vlaky Děčín východ – Mlýny a zpět a manipulační vlaky 1 - 6 relace Děčín východ – Jedlová - Rumburk – Šluknov a zpět. Přehled nakládky ve šluknovském výběžku je uveden v tabulce.

Manipulační místa - období 1. - 10. 2021

Stanice tarifní	název	Součet z naloženo VZ	Součet z vyloženo VZ	Součet z přístavba obsluhy	Součet z odsun obsluhy
Šluknov	Kamenolom Šluknov	9	0	2	2
	smluvní místo Šluknov	322	43	101	101
Rumburk	ČD, a.s. - Rumburk	0	8	9	9
	smluvní místo Rumburk	300	80	166	160
Rybniště	Karel Masopust	2	59	47	38
	smluvní místo Rybniště	408	10	114	110

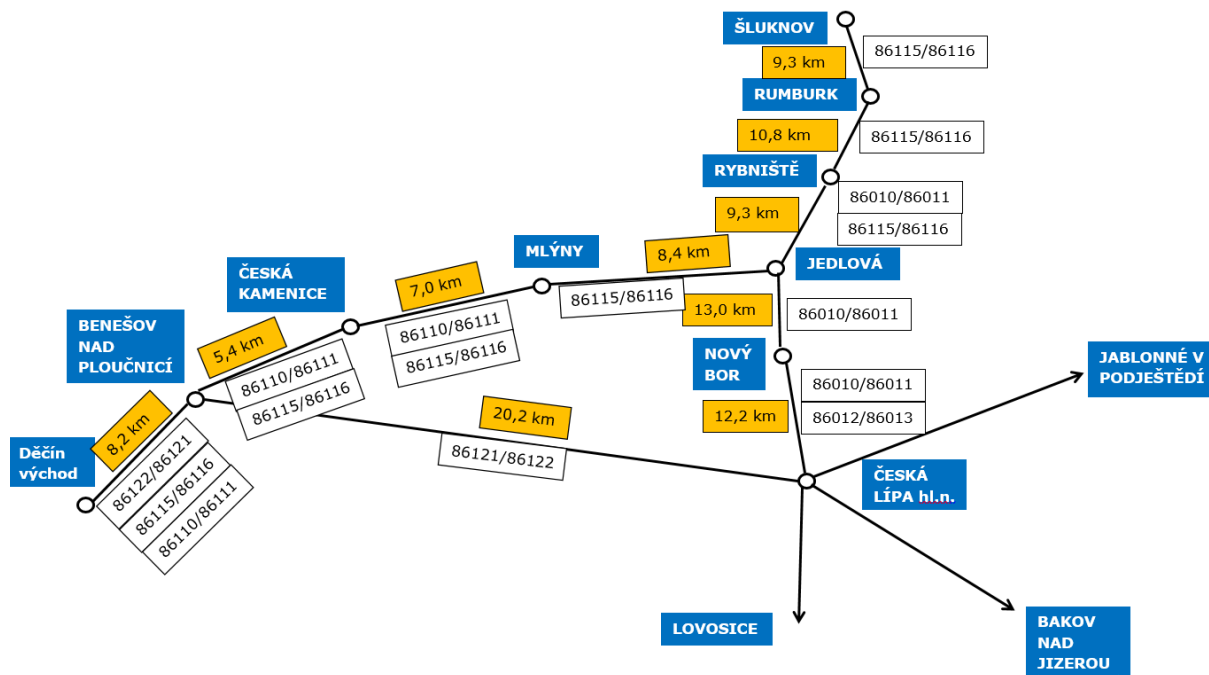
Manipulační místa - období 1. - 12. 2020

Stanice tarifní	název	Součet z naloženo VZ	Součet z vyloženo VZ	Součet z přístavba obsluhy	Součet z odsun obsluhy
Šluknov	Kamenolom Šluknov	3	0	1	1
	smluvní místo Šluknov	693	50	177	180
Rumburk	ČD, a.s. - Rumburk	1	3	4	4
	DKV Praha, PP Rumburk	0	6	6	6
	smluvní místo Rumburk	181	92	125	112
Rybniště	Karel Masopust	1	81	51	46
	smluvní místo Rybniště	318	2	99	103

