

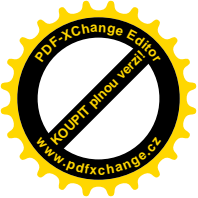
Oznámení záměru

Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ

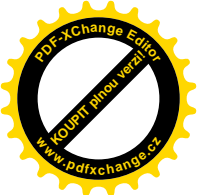
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Ústecký kraj

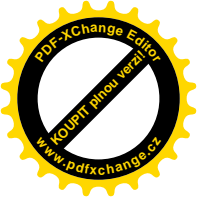
zpracováno dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) v platném znění



A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	3
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	3
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	3
1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ DLE PŘÍLOHY Č. 1	3
2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU	3
3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)	4
4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY	4
5. ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU, VČETNĚ PŘEHLEDU ZVAŽOVANÝCH VARIANT A HLAVNÍCH DŮVODŮ (I Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ) PRO JEJICH VÝBĚR, RESP. ODMÍTNUTÍ	5
6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU VČETNĚ PŘÍPADNÝCH DEMOLIČNÍCH PRACÍ NEZBYTNÝCH PRO REALIZACI ZÁMĚRU; V PŘÍPADĚ ZÁMĚRŮ SPADAJÍCÍCH DO REŽIMU ZÁKONA O INTEGROVANÉ PREVENCI VČETNĚ POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI DOSTUPNÝMI TECHNIKAMI, S NIMI SPOJENÝMI ÚROVNĚMI EMISÍ A DALŠÍMI PARAMETRY	6
7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ	72
8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ	72
9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODLE §9A ODS. 3 A SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT	72
II. ÚDAJE O VSTUPECH	74
1. VLIV NA ZÁBORY PŮDY	74
2. VLIV NA LESNÍ PŮDU	75
3. OCHRANNÁ PÁSMA V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	75
4. VODA	77
5. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE	77
6. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU	81
III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	85
1. VLIV NA OVZDUŠÍ	85
2. ODPADNÍ VODY	88
3. ODPADY	89
ODBORNÉ STANOVISKO POVĚŘENÉ OSOBY	96
4. RIZIKA HAVÁRIÍ VZHLEDEM K NAVRŽENÉMU POUŽITÍ A TECHNOLOGIÍ	103
5. OSTATNÍ	103
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	107
1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA JEHO EKOLOGICKOU CITLIVOST	107
PODNEBÍ	107
PŮDY	107
BIOTA	108
2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	131
D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	145
1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)	145
2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	152
3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍ STÁTNÍ HRANICE	154
4. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JE TO VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ	155
5. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	157
6. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBŤÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH	158
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)	159
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	160



G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	161
H. PŘÍLOHY	164



A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Obchodní firma: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**
(SŽDC, s. o.)

IČO: 70 99 42 34

Sídlo: Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Jméno, příjmení, kontakt: - oprávněný zástupce oznamovatele
Mgr. Lubomír Peterka
Sokolovská 1995/278
190 00 Praha

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ DLE PŘÍLOHY Č. 1

Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ

Záměr „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“ naplňuje dikci bodu 44 „Celostátní železniční dráhy“, kategorie I (záměry vždy podléhají posuzování), přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě v kompetenci Ministerstva životního prostředí.

2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Záměr stavby „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“ je situován ve stávající železniční trati. Náplní stavby je rekonstrukce ŽST Ústí n. L.-Střekov, ŽST Velké Březno a ŽST Boletice nad Labem, stejně jako rekonstrukce mezistaničních úseků Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, Velké Březno - Boletice nad Labem, Boletice nad Labem - Děčín východ dolní nádraží. Trať zůstane dvukolejná na současném drážním pozemku, s rychlostmi vyplývajícími z nepříznivých směrových poměrů v terénně náročném a chráněném území kaňonu Labe. Bude provedena rekonstrukce všech částí infrastruktury, vyjma těch, které byly obnoveny novým materiálem po roce 2000. Stanice budou peronizovány a částečně redukovány podle podkladové studie s optimalizací technického návrhu. Součástí stavby je i předpříprava pro vysunutí jednoduchých kolejových spojek z ŽST Děčín východ do km cca 454,5 - 454,8 v navazující stavbě řešící rekonstrukci této ŽST.

Základní údaje o kapacitě stavby:

Železniční spodek, svršek:	délka celkem	25,850 km (v ose dvojkolejné trati)
	výhybky	50 ks
Mosty, propustky, zdi	121 objektů (některé bez úprav)	
Tunely	jeden objekt	
Nástupiště	1200 m (hrany)	

3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)

Kraj: Ústecký

Okres: Ústí nad Labem, Děčín

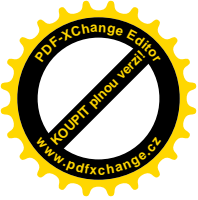
Stavební úřad	Obec	Katastrální území	Číslo kat. území
Magistrát města Ústí nad Labem	Ústí nad Labem	Střekov	775258
		Svádov	759830
Obecní úřad Velké Březno	Velké Březno	Valtířov nad Labem	776726
		Velké Březno	778681
	Malé Březno	Malé Březno nad Labem	690481
Magistrát města Děčín	Těchlovice	Přerov u Těchlovic	765406
		Těchlovice nad Labem	765414
		Přední Lhota u Těchlovic	765392
	Děčín	Nebočady	607193
		Boletice nad Labem	607169
		Křešice u Děčína	607185
		Děčín – Staré Město	625035
		Děčín	624926

Tab. č. 1 – seznam území záměru

4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY

Záměr bude realizován ve stávající železniční trati Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ, která byla řešena jako součást „Studie proveditelnosti Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“, zpracované SUDOP PRAHA, 2015, na níž navázaly dílčí stavby, které se aktuálně připravují, jsou v různých fázích rozpracovanosti, které navrhované řešení ovlivní:

- Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo), PD a ZP zadána souběžně se stavbou
- Rekonstrukce ŽST Děčín východ dolní nádraží, PD a ZP zadána 2017
- Technologická nadstavba trati Kolín – Všetaty – Děčín východ



- ETCS Kolín – Všetaty – Děčín východ

Dopravní technologie musí být koordinována s těmito akcemi, protože výsledný stav trati bude dosažen až realizací všech akcí.

Předkládané řešení bude po jeho schválení zapracováno do všech navazujících staveb, které jsou řešením ovlivněny. Cílem projektu „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“ je zajistit:

- zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu
- zajištění parametrů pro provoz nákladní dopravy
- zajištění technického stavu dopravní infrastruktury podle požadavků platných zákonů, vyhlášek, norem
- snížení nákladů a prostředků na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty
- snížení hlukové zátěže pod úroveň platných limitů

5. ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU, VČETNĚ PŘEHLEDU ZVAŽOVANÝCH VARIANT A HLAVNÍCH DŮVODŮ (I Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ) PRO JEJICH VÝBĚR, RESP. ODMÍTNUTÍ

Zdůvodnění potřeby záměru:

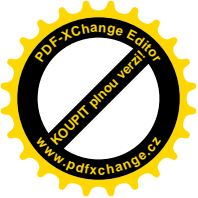
Navržená stavba „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)“ je součástí „Studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“ (zpracovaná „SUDOP PRAHA a.s.“), projednaná a schválená Ministerstvem dopravy na zasedání Centrální komise dne 8. 12. 2015 s doporučením varianty Střed 1.

Účelem stavby je především zajištění bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu, rekonstrukce vybraných železničních stanic, zlepšení komfortu cestujících úpravou stávajících a zřízením nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK s bezbariérovým přístupem, rekonstrukce nástupišť a zřízení informačního a orientačního systému pro cestující, rekonstrukce trakčního vedení, mostních objektů a tunelu, umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m a také snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

Dále bude realizací stavby dosaženo vyššího komfortu pro cestující a budou vytvořeny podmínky, které umožní posílit pozice železniční dopravy v obsluze zájmové činnosti.

Varianty záměru:

- nulová varianta – záměr nebude realizován, bude zachován stávající stav
- aktivní varianta – z hlediska umístění a kapacity záměru je zvažována pouze jedna aktivní varianta zahrnující rekonstrukci železniční trati v úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně)–Děčín východ (mimo)



6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU VČETNĚ PŘÍPADNÝCH DEMOLIČNÍCH PRACÍ NEZBYTNÝCH PRO REALIZACI ZÁMĚRU; V PŘÍPADĚ ZÁMĚRŮ SPADAJÍCÍCH DO REŽIMU ZÁKONA O INTEGROVANÉ PREVENCI VČETNĚ POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI DOSTUPNÝMI TECHNIKAMI, S NIMI SPOJENÝMI ÚROVNĚMI EMISÍ A DALŠÍMI PARAMETRY

Obsahem přípravné dokumentace je návrh optimalizace trati z Ústí nad Labem-Střekova do stanice Děčín východ (mimo) v souladu s potřebami stávajícího a uvažovaného budoucího provozu na téhle i navazujících tratích.

Hlavními charakteristikami přestavby je odstranění technicky nevyhovujícího stavu ŽDC, odstranění rušení protisměrných jízd, umožnění provozu nákladní dopravy délky 740 m, umožnění nasazení ETCS, splnění podmínek TSI

Záměr svým rozsahem nespadá do režimu integrované prevence.

Technologická část

Železniční zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 71-01-11 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, SZZ

PS 73-01-11 ŽST Velké Březno, SZZ

PS 75-01-11 ŽST Boletice nad Labem, SZZ

Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 71-01-21 Sebusín – Ústí nad Labem-Střekov, úprava TZZ

PS 71-01-22 Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ, úprava TZZ

PS 72-01-21 Ústí nad Labem-Střekov – Velké Březno, TZZ

PS 74-01-21 Velké Březno - Boletice nad Labem, TZZ

PS 76-01-21 Boletice nad Labem - Děčín východ, TZZ

Na stavbou zřízené definitivní konfiguraci kolejíště bude zřízeno nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – traťové stavědlo (elektronické stavědlo s distribuovanou vnitřní částí zařízení), které bude umožňovat začlenění do systému DOZ (řešeno navazující překryvnou stavbou).

Řídicí část traťového stavědla bude umístěna v ŽST Ústí nad Labem-Střekov, v ŽST Velké Březno a v ŽST Boletice nad Labem budou umístěny vzdálené distribuované části zařízení.

Traťová zabezpečovací zařízení uvnitř traťového stavědla budou řešena softwarově, navazující traťové zabezpečovací zařízení mezi Boleticemi nad Labem a ŽST Děčín východ bude reléového typu. Zbytné stávající zařízení bude demontováno. V traťovém úseku Ústí nad Labem-Střekov – Velké Březno bude nové zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s návěstním bodem (hradlo Svádov) – se dvěma prostorovými oddíly v obou směrech. V traťovém úseku Velké Březno – Boletice nad Labem bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s návěstním bodem (hradlo Těchlovice) – se dvěma prostorovými oddíly v obou směrech. V traťovém úseku Boletice nad Labem – Děčín východ bude nové zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s návěstním bodem (hradlo Křešice u Děčína) – se dvěma prostorovými oddíly v obou směrech.

S ohledem na vysunutí odjezdových návěstidel v ŽST Ústí nad Labem-Střekov dojde ve stávajícím TZZ Sebusín – Ústí nad Labem-Střekov k posunu přilehlého návěstního bodu, aby byly zachovány vzdálenosti

mezi návěstidly odpovídající stávající zábrzdne vzdálenosti. Stávající TZZ bude převázáno do definitivního SZZ. Stávající TZZ Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ bude převázáno do definitivního SZZ. Nově bude zajištěn přenos návěstního znaku mezi definitivním SZZ Ústí nad Labem-Střekov a stávajícím RZZ Ústí nad Labem západ. Definitivní TZZ Boletice nad Labem – Děčín východ bude nově uvázáno do stávajícího SZZ ŽST Děčín východ (St.1).

Stavbou budou upravena nebo nahrazena přejezdová zabezpečovací zařízení na dotčených přejezdech. Zařízení bude se světelnými návěstidly, s třífázovými elektromotorickými přestavníky a s počítači náprav. Vnitřní část zařízení včetně klimatizace bude instalována do stavědlových ústředen v jednotlivých stanicích. Bude zřízena diagnostika s přenosem diagnostických informací do místa soustředěné údržby. Zařízení bude ovládáno ze zálohovaného JOP v dopravní kanceláři v ŽST Ústí nad Labem-Střekov. Předpokládá se, že během realizace stavby v úseku Litoměřice d.n. – Ústí nad Labem-Střekov bude toto ovládací pracoviště rozšířeno i o ovládání tohoto úseku. Následnou překryvnou stavbou bude zřízeno ovládání úseku z CDP Praha a ovládací pracoviště bude rekonfigurováno na pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV).

Zařízení bude připraveno na doplnění ETCS/ERTMS v samostatné stavbě. V této stavbě bude zajištěna pro daný účel dostatečná kapacita spojových cest v optickém kabelu, dosažitelnost všech informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ, budou zajištěny prostorové rezervy a v napájecích systémech budou zajištěny dostatečné výkonové rezervy i pro tento systém

Železniční sdělovací zařízení

Místní kabelizace

- PS 71-02-11 ŽST ŽST Ústí n/L Střekov, místní kabelizace
- PS 73-02-11 ŽST Velké Březno, místní kabelizace
- PS 75-02-11 ŽST Boletice n/L, místní kabelizace

Rozhlasové zařízení

- PS 71-02-21 ŽST ŽST Ústí n/L Střekov, rozhlas pro cestující
- PS 70-02-21 ŽST Ústí n/L Střekov (mimo) – ŽST Děčín východ (mimo), rozhlas pro cestující

Integrovaná telekomunikační zařízení

- PS 71-02-31 ŽST Ústí n/L Střekov, IP telefonní zapojovač
- PS 73-02-31 ŽST Velké Březno, IP telefonní zapojovač a sdělovací zařízení
- PS 75-02-31 ŽST Boletice n/L, IP telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

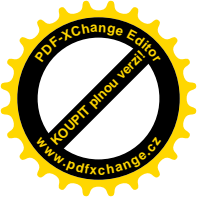
Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

- PS 70-02-41 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, kamerový systém energet. objektů
- PS 71-02-41 ŽST Ústí n/L Střekov, EZS
- PS 71-02-42 ŽST Ústí n/L Střekov, kamerový systém
- PS 73-02-41 ŽST Velké Březno, EZS
- PS 74-02-41 TM Těchlovice, EZS
- PS 75-02-41 ŽST Boletice n/L, EZS

Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

- PS 70-02-51 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, TK, DOK
- PS 70-02-53 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, ochrana stávajících sděl.kabelů SŽDC
- PS 70-02-54 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, ochrana stávajících sděl.kabelů ČD-T

Informační systém pro cestující



- PS 71-02-71 ŽST Ústí n/L Střekov, informační systém
- Traťové rádiové spojení
- PS 70-02-81 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, úprava rádiového systému GSM-R
 - PS 71-02-81 ŽST Ústí n/L Střekov, úprava MR
- Jiná sdělovací zařízení
- PS 70-02-91 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, přenosový systém
 - PS 70-02-92 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, DDTS ŽDC
 - PS 70-02-93 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, sdělovací zařízení na PZS
 - PS 71-02-91 ŽST Ústí n/L Střekov, sdělovací zařízení
 - PS 71-02-92 Ústí n/L Střekov, ATÚ

Sdělovací místnosti v ŽST a venkovní skříně na zastávkách budou vybaveny klimatizační jednotkou.

Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016.

Veškerá hlasová komunikace (telefonní zapojovač), rádiová komunikace (GSM-R, MRS) bude nahrávána na záznamové zařízení ReDat3 v Ústí n/L Střekov, které bude vybaveno potřebnými moduly, licencemi pro nahrávání a doplněno o licence pro centrální nahrávání do Kontrolně analytického centra (KAC).

Veškerá nová zařízení (kamery, EZS, záznamové zařízení atd.) budou začleněna do stávající aplikace KAC. Součástí jednotlivých PS bude doplnění licencí a konfigurační práce spojené se začleněním kamer, DDTS ŽDC resp. EZS, záznamových zařízení a dalších.

Demontáž sdělovacího zařízení bude provedena v souladu se směrnicí SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

Kabelizace

- PS 71-02-11 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, místní kabelizace
- PS 73-02-11 ŽST Velké Březno, místní kabelizace
- PS 75-02-11 ŽST Boletice nad Labem, místní kabelizace

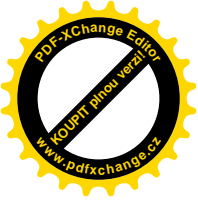
Nová místní kabelizace se navrhuje typu TCEPKFLEZE 0,6 a bude ukončena v sdělovacích místnostech na rozpojovaných svorkovnicích, které budou instalovány v nosnících, které budou upevněny v nových 19° skříních ve výpravních a technologických budovách.

V rámci místní kabelizace budou propojeny jednotlivé objekty v rámci ŽST. Dále budou osazeny objekty VTO u vjezdových návěstidel, EZ a PSt. Použité VTO budou jednookruhové, stažené do telefonních zapojovačů ŽST. Napájení bude řešeno po jednom páru v kabelu ze samostatných zdrojů 24V umístěných v místnostech sdělovacích zařízení. Venkovní telefonní objekty budou vybaveny měničem MMB 3. Pokud v době realizace stavby bude platný nový předpis SŽDC T1, nebudou VTO u vjezdových návěstidel realizovány.

V rámci uvedených PS se navrhuje při realizaci stavebních prací provizorně ochránit stávající místní kabelizaci vybudovanou v rámci předchozích staveb.

Rozhlasové zařízení

- PS 71-02-21 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, rozhlas pro cestující



PS 70-02-21 ŽST Ústí nad Labem-Střekov (mimo) – ŽST Děčín východ (mimo), rozhlas pro cestující

V současné době je rozhlas pro cestující provozován v žst. Ústí n/L Střekov, Velké Březno a Boletice n/L. Analogové rozhlasové ústředny včetně zesilovače jsou umístěny ve sdělovací místnosti nebo v dopravní kanceláři, reproduktory jsou situovány na výpravní budovy, případně na nástupiště a do vnitřních prostor pro cestující. V železničních stanicích a zastávkách bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Umístění rozhlasového zařízení v železniční stanici Ústí n/L Střekov bude ve sdělovací místnosti ve výpravní budově, v zastávkách Svádov, Valtířov, Malé Březno n/L, Těchlovice, Boletice n/L, Křešice u Děčína, Děčín St.Město a na nástupišti žst. Velké Březno budou rozhlasové ústředny umístěny ve venkovních skříních pro sdělovací zařízení. Reprodukory budou na nástupišťích na rozhlasových stožárkách, popř. na zastřešení nástupišť a v prostorách pro odbavení cestujících v žst. Ústí n/L Střekov.

Nové rozhlasové ústředny budou ovládány automaticky pomocí informačního zařízení ze ŽST Ústí n/L Střekov a pro živá hlášení bude využit telefonní zapojovač (resp. ovládací pult zapojovače).

Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 71-02-31 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, IP telefonní zapojovač

PS 73-02-31 ŽST Velké Březno, IP telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

PS 75-02-31 ŽST Boletice nad Labem, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

V současné době jsou ve stavbu dotčeném traťovém úseku provozovány tyto telefonní zapojovače:

- ŽST Ústí n/L Střekov - IP zapojovač DCom na stavědle 3, analog. MTZ 1/10 v dopravní kanceláři venkovního výpravčího ve VB
- ŽST Velké Březno – zapojovač MTZ 10A výrobce Elsvo Most v dopravní kanceláři
- ŽST Boletice n/L – zapojovač TDS-25 výrobce AŽD

Všechny uvedené zapojovače se navrhuje nahradit novými a po ukončení stavby a zapojení do provozu, bude stávající IP zapojovač DCom na stavědle 3 demontován k dalšímu možnému použití.

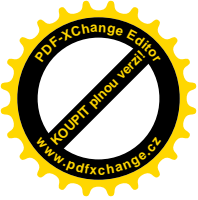
Předmětem těchto provozních souborů je výstavba nových telefonních zapojovačů, do kterých budou zaústěny nové a stávající MB okruhy.

Provoz nových IP zapojovačů bude řízen telekomunikačním serverem umístěným ve sdělovací místnosti v ŽST Ústí n/L Střekov a plnohodnotně ovládán z dispečerského pracoviště v ŽST Ústí n/L Střekov, dispečerské pracoviště).

Elektronická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 71-02-41 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, EZS

PS 73-02-41 ŽST Velké Březno, EZS



PS 74-02-41 TM Těchlovice, EZS

PS 75-02-41 ŽST Boletice nad Labem, EZS

V rámci tohoto PS je navrženo chránit vybrané místnosti (dopravní kancelář, sděl. místnost, stavební ústředna, silnoproud, aj.) Zajištění objektů bude provedeno jako dvoustupňové (plášťová a prostorová ochrana).

PS 70-02-41 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, kamerový systém energetických objektů

V TNS Těchlovice je navrženo umístit pevné kamery, které budou sloužit ke sledování objektu TNS a rozvodu, v jednotlivých ŽST jsou navrženy DOME kamery do vnitřních prostor VN a NN rozvodu.

PS 71-02-42 ŽST Ústí n/L Střekov, kamerový systém

V žst. Ústí n/L Střekov se navrhuje vizuální kontrola pomocí IP kamerového systému:

- 1x otočná kamera na zhlaví
- 4x DOME kamery v hale a v podchodu
- 9x pevná kamera na nástupištích
- 4x kamera pro sledování výtahů a výstupu z výtahů

Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK)

PS 70-02-51 ŽST Ústí nad Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, TK, DOK

PS 70-02-53 ŽST Ústí n. Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, ochrana stáv. sděl. kabelů SŽDC

PS 70-02-54 ŽST Ústí n. Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, ochrana stáv. sděl. kabelů ČD-T

Informační systém pro cestující

PS 71-02-71 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, informační systém

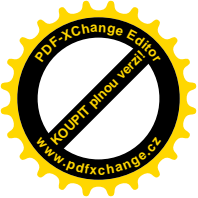
V současné době je v železniční stanici Ústí n/L Střekov instalován monitor vizuálního informačního zařízení MikroVox umístěný na fasádě výpravní budovy pod zastřešením peronu.

Vzhledem ke stavebním úpravám a frekvenci cestujících v žst. Ústí n/L Střekov se v rámci této stavby navrhuje nový informační hlasový a vizuální systém.

Traťové rádiové spojení

PS 70-02-81 ŽST Ústí n. Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, úprava rádiového systému GSM-R

PS 71-02-81 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, úprava MRS



Jiná sdělovací zařízení

PS	70-02-91	ŽST Ústí nad Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, přenosový systém
PS	70-02-92	ŽST Ústí nad Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, DDTS ŽDC
PS	70-02-93	ŽST Ústí nad Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, sdělovací zařízení na PZS
PS	71-02-91	ŽST Ústí nad Labem-Střekov, sdělovací zařízení
PS	71-03-11	ŽST Ústí nad Labem-Střekov, ATÚ

Dispečerská řídicí technika

PS	71-03-11	ŽST Ústí n. L. - Střekov, DŘT
PS	71-03-12	ŽST Ústí n. L. - Střekov, SpS Střekov, DŘT
PS	73-03-11	ŽST Velké Březno, DŘT
PS	74-03-11	TM Těchlovice, DŘT
PS	75-03-11	ŽST Boletice n. L., DŘT
PS	70-03-11	ED SŽDC Ústí n.L., doplnění DŘT

Technologie rozvoden vvn, vn

PS	74-03-21	TM Těchlovice, rozvodna 110kV, úprava technologie
PS	74-03-22	TM Těchlovice, stanoviště transformátorů 110/23 kV, úprava technologie
PS	74-03-23	TM Těchlovice, rozvodna 110kV, systém kontroly a řízení, úprava

Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS	74-03-31	TM Těchlovice, NTS 22kV, technologie
----	----------	--------------------------------------

Předmětem tohoto PS je vybudování napájecí stanice (NTS) 22kV 50Hz pro napájení lokální distribuční soustavy železnice (LDSŽ) 22kV v úseku Těchlovice – Ústí nad Labem.

Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

PS	71-03-51	ŽST Ústí n.L. – Střekov, TS 22/0,4kV, technologie ČEZ
----	----------	---

V nové transformovně se navrhuje rozváděč 22 kV, který bude v majetku distributora elektrické energie.