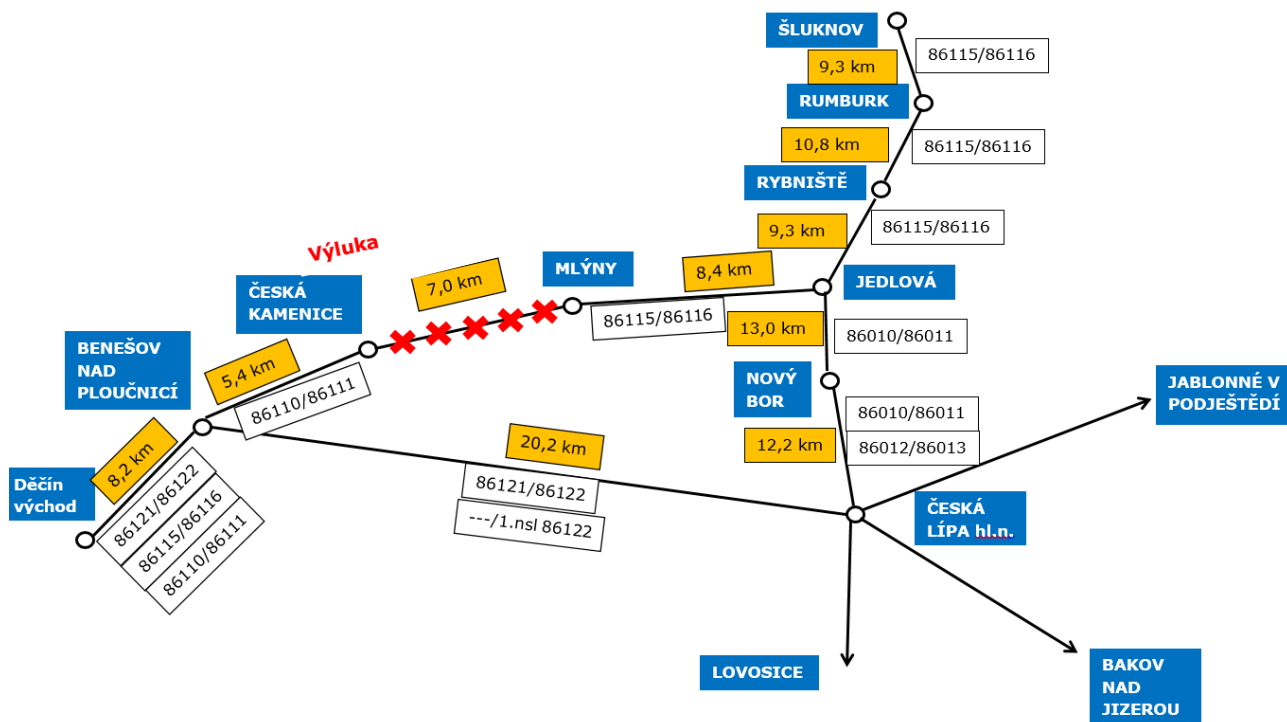
Nakládka a vykládka Šluknovsko

Současná vlakovtorba a návrh výlukové vlakovtorby jsou uvedeny na schématech níže.

Po dobu výluky nebude vydán Zákaz nakládky (ZAN) ani pro žst. Českou kamenici a žst. Mlýny. Obě stanice budou po dobu výluky obslouženy manipulačními vlaky v odlišných časech.



Současná vlakovtorba



Výluková vlakovost po dobu výluky Česká Kamenice – Mlýny

4.4.2.1 Opatření v nákladní dopravě:

Obsluha žst. Česká Kamenice:

Zůstává beze změny Mn vlaky 86110/86111.

Obsluha žst. Mlýny:

Bude provedena Mn vlaky 86115/86116 v odlišných časech od žst. Jedlová. Vlaky jsou vedeny ve dnech 1-6. Délka objízdne trasy oproti původní trase je + 42,1 km.

Obsluha žst. Jedlová:

Bude provedena vlaky 86115/86116 v odlišných časech. Vlaky jsou vedeny ve dnech 1-6. Délka objízdne trasy oproti původní trase je + 25,3 km.

Obsluha žst. Rybníště, Rumburk a Šluknov:

Bude provedena pouze Mn vlaky 86115/86116 v odlišných časech. Vlaky jsou vedeny ve dnech 1-6. délka objízdne trasy oproti původní trase je + 25,3 km.

Obsluha žst. Nový Bor:

Zůstává beze změny Mn 86012/86013.

4.4.2.2 Změna vlakovtorby po dobu výluky:

Ve dnech konání nepřetržité výluky mezi žst. Česká Kamenice – Mlýny jsou změny vlakovtorby následující:

Zátěž do stanic: skupina Česká Lípa hl.n., Mlýny, Jedlová, Rumburk, Šluknov na odvěšení vlaku 86121 vzadu. Vlak je mimořádně sestaven na normu S 1150 tun/540 m s postrkem až do žst. Česká lípa hl.n. Postrková lokomotiva vlaku 86121 je od odřeknutého vlaku 86116 jedoucí odklonem. Vlakový doprovod O/O-S.

Vlak 86121 Děčín hl.n. nákladové nádraží (4:29) – (5:31) Česká lípa hl.n. odvěsí skupinu a dle své trasy dále.

Skupina Mlýny, Rybníště, Rumburk, Šluknov přejede na vlak 86010 vedeného ve dnech 1-6 s náskokem Česká lípa hl.n. (6:49) – (7:14) Nový Bor (8:10) – (8:46) Jedlová, dále jako vlak 86116 dle GVD. Zátěž pro žst. Nový Bor nechat přednostně pro vlak 86012. Vlak 86012/86013 je veden beze změny časů.

Vlak 86115 jede v trase Šluknov – Jedlová dle GVD. Střídání strojvedoucích je v žst. Rumburk. Nový strojvedoucí přijede v Rg jízdě vlakem 6654 a starý dojede v Rg jízdě do Děčína vlakem 6661. Pokud je zátěž z nebo do žst. Mlýny obsluhu udělá zpožděný vlak 86115 Jedlová (16:41) – 16:52) Mlýny a zpět jako zpožděný vlak 86116 Mlýny (17:00) – (17:15) Jedlová.

Zpožděný vlak 86011 v trase Jedlová – Česká lípa hl.n. Jedlová (18:15) – (18:35) Nový Bor (18:40) – (19:08) Česká Lípa hl.n.

Odtud zátěž směr Děčín hl.n. nákladové nádraží jede jako 1. nsl. Mn 86122 (S 900 t/ 450m) zpožděný v časech.

Česká Lípa hl.n. (19:25) – (19:45) Benešov nad Ploučnicí (20:06) – 20:15) Děčín východ. Bez vlakového doprovodu O/O-S.

4.4.2.3 Opatření v dispoziční službě:

Pod dobu nepřetržité výluky Česká Kamenice – Mlýny

Zaved'te vlaky:

Vlak 86121 je veden mimořádně s postrkem do České Lípy hl.n.

Vlak 86010 je veden v odlišných časech od GVD a není veden jako Rušící! Jede ve dnech 1 – 6 .

Vlak 86011 je veden v odlišných časech od GVD a není veden jako Rušící! Jede ve dnech 1 – 6.

Vlak 1.nsl. Mn 86122 v úseku Česká Lípa hl.n. – Děčín hl.n. nákladové nádraží. Jede ve dnech 1 – 6.

Odřekněte vlaky:

86116 v úseku Děčín hl.n. nákladové nádraží – Mlýny.

86115 v úseku Mlýny – Děčín hl.n. nákladové nádraží.

86010 v úseku Jedlová – Rybníště.

86011 v úseku Rybníště – Jedlová.

Navržená změna technologie práce vychází z podkladů od ČDC jedná se o možné řešení obsluhy zájmového území Šluknovska po dobu 120 dní nepřetržité výluky Česká Kamenice – Mlýny a zajištění odvozu dřevní hmoty dle požadavků sdružení nákladních dopravců ŽESNAD.CZ.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) terénní úpravy

Terénní úpravy budou prováděny v rozsahu celé stavby na svazích násypu a v okolí v nutném rozsahu. Svahy násypů budou zbaveny náletové vegetace a v nutné míře upraveny do jednotného požadovaného sklonu.

b) použité vegetační prvky

Svahy nového násypu budou opatřeny vegetační ochranou s protierozní matrací a budou osety travním semenem. Stávající svahy budou opatřeny pouze vegetační ochranou.

c) biotechnická, protierozní opatření

Budou použity protierozní matrace na svazích nového násypu.