PS	71-03-52	ŽST Ústí n.L. – Střekov, TS 22/0,4kV, technologie SŽDC
----	----------	--

Transformační stanice 22/0,4 kV bude napájena z nového rozvaděče 22 kV distributora elektrické energie. Tento rozvaděč bude napájet nový VN rozvaděč SŽDC. Transformovna bude napojena kabelovým vedením 22 kV. Kabelové vedení včetně koncovek bude v majetku SŽDC

PS	75-03-51	ŽST Boletice n.L., TS 22/0,4kV, technologie
PS	71-03-53	ŽST Ústí n.L. – Střekov, STS 22kV, technologie
PS	72-03-51	Ústí n.L.-Střekov – Velké Březno, TTS 22 kV, technologie

PS 73-03-51 ŽST Velké Březno, STS 22 kV, technologie

PS 74-03-51 Velké Březno-TM Těchlovice, TTS 22 kV, technologie

V rámci výše uvedených PS je navrženo vybudování nových staničních (STS) a traťových transformoven (TTS) 22/0,4kV, které budou zajišťovat základní napájení netrakovních odběrů z nově vybudovaného magistralního rozvodu 22kV (náhrada za stávající rozvod 6kV 50Hz z vyššími kvalitativními parametry) a to v úseku TNS Těchlovice – TNS Libochovany. V úseku TNS Těchlovice – TNS Děčín bude rozvod 22kV provozován na napěťové úrovni 6kV a technologie připravena na napěťovou úroveň 22kV.

Silnoproudá technologie elektrických stanic 6kV, 50Hz, technologie zařízení

PS 74-03-61 TM Těchlovice – Boletice n.L., TTS 6 kV 50Hz, technologie

PS 75-03-61 ŽST Boletice n.L., STS 6 kV 50Hz, technologie

PS 76-03-61 Boletice n.L. – Děčín Východ, TTS 6 kV, technologie

Ostatní technologická zařízení

PS 71-04-11 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, výtah na 2. nástupiště

PS 71-04-12 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, výtah před VB

ŽST Střekov je navržena s jedním ostrovním nástupištěm. Přístup k tomuto nástupišti bude umožněn podchodem. Pro osoby s omezenou pohyblivostí bude vstup do podchodu od výpravní budovy i ostrovního nástupiště řešen samoobslužnými výtahy, které budou umístěny do výtahových šachet umístěných vždy naproti schodišti.

Stavební část

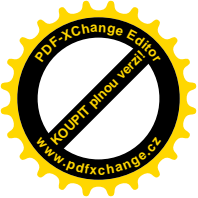
Železniční svršek a železniční spodek

V rámci celé stavby je uvažováno s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože (recyklátu) v souladu s Obecnými technickými podmínkami „Kamenivo pro kolejové lože ze železničních drah“ a s předpisem SŽDC S3, část desátá. V rámci projekčních prací byl proveden průzkum kontaminace štěrkového podloží. Během něj byly ve stanici vykopány sondy, z nichž byly odebrány místní vzorky a byl vytvořen terénní vzorek štěrkového lože. Vzorky byly podrobeny chemickým analýzám a na základě jejich výsledků bude štěrk recyklován na navržené recyklační základně

SO 71-10-01 Ústí n. L.-Střekov, železniční svršek

V dopravních kolejích žst. Ústí nad Labem-Střekov jsou v současné době kolejnice tvaru R65 na betonových pražcích různého typu a stáří s tuhým upevněním, v oblasti výhybek na obou zhlavích jsou dřevěné pražce. Dopravní koleje jsou svařeny do BK. V ostatních kolejích jsou kolejnice různého typu (A, T, S49 nebo R65) na dřevěných nebo betonových pražcích.

Návrh úprav konfigurace kolejiště vychází z projednané dopravní technologie a ze závěrů výrobních porad. Kolejové úpravy v žst. Ústí nad Labem-Střekov jsou ovlivněny požadavkem na prodloužení užitečných délek dopravních kolejí a novou polohou nástupišť. V rámci stavby budou rekonstruovány čtyři dopravní koleje. Dále budou rekonstruovány úseky kolejí na obou zhlavích vedené v nové poloze.



Začátek řešeného úseku je v km 429,900 kde se řešený úsek napojuje na sousední stavbu „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem-Střekov (mimo)“. Konec řešeného úseku je v koleji 1 v km 431,637, v koleji 2 v km 431,647. Směrem na Ústí nad Labem západ je konec řešeného úseku v km 0,514.

Při návrhu směrového řešení bylo respektováno znění normy ČSN 73 6360-1. Závěrečný návrh je komplexně zpracován v situacích v měřítku 1:500 a v dalších výkresových částí řešených v rámci stavebních objektů železničního spodku a svršku.

Litoměřické zhlaví bylo oproti podkladové Studii proveditelnosti (SP) upraveno. Z hlediska životního prostředí nebude mít tato změna žádný vliv. Kolejové spojky byly vysunuty o cca 60m směrem na Sebusín až nad mostní objekt v km 430,080. Byla rozložena křižovatková výhybka na sebusínském zhlaví zapojující kusou kolej 6a a koleje 6 – 10. S ohledem na upravené řešení sebusínského zhlaví (viz odstavec výše) a poměrně velké směrové posuny v oblasti ZV1, bylo dohodnuto, že rozhraní staveb „Litoměřice-Střekov“ a „Střekov – Děčín“ bude posunut do km 429,9. Tedy do prostoru, kde jsou již nové osy vedeny přibližně ve stávající poloze. Dopravní koleje 3 a 4 jsou do hlavních kolejí 1 a 2 zapojeny pomocí výhybek tvaru 1:14-760 umožňující jízdu do odbočky rychlostí $V=80\text{km/h}$. Manipulační kolej 6a je zapojena do dopravní koleje 10 výhybkou č. 9 tvaru 1:9-300. Nově je dopravní kolej 6 zapojena do koleje 4 tak, aby byla užitečná délka koleje 6 alespoň 780 m. Zapojení jednotlivých dopravních a manipulačních kolejí vyplynulo z navržené úpravy zhlaví a bylo projednáno na výrobních poradách.

Koleje jsou dále v oblasti silničního podjezdu v km 430,643 vedeny v pravostranném směrovém oblouku o poloměru $R=500\text{ m}$ (v koleji 1) s převýšením $D=65\text{ mm}$ a délkou přechodnic $L_k=74,0\text{ m}$. Sousední koleje 3 a 2 jsou zde vedeny v osové vzdálenosti 4,75 m. Do koleje 3 jedle stávajícího stavu zapojena manipulační kolej 7.

Severní zhlaví bylo upraveno na základě požadavků a připomínek zástupců investora na výrobních poradách a jeho uspořádání je patrné z příložené situace. Výhybky ve spojení 29-38 jsou navrženy tvaru 1:12-500 tak, aby byla možná jízda do odbočky rychlostí $V=60\text{km/h}$.

Osová vzdálenost hlavních staničních kolejí je v celém rozsahu stanice navržena 4,75 m. Osová vzdálenost dalších rekonstruovaných kolejí je minimálně 4,75 m.

Návrh výškového řešení obecně kopíruje stávající stav. Na začátku úseku bylo výškové řešení upraveno dle požadavků sousední stavby „Litoměřice – Střekov“, resp. polohou lávky u zdymadel a mostem v km 430,080. Dalším omezujícím faktorem byl mostní objekt (silniční podjezd) v km 430,643 a dále lávka pro pěší v km 431,056.

Výškové řešení severního zhlaví je výrazně ovlivněno zapojením dvou tratí, z nichž jedna (směr Ústí n. L. západ) ihned za krajními výhybkami poměrně prudce stoupá na most přes řeku Labe. Z důvodu změny uspořádání severního zhlaví bylo nutné výškově upravit také matečnou kolej zhlaví do kolejí 6 – 12.

V rámci stavby bude navržena následující konstrukce žel. svršku:

- V hlavních kolejích 1, 2, 3 a 4 budou navrženy nové kolejnice tvaru 60E2 na bezpodkladnicových pražcích o hmotnosti minimálně 300 kg s pružným upevněním a rozdělením pražců „u“.

- V ostatních rekonstruovaných dopravních kolejích (předjízdne koleje 5, 6 a kolej 10, 12a) budou navrženy nové kolejnice tvaru 49E1 na bezpodkladnicových pražcích o hmotnosti minimálně 250kg s pružným upevněním a rozdělením pražců „u“.
- V manipulačních kolejích, které budou rekonstruovány (kolej 6a, část koleje 16 a kolejové pole za rušené výhybky 16, 42, S2, 62), bude navržen regenerovaný materiál vyzískaný v rámci stavby (kolejnice S49 na betonových pražcích).

V místě přejezdových konstrukcí budou použity svěrky s antikorozií úpravou.

Všechny nové výhybky, vyjma výhybky 16, budou druhé generace na betonových pražcích. Budou vybaveny dle směrnice SŽDC č. 77 – „Technická specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav UIC 60 a S 49 2. generace“:

- materiál 60 E2 (hlavní koleje 1, 2, 3 a 4), resp. 49 E1 (ostatní dopravní koleje) na betonových pražcích,
- žlabové pražce v hlavní koleji,
- pružné upevnění KS,
- všechny výhybky budou vybaveny kluznými stoličkami pod jazyky,
- čelistový závěr,
- srdcovka s kovaným kaleným klínem a nadvýšenými křídlovými kolejnicemi SK.

Výhybka 16 v manipulační koleji č. 18 bude navržena tvaru 49E1 první generace na dřevěných pražcích s tuhým upevněním.

Všechny rekonstruované koleje budou svařeny do bezстыkové koleje, včetně všech nových výhybek. Ukončení BK na obou zhlavích bude v souladu s čl. 138 předpisem S3/2. V souladu s článkem 75 předpisu S3/2 budou v místě přechodu mezi tvary kolejnic 60E2/49E1 osazeny pražcové kotvy.

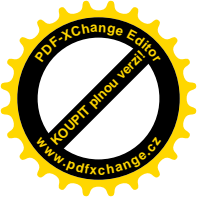
Stávající šterkové lože bude dle předpokladu vytěženo do hloubky 0,25 m pod spodní plochu pražce. Na základě výsledků průzkumu šterkového podloží bude šterk recyklován. Je předpokládáno vyzískání 25 % materiálu pro opětovné použití do nového šterkového lože, 35 % šterkodrti pro použití do podkladních vrstev a zbytek – 40 % bude tvořit odpad, který bude odvezen na skládku.

Nové šterkové lože bude zřízeno z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5-63 mm, druh kameniva BII. Nové kolejové lože je navrženo šterkové, v hlavních a předjízdnych kolejích v min. tl. 0,35 m, v ostatních kolejích v min. tl. 0,30 m pod ložnou plochou betonového pražce přilehlého kolejnicového pasu od koruny skloněné pláňe, s šířkou horní plochy 1,70 m od osy koleje, s případným rozšířením nebo nadvýšením dle BK.

Drážní stezky jsou navrženy dle předpisu S3, část desátá, čl. 14 a 16. Mezi profily se použije šterkové lože frakce 8 a vyšší (drážní šterk 31,5/63), drcené kamenivo 4/16 se použije jen pro povrchovou úpravu stezek (horních cca 0,05m). Přednostně se využije vytěžené, vyčištěné, nepotřebné kolejové lože. Maximální sklon stezky je 12 %.

Kolejiště je nově zabezpečeno počítači náprav, izolované styky budou použity pouze při realizaci stavby dle potřeb PS 71-01-11 (nyní dle odhadu cca 16 párů). Přesný počet bude upřesněn na základě stavebních postupů. Tyto izolované styky budou vloženy do koleje pouze pro účely provizorních stavů při výstavbě.

Kolej č. 5 bude kuse ukončena dynamickým zarážedlem.



SO 71-11-01 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, železniční spodek

Všeobecné zásady

- Rozsah úprav železničního vychází ze zadávacích podmínek. Rozsah byl dále upraven na základě požadavků investora vznesených na výrobních poradách.
- Sanace žel. spodku se provede v úsecích kde bude rekonstruován železniční svršek.
- Při návrhu sanačních opatření budou respektovány požadavky kladené na železniční spodek předpisem SŽDC S4 Železniční spodek, TKP (Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah v platném znění) a navazujícími předpisy.
- Sanace žel. spodku bude prováděna technologií se snášením kolejového roštu.

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl jako podklad pro zpracování návrhu pražcového podloží proveden průzkum pražcového podloží. Průzkum byl zaměřen na zjištění stávající skladby drážního tělesa v místech budoucích kolejí a výhybek ve výše uvedeném úseku železniční trati. Cílem průzkumu bylo ověření geotechnických vlastností zemin v zemní pláni a případné ověření úrovně hladiny podzemní vody.

Návrh konstrukce pražcového podloží zohlednil zastižené typy zemin a zjištěné únosnosti v úrovni zemní pláně. Na základě informací získaných z geotechnického průzkumu doplněných o podklady o typu tratí a navržené tloušťky kolejového lože byly navrženy následující typy KPP.

Typ 2.1

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 200, resp. 300 mm, zhutnění na hodnotu relativní ulehlosti min $I_D = 0,80$

Typ 3.1

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 200, resp. 300 mm, zhutnění na hodnotu relativní ulehlosti min $I_D = 0,80$
- separační geotextílie min. 300 g/m²

Zesílené konstrukce pražcového podloží jsou navrženy v místě přechodu tělesa železničního spodku na stavbu železničního spodku a v místech úrovnových železničních přejezdů dle předpisu SŽDC S4 přílohy 24.

Konstrukce ZKPP je navržena v následující skladbě:

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) - 300 mm
- stabilizace vápeno-cementová – 500 mm (dovezená z centra)

Plán tělesa železničního spodku je v celém úseku navržena jako skloněná ve sklonu 5%, zemní plán je navržena skloněná ve sklonu 5% směrem k odvodňovacím zařízením.

Pražcové podloží bude, pokud to konfigurace terénu umožní, odvodněno odřezem na terén. V místech kde není možné nové pražcové podloží hlavních a předjízdňových kolejí odvodnit odřezem na terén, je navrženo zřídit odvodnění pomocí trativodu.

SO 72-10-01 Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, žel. svršek

SO 72-11-01 Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, žel. spodek

Zásady rekonstrukce žel. svršku a spodku dohodnuté na minulých poradách:

- V úsecích, které byly v rámci stavby OPD rekonstruovány novým materiálem tvaru 60E2 na betonových pražcích (kolej 1 v celém mezistaničním úseku a kolej 2 vyjma níže uvedených úseků), bude stávající kolejový rošt vyjmut a opětovně vložen pouze v případě rekonstrukce mostních nebo přejezdových konstrukcí (ZKPP).
- Nad rámec SP bude navržena rekonstrukce úseků koleje č. 2 v km 437,055 – 438,002 a v km 438,831 – 439,368, tedy v úsecích kde byl v rámci stavby OPD navržen materiál svršku tvaru 49E1 na betonových pražcích. V těchto úsecích bude zřízen také nový žel. spodek včetně odvodnění.
- Návrh GPK je převzat s projektové dokumentace stavby OPD a nebude měněn.
- V oblasti nástupiště na zastávce Valtířov bude zřízen trativod také u koleje 1.

SO 73-10-01 ŽST Velké Březno, žel. svršek

V hlavních staničních kolejích žst. Velké Březno jsou v současné době kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB6 s tuhým upevněním a rozdělením „d“, v oblasti výhybek na obou zhlavích jsou dřevěné pražce. Koleje jsou svařeny do BK. V ostatních staničních kolejích jsou kolejnice S49 na dřevěných pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním.

Do stanice je zapojena vlečka „Místní dráha Velké Březno – Úštěk“.

Návrh úprav konfigurace kolejiště vychází z projednané dopravní technologie a ze závěrů výrobních porad.

V rámci stavby bude jedna dvojitá kolejová spojka (DKS) rozložena na jednoduché spojky, druhá DKS bude zrušena. Nové uspořádání kolejiště je ovlivněno vysunutím nástupišť o cca 200 m směrem k přejezdu v km 439,297. Manipulační kolej 3 bude do koleje 1 napojena kusem za novou výhybkou 1. K objíždění alespoň několika vozů bude využíván úsek koleje 1 mezi námeznyky výhybek 1 a 4. Nově bude zapojena také vlečka „Místní dráha Velké Březno – Úštěk“.

Rekonstruovány budou obě hlavní dopravní koleje. Z nového materiálu bude dále zřízen nový úsek koleje 3.

Začátek řešeného úseku je na začátku stávající výhybky č. 1 v km 439,368 kde se řešený úsek napojuje na stavební objekt traťového úseku Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno. Konec řešeného úseku je na začátku stávající výhybky č. 11 v km 440,221 kde se opět napojuje na traťový úsek Velké Březno - Boletice.

Směrové poměry jsou jednoduché, ve stanici se nachází jeden směrový oblouk o poloměru 5000 m bez převýšení a přechodnic. Další směrový oblouk o poloměru $R=10000$ m je umístěn pouze v koleji 2 z důvodu přechodu osové vzdálenosti ze staniční 4,75 m na traťovou 4,0 m na konci stanice.

Kolejové spojky jsou vzhledem k vysunutí nástupišť k přejezdu v km 439,297 posunuty oproti stávajícímu stavu více do středu stanice. Výhybky kolejových spojek jsou tvaru 1:11-300. Manipulační kolej 3 je do hlavní koleje 1 zapojeny pomocí výhybky č. 2 tvaru 1:9-300. Vlečka „Místní dráha Velké Březno – Úštěk“ je

nově zapojena výhybkou č. 5 tvaru 1:9-300. Nově bude také do kolejiště vlečky vložena výhybka 104A. Výhybka bude vložena do koleje 102 a bude tvaru 1:9-300. Zásahy do kolejiště vlečky jsou minimalizovány pouze na vložení nové výhybky 104A a směrové a výškové úpravy části koleje 102 mezi výhybkami 104 a 105.

Osová vzdálenost hlavních staničních kolejí je v celém rozsahu stanice navržena 4,75 m. Z důvodu dodržení osově vzdálenosti 4,75 m mezi kolejemi 1 a 3 bude nutné kolej 3 směrově upravit a odsunout ji o cca 60-120 mm směrem od koleje 1. Osová vzdálenost 4,75 m mezi kolejemi 2 a 102 je dodržena.

Návrh výškového řešení obecně kopíruje stávající stav. Na začátku a konci úseku je výškové řešení napojeno na sousední SO. Maximální sklon nivelety kolejí v oblasti stanice je 0,716 ‰. V místech napojení rekonstruovaných kolejí na stávající stav bude provedena směrová a výšková úprava stávajících kolejí, případně výhybek.

Staničení této stavby je napojeno na stavbu OPD („Trať 503B Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ“) realizované v loňském roce. Skok ve staničení tak bude až na konci stavby. Staničení směr Ústí n. L. západ je vztaženo k hektometru v km 0,500. Celá stavba se prostaničí novým staničením v ose koleje. Staničení stavebních objektů je vztaženo k novému staničení v koleji č. 1.

V rámci stavby bude navržena následující konstrukce žel. svršku:

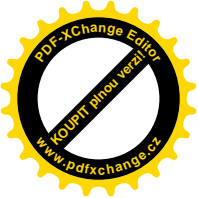
- V hlavních kolejích 1 a 2 budou navrženy nové kolejnice tvaru 60E2 na bezpodkladnicových pražcích o hmotnosti minimálně 300 kg s pružným upevněním a rozdělením pražců „u“.
- V manipulační koleji 3 bude pouze v nejnútnejším rozsahu (pouze v úseku kde nebude možné stávající kolejový rošt směrově a výškově upravit do nové polohy – osová vzdálenost od koleje 1 min. 4,75 m) navržen regenerovaný materiál vyzískaný v rámci stavby (kolejnice S49 na betonových pražcích).

Jako přechod mezi jednotlivými tvary svršku budou použity přechodové kolejnice zhotovené odtavovacím stykovým svařováním (dílským) kolejnic obou tvarů.

Všechny nové výhybky, vyjma výhybky 104A, budou druhé generace na betonových pražcích. Budou vybaveny dle směrnice SŽDC č. 77 – „Technická specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav UIC 60 a S 49 2. generace“:

- materiál 60 E2 (hlavní koleje 1, 2) na betonových pražcích,
- žlabové pražce v hlavní koleji,
- pružné upevnění KS,
- všechny výhybky budou vybaveny kluznými stoličkami pod jazyky,
- čelistový závěr,
- srdcovka s kovaným kaleným klínem a nadvýšenými křídlovými kolejnicemi SK.
- Výhybka 104A v koleji 102 (vlečka) bude navržena tvaru 49E1 první generace na dřevěných pražcích s tuhým upevněním.

Všechny rekonstruované koleje budou svařeny do bezstykové koleje, včetně všech nových výhybek. V souladu s článkem 75 předpisu S3/2 budou v místě přechodu mezi tvary kolejnic 60E2/49E1 osazeny pražcové kotvy. Jedná se o oblast spojky 5-104A. Kolejové lože pro BK se zřídí dle předpisu S3/2 kapitola II – Podmínky pro zřizování BK.



Stávající štěrkové lože bude dle předpokladu vytěženo do hloubky 0,25 m pod spodní plochu pražce. Štěrky budou recyklovány. Je předpokládáno vyzískání 25 % materiálu pro opětovné použití do nového štěrkového lože, 35 % štěrkodrti pro použití do podkladních vrstev a zbytek – 40 % bude tvořit odpad, který bude odvezen na skládku.

Štěrkové lože bude zřízeno z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5-63 mm, druh kameniva BII. Nové kolejové lože je navrženo štěrkové, v hlavních a předjízdých kolejích v min tl. 0,35 m, v ostatních kolejích v min. tl. 0,30 m pod ložnou plochou betonového pražce přilehlého kolejnicového pasu od koruny skloněné pláňe, s šířkou horní plochy 1,70 m od osy koleje, s případným rozšířením nebo nadvýšením dle BK.

V žst. Velké Březno bude zřízeno zapuštěné kolejové lože v celém rozsahu stanice, tedy od přejezdu v km 439,297 až k mostu v km 440,246. Drážní stezky jsou navrženy dle předpisu S3, část desátá, čl. 14 a 16. Mezi profily se použije štěrkové lože frakce 8 a vyšší (drážní štěrky 31,5/63), drcené kamenivo 4/16 se použije jen pro povrchovou úpravu stezek (horních cca 0,05 m). Přednostně se využije vytěžené, vyčištěné, nepotřebné kolejové lože. Maximální sklon stezek je 12 %.

Kolejiště je nově zabezpečeno počítači náprav, izolované styky budou použity pouze při realizaci stavby dle potřeb PS 71-01-11. Přesný počet bude upřesněn na základě stavebních postupů. Tyto izolované styky budou vloženy do koleje pouze pro účely provizorních stavů při výstavbě.

Kolej č. 3 bude kuse ukončena dynamickým zarážděním.

SO 73-11-01 ŽST Velké Březno, žel. spodek

Všeobecné zásady

- Rozsah úprav železničního vychází ze zadávacích podmínek. Rozsah byl dále upraven na základě požadavků investora vznesených na výrobních poradách.
- Sanace žel. spodku se provede v úsecích kde bude rekonstruován železniční svršek.
- Při návrhu sanačních opatření budou respektovány požadavky kladené na železniční spodek předpisem SŽDC S4 Železniční spodek, TKP (Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah v platném znění) a navazujícími předpisy.
- Sanace žel. spodku bude prováděna technologií se snášením kolejového roštu.

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl jako podklad pro zpracování návrhu pražcového podloží proveden průzkum pražcového podloží. Průzkum byl zaměřen na zjištění stávající skladby drážního tělesa v místech budoucích kolejí a výhybek ve výše uvedeném úseku železniční trati. Cílem průzkumu bylo ověření geotechnických vlastností zemin v zemní pláni a případné ověření úrovně hladiny podzemní vody.

Návrh konstrukce pražcového podloží zohlednil zastižené typy zemin a zjištěné únosnosti v úrovni zemní pláňe. Na základě informací získaných z geotechnického průzkumu doplněných o podklady o typu trati a navržené tloušťky kolejového lože byly navrženy následující typy KPP.

Typ 3.1

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 200, resp. 300 mm, zhutnění na hodnotu relativní ulehlosti min $I_D = 0,80$

- separační geotextílie min. 300 g/m²

Typ 6.1

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 300 mm
- zeminy zlepšené vápnem a cementem – 400 mm po zhutnění – předpoklad modulu deformace na povrchu zlepšené vrstvy – $E_{or} \geq 20$ MPa

Typ 6.2

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 300 mm
- zeminy zlepšené mechanicky pomocí zaválcování – 300 mm po zhutnění – předpoklad modulu deformace na povrchu zlepšené vrstvy – $E_{or} \geq 40$ MPa, Proctor Standard PS min. 100%, poměr únosnosti CBR min. 10%

Zesílené konstrukce pražcového podloží jsou navrženy v místě přechodu tělesa železničního spodku na stavbu železničního spodku a v místech úrovnových železničních přejezdů dle předpisu SŽDC S4 přílohy 24.