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

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

Vzhledem ke svému charakteru stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí. Zásady ochrany životního prostředí se řídí obecnými právními předpisy, ustanoveními stavebního povolení a rozhodnutími ostatních orgánů státní správy.

Provoz stavby nesmí nepříznivě ovlivnit životní prostředí. Během stavebních prací zhotovitel účinně zamezí průniku ropných a chemických látek do půdy a do vody toku a zajistí likvidaci odpadu vzniklého užíváním stavby.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot, produkci nadměrného množství výfukových zplodin, hluku a prachu. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami musí být způsob nakládání, bezpečnostní a ochranná opatření včetně havarijních opatření stanoveny pravidly, která je povinen vypracovat, dodržovat a kontrolovat zhotovitel. V případě havárie je povinen zhotovitel provést bezodkladně nápravu na vlastní náklady.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací.

Ovzduší – nebude stavbou trvale dotčeno. V průběhu stavby bude produkováno stavební mechanizací zvýšené množství exhalací. Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k nadměrné produkci exhalací. Vzhledem k tomu, že se stavební činnost výraznou měrou podílí na imisním zatížení okolí, zejména prachovými částicemi, je nutné v maximální možné míře předcházet vzniku prašnosti a zbývající prašnost, jejímuž vzniku nelze zabránit, omezovat a zabraňovat jejímu šíření do okolí, a to jak technickými a technologickými opatřeními, úpravou pracovních podmínek, příp. dobou výkonu práce, či zřízením kontrolovaných pásem atd. Jedná se především o tato opatření:

- Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky

- Odkryté suché a sypké plochy a deponie skrápět (zvlhčovat), a to zejména při větrném počasí
- Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, požadovat použití jutového plátna, mulče, či aplikaci jiných řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění (chodníky, komunikace apod.) dočasně zhutnit.
- Instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění při výjezdu ze staveniště v prostoru napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace staveništní technikou. Vhodná jsou např. štěrková lože, případně roštové pásy, které pomocí otřesů odstraňují nečistoty z podvozků nákladních automobilů. Realizace tohoto typu opatření je nezbytná zejména u větších stavenišť. Není doporučována instalace tzv. bazénů, kdy vozidla pouze projedou vodou. Ve většině případů nedojde k plnému odstranění prachových částic a ty poté zanáší veřejné komunikace bahnem, které se po vyschnutí stává zdrojem prašnosti. Pokud je bazén instalován, musí být jeho správná funkce zajištěna několika předsazenými prahy, které oklepou většinu částic, a bazén poté slouží pouze pro omytí pneumatik.
- Provádět čištění staveništních ploch a staveništních komunikací.
- Provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
- Redukovat volnoběhy nákladních automobilů a stavebních strojů na minimum

Hluk – V období realizace záměru dojde na přechodnou dobu ke zhoršení současného stavu hlukové zátěže, a to především v období sanace železničního spodku a stabilizace sesuvného svahu.

Při tom související zdroje hluku lze označit za krátkodobé, samotná stavba bude probíhat výhradně v denní době od 7 do 19 hod.

Pro hluk ze stavební činnosti, který bude v provozu výhradně v denní době od 7 do 19 hod, je platný hygienický limit ve výši 65 dB.

Při provádění veškerých stavebních prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací. Je nutné dbát především těchto základních opatření:

- Provádět pravidelně kontrolu technického stavu strojní techniky a podmínky na staveništi
- Redukovat volnoběhy nákladních automobilů a stavebních strojů na minimum
- Volit vhodné technologické postupy prací s ohledem na hlučnost

Vzhledem k charakteru stavby lze dále konstatovat, že předmětná stavba nemá vliv na hlukové zatížení z provozu dráhy.

Po konzultaci s Krajskou hygienickou stanicí není požadována hluková studie ve fázi výstavby.

Voda – Povrchová voda může být ohrožena možným únikem ropných či pohonných látek. Je nutné dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Součástí dokumentace je havarijní plán.

Zhotovitel díla bude povinen během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů, aby bylo zabráněno úniku ropných produktů do okolí. Pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebezpečného odpadu nebo do spalovny. V případě úniku ropných látek je zhotovitel povinen neprodleně informovat dotčené orgány státní správy.

Odpady – Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby.

Souhrnný přehled, zařídění a způsob likvidace odpadů vznikajících při výstavbě a provozu viz příloha N.1.2.4. odpadové hospodářství.

Kontaminace kolejového lože a zemin v úrovni zemní pláně jsou předmětem průzkumu v samostatném dokumentu.

Půda – stavbou není dotčena orná půda.

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

V rámci stavby dojde ke kácení dřevin v nutném rozsahu. Vzhledem k charakteru stavby – sanaci sesuvu nedojde k narušení krajinného rázu. Zemními pracemi mohou být ohroženi drobní živočichové.

Z hlediska ochrany přírody (zákon č. 114/1992 Sb.) se v ploše uvažovaného záměru ani v jejím nejbližším okolí nenacházejí žádná zvláště chráněná území, ani registrované významné krajinné prvky.

Průzkumnými pracemi v roce 2022 nebyl v ploše záměru zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin ani druhů červeného seznamu. Vzhledem k tomu, že biotopy zabírané stavbou jsou výrazně ovlivněné člověkem a jejich druhové složení je chudé, nepovažujeme za nutné provádět rekognoskaci trasy, kvůli ZCHD před zahájením stavby.

V lokalitě se nevyskytují cenná přírodní společenstva rostlin.

Dle biologického průzkumu nebyly zaznamenány ZCHD bezobratlých. Z obratlovců byl zaznamenán jeden druh chráněného plazu – zmije obecná (*Vipera berus*). U tohoto druhu byla udělena výjimka ze zákazů podle § 56 zákona 114/1992 Sb. pro zakázané činnosti uvedené v odst. 2 § 50 zákona 114/1992 Sb.

Pro případné vykácení je navrženo celkem:

- 18 ks stromů s obvodem kmene nad 80cm - viz příloha N.1.2.2_Dendrologický průzkum
- 2 734 m² ostatních dřevinných vegetačních prvků v různém stupni zápoje

Ponechané dřeviny v okolí řešeného území je nutné při stavbě chránit před poškozením dle příslušné normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Ekologické funkce a vazby nebudou stavbou zásadně změněny

Stavba leží v CHKO České středohoří

V rámci stavby nebude dotčen Územní systém ekologické stability krajiny. V místě stavby se nenacházejí nadregionální biocentra ani jiné prvky ÚSES.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Přírodní biotopy mapované v rámci soustavy NATURA 2000 v území zastupují údolní jasanovo-olšové luhy (L2.2B) vyvinuté jižně od trati. Část tohoto biotopu je navržena ke kácení. (AOPK 2021).

Podle informací zveřejněných na Portálu veřejné správy ČR (<http://geoportal.gov.cz>) stavba nezasahuje do území NATURA 2000.

Do prostoru stavby ani jejího širšího okolí nezasahuje žádná evropsky významná lokalita (ve smyslu §45a a 45c, zákona č. 114/1992 Sb.), ani nepředpokládáme její pozdější vymezení, dále sem nezasahuje žádná ptačí oblast (ve smyslu §45e, zákona č. 114/1992 Sb.).

Na základě sdělení Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti České středohoří, č.j. SR/2421/UL/2022-3 Dle § 12 a § 44 odst. 2 zákona se k záměru nevydává závazné stanovisko, jde-li o stavby v zastavěném území města, které se nachází na území chráněné krajinné oblasti. Záměr je navržen v zastavěném území města na území CHKO České středohoří. Záměr, vzhledem ke své povaze, rozsahu a charakteru nejbližšího okolí, nemůže snížit nebo změnit krajinný ráz daného místa. Nevyžaduje proto vydání stanoviska dle § 12 zákona.

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

Záměr nevyžaduje posouzení EIA ani zjišťovací řízení dle zákona č. 100/2001 Sb.

Viz Souhrnné vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, Spisová značka: KUUK/182279/2022/V-4339

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

Realizací stavby nevznikne nové ochranné pásmo. Stávající ochranné pásmo dráhy zůstane zachováno.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Charakter stavby nevyžaduje řešení opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva, vytváření zón havarijního plánování apod.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Kapitola je zpracována v samostatném dokumentu

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Vodohospodářské řešení stavby zůstane nezměněno, stavbou nebudou dotčeny povrchové ani podpovrchové vody, ani režim hospodaření s dešťovou vodou.

V Brně

24.11.2023

Ing. Jan Grepl