Konstrukce ZKPP je navržena v následující skladbě:

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) - 300 mm
- stabilizace vápeno-cementová – 500 mm (dovezená z centra) – předpoklad modulu deformace na povrchu stabilizované vrstvy – $E_{or} \geq 60$ MPa, Proctor Standard PS min. 100%, odolnost proti mrazu a vodě min. 3,5 MPa po 7-mi zmrazovacích cyklech na teplotu -15°C, pevnostní třída $R_c \geq C_{5/6}$ podle ČSN EN 14227-15

Plán tělesa železničního spodku je v celém úseku navržena jako skloněná ve sklonu 5%.

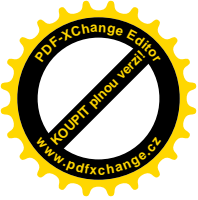
Zemní plán je navržena skloněná ve sklonu 5% směrem k odvodňovacím zařízením.

Pražcové podloží hlavních kolejí bude odvodněno soustavou trativodů umístěných s ohledem na POV vně kolejí. Trativody budou svedeny částečně k mostnímu objektu v km 439,289, kde bude pomocí svodného potrubí vyústěn. Další část stanice, která již výškově nebude moct být svedena k tomuto mostu, bude odvodněna pomocí trativodů svedených do vsakovacího objektu v km 439,992.

Na zhlavích, pokud to konfigurace terénu umožní bude pražcové podloží odvodněno odřezem na terén.

SO 74-10-01 Velké Březno - Boletice, žel. svršek

Dle nákrešného přehledu je novým materiálem tvaru UIC60 obnoven souvislý úsek v 1. TK v km 441,680 – 446,792 a v km 448,829 – 449,389. Ve zbývajících úsecích 1. TK a 2. TK je žel. svršek tvaru S49, případně R65 na betonových případně dřevěných pražcích. V rámci stavby OPD byl v tomto úseku rekonstruován



žel. svršek a spodek pouze v oblasti rekonstruovaných přejezdů v km 447,490 a 447,546, zde byl vložen nový svršek tvaru S49 na bezpodkladnicových pražcích. Stávající koleje jsou svařeny do BK.

Návrh úprav konfigurace kolejiště vychází z projednané dopravní technologie a ze závěrů výrobních porad. Návrh GPK byl průběžně konzultován se zástupci SS Praha, O6, O13 a OŘ ST. Připomínky jednotlivých zástupců byly projednány a zapracovány (výsledný návrh je zapracován v příložených situacích).

Původní návrh uvažovaný z podkladové SP (Studie proveditelnosti) nezvyšovat stávající traťovou rychlost, resp. navrhnout v celém traťovém úseku jednotnou rychlost $V=80$ km/h, byl v rámci projednávání GPK upraven. Traťová rychlost byla lokálně, v rámci možných úprav os kolejí na stávajících pozemcích, zvýšena na $V=85-90$ km/h resp. $V_{130}=90-100$ km/h.

Začátek řešeného úseku je v km 440,221 (na začátku stávající výhybky 11 žst. Velké Březno) kde řešený úsek plynule navazuje na SO 73-10-01 ŽST Velké Březno, žel. svršek. Konec řešeného úseku je v km 449,175 kde plynule navazuje na novou polohu koleje zřízené už v rámci SO 75-10-01 ŽST Boletice nad Labem, železniční svršek.

Při návrhu směrového řešení bylo respektováno znění normy ČSN 73 6360-1. Závěrečný návrh je komplexně zapracován v situacích v měřítku 1:500 a v dalších výkresových částí řešených v rámci stavebních objektů železničního spodku a svršku. V celém úseku stavby jsou navrženy lineární přechodnice tvaru klotoidy.

Směrové vedení trasy bylo optimalizováno s ohledem na polohu drážních pozemků a na minimalizaci investičních nákladů na mostních objektech a odvodnění.

Na začátku úseku, při výjezdu ze stávající žst. Velké Březno, dochází k přechodu osově vzdálenosti ze staničních 4,75 m na traťovou 4,0 m. Osová vzdálenost traťových kolejí je v celém úseku navržena minimálně 4,00 m. V úsecích, kde jsou koleje vedeny v navazujících obloucích s přechodnicemi bez mezilehlé koleje (inflex), je navržena osová vzdálenost 4,00 m zvětšena tak, aby byla minimální osová vzdálenost dodržena. V těchto úsecích se osová vzdálenost pohybuje v rozmezí 4,03 – 4,1 m.

Návrh výškového řešení obecně kopíruje stávající stav. Hlavní zásadou výškového řešení je zdvih nivelety tak, aby byly minimalizovány náklady na odvodnění v zářezech. Výškové řešení je také podmíněno dodržáním minimálních výšek nivelety kolejí vzhledem k mostním objektům a minimálních požadovaných délek jednotných sklonů. Omezujícím faktorem při návrhu nivelety byly požadavky zpracovatelů mostních objektů a přejezdů.

V 1. traťové koleji, v úseku, kde je zde navržena pouze směrová a výšková úprava koleje, jsou navrženy pouze zdvihy.

Pokud je křížení s pozemní komunikací umístěno v oblouku s převýšením, byla snaha o umístění kolejí na kuželové ploše.

Staničení této stavby je napojeno na stavbu OPD („Trať 503B Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ“) realizované v loňském roce. Skok ve staničení tak bude až na konci stavby.

Celá stavba se prostaničí novým staničením v ose koleje. Staničení stavebních objektů je vztaženo k novému staničení v koleji č. 1.

V celém úseku se počítá s traťovou třídou zatížení UIC D4 a prostorovou průchodností pro ložnou míru UIC GC (průjezdny průřez Z GC podle ČSN 73 6320).

V celém úseku je dodržen volný a schůdný manipulační prostor.

V km 448,537 – 448,626 (nové staničení km 448,523 – 448,622) je trať vedena Jakubským tunelem (ev. č. 58). Prostorová průchodnost tunelu ve stávajícím stavu splňuje nejvýše požadavky na průjezdny průřez J-ZGC3 dle ČSN 73 6320. Průchodnost Z-GC splněna není. Dále je v tunelu omezení pro průjezd kombinované dopravy s kódem 80/410 na rychlost 10 km/h.

Základní požadavek projektu, tedy průjezdnost Z-GC dle ČSN 73 6320 (a tím i průjezdnost pro kombinovanou dopravu s kódem 80/410 bez omezení rychlosti), je zajištěna úpravou geometrické polohy koleje (GPK) následovně:

- Posunem nivelety koleje směrem dolů oproti stávající úrovni.
- Optimalizací směrového vedení trasy z hlediska polohy uvnitř tunelu.
- Optimalizací převýšení koleje v rámci tunelu.

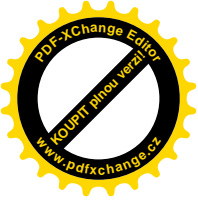
Aby navržené řešení bylo spolehlivé, bude průjezdnost zajištěna pomocí 100 mm pojistného prostoru. Pro dodržení takto definovaného pojistného prostoru bude v několika lokálních místech tunelu třeba stavebně-technický zásah do stávající obezdívky, protože pojistný prostor by nebyl v těchto řezech dodržen o několik jednotek cm (typicky do 5 cm). Navrženo je odfrézování stávajících dovnitř směřujících nerovností obezdívky („boulí“) kolidujících s pojistným prostorem a sanace ostění pomocí krátkých kotev lepených do vrtů (do navazujícího ostění a masívu), nerezové výztužné sítě a sanační směsi.

Tento stavebně-technický zásah je nutný pro splnění 100 mm pruhu pojistného prostoru. Průjezdny průřez Z-GC samotný s ostěním tunelu po optimalizaci GPK nekoliduje, avšak pojistný prostor je nutný vzhledem k nepřesnostem a tolerancím jak zaměření stávajícího stavu, tak provádění konstrukcí.

V rámci tohoto stupně dokumentace bylo ověřeno, že rekonstrukce Jakubského tunelu bude probíhat podle stávající, tzv. minimální varianty, jejíž podstatou byla minimalizace stavebních zásahů a širších dopadů. V navazujícím stupni dokumentace bude upřesněn stavební postup a stanoven časový plán prací.

Na vstupním jednání bylo zástupcem investora potvrzeno, že v traťových a hlavních staničních kolejích by měl být po stavbě v celém rozsahu svršek tvaru UIC60 na betonových pražcích. Úseky, které dosud byly obnoveny novým materiálem UIC60, budou ponechány bez rekonstrukce. V těchto úsecích nebude provedena sanace pražcového podloží ani obnovováno jeho odvodnění. Stávající kolejový rošt bude vyjmut a opětovně vložen pouze lokálně z důvodu rekonstrukce mostních objektů, případně přejezdů tak, aby bylo možné zřídit ZKPP.

Nad rámec zadání by měly být novým svrškem tvaru UIC60 rekonstruovány také úseky traťových kolejí, které byly dosud obnoveny jiným materiálem než tvaru UIC60. V těchto úsecích by měla být zřízena



sanace pražcového podloží a obnoveno jeho odvodnění. Jedná se tedy i o úseky z materiálu S49 zřízené v rámci stavby OŘ ÚnL „Trať 503B Ústí n. L.-Střekov – Děčín východ“ (dále OPD – Odstranění propadu rychlosti), která probíhala v loňském roce.

V mezistaničním úseku Velké Březno – Boletice byl v rámci stavby OPD rekonstruován žel. svršek a spodek pouze v oblasti rekonstruovaných přejezdů v km 447,490 a 447,546 (Jakuby). V rámci stavby vložený kolejový rošt tvaru S49 bude z důvodu velkých směrových posunů na mostním objektu v km 447,502 (až 0,55 m) také nahrazen novým tvaru UIC60.

Dle nákresného přehledu a podkladů od správce, který má projektant k dispozici, je již novým materiálem tvaru UIC60 obnoven souvislý úsek v mezistaničním úseku Velké Březno – Boletice v koleji 1 v km 441,680 – 446,792 a v km 448,829 – 449,389. V tomto úseku nebude navržena rekonstrukce žel. svršku ani spodku.

Budou navrženy nové kolejnice tvaru 60E2 na bezpodkladnicových pražcích o hmotnosti minimálně 300 kg s pružným upevněním a rozdělením pražců „u“. V rámci stavby bude navržena rekonstrukce žel. svršku v níže uvedených úsecích:

- v 1. traťové koleji v úseku km 440,221 – 441,680 a v km 448,829 – 449,175
- v 2. traťové koleji v celém rozsahu SO, tedy v km 440,221 – 449,175, vyjma úseku na přejezdu v km 443,316 (km 443,299 – 443,344), kde je již v současné době svršek tvaru 60E2 na betonových pražcích.

Na jednání bylo dohodnuto, že ve všech obloucích o poloměru menším než 1300 m a v mezipřímých mezi nimi, pokud délka přímé je menší než cca 100 m, budou navrženy kolejnice z materiálu R350HT.

V místě přejezdových konstrukcí budou použity svěrky s antikorozií úpravou.

V úsecích koleje 1, ve kterých bude provedena pouze směrová a výšková úprava, budou lokálně vyjmuty kolejová pole z důvodu zřízení ZKPP na mostních objektech a přejezdových konstrukcích.

Obě koleje budou svařeny do bezстыkové koleje. Podmínky zřizování BK stanovuje předpis SŽDC S3/2. V místech kde bude v koleji 1 lokálně vyjmuty kolejové pole z důvodu zřízení ZKPP, bude nutné stávající BK přerušit a následně obnovit. Kolejové lože pro BK se zřídí dle předpisu S3/2 kapitola II – Podmínky pro zřizování BK.

Stávající štěrkové lože bude dle předpokladu vytěženo do hloubky 0,25 m pod spodní plochu pražce. Štěrka bude recyklována. Je předpokládáno vyzískání 25 % materiálu pro opětovné použití do nového štěrkového lože, 35 % štěrkodrti pro použití do podkladních vrstev a zbytek – 40 % bude tvořit odpad, který bude odvezen na skládku.

Štěrkové lože bude zřízeno z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5-63 mm, druh kameniva BII. Nové kolejové lože je navrženo štěrkové, v hlavních a předjízdových kolejích v min tl. 0,35 m, v ostatních kolejích v min. tl. 0,30 m pod ložnou plochou betonového pražce přilehlého kolejnicového pasu

od koruny skloněné pláně, s šířkou horní plochy 1,70 m od osy koleje, s případným rozšířením nebo nadvýšením dle BK.

SO 74-11-01 Velké Březno - Boletice, žel. spodek

Všeobecné zásady

- Rozsah úprav železničního vychází ze zadávacích podmínek. Rozsah byl dále upraven na základě požadavků investora vznesených na výrobních poradách.
- Sanace žel. spodku se provede v úsecích kde bude rekonstruován železniční svršek.
- Při návrhu sanačních opatření budou respektovány požadavky kladené na železniční spodek předpisem SŽDC S4 Železniční spodek, TKP (Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah v platném znění) a navazujícími předpisy.
- Sanace žel. spodku bude prováděna technologií se snášením kolejového roštu.

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl jako podklad pro zpracování návrhu pražcového podloží proveden průzkum pražcového podloží. Průzkum byl zaměřen na zjištění stávající skladby drážního tělesa v místech budoucích kolejí a výhybek ve výše uvedeném úseku železniční trati. Cílem průzkumu bylo ověření geotechnických vlastností zemin v zemní pláni a případné ověření úrovně hladiny podzemní vody.

Návrh konstrukce pražcového podloží zohlednil zastižené typy zemin a zjištěné únosnosti v úrovni zemní pláně. Na základě informací získaných z geotechnického průzkumu doplněných o podklady o typu trati a navržené tloušťky kolejového lože byly navrženy následující typy KPP:

Typ 3.1

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 200, resp. 300 mm, zhutnění na hodnotu relativní ulehlosti $\min I_D = 0,80$
- separační geotextilie min. 300 g/m²

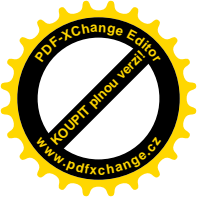
Typ 6

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) – 300 mm
- zeminy zlepšené vápnem a cementem – 400 mm po zhutnění – předpoklad modulu deformace na povrchu zlepšené vrstvy – $E_{or} \geq 20 \text{ MPa}$

Zesílené konstrukce pražcového podloží jsou navrženy v místě přechodu tělesa železničního spodku na stavbu železničního spodku a v místech úroňových železničních přejezdů dle předpisu SŽDC S4 přílohy 24.

Konstrukce ZKPP je navržena v následující skladbě:

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrt' třídy A (frakce 0-32 mm) - 300 mm



- stabilizace vápeno-cementová – 500 mm (dovezená z centra) – předpoklad modulu deformace na povrchu stabilizované vrstvy – $E_{or} \geq 60$ MPa, Proctor Standard PS min. 100 %, odolnost proti mrazu a vodě min. 3,5 MPa po 7 zmrazovacích cyklech na teplotu -15°C , pevnostní třída $R_c \geq C_{5/6}$ podle ČSN EN 14227-15

Pláš tělesa železničního spodku je navržena jako skloněná ve sklonu 5 %. V obloucích kde by sklon 5 % vedl k mocnosti štěrkového lože přes 900 mm, je navržena vodorovná pláš tělesa žel. spodku.

Zemní pláš je navržena skloněná ve sklonu 5% směrem k odvodňovacím zařízením.

Pražcové podloží bude, pokud to konfigurace terénu umožní, odvodněno odřezem na terén. V místech kde není možné nové pražcové podloží hlavních a předjízdnych kolejí odvodnit odřezem na terén, je navrženo zřídit odvodnění pomocí trativodu. Obecně je preferováno odvodnění pomocí otevřených zpevněných příkopů. Pouze v místech, kde není s ohledem na průběh terénu (zářez), možné odvodnit pražcové podloží pomocí zpevněného příkopu s gabionem, budou navrženy zpevněné příkopové žlaby UCB nebo UCH.

SO 75-10-01 žst. Boletice n. L., železniční svršek

SO 75-11-01 žst. Boletice n. L., železniční spodek

Úpravy železničního svršku (spodku) SO 75-10(11)-01 ve stanici začínají na úrovni začátku přechodnice levostranného oblouku o poloměru $R=450\text{m}$ v koleji č.1 a končí na úrovni začátku výhybky č.13.

Kolejový rošt je ve stanici tvořen převážně z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích (kolej č.5 na pražcích dřevěných), v oblasti kolejového rozvětvení na pražcích dřevěných. Výhybky jsou se svrškem tvaru S49 na dřevěných pražcích, s vložením do kolejiště v roce 1999.

Nový kolejový rošt v hlavních kolejích č.1 a 2, bude tvořen z kolejnic UIC 60 na bezpodkladnicových betonových pražcích. V předjízdne koleji č.3 bude použit nový materiál, kolejnice S49 na betonových pražcích. V ostatních kolejích budou použity regenerované kolejnice tvaru S49 na betonových pražcích SB8. Na konci odbočné větve výhybky č.6 (na betonových pražcích) bude zapojení vlečkové koleje za výhybkovými pražci tvořit kolejový rošt na pražcích dřevěných. Výhybky ležící ve výše popisovaných kolejích budou stejného svršku jako přilehlé koleje.

Výhybky ležící ve výše popisovaných kolejích budou stejného svršku jako přilehlé koleje.

Konfigurace zhlaví a návrh kolejiště i jeho rozsah vychází z požadavku na co nejdelší délky užité délky kolejí. Jednotlivé délky kolejí jsou uvedeny níže:

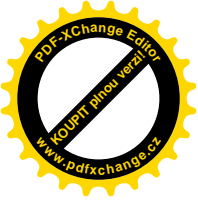
kolej č.1 - luž.= 685 m

kolej č.2 - luž.= 810 m

kolej č.3 - luž.= 740 m

kolej č.4 - luž.= 475 m

Rychlostní profil kontinuálně navazuje na přilehlé mezistaniční úseky a umožňuje rychlosti $V_{100}=80\text{km/h}$; $V_{130}=85\text{km/h}$ do km 449,554 (před novou výhybkou č.3), ve zbytku stanice je navržena rychlost



VI100=85km/h; VI130=90km/h s návazností na následný mezistaniční úsek. V koleji č.3 je rychlost V=50 km/h. V ostatních kolejích V=40 km/h.

Osová vzdálenosti mezi kolejí č.1 a 2 je navržena v celém rozsahu úprav stanice 4,75m. Kolej č.3 pak na osovou vzdálenost 5m (od koleje č.1) z důvodu výškového navázání mezi hlavní kolejí č.1 a stávající vlečkovou kolejí zaústěnou z koleje č.3, na druhém zhlaví pak z důvodu situování návěstidla v poloze umožňující její maximální využití. Kolej č.4 je zapojena ze zhlaví v osově vzdálenosti 4,80m s postupným rozšiřováním osově vzdálenosti při zapojení do stávajícího stavu.

Staničení v koleji č. 1 plynule navazuje na začátku stavby na předchozí upravovaný traťový úsek. Začátek úprav od přechodnice levostranného oblouku o poloměru R=450m v km 449,174 703, konec pak v km 450,806 646 (průmět z výhybky č.13 do koleje č.1), kde navazuje plynule na toto staničení následný mezistaniční úsek.

Návrh konstrukce pražcového podloží zohlednil zastižené typy zemin a zjištěné únosnosti v úrovni zemní pláně. Na základě informací získaných z geotechnického průzkumu doplněných o podklady o typu tratí a navržené tloušťky kolejového lože byly navrženy následující typy KPP.

- KPP typ 2 - podkladní vrstva ze štěrkodrtě (KPP s tloušťkou ŠD 200 mm + GTX)
- KPP typ 6 - podkladní vrstva ze štěrkodrtě a zlepšené zeminy (ŠD 300 mm + ZZVC 400 mm v kolejích č.1,2 a 3.

Návrh ZKPP:

Pro ZKPP s $E_o = 60 \text{ MPa}$ – 0,50 m sc/c + štd podle mocnosti v navazujícím úseku

Pro ZKPP s $E_o = 50 \text{ MPa}$ – 0,40 m sc/c + štd podle mocnosti v navazujícím úseku

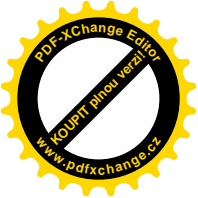
Podrobný návrh KPP je v části B13 - Návrh pražcového podloží.

Stanice je odvodněna převážně pomocí systému trativodů se zaústěním do příčných svodů či stávajících příkopů.

Na začátku úseku jsou navrženy trativody vně hlavních kolejí č.1 a 2, se zaústěním do propustku v km 449,173, který je situován těsně před začátkem stavby stanice. Obdobně je odvodněna i část mezi železničním přejezdem (ev.km 449,449) a velkobřezenským zhlavím. Oblast je zaústěna k propustku v km 449,433.

Vlastní kolejiště stanice je pak odvodněno trativody do stávající kanalizace vpravo kolejiště v km 449,790. V pravostranném oblouku o poloměru R=804 m je pak rozvodí a zbylá část je svedena po směru staničení k železničnímu přejezdu, kde bude pomocí svodného potrubí odvedena srážková voda do stávající kanalizace v km 450,510. Trativody budou podél hlavních kolejí v oblasti zhlaví vedeny pod výhybkami č.8 a 9 (úprava dle Vzorových listů Ž 3.21 – obr. č.3). Trativody se sklonem menším jak 5‰ budou uloženy do betonového lože.

Odvodnění v oblasti nástupišť (konstrukce SUDOP) bude svedeno proti směru staničení a obdobně jako předešlý úsek bude sveden do kanalizace v km 450,510. Úsek za nástupiště bude vlevo koleje odvodněn



trativodem podél koleje č.1, vpravo podél koleje č.2 bude zpevněný (TZZ3) otevřený příkop se zaústěním do stávající kanalizace pomocí horské vpusti v km 450,596.

SO 75-10-02 ŽST Boletice n. L. , železniční svršek vlečky v km 452,542

SO 75-11-02 ŽST Boletice n. L. , železniční spodek vlečky v km 452,542

Stavební objekt SO 75-10(11)-02 vlečky v km 452,542 začíná na konci odbočné větve výhybky č.6 (nové číslování). V současné době je vlečková kolej napojena z přímé větve výhybky č.7, kolejový rošt je tvořen kolejnicemi tvaru S49 na dřevěných pražcích.

Úpravy velkobřezenského zhlaví mají dopad i do zapojení vlečkové koleje. Směrově bude vlečková kolej zapojena z odbočné větve výhybky č.6 poloměr R=300m, který vychází ze základního poloměru výhybky. Výškově je niveleta koleje č.3, ze které je výhybkou vlečka napojena, snížena proti hlavní koleji č.1 tak, aby zapojení vlečky plynule navazovalo před výhybkou č.7 (nové číslování). Železniční spodek bude po odtěžení zeminy na úroveň projektované zemní pláně tvořit vrstva šterkodrti o mocnosti 0,20m.

SO 76-10-01 Boletice n. L. - Děčín východ, železniční svršek

Začátek a konec SO 76-10-01 a SO 76-11-01

Začátek úseku v koleji č. 1	km 450,806 646
Konec úseku v koleji č. 1	km 455,207 317
Začátek úseku v koleji č. 2	km 450,806 646 (km 450,811 938)
Konec úseku v koleji č. 2	km 455,221 987 (km 455,215 789)

Staničení v koleji č. 2 je vztaženo ke koleji č. 1 a v závorce je uváděno podružné stavební staničení.

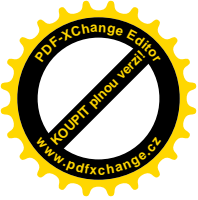
Stávající železniční svršek v místě navrhované stavby je nevyhovující pro potřeby převážně nákladní dopravy (svršek tv. S49, R65, UIC 60, pražce betonové SB8, SB6 a pražce dřevěné) v celém úseku Boletice - Děčín východ.

Po provedení geofyzikálního průzkumu lze konstatovat, že únosnosti a stav podloží zjištěné během průzkumu nedosahují předepsaných hodnot dle předpisu S4. V celé žst. není v současnosti provedeno odvodnění žel. spodku. Doplňující geotechnický průzkum je součástí části B. Odvodnění je ve většině případů nefunkční nebo není zřízené.

Rekonstrukcí žel. svršku a spodku dojde k zajištění bezpečnosti železniční dopravy a ke zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

Směrové řešení nové GPK umožňuje mírné navýšení rychlostí s ohledem na minimalizaci záborů. V traťovém úseku jsou navrženy celkem 6 směrových oblouků s převýšením - 2 pravostranné a 4 levostranné. Pro plynulý přechod mezi kružnicovými oblouky a přiléhajícími přímými jsou navrženy přechodnice tvaru klotoidy.

Osová vzdálenost traťových kolejí č.1 a 2 je navržena 4,0 m, kromě začátku úseku (km 450,806 - km 451,436), kde je napojení na vytažené spojky z žst. Boletice a přechod z 4,75m na 4,0m je vytracen v



přilehlých obloucích $R=395\text{m}$ a $R=390\text{m}$. Osová vzdálenost větší než $4,0\text{m}$ je také v konci úseku (km 454,806 - km 455,207 317) dle požadavků projektantů mostu v km 455,113 na rozšíření pro vložení nové konstrukce tohoto mostu a také z důvodu napojení na stávající stav.

V traťových kolejích č.1 a 2 je dosaženo zvýšení traťové rychlosti téměř v celém rekonstruovaném úseku. Navrhované rychlosti v úseku Boletice – Děčín východ jsou patrné ze situací a tabulce umístěné v části B dopravní a provozní technologie.

Stávající výhybka č. v1 ležící v traťové koleji č.1 v km 452,518 bude nahrazena novou J60-1:9-300-LI na pražcích betonových včetně společných pražců a pražců doplňkových krátkých. Za odbočnou větví je navrženo kolejové pole dl. $12,5\text{m}$ na pražcích betonových. Výhybka nebude osazena žlabovým pražcem, bude trvale uzamčena a bez EOv.

Kolej č.1 bude rekonstruována materiálem novým tv. 60E1 s pružným upevněním na betonových pražcích B91 S/1 rozdělení "d" v délce 3845m . Kolej č.2 bude rekonstruována materiálem novým tv. 60E1 s pružným upevněním na betonových pražcích B91 S/1 rozdělení "d" v délce 3851m .

V km 450,893 - km 451,436 bude ponechán stávající svršek tvaru 49E1. V místě ZKPP mostu v km 451,147 bude stávající svršek vytržen a po provedení rekonstrukce mostu znovu vložen. Štěrkové lože v místě ZKPP bude nové.

Přechod mezi žel. svrškem tv. 49E1 a 60E1 v km 450,893 a km 451,436 bude proveden přechodovou kolejnicí 49E1/60E1 délky $12,5\text{m}$. Celkem bude použito 8ks přechodových kolejnic 49E1/60E1.

Kolejnice R350HT v koleji č. 1 – celkem délky 1683m . Kolejnice R350HT v koleji č. 2 – celkem délky 1685m .

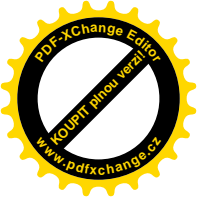
Bude provedena demontáž koleje na pražcích betonových v dl. $3845\text{m} + 3851\text{m}$.

V km 454,750 se v koleji č.2 nachází mazník a u vlevo koleje č.2 je solární panel v bet. základu. Při rekonstrukci koleje č. 2 dojde k demontáži stávajícího mazníku včetně demontáže solárního panelu (při zřizování sanace bude základ panelu odkryt). Po ukončení rekonstrukce koleje č.2 bude provedena montáž nového mazníku a zpětná montáž solárního panelu do bet. základu, tak aby panel nezasahoval do průjezdného profilu a neomezoval viditelnost návštěvníků.

V úsecích km 450,893- km 451,436, km 455,207- km 455,366 v koleji č.1 a km 455,215 - km 455,362 v koleji č.2, kde zůstane stávající svršek a dojde jen ke směrové a výškové úpravě GPK, je nutné počítat s vyšším počtem pojezdů ASP (dle předpisu S3/1 článku 100 - je maximální zdvih/posun nivelety 50mm - při 1. výškové úpravě 60mm). Níže uvedené zdvihy jsou pouze orientační, protože není možné určit o kolik spadne kolej po několikanásobném podbití.

Návrh sklonových poměrů vychází z naměřených hodnot nepřevyšného pasu koleje (TK). Nově navržená niveleta traťové koleje plynule navazuje v začátku úseku na sousední SO a konci úseku na stávající stav. Zdvihy a poklesy koleje jsou navrženy s ohledem na požadavky projektantů mostních objektů a přejezdů.

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože včetně využití



recyklovaného kameniva ze stávajícího kolejového lože. Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm tř.A (železniční štěrk) o tloušťce 0,35m pod ložnou plochou betonových pražců.

Stávající štěrkové lože bude vytěženo min. do hloubky 0,30 m pod spodní plochu pražce v šířce min.1,70 m od osy koleje. Štěrk bude recyklován na recyklační základně. Je předpokládáno vyzískání 25% materiálu pro opětovné použití do spodní vrstvy nového štěrkového lože, 35% štěrkdrti pro použití do podkladních vrstev a zbytek – 40% bude tvořit odpad, který bude odvezen na skládku.

V celém úseku je navrženo otevřené štěrkové lože. Pouze při přechodech na některé mostní objekty, u přejezdů a nástupišť je provedeno zapuštěné štěrkové lože. Přechod ze zapuštěného štěrkového lože na lože otevřené bude realizován na délku 6.0 m ve smyslu vzorového listu Ž1.11N4.

V celém úseku rekonstrukce bude provedena bezстыková kolej. Bezстыková kolej musí být zřízena v souladu s novelizovaným předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl XI jedenáctá „Uspořádání stykované a bezстыkové koleje“ a předpisem SŽDC S3/2 „Bezстыková kolej“, který řeší uceleně problematiku BK a stanovuje i podmínky pro zřizování a udržování bezстыkové koleje. Současně musí být dodrženy zásady pro svařování kolejí, které stanoví služební předpis SŽDC S3/5 „Svářečské práce na železničním svršku“. Při svařování BK je nutno bezpodmínečně dodržet podmínky a zásady služebního předpisu SŽDC S3/5, zejména pokud se týká dovolených upínacích teplot. Sváry se kontrolují a přejímají rovněž podle ustanovení předpisu S3/5. Pražcové kotvy budou zřízeny dle předpisu ČD S3/2 – Bezстыková kolej. Celkem se jedná o 314 ks pražcových kotev

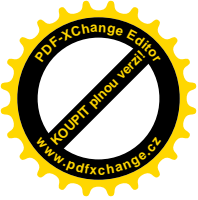
V některých místech na trati jsou v současné době použity pražcové kotvy. Před prováděním rekonstrukce je nutné tyto kotvy demontovat. Jedná se o cca 454ks stávajících pražcových kotev.

V konci úseku, kde bude provedena pouze směrová a výšková úprava je nutné provést demontáž a zpětnou montáž stávajících pražcových kotev.

V úseku od km 450,893 do km 451,436 v obou kolejích bude ponechán stávající železniční svršek 49E1 na betonových pražcích B91 S/2 (bude zde provedena pouze výšková a směrová úprava GPK). Na začátku a konci tohoto úseku bude vložena přechodová kolejnice 49E1/60E1 dl. 12,5m. Dle předpisu SŽDC S3/2 článek 75 odstavec b)2 je nutné v koleji s menší vahou kolejnice osadit na délku 50m od přechodové kolejnice pražcové kotvy na každém 3 pražci. Celkem je potřeba osadit 112 ks pražcových

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu ČD S3 – část třetí. Zajišťovací značky budou umístěny na stožáry TV, osvětlení nebo na jiné objekty, na které je možné zabudovat značky konzolového typu (návěstidla atd.) v závislosti na místních podmínkách. Do parapetů mostů nebo propustků se osazují značky hřebové.

V nové koleji č.1 bude potřeba zachovat v provizorním stavu stávající zab. zař. (do doby, než se zprovozní nové zab. zař. v celém úseku - počítače náprav) a tedy je nutné do nové koleje vložit LISy. Budou použity stávající LISy (kolejnice 49E1) a napojení na kolejnici 60E1 se provede přechodovým svárem. Po zprovoznění nového zab. zař. budou LISy demontovány a nahrazeny novou kolejnicovou vložkou. Celkem je potřeba 9ks provizorních LISů, 9ks nových kolejových vložek 60E1, řezání kolejnic 54ks, svar 36ks a



úprava BK 50m na každou stranu od místa nové vložky (dle článku 196 předpisu S 3/2) - celkem 900m úpravy BK.

V rámci je uvažováno pouze umístění návěstí pro definitivní stav. Stávající traťové značky budou v rámci stavby sneseny případně přemístěny do nové polohy v závislosti na novém návrhu. Poloha návěstidel a ostatních prvků zabezpečovacího zařízení je řešena v rámci provozních souborů.

V celém úseku je dodržen volný schůdný a manipulační prostor. Za dodržení této vzdálenosti od osy koleje k pevným překážkám podél trati zodpovídají zpracovatelé jednotlivých objektů.

SO 76-11-01 Boletice n. L. - Děčín východ, železniční spodek

V rámci rekonstrukce žel. svršku bude provedeno zesílení konstrukce pražcového podloží, odvodnění tělesa železničního spodku a rozšíření drážního tělesa. Součástí stavebních objektů žel. spodku je oblast přechodů ZKPP na některé mostní objekty. Provedený geotechnický průzkum stanovil rozsah sanace žel. spodku v úseku Boletice - Děčín východ. Návrh pražcového podloží vychází z předpisu SŽDC S4.

Mostní objekty u nichž nebude provedena ZKPP:

U mostu v km 451,095 nebude provedeno ZKPP jelikož je klenba 1,7m pod niveletou koleje.

U mostu v km 453,618 nebude provedeno ZKPP jelikož je klenba 2,4m pod niveletou koleje.

U mostu v km 454,945 nebude provedeno ZKPP jelikož je klenba 2,0m pod niveletou koleje.

Na základě geotechnických průzkumů je navržena sanace železničního spodku v celé rekonstruované železniční stanici s rozdělením na úseky dle navržených konstrukčních vrstev. V rekonstruovaném úseku trati se navrhuje skloněná zemní pláň (4%) s odvodem srážkové vody na svah drážního tělesa nebo do odvodňovacích objektů. Na základě geotechnického průzkumu byla sanace pod kolejiemi rozdělena následovně:

1. Sanace v koleji č. 1 a 2 sanace navazující na úsek stanice žst. Boletice nad Labem. Plocha 372m². Je zde navržena tato konstrukce:
 - ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM
 - ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,30 m
 - ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEA CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,4 m ve sklonu 4%.
2. Sanace v místech ZKPP celkem plocha 3193m². V místech ZKPP je navržena tato konstrukce:
 - ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM
 - ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,30 m
 - ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEA CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,5 m ve sklonu 4%.
3. Sanace v koleji č.1. Plocha celkem 13337m². Je zde navržena tato konstrukce:

- ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM
 - ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,30 m
 - ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEA CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,4 m ve sklonu 4%.
4. Sanace v koleji č.2. Plocha 1514m². Je zde navržena tato konstrukce:
- ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM
 - ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,20 m
 - ZHUTNĚNÁ ZEMNÍ PLÁŇ VE SKLONU 4%
5. Sanace v koleji č.2. Plocha 11787m². Je zde navržena tato konstrukce:
- ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM
 - ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,30 m
 - ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEA CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,3 m ve sklonu 4%.
- Sanace v koleji č.1 v koleji č.2. Plocha 3221m². Je zde navržena tato konstrukce:
- ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM
 - ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,20 m
 - SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE
 - ZHUTNĚNÁ ZEMNÍ PLÁŇ VE SKLONU 4%
- Sanace v Plocha 602m². Je zde navržena tato konstrukce:
- ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM
 - ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,20 m
 - ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEA CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,5 m ve sklonu 4%.

Způsob zhotovení pláně žel. spodku včetně sanací je navržen na základě splnění požadavků únosností zemní pláně a pláně železničního spodku ve shodě s ustanoveními v předpisu S4. Rozsah sanace je zakreslen v přiložené situaci. Všechny výše uvedené vrstvy konstrukce žel. spodku byly posouzeny s ohledem na ochranu zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu.

Při návrhu sanačních opatření byly respektovány požadavky kladené na železniční spodek novelizovaným předpisem S4 Železniční spodek a TKP.

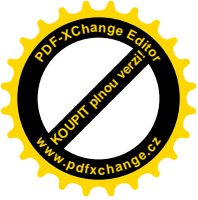
Železniční spodek – zvětšení šířky stezky tělesa železničního spodku

Pro rozšíření stezky tělesa železničního spodku bylo využito několik níže uvedených způsobů:

Svahovky jsou navrženy do míst, kde by jinak bylo nutné nákladně odtěžovat a zajišťovat velkou část zářezů a do míst, kde by byly výrazně dotčeny sousední pozemky.

V úsecích, kde je navrženo nové odvodnění je v níže uvedených místech nutné provést rozšíření pomocí pražcových rovinanin. Celkem se jedná o 314m trojřadých pražcových rovinanin. Na pražcové rovinaniny budou použity vyzískané pražce z ostatních SO předcházejících dle POV tento SO.

V úsecích, kde není dodržena drážní stezka, je nutné provést její rozšíření pomocí gabionů. Celkem se jedná o 280m. Gabiony jsou navrženy o rozměrech 1m/1m/2m oko 100/100 a budou vyplněny lomovým kamenem. Gabiony budou uloženy na separační geotextilii a podkladní beton C12/15 tl. 0,1m. Za rubem



gabionu bude rozložena separační geotextilie. Zbytek rubu se zasype propustným nenamrzavým materiálem (lze využít i část výzisku). Na gabion bude položena vrstva štěrkodrti o tl. 0,1m. Před gabionem bude proveden zásyp z propustného nenamrzavého materiálu a povrch nového terénu bude upraven do sklonu 1:1,5. Gabionové zdi jsou navrženy ze svařovaných dráto-kamenných košů. Výplň košů bude provedena jako rovinanina z lomového kamene, který je odolný vůči povětrnostním vlivům, neobsahuje vodou rozpustné soli, a který není křehký. Budou použity horniny s vyšší měrnou hmotností a nízkou pórovitostí. Kámen musí být čistý, bez příměsí jemnozrnné zeminy.

Odvodnění železničního spodku

V místech uvažované sanace traťových kolejí č. 1 a 2 nebylo v současné době stávající odvodnění nalezeno nebo je částečně či zcela nefunkční (odvodňovací zařízení jsou zanesená, zarostlá nebo nejsou zřízená). V rámci rekonstrukce bude zřízeno nové odvodnění převážně otevřenými příkopy, "J" žlaby nebo trativody. Při řešení návrhu odvodnění bylo přihlédnuto k návrhu pražcového podloží a místním podmínkám. Odvodňovací systém je navržen s vyústěním k nebo do nově rekonstruovaných mostních objektů a na stávající terén. Celkem je navrženo:

- Příkopů TZZ3 – 3030m
- Příkopů TZZ4 – 42m
- Trativodů – 1270m
- Šachet – 58ks
- Příkopových žlabů "J" velkých s poklopem – 1198m
- Svodného potrubí - 90,4m
- Drenáže DN 100 u svahovek - 1927m
- Drenáž DN 150 u svahového žebra - 2x4,3m

Svahové žebro šířky 2m je navrženo v místě degradovaného svahu zářezu po levé straně v km 453,250. Terén bude odtěžen do lavic 0,8m/0,5m ve sklonu 5%, ve spodní části bude provedeno odvodnění drenáží DN150 2x4,3m, která bude vyústěna na bocích gabionu do zpevněného příkopu. Svahové žebro bude vyplněno propustným nenamrzavým materiálem (kamenivo 63/125). Sklon v horní části žebra bude upraven dle přilehlého terénu. V blízkosti svahového žebra se nachází pravděpodobně kanalizační šachta (vlastník není znám), která bude upravena dle gabionu, svahovek a odvodnění. Případně bude upraven gabion nebo svahovky. U šachty chybí poklop, který bude doplněn a bude nový betonový. Při odtěžování zeminy v blízkosti šachty musí být šachta dočasně staticky zajištěna. Šachta bude ve vrchní části (při výstavbě svahovek) obetonována.

SO 70-14-01 ŽST Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ, výstroj trati

Výstroj trati a zajištění prostorové polohy koleje je řešena jednotně za celou stavbu v rámci tohoto stavebního objektu. V rámci stavby bude zřízena výstroj trati a zajištění prostorové polohy koleje pouze

v úsecích, kde se zřizuje nový železniční svršek. V místech bez kolejových úprav budou provedeny pouze v nezbytně nutném vyvolaném rozsahu.

Stávající výstroj a značení trati bude demontována a likvidována v rámci tohoto objektu.

Z oborů, které určuje kapitola 32 TKP, je obsahem tohoto stavebního objektu návrh instalace traťových značek pro celý úsek stavebních úprav a to návěstí rychlostníků, předvěstníků, staničníků, sklonovníků, tabulí před zastávkou, označníků a zajišťovacích značek prostorové polohy koleje a zajišťovacích bodů. Nápisů názvů železničních zastávek a stanic a jejich umístění řeší objekty informačního systému. Přejezdníky, návěstidla a předvěsti jsou součástí PS zabezpečovacího zařízení.

SO 70-14-01 ŽST Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ, ochrana skalních svahů

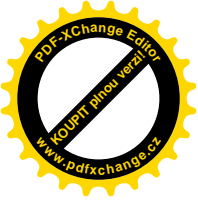
Tento stavební objekt zahrnuje ochranu skalních svahů dle geotechnických rizik. Na trati může docházet a dochází vzhledem ke stáří a geologické stavbě k četným geologickým událostem v podobě malých i větších skalních řícení. Ochrana by měla zajistit bezpečnost a plynulost dopravy. Ochrana skalních svahů bude spočívat v očištění skalních svahů od vegetace a nestabilních bloků a částí, dále odstranění a odtěžení bloků a použití systému speciálních ocelových sítí. V dalším stupni dokumentace bude řešení sanace skal prováděno v souladu s požadavky OOP tak, aby případné ovlivnění biodiverzity lokality bylo co nejmenší a obnova proběhla v co nejkratší době.

Nástupišť

SO 71-12-01	ŽST Ústí n. L. - Střekov, vnější nástupiště 1a
SO 71-12-02	ŽST Ústí n. L. - Střekov, vnější nástupiště 1b
SO 71-12-03	ŽST Ústí n. L. - Střekov, ostrovní nástupiště
SO 72-12-01	Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zast. Svádov - nástupiště
SO 72-12-02	Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zast. Valtířov - nástupiště
SO 73-12-01	ŽST Velké Březno, nástupiště
SO 74-12-01	Velké Březno - Boletice n. L., zast. Malé Březno - nástupiště
SO 74-12-02	Velké Březno - Boletice, zast. Těchlovice - nástupiště
SO 75-12-01	ŽST Boletice n. L. , nástupiště
SO 76-12-01	Boletice n. L. - Děčín východ, zast. Křešice - nástupiště
SO 76-12-02	Boletice n. L. - Děčín východ, zast. Děčín Staré Město - nástupiště

V rekonstruovaném úseku se nachází celkem dvě stanice a sedm železničních zastávek. Nová nástupiště budou mít následující parametry:

- Výška nástupních hran bude 550 mm nad spojnici temen přilehlých kolejnic u nástupní hrany nástupiště.



- Pochozí šířka vnějších nástupišť bude min. 2 500 mm, vyjma vnějších nástupišť v žst Střekov, kde bude min. pochozí šířka 3 000 mm. Všechny související objekty (lamps osvětlení atd) umísťovány za hranici 2 500 mm.
- Úložné bloky U 95 a L bloky, respektive vrstva podkladního betonu pod zmiňovanými prefabrikáty musí spočívat na nástupištní pláni (min. Edef,2=20 MPa).

Konstrukce pochozích ploch nástupišť:

Na nástupišti se předpokládá pojezd **motorových** zavazadlových a mechanizovaných čistících vozíků.

Navržená skladba nástupiště bude:

- zámková dlažba tl. 80 mm
- lože – drobné drcené kamenivo fr. 2 – 5 mm o tl. 40 mm
- štěrkodrt – 200 mm (ld = 0,8)
- zásyp (hutněný, nenamrzavý materiál), ld = 0,8
- přehutněný stávající materiál na ld = 0,8

Požadavky na plochy nástupišť a dlažbu na nástupišťích:

- Max. hodnota příčného sklonu dlažby bude 2%.
- Součinitel smykového tření povrchu nástupišť (včetně všech ploch spadajících do objektu nástupiště) zjišťovaný ve smyslu ČSN 74 4130 musí mít hodnotu min. $\mu = 0,5 \tan \alpha$ (α ...úhel sklonu).
- Max. šíře mezer odvodňovacího kanálku ve směru chůze 15 mm.
- Vlastní klad dlažby musí splňovat následující podmínky (v případě nástupiště s pevnou hranou – L blok):
 - 1) přímkové spáry maximální šířky 3 mm,
 - 2) minimální vzdálenost spár 200 mm,
 - 3) nepoužívat dlažbu se zkosenou hranou (s jedinou přípustnou výjimkou viz následující bod: odlišení hmatových prvků od okolní dlažby pokud možno výraznější spárou, ale zásadně přímkovou (tzn. nepoužívat zásadně dělicí linii mezi hmatnými prvky a běžnou dlažbou vytvořenou z prvků skládaných na vazbu).

Optické a hmatové značení pro slabozraké a nevidomé osoby:

- zásadně dodržovat požadavky na barevnost jednotlivých hmatových prvků podle Ž 8.7 (občas jsou chybně navrženy některé prvky v kontrastní barevnosti, i když je Ž 8.7 vyžadují v barvě nástupiště).

Všechny úpravy na nástupišti musí být v souladu s pokyny SŽDC, s.o., které jsou uvedeny v dopisu ze dne 4.5. 2016 – Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace.

Železniční přejezdy

SO 71-13-01 - ŽST Ústí n. L. - Střekov, Přejezd v km 431,772
SO 72-13-08 - Ústí n. L. - Střekov – Velké Březno, Přejezd v km 437,479
SO 73-13-01- ŽST Velké Březno, Přejezd v km 438,865
SO 73-13-02 - ŽST Velké Březno, Přejezd v km 439,133
SO 73-13-03 - ŽST Velké Březno, Přejezd v km 439,297
SO 74-13-01 - Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 441,459
SO 74-13-02 - Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 441,727
SO 74-13-03 - Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 443,316
SO 74-13-05 - Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 445,364
SO 74-13-06 - Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 445,508
SO 74-13-07 - Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 446,249
SO 74-13-08 - Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 447,490
SO 74-13-09 - Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 447,546
SO 75-13-01 - ŽST Boletice n. L., Přejezd v km 449,109
SO 75-13-02 - ŽST Boletice n. L., Přejezd v km 449,449
SO 75-13-03 - ŽST Boletice n. L., Přejezd v km 450,510
SO 76-13-01 - Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 450,862
SO 76-13-02- Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 451,796
SO 76-13-03 - Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 452,470
SO 76-13-04 - Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 452,790
SO 76-13-05 - Boletice n. L. - Děčín východ, Přechod v km 452,825
SO 76-13-06 - Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 453,031
SO 76-13-07 - Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 454,145

Přejezdy budou stavebně rekonstruovány tam, kde dochází k úpravě železničního svršku. Přejezdy křižující silnici II/261 a tam, kde je nedostatek převýšení v kolejích větší než 100mm, jsou navrženy jako celopryžové. V ostatních případech je konstrukce železobetonová. U všech nových konstrukcí jsou použity vnitřní a vnější panely v kombinaci se závěrnými zídками.

V rámci rekonstrukce přejezdů bude provedena směrová a výšková úprava komunikace v nezbytném rozsahu. Nový návrh respektuje trasu stávající komunikace. Sklon nové nivelety komunikace vychází ze sklonu spojnice temen kolejnicových pasů s ohledem na dodržení min. hodnot poloměru vypuklého a vydatého oblouku (ČSN 73 6380 čl. 5.2.8). Rozsah úprav komunikace je zřetelný z podélných řezů komunikace. Konstrukce komunikace je navržena dle TP 170 s ohledem na charakter křižující komunikace a dopravní zatížení.

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným sklonem komunikace volně na terén a v případě potřeby vložním odvodňovacím žlabů příčně do komunikace.

Každý přejezd byl posuzován z hlediska rozhledových poměrů. Bylo posuzováno rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího vozidla pro případ poruchy zabezpečovacího zařízení trati a v případě přechodu pro chodce rozhledová délka pro chodce. Rozhled je zajištěn. Pouze v některých případech dojde ke kácení a

seřiznutí náletů a stromů zasahujících do rozhledových polí. U jednoho přejezdu dojde pro zajištění rozhledu k instalaci dopravního zrcadla.

Mosty

V traťovém úseku Ústí nad Labem –Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo) se nachází celkem 33 železničních mostů, 57 železničních propustků, 1 lávka pro pěší, 1 silniční nadjezd nad železniční tratí, a dále 8 opěrných a 22 zárubních a obkladních zdí. Celkově se jedná o 122 stavebních objektů. Některé objekty nebyly nalezeny, jiné byly rekonstruovány v nedávné době a jsou stavebně v pořádku. U těchto objektů se nepočítá se stavebními úpravami a nejsou na ně vyčleněny v této stavbě žádné investiční náklady. Stavební úpravy mostů bude řešena v souladu s metodikou „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR 1995“, metodickou příručkou „Mosty přes vodní toky – ekologické aspekty a požadavky, 2008“. Stávající profily budou změněny u dvou mostů, nedojde však k ohrožení případné migrační propustnosti. Migrace živočichů nebude narušena.

SO 71-20-01 ŽST Ústí n. L. - Střekov, Most v ev. km 430,080

Stávající mostní objekt v ev. km 430,080 trati Všetaty - Děčín převádí dvoukolejnou železniční trať přes účelovou komunikaci.

Je navržena výstavba nové nosné konstrukce na stávající spodní stavbě. Nosná konstrukce bude tvořena železobetonovou deskou, která bude uložena na železobetonových prazích kotvených do stávajících opěr. Za stávajícími opěrami budou provedeny plovoucí betonové desky s úžlabím pro drenáž. Na nové železobetonové římsy bude ukotveno přes patní desky nové úhelníkové ocelové zábradlí. Za křídly bude provedeno odláždění a úprava svahu.

SO 71-20-02 ŽST Ústí n. L. - Střekov, Most v ev. km 430,643

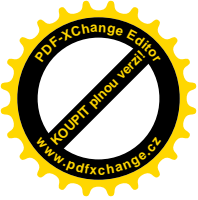
Mostní objekt je z části segmentová klenba, další část je deska ze zabetonovaných nosníků I450. Objekt je po částečné opravě v r. 2014, kdy bylo provedeno očištění kamenných částí a reprofilace (oprava ploch, hran, trhlín) a betonových říms a obnoveny nátěry zábradlí.

Navržena je sanace objektu. Po demontáži kolejí je navržena oprava horních povrchů a desky ZBN a je navržena izolace na plovoucích deskách s napojením na příčné odvodňovací drenáže. Na římsách bude osazeno nové zábradlí a budou doplněny chybějící části. Kamenní části spodní stavby budou injektovány a přespárovány.

SO 71-20-03 ŽST Ústí n. L. - Střekov, Most v ev. km 431,010 – podchod

V současné době se v železniční stanici nenachází žádný podchod ani jiný bezbariérový přístup na nástupiště.

Navržena je kompletní přestavba nástupišť ve stanici a je nutné zajistit na nová nástupiště bezbariérový přístup, navržen je nový podchod pro pěší. Bude tvořen železobetonovou rámovou konstrukcí o světlosti 3,0m a podchozí výšky min. 2,5m, která bude podcházet tři koleje. Vstup do podchodu u výpravní budovy bude zpřístupněn schodištěm a výtahovou šachtou, výstup na ostrovní nástupiště rovněž. Světlá šířka



schodiště je navržena 1,8m. Odvodnění podchodu je navrženo čerpáním. Celková šířka podchodu je navržena 22,8m.

SO 72-20-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Most v ev. km 431,800

Jedná se o podchod u Setuzy, který je tvořený železobetonovým rámem světlosti 3,0m.

V novém stavu je navržena sanace objektu. Bude navržena nová izolace desky rámu, která bude navazovat na plovoucí desky zakončené drenáží, která bude vyústěna do vsakovacích šachet. Samotná sanace podchodu bude spočívat v sanaci celého povrchu betonových částí, přístřešků (nová PKO, výměna skel a dřevěných částí). Přístupové chodníky budou navíc doplněny novými madly.

SO 72-20-02 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Most v ev. km 432,638

Most je po opravě v roce 2016, kde byly provedeny nové římsy u kol. č. 2, izolace desek s vytažením plovoucí izolace za opěry, zřízení příčných drenáží a nova zábradlí. Na konci křídel byly upraveny svahy odlážděním, případně osazení úhlové přechodové zídky. Spodní stavba byla přespárována. Most bude ponechán bez úprav.

SO 72-20-03 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Most v ev. km 432,698

Mostní objekt byl sanován v roce 2016, bude tedy ponechán bez úprav.

SO 72-20-04 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Most v ev. km 433,357

Mostní objekt je tvořený kamennou klenbou na rozpětí 3,65m, uloženou na kamenných opěrách. Vlevo jsou kamenná rovnoběžná křídla, vpravo kolmá z řádkového zdiva. Mostní objekt byl sanován v roce 2016, vzhledem k provedené sanaci bude ponechán bez úprav.

SO 72-20-05 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Most v ev. km 434,109

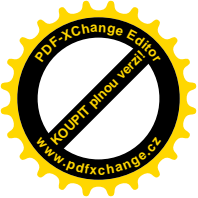
Mostní objekt je tvořený železobetonovou deskou na rozpětí 3,75m v koleji č.1 a železobetonovým polorámem v koleji č.2. Most je po opravě v roce 2016 a vzhledem k provedené sanaci bude ponechán bez úprav.

SO 72-20-06 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Most v ev. km 436,325

Mostní objekt je ve stávajícím stavu tvořený kamennou klenbou na rozpětí 3,87m. Most je po opravě v r. 2016, bude tedy ponechán bez úprav.

SO 72-20-07 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Most v ev. km 438,445

Most je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou pod oběma kolejemi na rozpětí 5,04m. Objekt je po sanaci v r. 2016, v novém stavu je mostní objekt vzhledem k provedené sanaci ponechán bez úprav.



SO 72-20-08 Ústí n.L.-Střekov - Velké Březno, Most v ev. km 439,289

Mostní objekt byl opraven v r. 2013, bude ponechán bz úprav.

SO 74-20-01 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 440,246

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou překlenující otvor o světlé šířce 3,2m.

Je navržena sanace mostu. Na objektu bude zřízena nová izolace na plovoucí desce a nově budou také zřízené římsy se zábradlím pro splnění požadavků pro VMP 2,5. Na izolaci je navržena tvrdá ochrana, v úžlabí měkká. Odvodnění drenážemi je skloněno jednostranně doprava na volný terén. Za křídly je navrženo odláždění na šířku 1,0m, které je rozšířeno pod vyústění drenáží.

Spodní stavba bude injektována a přespárována a jsou navrženy přechody do pláně pomocí přechodových zdí.

SO 74-26-01 Velké Březno - Boletice n. L., Návěstní lávka v ev. km 440,297

Z důvodu nevhodných rozhledových poměrů pro umístění návěstidel zabezpečovacího zařízení, bude v km 440,297 zřízena návěstní lávka vpravo u koleje č.2. Vzhledem k prostorovým možnostem v místě požadované polohy byla nosná konstrukce navržena dle typového návrhu I.a, rozměrově upravená pro konkrétní podmínky umístění na železničním tělese a pro požadovanou polohu návěstidel.

SO 74-20-02 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 441,125

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou šířky 8,70m na rozpětí 3,65m

Navržena je sanace mostu spočívající ve zřízení nové izolace na plovoucí desce a v rozšíření objektu přístavbou křídlových zdí na levé i pravé straně. Na rozšířených čelních zdech budou zřízeny římsy se zábradlím vyhovující pro VMP 2,5. Nově zřízena přibetonovaná křídla budou propojena plovoucí deskou jako táhlem. Dále budou zřízeny přechody do pláně pomocí přechodových zdí.

SO 74-20-03 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 441,562

Je navržena demolice stávajícího a výstavba nového objektu pod oběma kolejemi, který bude tvořen železobetonovou klenbou. Nová křídla jsou dispozičně navržena stejně jako pro původní most. Dno koryta je vydlážděno mezi křídly s kynetou, u opěr chodníček šířky 0,5m.

SO 74-20-04 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 444,015

Stávající most má samostatné deskové konstrukce v každé koleji.

V novém stavu je navržena výstavba nové nosné konstrukce pod kolejí č.1, která bude tvořena železobetonovou deskou se zabetonovanými nosníky a uložena na ozubu na nových úložných prazích. Na ponechané NK pod kolejí č.2 bude zřízena nová vodotěsná izolace. Štěrkové lože bude polootevřené na obou stranách a bude zřízen přechod do pláně. Za objektem bude nově zřízeno ZKPP.

SO 74-20-05 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 444,070

Most je ve stávajícím stavu tvořen pod kolejí č.1 kamennou klenbou na rozpětí 3,85 m, pod kolejí č.2 železobetonovou deskou se zabetonovanými nosníky na rozpětí 5,60 m.

Je navržena sanace objektu - nová izolace na plovoucí desce nad klenbou, která bude navazovat na plovoucí desku u konstrukce se ZBN a dojde k napojení příčných drenáží. Pozůstatek římsy ve střední části bude ubourán. Budou upraveny přechody do pláně.

SO 74-20-06 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 444,985

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou pod oběma kolejemi na rozpětí 3,65m.

Navržena je sanace mostu. Na objektu bude zřízená nová izolace na plovoucí desce, která bude napojena na příčné drenáže. Budou zřízeny rovněž nové římsy se zábradlím vyhovujícím VM 2,5. Budou zřízeny také nové přechody do pláně. Zdivo bude dále sanováno injektáží a přespárováním.

SO 74-20-07 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 445,446

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou na rozpětí 5,6m. V novém stavu je navržena sanace mostu. Pod kolejí č.1 bude ponechána původní opravená izolace a zřízené ZKPP, pod kolejí č.2 bude zřízena izolace nová na plovoucích deskách a také ZKPP. Úprava v koleji č.2 bude navazovat na řešení pod kolejí č.1.

SO 74-20-08 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 446,239

Most je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou šířky 10,05 m na rozpětí 5,0 m. Navržena je demolice objektu a výstavba nového mostu na základě hydrotechnického výpočtu. Jedná se o železobetonový polorám.

SO 74-20-09 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 447,036

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou na rozpětí 4,55m. Most je po opravě v roce 2010, bude tedy ponechán bez úprav.

SO 74-20-10 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 447,502

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou, půdorysně zalomenou, která se skládá ze dvou částí a dalšího železobetonového rozšíření. Stav objektu není dobrý, klenba je značně popraskaná, starší trhliny již dříve opravovány svorníky, trhliny se znovu rozevírají.

Proto je navržena demolice objektu a výstavba nového mostu na základě hydrotechnického výpočtu. Jedná se o železobetonový polorám.

SO 74-20-11 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 447,951

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou ze dvou částí, celková šířka je 9,60 m na rozpětí 3,80 m. Navržena je přestavba mostu na propustek, který bude vložen do klenbového otvoru a okolní

prostor bude vyplněn betonem. Pro konstrukci propustku jsou navrženy železobetonové patkové trouby DN1000.

SO 74-20-12 Velké Březno - Boletice n. L., Most v ev. km 448,360

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou skládající se ze dvou dílů. Celková šířka klenby je 9,25 m na rozpětí 3,85 m. Je navržena sanace objektu spočívající v nové izolaci na plovoucích deskách ukončených příčnými drenážemi. Budou zřízeny nové římsy a zábradlí vyhovující VMP 2,5. Nově budou zřízeny přechody do pláně pomocí železobetonových přechodových zdí.

SO 75-20-01 ŽST Boletice n. L., Most v ev. km 449,438

Most je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou skládající se ze dvou částí, navržena je demolice objektu a výstavba nového mostu na základě hydrotechnického výpočtu. Jedná se o železobetonový polorám.

SO 76-20-01 Boletice n. L. - Děčín východ, Most v ev. km 451,008

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou. Rozpětí klenby je 3,68 m. Most je po opravě z roku 2015, vzhledem k tomu je ponechán bez úprav.

SO 76-20-02 Boletice n. L. - Děčín východ, Most v ev. km 451,147

Most je ve stávajícím stavu tvořen dvěma železobetonovými deskami na rozpětí 5,0 m., je navržena demolice objektu a výstavba nového mostu na základě hydrotechnického výpočtu. Jedná se o železobetonový polorám.

SO 76-20-03 Boletice n. L. - Děčín východ, Most v ev. km 451,214

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou skládající se ze dvou dílů na rozpětí 3,05 m. Spodní stavba je kamenná, křídla jsou rovnoběžná. Most je po opravě z roku 2015, bude tedy ponechán bez úprav.

SO 76-20-04 Boletice n. L. - Děčín východ, Most v ev. km 453,337

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou skládající se ze dvou částí na rozpětí 3,85 m. Celková šířka klenby je 8,8 m. Vzhledem k sanaci v roce 2015-2016 je most ponechán bez úprav.

SO 76-20-05 Boletice n. L. - Děčín východ, Most v ev. km 453,618

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou skládající se ze dvou částí na rozpětí 4,65 m. V novém stavu je navržena sanace mostu spočívající v nové izolaci zřízené na plovoucí desce ukončené příčnými drenážemi. Prostorové poměry na mostě budou upraveny novými římsami. Dále budou zřízeny přechody do pláně a za mostem bude zřízeno ZKPP.

SO 76-20-06 Boletice n. L. - Děčín východ, Most v ev. km 454,725

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou skládající se ze dvou částí na rozpětí 3,72 m.

Navržena je sanace mostu s výměnou nosné konstrukce. Stávající kamenná klenba bude nahrazena železobetonovou deskou, která bude uložena na nové úložné prahy. Nová deska bude opatřena vodotěsnou izolací.

SO 76-20-07 Boletice n. L. - Děčín východ, Most v ev. km 454,945

Most je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou skládající se ze dvou částí. Celková šířka klenby je 15,70 m na rozpětí 4,10 m. Je navržena sanace mostu. Prostorové poměry budou upraveny novými římsami a navrženo je provedení nových izolací na plovoucí desce s odvodněním rubu příčnými drenážemi. Dále bude zřízeno nové zábradlí pro nové uspořádání říms a budou také provedeny přechody do tratě.

SO 76-20-08 Boletice n. L. - Děčín východ, Most v ev. km 455,113

Jedná se o dva mosty s dolní mostovkou samostatné pro jednu kolej, které přemostují železniční trať Děčín-Benešov nad Ploučnicí. Vzhledem k velkému úhlu křížení jsou stávající mosty šikmé a vzájemně podélně odsunuté o cca 7,0m. Nový stav předpokládá demolici obou mostů včetně spodní stavby při postupné střídavé jednokolejné výluce. Nové mosty s průběžným kolejovým ložem budou kolmé o shodném rozpětí 25,0m pro obě koleje. Nosná konstrukce bude tvořena spřaženou plechobetonovou deskou mostovky, která bude vynášena ocelovými plnostěnnými ukloněnými hlavními nosníky.

Propustky

Stavební úpravy propustků bude řešena v souladu s metodikou „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR 1995“, metodickou příručkou „Mosty přes vodní toky – ekologické aspekty a požadavky, 2008“. Profil žádného z propustků nebude zmenšen nebo výrazněji upraven. Tvary a průchodnost propustků je navržena tak, že nebude narušena migrační průchodnost.

SO 72-21-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 432,020

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi při světlosti otvoru 1,94 m. Jedná se o bývalý podchod do závodu Setuza a nyní je bez využití.

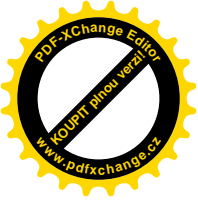
Navržena je demolice objektu a převedení inženýrských sítí v chráničkách. Spočívá v ubourání konstrukce 1,5 m pod úroveň pláň a vyplnění otvoru zásypem.

SO 72-21-02 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 432,031

Propustek nebyl nalezen, bude vyřazen z evidence.

SO 72-21-03 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 432,971

Propustek nebyl nalezen, bude vyřazen z evidence.



SO 72-21-04 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 433,513

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou při světlosti otvoru 1,0 m. Není možno pročistit koryto stálé vodoteče, bylo by nutné ho pročistit za výtakovým čelem pravděpodobně až do Labe. Je navržena přestavba objektu na nový trubní propustek DN1200 s šikmými čely.

SO 72-21-05 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 433,767

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami na kamenných opěrách. Světlá šířka otvoru je 800 mm, světlá výška 1000 mm. Stav objektu není dobrý, je navržena přestavba objektu na nový trubní propustek DN1000 s šikmými čely.

SO 72-21-06 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 434,287

Propustek je ve tvořen zřejmě kamennými deskami, nebyl však nalezen, navržena je tedy demolice objektu a zřízení nového propustku DN 8000 v jiné poloze u přejezdu. Vzhledem k nemožnosti odvedení vody bude na výtoku zřízena vsakovací jímka.

SO 72-21-07 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 434,670

Propustek nebyl nalezen, bude vyřazen z evidence.

SO 72-21-08 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 436,097

Propustek nebyl nalezen, bude vyřazen z evidence.

SO 72-21-09 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 436,138

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou šestihrannou troubou DN1000 a je výrazně šikmý – úhel křížení s trať je 35°. Je navržena přestavba na nový trubní propustek s šikmými čely, který bude tvořený železobetonovými patkovými troubami DN800. Šikmost je ponechána.

SO 72-21-10 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 436,775

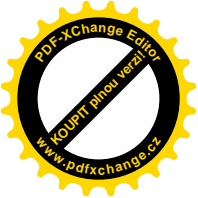
Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou šestihrannou troubou DN1200 a je kolmý. Navržena je přestavba na nový trubní propustek DN1200, na vtoku i výtoku opatřený šachtami.

SO 72-21-11 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 437,005

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 750 mm, je kolmý s přesypávkou cca 3,0m a je oboustranně zasypán. Navržena je jeho přestavba na nový trubní propustek DN800.

SO 72-21-12 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 437,588

Propustek nebyl nalezen, bude vyřazen z evidence.



SO 72-21-13 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 438,150

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 600 mm. Propustek je kolmý. Stav kamenného zdiva je za hranicí životnosti, desky mají praskliny a některé části opěr se rozpadají. Je navržena přestavba na nový trubní propustek DN1000.

SO 72-21-14 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Propustek v ev. km 439,460

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 600 mm. Z vtokové strany (vpravo) je propustek nepřístupný, je nefunkční a nemá zajištěn odtok, jelikož vlevo trati byla provedena nová zástavba prostoru. Je navrženo zrušení propustku. Pod provozovanými kolejemi bude otvor propustku vyplněn betonem.

SO 74-21-01 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 439,960

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen deskou se zabetonovanými kolejnicemi a z části železobetonovou troubou DN 600. Navržena je jeho přestavba na nový trubní propustek. Z důvodu nutné kapacity jsou navrženy tři trouby DN800. Voda z propustku je odváděna do vsakovacího prostoru otevřeným příkopem.

SO 74-21-02 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 440,385

Propustek byl v roce 2002 přestavěn na nový a bude ponechán bez úprav.

SO 74-21-03 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 440,687

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou při světlosti otvoru 1,95m.

Navržena je sanace propustku spočívající ve zřízení vodotěsné izolace na plovoucí desce, nové římsy vpravo, příčných drenáží a zřízení přechodů do trati.

SO 74-21-04 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 440,920

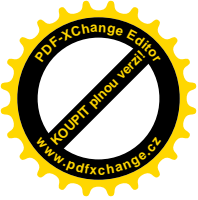
Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou při světlosti otvoru 1,0 m. U objektu dochází k prosakování vody zdívkou klenby. Proto je navržena demolice stávajícího a výstavba nového propustku, který je navržen jako železobetonový rám na svislo. Na výtoku je navržen výklenek ve zdi se zajištěním vstupu do propustku pro čištění.

SO 74-21-05 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 441,737

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovými troubami neznámého označení a únosnosti. Je navržena přestavba na nový trubní propustek. Je navržen z železobetonových trub DN 800.

SO 74-21-06 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 442,620

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovými troubami neznámého označení a únosnosti. Proto je navržena přestavba na nový trubní propustek z železobetonových trub DN 1000.



SO 74-21-07 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 443,631

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovými troubami neznámého označení a únosnosti. Proto je navržena přestavba na nový trubní propustek z železobetonových trub DN 1000.

SO 74-21-08 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 444,276

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami na kamenných opěrách při světlosti otvoru 600 mm. Je navržena přestavba na nový trubní propustek z železobetonových trub DN 1200.

SO 74-21-09 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 444,577

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou při světlosti otvoru 2,0 m. Navržena je sanace propustku. Bude zřízena nová izolace a nové římsy se zábradlím. Spodní stavba bude sanována přespárováním.

SO 74-21-23 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 444,583 – podchod pro pěší

SO 74-21-23.1 Velké Březno - Boletice n. L., Silniční most v ev. km 444,583 – nad vodotečí

Plánovaným (zatím objednatel nepotvrzeno) zrušením úrovněového přechodu přes trať pro pěší v km 444,587 bude nutné do stavby zahrnout vybudování nového podchodu pro pěší v km 444,583. Konstrukce bude navržena rámová s přístupem schodiště z obou stran. Vyvolanou investicí bude výstavba nového mostu pro zemědělskou techniku jako náhradu za stávající, který je v kolizi s plánovaným schodištěm.

SO 74-21-10 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 445,340

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovými trouby ze dvou různých průměrů. Trouby jsou neznámého označení a únosnosti, proto je navržena přestavba propustku na nový trubní DN800.

SO 74-21-11 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 445,903

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 1,0 m. Spodní stavba je kamenná, čela jsou kolmá. Je navržena přestavba propustku na nový trubní. Jsou navrženy dvě železobetonové trouby DN800. Šířka propustku je v novém stavu zkrácena a odstraněná část je nahrazena otevřeným příkopem. Propustek je navržen s šikmými čely.

SO 74-21-12 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 446,208

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi při světlosti otvoru 1,0 m. Je navržena demolice propustku a svedení vody příkopy k sousednímu mostu v km 446,239.

SO 74-21-13 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 446,550

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 0,6 m. Pro špatný stav propustku jeho přestavba na nový trubní DN800. Na vtoku je navržena nová sedimentační jímka, na výtoku šikmé čelo.

SO 74-21-14 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 446,636

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi při světlosti otvoru 1,0 m. Propustek má paty kolejnic orezlé, desky mají značné povrchové větrání betonu. Výška ŠL nad NK je nedostatečná, odtokové poměry vzhledem k navazujícímu terénu nejsou dobré a proto dochází k jeho zanášení. Proto je navržena demolice propustku a svedení vody příkopy k sousedním objektům.

SO 74-21-15 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 446,773

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 0,6 m. Spodní stavba je kamenná, propustek má kolmá čela. Navržena je přestavba na nový trubní propustek, který bude prodloužen dle náspového tělesa. Propustek je navržen z železobetonové trouby DN1000 bude mít šikmá čela.

SO 74-21-16 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 447,298

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi při světlosti otvoru 2,0 m. Z důvodu nefunkční izolace desky protékají, paty kolejnic jsou silně rezivělé. Výška ŠL nad NK je nedostatečná. S ohledem na terénní poměry a špatný stav propustku je navržena demolice objektu. Ubourány budou části do úrovně 1,2 m pod niveletu a zbytek bude zasypán. Voda bude odvedena k propustku v km 447,371.

SO 74-21-17 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 447,371

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 0,6 m. Spodní části desek jsou oslabeny odmrzáním spodních vrstev, zdivo opěr je v několika částech značně narušeno, zřejmě i zborceno. Navržena je přestavba na trubní propustek tvořený z železobetonových patkových trub DN1200. Na vtoku i výtoku bude ukončen šachtami.

SO 74-21-18 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 447,686

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou troubou DN600 a je ukončen kolmými betonovými čely. Byl postaven nově v roce 2002, bude tedy ponechán bez úprav.

SO 74-21-19 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 448,099

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou troubou DN600 a je ukončen kolmými betonovými čely. Byl postaven nově v roce 2014 a bude ponechán bez úprav.

SO 74-21-20 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 448,670

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou troubou DN 1000 a je ukončen kolmými betonovými čely. Byl postaven nově v roce 2002 a bude ponechán bez úprav.

SO 74-21-21 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 448,888

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou troubou DN 1000 a je ukončen kolmými betonovými čely. Byl postaven nově v roce 2002 a bude ponechán bez úprav.

SO 74-21-22 Velké Březno - Boletice n. L., Propustek v ev. km 449,174

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi při světlosti otvoru 0,75 m. U desek jsou spodní pasy kolejnic lokálně téměř celé odrezlé, odmrzlé jsou i spodní vrstvy betonu. Nosné desky jsou za hranicí životnosti. Vzhledem ke špatnému stavu objektu je navržena jeho demolice a výstavba nového trubního propustku z železobetonových patkových trub DN 1000. Na vtoku je navržena šachta, na výtoku šikmé čelo.

SO 75-21-01 ŽST Boletice n. L., Propustek v ev. km 449,517

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami z roku 1874 při světlosti otvoru 600 mm. Je navržena z důvodu špatného stavu přestavba objektu na nový trubní propustek, který je navržen z železobetonových trub DN 800.

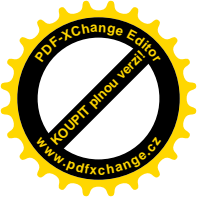
SO 75-21-02 ŽST Boletice n. L., Propustek v ev. km 450,764**SO 75-21-02.1 ŽST Boletice n. L., Propustek v ev. km XXX**

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi při světlosti otvoru 1,95 m. Spodní stavba je kamenná, křídla jsou rovnoběžná. Na objektu není dostatečná výška ŠL. Objekt již neslouží původnímu účelu, je dlouhodobě bez přítoku vody. V místě byl upraven terén, blízká vodoteč byla převedena do zařízení SčVaK. Vzhledem k nepotřebnosti objektu je navržena jeho demolice. Konstrukce bude demolována min. 1,2m pod úroveň nivelety a zbylé části budou zasypány.

V blízkosti stávajícího propustku bude nově vybudován, v rámci této stavby, propustek/most který bude odvodňovat železniční spodek této části stanice a bude respektovat návrh protipovodňových opatření, které připravuje Statutární město Děčín. V další přípravě budou tyto stavby koordinovány.

SO 76-21-01 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 451,095

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou při světlosti otvoru 1,96 m. Spodní stavba je kamenná, křídla jsou rovnoběžná. Je navržena sanace propustku a také zřízení nové římsy u koleje č.1, dále nová izolace, příčné odvodnění a úprava přechodu do tratě.



SO 76-21-02 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 451,168

Propustek nebyl nalezen, bude vyřazen z evidence.

SO 76-21-03 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 451,267

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 0,7 m a je na vtoku doplněn ocelovou troubou a téměř celý zasypán. Změnou terénu není zajištěn odtok, terén je výše než výtok. Z důvodu nefunkčnosti a nepotřebě objektu navržena jeho demolice. Propustek bude vyplněn betonem a na vtoku a výtoku ubourán 0,5 m pod úroveň nového terénu.

SO 76-21-04 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 451,550

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen šestihrannou železobetonovou troubou DN 1000 a je ukončen kolmými železobetonovými čely. Z důvodu nízké únosnosti šestihranné trouby navržena demolice objektu a výstavba nového trubního propustku z železobetonových trub DN 1200.

SO 76-21-05 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 451,688

Propustek nebyl nalezen, bude vyřazen z evidence.

SO 76-21-06 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 451,775

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou troubou DN 600. Na vtoku je betonové kolmé čelo. Na výtoku je propustek ukončen železobetonovou šachtou. Je navržena přestavba na nový trubní propustek tvořený z železobetonových patkových trub DN 800. Přestavba je navržena jen v úseku pod kolejemi. Na vtoku vpravo je propustek zkrácen a vytvořeno je šikmé čelo s navazujícím otevřeným příkopem.

SO 76-21-07 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 451,867

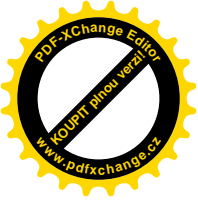
Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou troubou DN 600. Na vtoku i výtoku je betonové kolmé čelo. Vzhledem k nízké únosnosti trouby navržena přestavba na nový trubní propustek DN 1200. Na vtoku bude zřízeno šikmé čelo, na výtoku v jímce bude zřízen otvor pro odtok vody z propustku.

SO 76-21-08 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 452,138

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou při světlosti otvoru 2,0 m. Objekt je vyhovující a bude ponechán bez úprav.

SO 76-21-09 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 452,783

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi při světlosti otvoru 0,8 m. Ve spodní části je vedena kanalizace DN 400 ve správě SČVaK. Stav nosné desky je za hranici životnosti, deska má praskliny, kolejnice jsou odděleny od betonu, spodní pásnice jsou téměř celé odrezlé. Vzhledem ke špatnému stavu navržena přestavba na nový trubní propustek tvořený



z železobetonových patkových trub DN 1000. Nový propustek bude zřízen pouze pod kolejemi a na vtoku i výtoku budou provedeny napojující šachty.

SO 76-21-10 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 452,866

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen ocelovou troubou Helcor DN 800. Vlevo je kolmé čelo s navazujícími gabiony, vpravo je zřízena železobetonová šachta. Propustek byl přestavěn v roce 2013, bude vybudována pouze nová vtoková i výtaková šachta.

SO 76-21-11 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 453,058

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovou deskou se zabetonovanými kolejnicemi při světlosti otvoru 2,0 m. Spodní stavba je kamenná, úložné prahy jsou železobetonové. Navržena je přestavba propustku na nový železobetonový rámový na světlost otvoru 2,0 m. Za rámem bude zřízeno ZKPP.

SO 76-21-12 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 453,770

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 0,9 m. Spodní stavba je kamenná, na vtoku jsou křídla rovnoběžná, na výtoku kolmá. Navržena je přestavba objektu na nový trubní propustek, který bude tvořený z železobetonových trub DN 800.

SO 76-21-13 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 453,935

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennou klenbou při světlosti otvoru 1,57 m. Původní konstrukce propustku je z roku 1874, upravená v roce 1985 betonovými římsami. V novém stavu je navržena sanace propustku - nová izolace na plovoucí desce s příčnými drenážemi. Dále budou provedeny nové římsy se zábradlím a vyřešeny přechody do trati. Zdivo bude přespárováno.

SO 76-21-14 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 454,154

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovými troubami DN 600. Na vtoku je kolmé čelo a zřízena vtoková šachta, na výtoku se trouby napojují na výtakovou šachtu umístěnou v komunikaci. Navržena je výměna trub za nové železobetonové DN 800. Na vtoku bude zřízena nová vtoková šachta, na výtoku také, bude umístěna ještě před komunikací. ZKPP bude součástí objektu přejezdu.

SO 76-21-15 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 454,486

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovými šestihrannými troubami DN 800. Z důvodu nízké únosnosti trub je navržena demolice propustku a výstavba nového propustku, který bude tvořený železobetonovými patkovými troubami DN 800. Na vtoku bude zřízena nová vtoková šachta, na výtoku bude provedeno šikmé čelo.

SO 76-21-16 Boletice n. L. - Děčín východ, Propustek v ev. km 454,846

Propustek je ve stávajícím stavu tvořen kamennými deskami při světlosti otvoru 0,8 m. Propustek je šikmý s kolmými betonovými čely. Je z roku 1874 s vyšší přesypávkou (cca 4,5 m) a má oslabené kamenné desky NK odmrznutím spodních vrstev. V roce 2015 byl propustek vyčištěn, přesypávka nad pravým čelem odstraněna a vtoková šachta vyčištěna a rozšířena z betonových tvarovek. Navržena je přestavba propustku na nový trubi z železobetonových trub DN 800 se zřízením nových šachet na vtok i výtok.

Silniční mosty a propustky**SO 71-22-01 ŽST Ústí n. L. - Střekov, Lávka pro pěší v km 431,056**

Lávku v žst Ústí n.L. –Střekov tvoří ocelová příhradová nosná konstrukce s dřevěnou podlahou. Působí jako spojitý nosník pro rozpětí polí 48m +48m. Lávka je opatřena protidotykovými zábranami a v podhledu plechovými štíty proti výfukovým plynům. Konstrukce lávky neomezuje prostorovou průchodnost pro železniční dopravu a je splněna dostatečná podjezdná výška ($h = 5,92$ m) pro stávající trakci 3kV, je v této stavbě ponechána lávka bez úprav a je navrženo jen nejnutnější opatření, které spočívá v demontáži ochranných štítů a jejich zpětné osazení v nové poloze (nad novou polohou kolejí) a v doplnění odrazné tyče pod štíty. Dále je navržena výměna protidotykových zábran nad rekonstruovanými kolejemi.

SO 72-22-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Silniční nadjezd v km 432,214

Silniční nadjezd je tvořený železobetonovou deskou a působí jako spojitý nosník, navrženo je osazení protidotykových zábran nad rekonstruovanými kolejemi a částečná sanace říms nutná pro jejich osazení.

Opěrné zdi**SO 72-23-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Opěrná zeď v km 432,275 - 432,320**

Jedná se o kamennou tížnou opěrnou zeď délky 45m. Zídka nemá opodstatnění, navíc podél zdi není lokálně dodržena nutná šířka kolejového lože pro možnost čištění. Navrženo je odstranění zdi na úroveň 1,2m pod niveletu a doplnění přísypu. Vyzískaný materiál bude předán na základě kategorizace.

SO 72-23-02 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Opěrná zeď v km 432,400 - 432,540

Jedná se o kamennou tížnou opěrnou zeď délky 140m. Zdivo je ve vyhovujícím stavu. Koleje jsou v tomto úseku již nové a budou bez dalších úprav. Zeď bude ponechána bez úprav.

SO 72-23-03 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Opěrná zeď v km 432,540 - 432,780

Jedná se o kamennou tížnou opěrnou zeď délky 240m. Zdivo je ve vyhovujícím stavu. Koleje jsou v tomto úseku již nové a budou bez dalších úprav. Zeď bude ponechána bez úprav.

SO 72-23-04 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Opěrná zeď v km 432,780 - 432,985

Jedná se o kamennou tížnou opěrnou zeď délky 205m. Zdivo je ve vyhovujícím stavu. Koleje jsou v tomto úseku již nové a budou bez dalších úprav. Zeď bude ponechána bez úprav.

SO 72-23-05 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, Opěrná zeď v km 434,490 - 434,650

Jedná se o kamennou opěrnou zeď délky 160m. Zeď má lokálně uvolněné kamenné římsy, sloupky zábradlí značně orezlé až prorezlé. Zdivo je celkově v dobrém stavu. Navržena je sanace zdi. Stávající zdivo se očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím (zábradlí u výšky zdi větší než 2,0m). Stezka realizována nebude, odláždí se svah 1 m nad římsou, svah se zarovná.

SO 74-23-01 Velké Březno - Boletice, Opěrná zeď v km 440,250 - 441,110

Jedná se o kamennou opěrnou zeď délky 860m. Zeď je stavebně v dobrém stavu, zdivo je již očištěno a přespárováno. Navržena je úprava zdi. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím (zábradlí u výšky zdi větší než 2,0m).

SO 74-23-02 Velké Březno - Boletice, Opěrná zeď v km 447,442 – 447,483

Stávající zeď je tvořena z části kamennou zdí, betonovou a gabionovou. Vrchní část zdi se ubourá a dozdí z kamenů na potřebnou výšku. Bude osazena nová římsa.

SO 75-23-01 ŽST Boletice n. L., Opěrná zeď v km 449,242 – 449,385

Novým trasováním kolejí v ŽST Boletice nad Labem dochází k záborům pozemků. Je zvažována betonová monolitická zeď zmenšující rozsah záborů.

Zárubní a obkladní zdi

V rámci botanického průzkumu nebyla na zárubních či obkladních zdech zjištěna přítomnost zvláště chráněných rostlin, tj. přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*) a tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), sanování zdi je tedy v souladu s provedeným průzkumem.

SO 72-24-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zárubní zeď v km 434,330 - 434,580

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 250m. Zdivo je stavebně ve vyhovujícím stavu, k líci zdi je místy úzký profil. Navržena je sanace zdi. Stávající zdivo se očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím (zábradlí u výšky zdi větší než 2,0m).

SO 72-24-02 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zárubní zeď v km 436,400 - 436,600

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 160m. Zeď ve vyhovujícím stavu. K líci zdi je místy úzký profil cca 2,40 m. Je navržena sanace zdi. Stávající zdivo se očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím (zábradlí u výšky zdi větší než 2,0m).

SO 72-24-03 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zárubní zeď v km 437,300 - 437,330

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 30 m. Zeď je stavebně ve vyhovujícím stavu, k líci zdi je místy úzký profil cca 2,50 m. Je navržena sanace zdi. V místech, kde se železniční spodek nevejde, bude řešena realizace nové zdi. Na ponechané části zdi se stávající zdivo očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím (zábradlí u výšky zdi větší než 2,0m).

SO 72-24-04 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zárubní zeď v km 437,330 - 437,430

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 100 m. Zeď je stavebně ve vyhovujícím stavu, ve střední části vyčnívá narušená opěra bývalého nadjezdu. Navržena je sanace zdi. V místech, kde se železniční spodek nevejde, bude řešena realizace nové zdi. Na ponechané části zdi se stávající zdivo očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím (zábradlí u výšky zdi větší než 2,0m). V místě bývalé opěry bude horní část ubourána.

SO 72-24-05 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zárubní zeď v km 437,430 - 437,480

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 50m. Zeď je stavebně ve vyhovujícím stavu, k lici zdi je vprvo úzký profil cca 2,50 m. Je navržena sanace zdi. V místech, kde se železniční spodek nevejde, bude řešena realizace nové zdi. Na ponechané části zdi se stávající zdivo očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím (zábradlí u výšky zdi větší než 2,0m).

SO 74-24-01 Velké Březno - Boletice, zárubní zeď v km 440,470 - 440,480

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 10m. Zeď je v dobrém stavu, navržena je sanace zdi. Stávající zdivo se očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím.

SO 74-24-02 Velké Březno - Boletice, zárubní zeď v km 440,600 - 440,680

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 200m. Zeď je v dobrém stavu, navržena je sanace zdi. Stávající zdivo se očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím.

SO 74-24-03 Velké Březno - Boletice, zárubní zeď v km 440,690 - 440,700

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 10 m. Zeď je v dobrém stavu, navržena je sanace zdi. Stávající zdivo se očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím.

SO 74-24-04 Velké Březno - Boletice, zárubní zeď v km 440,700 - 440,800

Jedná se o gabionovou zárubní zeď délky 100 m. Zeď je v dobrém stavu, navrženo je očištění zdi.

SO 74-24-05 Velké Březno - Boletice, zárubní zeď v km 440,800 - 440,880

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 80 m. Zeď je v dobrém stavu, navržena je sanace zdi. Stávající zdivo se očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím.

SO 74-24-06 Velké Březno - Boletice, zárubní zeď v km 440,880 - 441,000

Jedná se o gabionovou zárubní zeď délky 120 m. Zeď je v dobrém stavu, navrženo je očištění zdi.

SO 74-24-07 Velké Březno - Boletice, zárubní zeď v km 440,890 - 441,910

Zeď neexistuje, staničení je duplicitní s předchozí zdí, jiná zeď nebyla nalezena, je navrženo vyřazení z evidence.

SO 74-24-08 Velké Březno - Boletice n. L., zárubní zeď v km 443,165 - 443,268

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 103 m. Zeď je ve vyhovujícím stavu, k líci zdi je úzký profil, s ohledem na nevyhovující šířkové poměry je navržena nová tížná železobetonová zeď.

SO 74-24-09 Velké Březno - Boletice n. L., zárubní zeď v km 443,316 - 443,328

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 12 m, která je pozůstatkem strážního domku. Zeď nemá opodstatnění, bude odstraněna a terén bude urovnán.

SO 74-24-10 Velké Březno - Boletice n. L., zárubní zeď v km 443,660 - 443,795

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 135 m. Zeď je ve vyhovujícím stavu, v koruně je lokálně přerostlá vegetací. Navržena je sanace zdi. Stávající zdivo se očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím.

SO 74-24-11 Velké Březno - Boletice n. L., zárubní zeď v km 447,600 - 447,619

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 19 m. Zeď je ve vyhovujícím stavu, v koruně je lokálně přerostlá vegetací. Navržena je sanace zdi. Stávající zdivo se očistí a přespáruje. Bude zhotovena nová římsa se zábradlím.

SO 74-24-12 Velké Březno - Boletice n. L., obkladní zeď v km 448,100 - 448,200

Jedná se o kamennou obkladní zeď délky 100 m a bude ponechána bez úprav.

SO 74-24-13 Velké Březno - Boletice n. L., obkladní/záchytná zeď v km 448,100 - 448,557

Jedná se o opěrnou zeď délky 147m, která je sestavená z úhlových profilů, držíci hranu štěrkového lože. Zeď je doplněna ještě gabiony i jinými konstrukcemi (např. položenými pražci). Před tunelem je svah obložen betonovou stěnou. Navrženo je nahrazení dosavadních částí opěrných zdí novou železobetonovou úhlovou zdí pod kolejí (ve smyslu přechodových zdí). Obkladní zeď před tunelem bude sanována otryskáním a nanesením vrstvy sanační malty.

SO 74-24-14 Velké Březno - Boletice n. L., obkladní zeď v km 448,784 - 448,790

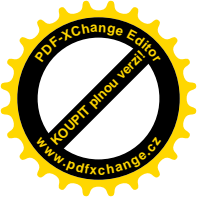
Jedná se o kamennou obkladní zeď délky 6 m a bude ponechána bez úprav.

SO 74-24-15 Velké Březno - Boletice n. L., obkladní zeď v km 448,798 - 448,807

Jedná se o kamennou obkladní zeď délky 9 m a bude ponechána bez úprav.

SO 74-24-16 Velké Březno - Boletice n. L., zárubní zeď v km 449,144 - 449,172

Jedná se o kamennou zárubní zeď délky 28 m. Navržena je demolice zdi a její nahrazení novou úhlovou železobetonovou zdí.



SO 76-24-01 Boletice n. L. - Děčín východ, obkladní zeď v km 454,042 - 454,067

Jedná se o odláždění svahu za nástupištěm v délce 25 m a bude ponecháno bez úprav.

Ostatní inženýrské objekty

Potrubní vedení (voda, kanalizace, plyn)

V úseku stavby se nachází několik kolizních míst, kde stávající inženýrské sítě kolidují se stavbou, a to při křížení, nebo souběhu s nově navrhovaným kolejištěm, či jinými zařízeními. Dokumentace obsahuje návrh opatření, pro zabránění poškození stávajících inženýrských sítí stavbou, a to pomocí přeložek stávajících inženýrských sítí, nebo jejich ochranou při výstavbě.

Železniční tunely

SO 74-25-01 Velké Březno – Boletice n. L., Jakubský tunel

Jakubský tunel je stávající tunel na předmětném traťovém úseku, který je nutné rekonstruovat tak, aby vyhověl požadovaným parametrům stavby a zadání projektu. V rámci projektových prací byly diskutovány a s investorem projednány různé přístupy k rekonstrukci tunelu. Vzhledem k mnoha hlediskům (investiční náklady, doba výstavby, dopad na životní prostředí, soulad se stávajícími předpisy, obtížnost projednání a prosazení, dopad na stavbu jako celek) byl zvolen a odsouhlasen další postup dle tzv. minimální varianty, jejíž podstatou byla minimalizace stavebních zásahů a širších dopadů. Předkládaná projektová dokumentace je tedy založena na této „minimální variantě“ řešení Jakubského tunelu.

Pozemní komunikace

SO 70-32-01, Ústí n. L. - Střekov - Děčín východ, dopravní značení (ostatní)

Tento stavební objekt doplňuje dopravní značení na přejezdech, které není obsažené v dokumentaci těchto přejezdů nebo tyto přejezdy nejsou stavebně řešeny. Jedná se o doplnění svislého dopravního značení.

Byly vytipovány oblasti, ve kterých je potřeba pro dosažení bezpečnosti silničního provozu osadit svislé dopravní značení.

- Oblast - Olšinky

Přejezd ev.č.P2968, ev.km 433,882 bude obsluhován jednosměrně a to z Olšinek na silnici II/261.

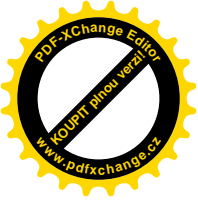
- Oblast – Svádov

Přejezdy ev.č.P2971, ev.km 435,774 a P2972, ev.km 435,934 budou osazeny dopravními značkami upravující přednost. Již neplatí přednost zprava.

- Oblast – Těchlovice

Přejezd ev.č.P2982, ev.km 445,364 bude osazen dopravními značkami upravující přednost. Již neplatí přednost zprava. Komunikace podél koleje mezi přejezdy P2982 a P2983 bude zjednosměrněna ve směru od přejezdu P2982.

- Oblast – Boletice n.L., ul. Tovární



Přejezd ev.č.P2989, ev.km 450,510 bude osazen dopravními značkami upravující přednost. Již neplatí přednost zprava.

SO 72-30-01, ŽST Velké Březno, úprava komunikace u přejezdu v km 439,297

Hlavním důvodem pro úpravu komunikace je úprava křižovatky u přejezdu z důvodu možného zastavování na přejezdu při dávání přednosti. Hlavní komunikace bude nově do ulice Farská louka. Vzhledem k umístění zabezpečovacího zařízení bude komunikace v místě přejezdu odsunuta. Posun je dán novou polohou závorových břevien. Šířka komunikace bude nově 4,50m. Rozšíření bylo navrženo na maximální hodnotu mezi závorové břevno a stávající plynovod. Vedle komunikace bude proveden štěrkový pás v šíři 2,0m pro vyrovnaní do stávajícího stavu. Vzhledem k posunu komunikace bude potřeba posunout stožár veřejného osvětlení.

Odvodnění komunikace bude provedeno příčným sklonem na okolní terén. V místě výstražníků bude umístěno silniční svodidlo.

Svislé dopravní značky budou upraveny dle situace.

SO 73-30-02, ŽST Velké Březno, komunikace u nové technologické budovy

Nová komunikace bude obsluhovat novou technologickou budovu SO 73-61-01. Komunikace začíná v místě bývalé brány v ulici Děčínská u autobusové zastávky a pokračuje dál podél kolejiště k budově. Komunikace je navržena v šíři 4,0m s jednostranným příčným sklonem 2,5%. Podél budovy je potom šířka 5,0m a 3,0m s příčným sklonem 2,5% od budovy. Komunikace je ohraničená zapuštěným silničním obrubníkem 150x250m. Délka komunikace je 97,5m.

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným sklonem na okolní terén.

SO 76-30-01, Boletice n.L. – Děčín východ, úprava komunikace u přejezdu v km 452,470

Ze silnice II/261 bude vyloučeno levé odbočení na přejezd. Pro tento účel bude vytvořeno obratiště v prostoru mezi silnicí a zastávkou Křešice. Toto obratiště je součástí SO 76-30-02. Z hlavní silnice bude umožněno pouze pravé odbočení odbočovací pruhem. Z přejezdu bude umožněno pouze pravé odbočení připojovací pruhem. Pro výjezd směrem na Děčín bude použito nové obratiště.

V místě přejezdu bude proved odbočovací a připojovací pruh širší 3,0m. Průběžné jízdní pruhy budou mít šířku 3,5m. Trasa je navržena pro projetí jízdní soupravy v celkové délce 18,0m. Součástí návrhu je umístění jedné autobusové zastávky na konci připojovacího pruhu. V zájmovém území došlo k úpravě chodníků. Chodníky jsou navrženy dlážděné v šíři 1,5m.

Odvodnění komunikace je provedeno příčným sklonem na stávající terén a příkopu.

Svislé dopravní značky budou upraveny dle situace.

SO 76-30-02, Boletice n.L. – Děčín východ, úprava komunikace u přejezdu v km 452,790

Ze silnice II/261 bude vyloučeno levé odbočení na přejezd. Pro tento účel bude vytvořeno obratiště v prostoru mezi silnicí a zastávkou Křešice. V tomto místě bude vozovka rozšířena na 4 jízdní pruhy.

Z hlavní silnice bude umožněno pouze pravé odbočení odbočovací pruhem. Z přejezdu bude umožněno pouze pravé odbočení připojovacím pruhem. Pro výjezd směrem na Děčín bude použito obratiště u přejezdu ev.č.P2992 (SO 76-13-03). Toto obratiště je součástí SO 76-30-01. Šířkové uspořádání je dáno profilem mezi zástavbou a kolejíštěm. Jízdní pruhy jsou navrženy v šíři 3,0m. Trasa je navržena pro projetí jízdní soupravy v celkové délce 18,0m.

Součástí návrhu je umístění dvou autobusových zastávek. Vzhledem ke stísněnosti prostoru jsou zastávky umístěny v jízdním pruhu. V zájmovém území došlo k úpravě chodníků. Chodníky jsou navrženy dlážděné v šíři 1,5m pro obsluhu autobusových zastávek a navedení chodců na přechody. Přechody pro chodce jsou navrženy dva v šíři 3,0m. Jeden je umístěn u autobusové zastávky směrem na Ústí nad Labem. Druhý přechod pro chodce je veden přes 3 jízdní pruhy na nový železniční přechod pro chodce (SO 76-13-05). Tento přechod je rozdělen ostrůvkem v délce 1,5m.

Mezi vozovkou a nástupištěm zastávky Křešice bude umístěno silniční svodidlo v délce 40,0m. Svodidlo délky 4,0m bude také umístěno na směrovém ostrůvku před železničním přejezdem. Toto svodidlo bude chránit pracovníky provádějící údržbu na zabezpečovacím zařízení přejezdu.

Odvodnění komunikace je provedeno systémem uličních vpustí do stávající dešťové kanalizace a na stávající terén.

Svislé dopravní značky budou upraveny dle situace.

Kabelovody

SO 71-40-01 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, kabelovod

SO 73-40-01 ŽST velké Březno kabelovod

SO 74-40-01 Velké Březno – Boletice n.L., kabelovod

V ŽST Ústí nad Labem-Střekov je v km 430,972 - km 431,464 navržen kabelovod, ve kterém budou uloženy kabelové trasy pro sdělovací, zabezpečovací a elektrická zařízení. Stavební objekt kabelovodu je nově navržen.

V ŽST Velké Březno je v km 439,748 - km 439,856 navržen přímý kabelovod, ve kterém budou uloženy kabelové trasy pro sdělovací, zabezpečovací a elektrická zařízení. Stavební objekt kabelovodu je nově navržen.

V mezistaničním úseku Velké Březno – Boletice nad Labem bude zřízena cca v km 440,470 – 441,000 nová zárubní zeď. V nutném rozsahu bude podél této zdi (za jejím rubem) vybudován nový kabelovod.

Protihlukové objekty

SO 71-27-01 ŽST Ústí n. L.-Střekov, PHS

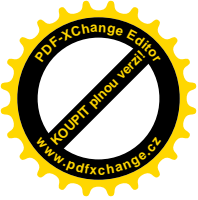
SO 72-27-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, PHS

SO 73-27-01 ŽST Velké Březno, PHS

SO 74-27-01 Velké Březno – Boletice n.L., PHS

SO 75-27-01 ŽST Boletice n. L. , PHS

SO 76-27-01 Boletice n. L. - Děčín východ, PHS



Dle výsledků hlukové studie byly navrženy protihlukové stěny. PHS respektují rozhledové poměry na přejezdech.

Pozemní stavební objekty

SO 71-61-01 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, stavební úpravy ve VB

Předmětem projektové dokumentace jsou stavební úpravy v 1.NP stávající výpravní budovy v ŽST Střekov. Dle KN se jedná o č.p. 827 na p.p.č. 3026, k.ú. Střekov, ulice U stanice 827/9. Vlastníkem objektu ČR, s právem hospodařit s majetkem státu pro SŽDC s.o. Hlavní stávající část objektu je 3 podlažní, částečně podsklepený, zastřešený kombinací sedlových střech. Vpravo i vlevo k hlavní části objektu ve směru kilometráže jsou s objektem provozně spojené jednopodlažní nepodsklepené přístavby.

Objekt není zateplen a okenní výplně jsou stávajícími dřevěnými okny (udržovanými) okny. Stávající fasáda objektu je zachovalá, v nedávné době (do 10-ti let) na ní byly provedeny opravy a nový fasádní nátěr.

Nově jsou kladeny požadavky na zřízení dispečerského pracoviště včetně úpravy stávajícího sociálního zařízení pro zaměstnance, úpravu a rozšíření prostor pro silnoproudou technologii, technologii zabezpečovacího zařízení a technologii sdělovacího zařízení.

Sdělovací zařízení – stávající místnost pro sdělovací zařízení se nachází v přízemním přístavku vpravo staničení s označením 0P14. Pro umístění sdělovacího zařízení budou dále využity navazující prostory tj. 0P14, 0P15, 0P09, 0P12 a 0P13. V těchto prostorech budou provedeny dispoziční změny, které umožní instalaci sdělovacího zařízení. Vstup do prostoru bude novou šachtou umístěnou v exteriéru u stěny stávající 0P11.

Zabezpečovací zařízení – prostory pro stavědlovou ústřednu jsou navrženy do stávajících prostor archivu (0P28 a 0P01A), které budou vymístěny a přestěhovány do jiného vhodného objektu určeného stavebníkem. Pro stavědlovou ústřednu bude také využita část v současné době nevyužívaných prostor restaurace (0P32). Tato místnost bude stavebně oddělená od sálu restaurace (0P31) a nově provozně propojená s navrženou stavědlovou ústřednou.

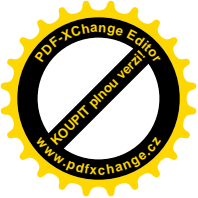
Dispečerská pracoviště - návrh řešení předpokládá využití přilehlých prostor ke stávající dopravní kanceláři pro umístění dispečerského pracoviště, kde bude s výhodou využito stávajícího sociálního zázemí, které bude v rámci tohoto objektu zrekonstruováno.

V rámci personálního obsazení se předpokládá:

- 1 x operátor pro žel. dopravu ve směně – ve 2 směnném provozu
- 2 x výpravčí – ve 2 směnném provozu
- 2 x dispečer železniční dopravy ve směně – ve 2 směnném provozu (výhled)

SO 71-61-02 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, stavební úpravy spínací stanice

Předmětem projektové dokumentace jsou drobné stavební úpravy stávající spínací stanice na p.p.č. 3032/2, k.ú. Střekov (stavba pro dopravu bez če, čp). Dle KN je vlastníkem objektu ČR, s právem hospodařit s majetkem státu pro SŽDC s.o. Objekt je oplocen, oplocení se nalézá na pozemcích p.p.č. 3032/1 a 2141/1 vše ve vlastnictví stavebníka (SŽDC s.o.).



Stávající spínací stanice je jednopodlažní, nepodsklepená, s plochou střechou. Objekt není zateplen. V rámci stavby se předpokládá výměna stávajících vstupních dveří a vstupu do objektu, drobné úpravy kabelových kanálů ve vazbě na doplnění vybraných technologických zařízení. Bude provedena nová výmalba. Dále jsou součástí objektu nezbytné úpravy stávajícího oplocení vyvolané úpravou uspořádání přilehlého kolejíště.

SO 71-61-03 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, stavební úpravy TS

Předmětem projektové dokumentace jsou stavební úpravy ve stávající trafostanici na p.p.č. 2140/73, k.ú. Střekov (stavba pro dopravu bez če, čp). Dle KN je vlastníkem objektu ČR, s právem hospodařit s majetkem státu pro SŽDC s.o.

Stávající trafostanice je jednopodlažní, střechou o nízkém spádu se středovým podélným světlíkem, nepodsklepený. Objekt byl rekonstruován před rokem 2010, došlo i k zateplení objektu. Předpokládá se výměna stávajících vstupních dveří, drobné úpravy kabelových kanálů ve vazbě na doplnění vybraných technologických zařízení. Bude provedena nová výmalba. Dále drobné úpravy stávajícího zatepleného soklu a nezbytná úprava přístupové rampy.

SO 72-61-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, stavební příprava pro TTS 22 kV

Stavební objekt řeší provedení 3 ks založení prefabrikovaného objektu TTS 22kV. Práce na jednom založení spočívají ve výkopu jámy hl. 1050mm a vytvoření betonové desky (s vloženou KARI sítí) tl. 100 mm na zhutněném štěrkovém loži tl. 200 mm. Vlastní objekty TTS 22kV a kabelové trasy jsou součástí dodávky PS 72-03-51. Po osazení technologického zařízení budou jámy zasypány a zatravněny.

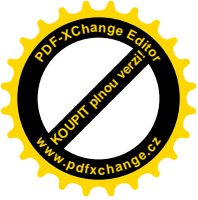
SO 72-61-02 Ústí nad Labem-Střekov - Velké Březno, stavební připravenost pro RD

Stavební objekt řeší provedení 5-ti ks založení prefabrikovaného objektu reléových domků (RD) v km 432,948; 433,411; 433,881; 434,211 a 434,750. Práce na jednom založení spočívají v provedení betonových základových pasů (po obvodu domku) v tl. 300 mm do hloubky min. 900 mm pod úroveň okolního terénu. Horní úroveň základu bude 150 mm nad upraveným terénem. Uvnitř základu bude pod konstrukcí domku vynechán volný manipulační prostor o výšce 500 mm. Vlastní objekty RD a kabelové vedení jsou součástí dodávky PS 71-01-11 a PS 72-01-21. Po osazení reléových domků bude okolní terén upraven pomocí betonové dlažby ve spádu od objektu.

SO 73-61-01 ŽST Velké Březno, nová technologická budova

Stavební objekt řeší novostavbu technologické budovy v prostoru žst. Velké Březno v km 439,521. Navrhovaný objekt bude jednopodlažní, obdélníkového tvaru o rozměrech 21,3 x 9,4 m, světlá výška místností 3,25 m, zastřešený sedlovou střechou o sklonu 25°. V objektu ($\pm 0,00=145,35$ m) se bude nacházet rozvodna VN a NN, transformátor T1 a T2, tlumivka, stavědlová ústředna, zabezpečovací a sdělovací zařízení a nouzová dopravní kancelář.

Na konstrukci základů je použito plošné zakládání, základové pasy se vybetonují z prostého betonu C25/30-XC2. Konstrukce nadzemních stěn budou ze zdiva z keramických svisle děrovaných cihel.



Obvodové zdivo tl. 440 mm bude z tepelně izolačních cihel třídy objemové hmotnosti 0,79 (790 kg/m³) na zdící maltu v pevnostní třídě P10 s maltou M10. Z požárně bezpečnostních důvodů budou stropy nespalné. Je navrženo použití předpjatých ŽB panelů SPIROLL tl. 320 mm. Střešní konstrukci bude tvořit dřevěná vazníková konstrukce sedlového tvaru o sklonu 25°. Krytina bude vláknocementová na dřevěném laťování. Budova nebude napojena na veřejnou vodovodní síť a nebude provedena splašková kanalizace. Dešťová kanalizace bude zaústěna do přilehlé vsakovací šachty objektu SO 73-11-01. Před objektem bude upravena plocha pro zaparkování dvou osobních vozidel a vjezd k objektu bude z přilehlé cesty.

SO 74-61-01 TM Těchlovice, stavební úpravy rozvodny 110 kV

Stavební objekt řeší stavební úpravy stávajícího objektu rozvodny 110 kV v prostoru TM Těchlovice dle požadavků silnoproudé technologie. Jedná se o vytvoření nového kabelovodu (betonový kabelový žlab se zakrývací deskou) z objektu stanovišť transformátorů, dále budou zbudovány dva betonové základy pod uzlové odporníky. Také se provede výměna stávajících měničů.

SO 74-61-02 TM Těchlovice, stavební úpravy stanovišť transformátorů 110/23 kV

Stavební objekt řeší stavební úpravy stávajícího objektu stanovišť transformátorů 110/23 kV v prostoru TM Těchlovice dle požadavků silnoproudé technologie. Jedná se o vytvoření dvou otvorů pro průchodky na bočních stěnách o velikosti 750x750 mm, dále bude provedena obnova hydroizolace záchytných jímek proti úniku oleje a ze strany k rozvodně se vybourají dva otvory pro napojení kabelovodu. V objektu se dále navrhuje nová elektroinstalace vč. osvětlení a také se provede oprava fasády objektu vč. nového nátěru.

SO 74-61-03 TM Těchlovice, nový technologický objekt NTS 22 kV

Stavební objekt řeší novostavbu technologického objektu NTS 22 kV v prostoru TM Těchlovice. Navrhovaný objekt bude jednopodlažní, obdélníkového tvaru o rozměrech 11,6 x 9,6m, světlá výška místností 3,25 m, zastřešený sedlovou střechou o sklonu 25°. Svým stavebním řešením je objekt podřízen požadavkům umísťovaných technologií. V objektu se bude nacházet rozvodna VN a NN, transformátor T1, stanoviště FKZ směr A a stanoviště FKZ směr B.

Na konstrukci základů je použito plošné zakládání, základové pasy se vybetonují z prostého betonu C25/30-XC2. Konstrukce nadzemních stěn budou ze zdiva z keramických svisle děrovaných cihel. Obvodové zdivo tl. 440 mm bude z tepelně izolačních cihel třídy objemové hmotnosti 0,79 (790 kg/m³) na zdící maltu v pevnostní třídě P10 s maltou M10. Z požárně bezpečnostních důvodů budou stropy nespalné. Je navrženo použití předpjatých ŽB panelů SPIROLL tl. 320 mm. Střešní konstrukci bude tvořit dřevěná vazníková konstrukce sedlového tvaru o sklonu 25°. Krytina bude vláknocementová na dřevěném laťování. Budova nebude napojena na veřejnou vodovodní síť a nebude provedena splašková kanalizace. Dešťová kanalizace bude zaústěna do stávajícího vedení přilehlé dešťové kanalizace přes novou šachtu. Budova bude napojena na stávající areálovou komunikaci.

SO 74-61-04 TM Těchlovice, stavební úpravy měnírny

Stavební objekt řeší stavební úpravy stávajícího objektu měnírny v prostoru TM Těchlovice dle požadavků silnoproudé technologie. Jedná se o vytvoření dvou prostupů pod podlahou v boční části objektu měnírny. Po osazení chráničkami budou oba otvory zabetonovány a zabezpečeny proti vlhkosti.

SO 74-61-05 Velké Březno - TM Těchlovice, stavební příprava pro TTS 22 kV

Stavební objekt řeší provedení 1 ks založení prefabrikovaného objektu TTS 22kV. Práce spočívají ve výkopu jámy hl. 1050mm a vytvoření betonové desky (s vloženou KARI sítí) tl. 100 mm na zhutněném štěrkovém loži tl. 200 mm. Vlastní objekt TTS 22kV a kabelová trasa je součástí dodávky PS 74-03-51. Po osazení technologického zařízení bude jáma zasypana a zatravněna.

SO 74-61-06 TM Těchlovice - Boletice n.L., stavební příprava pro TTS 6 kV

Stavební objekt řeší provedení 2ks založení prefabrikovaného objektu TTS 6kV. Práce na jednom založení spočívají ve výkopu jámy hl. 1050mm a vytvoření betonové desky (s vloženou KARI sítí) tl. 100 mm na zhutněném štěrkovém loži tl. 200 mm. Vlastní objekty TTS 6kV a kabelové trasy jsou součástí dodávky PS 74-03-51 a PS 74-03-61. Po osazení technologického zařízení budou jámy zasypany a zatravněny.

SO 74-61-07 Velké Březno - Boletice n. L., stavební připravenost pro RD

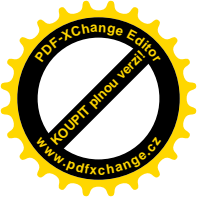
Stavební objekt řeší provedení 7-mi ks založení prefabrikovaného objektu reléových domků (RD) v km 441,459; 441,727; 443,316; 444,587; 445,364; 445,508 a 447,490. Práce na jednom založení spočívají v provedení betonových základových pasů (po obvodu domku) v tl. 300 mm do hloubky min. 900 mm pod úroveň okolního terénu. Horní úroveň základu bude 150 mm nad upraveným terénem. Uvnitř základu bude pod konstrukcí domku vynechán volný manipulační prostor o výšce 500 mm. Do tohoto prostoru budou vyvedeny chráničky pro kabely zabezpečovacího zařízení a napájení v požadovaných parametrech. Vlastní objekty RD a kabelové vedení jsou součástí dodávky PS 74-01-21. Po osazení reléových domků bude okolní terén upraven pomocí betonové dlažby ve spádu od objektu.

SO 75-61-01 ŽST Boletice n. L., stavební úpravy ve VB

Stávající výpravní budova č.p. 36 v prostoru stávající železniční stanice Boletice nad Labem je z jedné třetiny jednopodlažní a ze dvou třetin dvoupodlažní, částečně podsklepená zděná budova zastřešená plochou a šikmou sedlovou střechou. Rozměry budovy jsou cca 42,5 x 8,0 m, výška objektu je 4,15 a 7,4 m. Vlastník stavby je SŽDC s.o. Z hlediska památkové péče je výpravní budova bez památkové hodnoty. Stavebně technický stav objektu je dobrý, vodorovné i svislé nosné konstrukce jsou bez viditelných známek statického porušení. Dřevěné prvky konstrukce krovu jsou převážně v dobrém stavu.

Projektant na základě zadání a jednání se správcem objektu navrhuje tento rozsah stavebních úprav:

1. PP - bude provedena oprava poškozených omítek stropů, stěny budou pro lepší vysychání zbaveny omítek a nově přespárovány



- ve všech místnostech bude provedena rekonstrukce podlah
- dle potřeby budou provedeny prostupy kleneb pro vedení technologických kabelů

1. NP - budou provedeny demolice nepotřebných stavebních konstrukcí v místnostech, kde je navržena technologie (stěny, příčky, dveře, okna)

- budou provedeny stavební úpravy místností, kde je navržena technologie (nové stěny, příčky, dveře, podlahy, podhledy, omítky) vč. nové elektroinstalace, osvětlení, VZT, vytápění atd.

- ve všech technologických místnostech bude instalována klimatizace dle požadavků jednotlivých profesí

- nouzová dopravní kancelář je navržena pouze jako příležitostné pracoviště v případě provizorních stavů. V případě takového stavu se délka výkonu práce zde nepředpokládá delší než 4 hodiny denně.

Střecha – konstrukce střechy, střešní krytina a klempířské prvky jsou v dobrém stavu a nepředpokládají se významné stavební zásahy

Fasáda - je v dobrém stavu, budou provedeny pouze lokální vysprávkování omítky a provede se nátěr fasády, okna budou plastová (přízemí bude zaskleno bezpečnostním sklem), vnější dveře budou plastové. Přízemní otvory budou doplněny ocelovými mřížemi

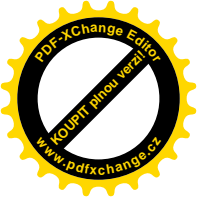
Budova je napojena na stávající veřejnou vodovodní, kanalizační a elektrickou síť. Vodovod je napojen ve vodoměrové šachtě vpravo v silniční komunikaci (cca 20 m od výpravní budovy). Vytápění je zajištěno pomocí elektrokotle. Za objektem, ve směru od kolejí, bude upravena plocha pro zaparkování dvou osobních vozidel a vjezd k objektu je zajištěn z přilehlé silnice.

SO 76-61-01 Boletice n.L. - Děčín východ, stavební příprava pro TTS 6 kV

Stavební objekt řeší provedení 2ks založení prefabrikovaného objektu TTS 6kV. Práce na jednom založení spočívají ve výkopu jámy hl. 1050 mm a vytvoření betonové desky (s vloženou KARI sítí) tl. 100 mm na zhuťném štěrkovém loži tl. 200 mm. Vlastní objekty TTS 6kV a kabelové trasy jsou součástí dodávky PS 76-03-61. Po osazení technologického zařízení budou jámy zasypany a zatravněny.

SO 76-61-02 Boletice n. L. - Děčín východ, stavební připravenost pro RD

Stavební objekt řeší provedení 2 ks založení prefabrikovaného objektu reléových domků (RD) v km 454,145 a 456,2. Práce na jednom založení spočívají v provedení betonových základových pasů (po obvodu domku) v tl. 300 mm do hloubky min. 900 mm pod úroveň okolního terénu. Horní úroveň základu bude 150 mm nad upraveným terénem. Uvnitř základu bude pod konstrukcí domku vynechán volný manipulační prostor o výšce 500 mm. Do tohoto prostoru budou vyvedeny chráničky pro kabely zabezpečovacího zařízení a napájení v požadovaných parametrech. Vlastní objekty RD a kabelové vedení jsou součástí dodávky PS 75-01-11 a PS 76-01-21. Po osazení reléových domků bude okolní terén upraven pomocí betonové dlažby ve spádu od objektu.



Dále budou v tomto stavebním objektu řešeny stavební úpravy pro umístění nové technologie ve stávajících reléových domcích:

Reléový domek v km 451,804

Jedná se o menší objekt o rozměru 4,2 x 3,6 m vpravo trati za žst. Boletice n.L. u přejezdu č.2991, km 451,804. Jde o zděný domek, s novou střechou z pozinkovaného vlnitého plechu. Stavebně technický stav objektu je dobrý. Demontáž veškeré technologie bude provedena v rámci PS 76-01-21. V tomto SO se provede odstranění obkladu (Sololak) stropu a stěn, strop se následně zevnitř zateplí kontaktním zateplovacím systémem s použitím izolantu z minerální vlny o tl. 50 mm. Dle potřeby nového technologického zařízení se provede úprava elektroinstalace a objekt se doplní přímotopem.

Reléový domek v km 452,470

Jedná se o menší objekt o rozměru 4,2 x 3,6 m vlevo trati mezi žst. Boletice n.L. a z. Křešice n.L. u přejezdu č.2992, km 452,470. Jde o zděný domek, s novou střechou z pozinkovaného vlnitého plechu. Stavebně technický stav objektu je dobrý. Demontáž veškeré technologie bude provedena v rámci PS 76-01-21. V tomto SO se provede odstranění obkladu (Sololak) stropu a stěn, strop se následně zevnitř zateplí kontaktním zateplovacím systémem s použitím izolantu z minerální vlny o tl. 50 mm. Dle potřeby nového technologického zařízení se provede úprava elektroinstalace a objekt se doplní přímotopem.

Reléový domek v km 452,790

Jedná se o menší objekt o rozměru 4,2 x 3,6 m vpravo trati za zastávkou Těchlovice u přejezdu č.2983, km 447,490. Jde o zděný domek, s novou střechou z pozinkovaného vlnitého plechu. Stavebně technický stav objektu je dobrý. Demontáž veškeré technologie bude provedena v rámci PS 76-01-21. V tomto SO se provede odstranění obkladu (Sololak) stropu a stěn, strop se následně zevnitř zateplí kontaktním zateplovacím systémem s použitím izolantu z minerální vlny o tl. 50 mm. Dle potřeby nového technologického zařízení se provede úprava elektroinstalace a objekt se doplní přímotopem.

Reléový domek v km 453,031

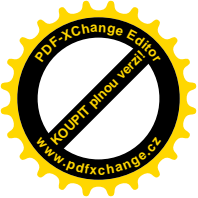
Jedná se o menší objekt o rozměru 4,2 x 3,6 m vlevo trati za žst. Křešice u D. u přejezdu č.2994, km 453,031. Jde o zděný domek, s novou střechou z pozinkovaného vlnitého plechu. Stavebně technický stav objektu je dobrý. Demontáž veškeré technologie bude provedena v rámci PS 76-01-21. V tomto SO se provede odstranění obkladu (Sololak) stropu a stěn, strop se následně zevnitř zateplí kontaktním zateplovacím systémem s použitím izolantu z minerální vlny o tl. 50 mm. Dle potřeby nového technologického zařízení se provede úprava elektroinstalace a objekt se doplní přímotopem.

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

Na nově zřízených nástupištích budou osazeny přístřešky pro cestující. Typ přístřešku, respektive zvolené typy jsou následující:

ŽST. Střekov – konstrukce zastřešení na stojkách.

ŽST. Velké Březno a jednotlivé zastávky.



SO 71-62-01 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, Zastřešení vnějšího nástupiště 1a

SO 71-62-02 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, Zastřešení vnějšího nástupiště 1b

SO 71-62-03 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, Zastřešení ostrovního nástupiště

Pro ukrytí cestujících před nepřízní počasí budou na ostrovním nástupišti (š. 6,1m) a jednostranném nástupišti před VB (různé šířky) zřízena zastřešení v celé délce 217,9m. Zastřešení se bude rozkládat na pozemcích k.ú. Střekov, parc.č. 2140/92 ve vlastnictví Českých drah a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové město, 110 00 Praha 1.

Na ostrovním nástupišti se bude jednat o tzv. „symetrickou vlašťovku“, na krajním nástupišti u VB pak o „vlašťovku asymetrickou“.

Zastřešení nástupiště je navrženo jako ocelová konstrukce vhodná do městské infrastruktury, poskytující cestujícím požadovaný komfort a úkryt před klimatickými vlivy, zároveň plní funkci architektonického prvku veřejného prostoru. Všechna zastřešení jsou kombinací zastřešení a zástěny.

Střecha je tvořena tepelně izolačními střešními panely pro omezení možnosti kondenzace vodních par na spodním líci krytiny a jejímu skapávání na nástupiště v zimních měsících. V části zastřešení na nástupišti u výpravní budovy, pod níž se nachází výtahová šachta a výstup z podchodu, je střecha doplněna sklem se sítotiskem. U obou nástupišť jsou navrženy skleněné zástěny. Tato stěna doplňuje funkci ochrany nástupiště před větrem a hnanými srážkami, kterou zejména na úzkém nástupišti střecha poskytuje pouze částečně. Boční stěna u krajního nástupiště zároveň tvoří přirozenou bariéru od okolního prostranství a plní tak funkci zábradlí. Vstupy do podchodu budou opláštěny prosklenými stěnami, zabraňujícími vniku srážek na schodiště.

Konstrukce zastřešení je navržena jako ocelová a to tak, aby nosné prvky střechy nenarušovaly architektonický ráz a zároveň neposkytovaly možnost sedání ptactva. Dešťová voda ze zastřešení bude svedena do kanalizace.

Souvisejícími SO, které mohou ovlivnit vlastní řešení zastřešení, jsou nástupiště, podchod, kabelovod a zařízení umístěná na zastřešení (osvětlení, sdělovací zařízení, informační systém). Realizace zastřešení nevyžaduje udělení souhlasů a výjimek z předpisů a norem, ani žádná úlevová řešení. Vlastníkem a správcem zastřešení bude SŽDC s.o. Celkové barevné řešení zastřešení je nutné v dalším stupni koordinovat s projektem sdružené výpravní budovy.

Kapacitní údaje - celková zastřešená plocha činí 1284 m².

72-62-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zast. Valtířov - přístřešky na nástupištích

73-62-01 ŽST Velké Březno, přístřešky na nástupištích

74-62-01 Velké Březno - Boletice n.L., zast. Malé Březno - přístřešky na nástupištích

75-62-01 ŽST Boletice n. L. , přístřešky na nástupištích

76-62-01 Boletice n. L. - Děčín východ, zast. Křešice - přístřešky na nástupištích

76-62-02 Boletice n. L. - Děčín východ, zast. Děčín Staré Město - přístřešky na nástupištích

Na každém nástupišti bude umístěn betonový přístřešek tvaru U s pultovou stěnou. Poloha přístřešků byla určena zpracovatelem objektu nástupišť. Půdorysné rozměry přístřešku budou 4 000 x 1 800 mm.

Do připraveného prostoru bude osazena žlb. prefa deska (součástí dodávky) a posléze na ní ukotven betonový přístřešek. Součástí přístřešku bude lavička, vitrína a odpadkový koš.

Individuální protihluková opatření

- SO 71-63-01 ŽST Ústí n. L.-Střekov, IPO**
- SO 72-63-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, IPO**
- SO 73-63-01 ŽST Velké Březno, IPO**
- SO 74-63-01 Velké Březno - Boletice, IPO**
- SO 75-63-01 ŽST Boletice n. L., IPO**
- SO 76-63-01 Boletice n. L. - Děčín východ, IPO**

Dle výsledů aktualizované hlukové studie jsou navrženy objekty pro umístění individuálních protihlukových opatření. V současné době probíhá projednávání IPO s vlastníky nemovitostí. Hluková studie je přílohou č. 2 tohoto oznámení.

Orientační systém

- SO 71-64-01 ŽST Ústí n. L.-Střekov, Orientační systém**
- SO 72-64-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zast. Svádov - Orientační systém**
- SO 72-64-02 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zast. Valtířov - Orientační systém**
- SO 73-64-01 ŽST Velké Březno, Orientační systém**
- SO 74-64-01 Velké Březno - Boletice, zast. Malé Březno - Orientační systém**
- SO 74-64-02 Velké Březno - Boletice, zast. Těchlovice - Orientační systém**
- SO 75-64-01 ŽST Boletice n. L. , Orientační systém**
- SO 76-64-01 Boletice n. L. - Děčín východ, zast. Křešice - Orientační systém**
- SO 76-64-02 Boletice n. L. - Děčín východ, zast. Děčín Staré Město - Orientační systém**

Stavební objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na zhlaví, na nástupištích a na přístupech k nim. Orientační systém bude zahrnovat tabule s názvem ŽST, označení jednotlivých nástupišť, směry jízdy, směry východu a označení přístupu k nástupišťům v podchodu pro cestující. Tabule a piktogramy OS systému budou pouze osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením kolejiště, nástupišť, podchodu a výpravní budovy.

Pro usnadnění orientace slabozrakých a nevidomých budou sloužit akustické majáčky. Osazeny budou nad vstupy do podchodu a výpravní budovy a rovněž v ploše nástupišť tak, aby jejich vzájemná vzdálenost nepřesáhla cca 100 m. Na madla schodišť z podchodu budou osazeny hmatové štítky.

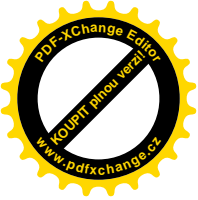
Stávající orientační systém pod zastřešením u výpravní budovy bude odstraněn bez náhrady.

Demolice

Na základě předběžného projednání byly navrženy objekty, které jsou v kolizi se stavbou, a dále objekty bez dalšího využití, k demolici. Z odpadů, vzniklých během demolice, budou odebrány vzorky a podrobeny chemické analýze v souvislosti s přítomností azbestu.

SO 71-65-01 ŽST Ústí n. L.-Střekov, demolice

Jedná se demolici stavědel a skladu.



SO 74-65-01 Velké Březno - Boletice n. L., demolice

Demolice čekárny a zdiva.

SO 75-65-01 ŽST Boletice n. L., demolice

Demolice skladu.

SO 76-65-01 Boletice n. L. - Děčín východ, demolice

Demolice čekárny.

Trakční a energetická zařízení

Nové nebo upravené trolejové vedení je navrženo podle vzorové sestavy "J" a schválených doplňků (proudová soustava stejnosměrná 3kV).

Z důvodu výhledu na budoucí přechod na napětíovou hladinu 25kV AC bude navrženo použití izolátorů a odpojovačů, které budou vyhovovat i na tento výhledový stav a potřebě přepnutí na hladinu napětí 25 kV AC bude odpovídat i návrh izolačních vzdáleností.

Základy pro stožáry TV budou navrhovány hloubené. Vrchní hrany základů budou navrhovány 20 cm nad nový terén (nebo stávající bez úprav).

Nové stožáry TV jsou navrženy podle schválené typové dokumentace, nově doplněné o trubkové svorníkového provedení. Stožáry budou navrhovány ocelové trubkové a kotevní příhradové.

Na individuálních stožárech jsou navrženy závěsy na trubkových otočných konzolách podle vzorové sestavy, s nosným lanem sledujícím klikatost troleje, na nosných branách a výložnících závěsy SIK.

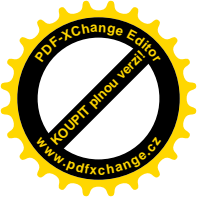
Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)

SO 71-74-01 ŽST Ústí n. L. - Střekov, EOv

V žst. Ústí n.L.-Střekov je Dopravní technologií navržen nový systém EOv v počtu 34ks výhybek, s příkonem 324,20 kW. Napájení EOv bude z rozvodny nn, přes skupiny rozvaděčů REOV v kolejišti. Referenční výhybky budou celkem dvě: na sebužinském zhlaví čidlo WH1 u výhybky č. 2, na březnovském zhlaví čidlo WH2 u výhybky č. 50. Obě zhlaví budou samostatně osazeny srážkovým čidlem a kolejovým teploměrem. Místní ovládání bude z panelu v rozvodně nn, společně pro EOv a venkovní osvětlení. Dálkové ovládání bude v rámci sdělovacího zařízení řešeno dálkovou diagnostikou do systému dispečerské řídicí techniky.

SO 73-74-01 ŽST Velké Březno, EOv

V ŽST Velké Březno je Dopravní technologií navržen nový systém EOv v počtu 6ks výhybek, s příkonem 45,6 kW. Napájení EOv bude z rozvodny nn, z rozvaděče REOV v kolejišti. Rozvaděč REOV bude vybaven řídicí jednotkou. Referenční výhybka bude jedna, čidlo WH1 u výhybky č. 104A. Každý topný vývod bude vybaven samostatným proudovým chráničem, vývod pro ohřev opornic bude rozdělen na dvě samostatné větve, zvlášť pro levý a pravý kolejnicový pás. Prostor výhybek bude osazen srážkovým čidlem a kolejovým teploměrem. Místní ovládání bude z panelu v rozvodně nn, společně pro EOv a venkovní osvětlení. Dálkové ovládání bude v rámci sdělovacího zařízení řešeno dálkovou diagnostikou do systému dispečerské řídicí techniky.



SO 75-74-01 ŽST Boletice n. L. , EOVS

V žst. Boletice n.L. je Dopravní technologií navržen nový systém EOVS v počtu 10ks výhybek, s příkonem 76,0 kW. Napájení EOVS bude z rozvodny nn, přes skupiny rozvaděčů REOV v kolejišti, celkem 2ks. Rozvaděče REOV budou vybavené řídicími jednotkami. Referenční výhybky budou celkem dvě: na březnovském zhlaví čidlo WH1 u výhybky č. 1, na děčínském zhlaví čidlo WH2 u výhybky č. 13. Každý topný vývod bude vybaven samostatným proudovým chráničem, vývod pro ohřev opornic bude rozdělen na dvě samostatné větve, zvlášť pro levý a pravý kolejnicový pás. Obě zhlaví budou samostatně osazeny srážkovým čidlem a kolejovým teploměrem. Místní ovládání bude z panelu v rozvodně nn, společně pro EOVS a venkovní osvětlení. Dálkové ovládání bude v rámci sdělovacího zařízení řešeno dálkovou diagnostikou do systému dispečerské řídicí techniky.

Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

Napájení ŽST Ústí n.L.-Střekov

SO 71-76-04 ŽST Ústí n. L. - Střekov, přeložka vn smyčky 22kV ČEZ, pro TS22kV

Stávající zděná trafostanice TS 22/0,4kV umístěná vpravo přes silnici naproti výpravní budově bude napájena kabelovou smyčkou vn z protější trafostanice z Riegrovy ulice. Na základě kolejových úprav bude stávající přípojka vn přeložena do nové stopy a zahloubena do větší hloubky z důvodu odvodnění kolejiště.

SO 71-76-01 ŽST Ústí n. L. - Střekov, rozvody nn a osvětlení

Stávající zděná trafostanice TS 22/0,4kV bude zachována pro stávající napájení z rozvodny nn: objekt Viamont DSP (dnes STRABAG Rail) a dispečink. Dále jsou z ní napájeny venkovní rozvody: vodárna a zděnné garáže, budova OTV, výpravní budova, sklad SDC, sociální budov a spínací stanice SpS Střekov.

Zachovány nebo obnoveny (v případě kolejových úprav) budou nn rozvody SMT, tj.: STO+SSZD, Traťovka a areál SMT. V rámci demolice budou zrušeny objekty Stavědlo 1, Reléovka u St.1, Stavědlo 2 a Stavědlo 3. K nim budou demontovány přípojky nn.

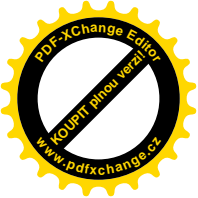
Demontovány budou kabelové rozvody nn pro napájení stávajících osvětlovacích věží OV1-OV10 na sebužinském zhlaví a dále věže OV11-OV18, na děčínském zhlaví, které budou nahrazeny novými.

Rozvody nn v kolejišti budou, na základě požadavku OŘ ÚnL, napájeny v soustavě IT, přes oddělovací transformátory výkonu: sklad OŘ (SDC) - OT 63kVA, STO+SSZD – OT 100kVA, Traťovka – OT 200kVA, sociální budova – OT 63kVA, budova OTV – OT 200kVA a spínací stanice SpS Střekov – OT 63kVA. Ostatní objekty mimo kolejiště zůstanou se stávajícím napájením v soustavě TN-C, bez OT.

SO 71-76-02 ŽST Ústí n. L. - Střekov, napájení vnitřní technologie sděl. zař.

Na základě požadavku profese sděl.zař. budou ve stanici napájeny technologické rozvaděče R-sděl.

Rozvaděče budou 24mod, nástěnné, obsahující hlavní vypínač, přepětovou ochranu a prostorovou rezervu na osazení jističů pro potřeby sděl.zař. Kabelové přípojky nn, dodávka a montáž rozvaděčů R-sděl je součástí tohoto SO.



Měření spotřeby elektrické energie pro sděl.zař. je v nadřazených rozvaděcích, které jsou součástí technologie části D.3

SO 71-76-03 ŽST Ústí n. L. - Střekov, SpS Střekov, DOÚO

Na základě úprav trakčního vedení bude ve stanici vybudováno 20ks nových úsekových odpojovačů, dálkově ovládaných z nového pultu DÚOU ze spínací stanice SpS Střekov. Stávajících 15ks odpojovačů bude demontováno a odpojeno z dálkového ovládání.

Nový pult DOÚO bude opatřen dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink. Napojení pohonu bude 12žil kabelem tak, aby umožňoval nezávislou signalizaci (5-ti vodičové provedení). Kabele DOÚO budou z větší části ve společné trase se silnoproudými kabelem, v samostatném plastovém žlabu.

Napájení ŽST Velké Březno

SO 73-76-01 ŽST Velké Březno, rozvody nn a osvětlení

V novém stavu budou stávající věže zachovány a repasovány, vyměněny reflektory. Nástupiště bude osvětleno sklopnými stožáry v. 6m, zdroje LED svítidla. V novém stavu bude ovládání osvětlení navrženo v režimu automatickém a místním, se zapojení do systému dálkového dohledu a diagnostiky. Ovládání bude společné se systémem EOVS.

SO 73-76-02 ŽST Velké Březno, napájení vnitřní technologie sděl. zař.

Na základě požadavku profese sděl.zař. budou ve stanici napájeny technologické rozvaděče R-sděl.

Rozvaděče budou 24mod, nástěnné, obsahující hlavní vypínač, přepěťovou ochranu a prostorovou rezervu na osazení jističů pro potřeby sděl.zař. Rozvaděč pro vývod na kameru bude poměrově a výstrojově menší. Kabelové přípojky nn, dodávka a montáž rozvaděčů R-sděl je součástí tohoto SO.

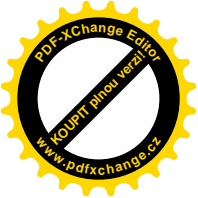
Měření spotřeby elektrické energie pro sděl.zař. je v nadřazených rozvaděcích, které jsou součástí technologie části D.3

SO 73-76-03 ŽST Velké Březno, DOÚO

Na základě úprav trakčního vedení bude ve stanici vybudováno 5ks nových úsekových odpojovačů, dálkově ovládaných z nového pultu DÚOU z výpravní budovy. Stávajících 5ks odpojovačů bude demontováno a odpojeno z dálkového ovládání. Nový pult DOÚO bude opatřen dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink. Napojení pohonu bude 12žil kabelem tak, aby umožňoval nezávislou signalizaci. Kabele DOÚO budou z větší části ve společné trase se silnoproudými kabelem, v samostatném plastovém žlabu.

SO 74-76-05 Velké Březno - Boletice nad Labem, TNS Těchlovice, DOÚO

Na základě úprav trakčního vedení bude ve stanici vybudováno 8ks nových úsekových odpojovačů, dálkově ovládaných z nového pultu DÚOU z budovy TNS Těchlovice. Stávajících 6ks odpojovačů bude demontováno a odpojeno z dálkového ovládání.



Nový pult DOÚO bude opatřen dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink. Napojení pohonu bude 12žil kabelem tak, aby umožňoval nezávislou signalizaci (5-ti vodičové provedení). Kabele DOÚO budou z větší části ve společné trase se silnoproudými kabelem, v samostatném plastovém žlabu.

Napájení ŽST ŽST Boletice nad Labem

SO 75-76-04 ŽST Boletice n. L., přípojka vn 22kV ČEZ, pro TS22kV

Na základě požadavku zvýšeného příkonu pro ohřev EOv, bez napájení magistrálním rozvodem na napěťové hladině 6kV, 50Hz, bude vybudována nová trafostanice TS 22/0,4kV pro potřeby stanice.

Z venkovní linky 22kV VN 103777 ČEZ Distribuce, a.s. bude na stávajícím podpěrném bodě č. 18, na p.p.č. 36/1, k.ú. Děčín-Nebočady osazen nový úsekový odpojovač. Z něj bude v rámci tohoto SO proveden kabelový svod vn 22kV, který bude zakončen v nové trafostanici TS220,4kV v majetku SŽDC, v části D.3.5, na drážním pozemku ve stanici Boletice n.L.

Předpokládaná délka trasy vn 22kV bude cca 190m, z poloviny po cizích pozemcích, zbytek na drážním. Viz Stanovisko ČEZ Distribuce, a.s. TPP č. 4121299996, ze dne 16.6.2017.

SO 75-76-01 ŽST Boletice n. L. , rozvody nn a osvětlení

V novém stavu budou stávající věže zachovány a repasovány, vyměněny reflektory. Nástupiště bude osvětleno sklopnými stožáry v. 6m, zdroje LED svítidla. Osvětlení bude odpovídat ČSN EN 12464-2 ed. 2014 a předpisu SŽDC E11. Rozsah a intenzita bude navržena dle Protokolu o určení venkovního osvětlení dráhy. V novém stavu bude ovládání osvětlení navrženo v režimu automatickém a místním, se zapojení do systému dálkového dohledu a diagnostiky. Ovládání bude společné se systémem EOv.

SO 75-76-02 ŽST Boletice n. L. , napájení vnitřní technologie sděl.zař.

Na základě požadavku profese sděl.zař. budou ve stanici napájeny technologické rozvaděče R-sděl.

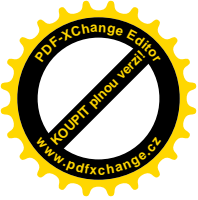
Rozvaděče budou 24mod, nástěnné, obsahující hlavní vypínač, přepěťovou ochranu a prostorovou rezervu na osazení jističů pro potřeby sděl.zař. Rozvaděč pro vývod na kameru bude poměrově a výstrojově menší. Kabelové přípojky nn, dodávka a montáž rozvaděčů R-sděl je součástí tohoto SO.

Měření spotřeby elektrické energie pro sděl.zař. je v nadřazených rozvaděčích, které jsou součástí technologie části D.3

SO 75-76-03 ŽST Boletice n. L. , DOÚO

Na základě úprav trakčního vedení bude ve stanici vybudováno 5ks nových úsekových odpojovačů, dálkově ovládaných z nového pultu DÚOU z výpravní budovy. Jedná se o odpojovače 401, 402, 3A, 411 a 412.

Stávajících 5ks odpojovačů č. 401, 402, 3B, 411 a 412 budou, v rámci trakčních úprav demontovány a odpojeny z dálkového ovládání.



Nový pult DOÚO bude opatřen dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink. Napojení pohonu bude 12žil kabelem tak, aby umožňoval nezávislou signalizaci (5-ti vodičové provedení). Kabele DOÚO budou z větší části ve společné trase se silnoproudými kabelem, v samostatném plastovém žlabu.

Magistrální rozvod 22kV, 50Hz

Na základě požadavku SŽDC O6, z porady ze dne 1.8.2017 na Magistrální rozvod 22kV pro stavby „pravého břehu“ byly stanoveny základní pravidla pro aplikaci napájení odběrů zab. zař. a rozsah napájecích úseků:

- stanovení napájecích bodů magistrálního rozvodu 22kV - v rámci sledovaných staveb (včetně této) jsou reálnými napájecími body magistrálního rozvodu 22kV TNS Těchlovice (vvn/vn), TNS Libochovany (vvn/vn), TNS Hoštka (vn), TNS Mělník (vn), TNS Stará Boleslav (vvn/vn) – tyto napájecí body budou uvažovány jako výchozí
- koncept napájení odběrů zabezpečovacích zařízení – zajištění 1.stupně napájení pro zabezpečovací zařízení bude koncepčně navrženo vždy ze dvou zdrojů, a to z distribuční sítě a magistrálního rozvodu 22kV. Dle projektanta zab.zař. platí 1.stupeň napájení pro staniční UNZ a výhybny. Pro napájení traťového zab.zař. postačí rozvod 6/0,4kV nebo 22/0,4kV a baterie v reléovém domku.

Z uvedeného vyplývá, že magistrální rozvod 22kV této stavby navazuje související stavbou „Optimalizace traťového úseku Litoměřice d.n (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo)“.

Kabelový rozvod 22kV začíná v ev.km 429,740 novou TTS Pod hradem – NTS Střekov –TTS P2967 – TTS Valtířov – STS Velké Březno – TTS Malé Březno – TTS Těchlovice, kde končí v ev.km 446,156 s napětovou hladinou 22kV, 50Hz.

V uvedeném úseku bude demontováno 13ks TTS 6kV a nahrazeny budou novými TTS v počtu 5ks.

Všechny traťové přejezdové zařízení TZZ v uvedeném úseku budou mít zajištěný přívod z nového magistrálního rozvodu 22/0,4kV, druhý zdroj napájení jsou záložní akumulátory zab.zař.

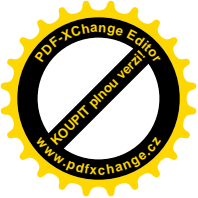
Staniční STZ Ústí nad Labem-Střekov bude napájena z magistrálního rozvodu 22kV, druhý přívod bude z distribuční sítě, z venkovní linky ČEZ 22kV, přes vlastní transformovnu SŽDC TS 22/0,4kV.

Staniční STZ Velké Březno bude napájena jak z magistrálního rozvodu 6kV, druhý přívod bude z distribuční sítě, z maloodběru 0,4kV, ze stávajících 3x80A.

Všechny přípojky nn pro napájení reléových domků v délce nad 400m podél kolejiště budou napájeny přes oddělovací transformátor 10-15kVA, v soustavě TT (3 fáze a modrý N vodič). Kabelové skříně budou II.třídy izolace. U zdroje TTS/STS bude na kabelovém vývodu proudový chránič s vybavovacím proudem 3A (3000mA) a svodiče přepětí.

SO 72-76-01 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, rozvod 22kV, 50Hz

V rámci tohoto SO budou demontovány stávající TTS 6kV v počtu 9 ks a nahrazeny budou novým magistrálním rozvodem 22/0,4kV.



SO 74-76-01 Velké Březno - TNS Těchlovice, rozvod 22kV, 50Hz

V rámci tohoto SO budou demontovány stávající TTS 6kV v počtu 4 ks a nahrazeny budou novým magistralním rozvodem 22/0,4kV.

SO 72-76-02 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, napájení přejezdů

V rámci tohoto SO jsou navrženy pro napájení reléových domků u níže uvedených přejezdů, nové kabelové přípojky nn zakončené kabelovými skříněmi v pilíři. Dále jsou součástí SO i napájení kabelových skříní pro BTS, pro zastávky a pro venkovní skříně (VS) sděl.zař.

Z uvedených TTS 6kV/50Hz, budou vyvedeny nn rozvody pro napájení reléových domků zab.zař.v jejich blízkosti (cca do 1,5km).

Napájení přejezdů v obvodu stanice, ze stavědlových ústředen (SÚ) si zajišťuje profese zab.zař. v rámci části D.1, včetně kabelových přípojek a kabelových skříní. Přejezdy na trati mají zajištěný přívod ze stávajícího rozvodu 6/0,4kV, druhý zdroj napájení jsou záložní akumulátory zab.zař.

SO 74-76-03 Velké Březno - Boletice nad Labem, napájení přejezdů

V rámci tohoto SO jsou navrženy pro napájení reléových domků u níže uvedených přejezdů, nové kabelové přípojky nn zakončené kabelovými skříněmi v pilíři. Dále jsou součástí SO i napájení kabelových skříní pro BTS, pro zastávky a pro venkovní skříně (VS) sděl.zař.

Z uvedených TTS 6kV/50Hz, budou vyvedeny nn rozvody pro napájení reléových domků zab.zař.v jejich blízkosti (cca do 1,5km).

Napájení přejezdů v obvodu stanice, ze stavědlových ústředen (SÚ) si zajišťuje profese zab.zař. v rámci části D.1, včetně kabelových přípojek a kabelových skříní. Přejezdy na trati mají zajištěný přívod ze stávajícího rozvodu 6/0,4kV, druhý zdroj napájení jsou záložní akumulátory zab.zař.

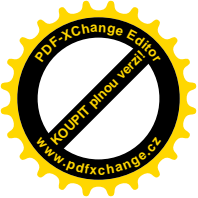
Magistralní rozvod 6kV, 50Hz

Z měřirny TNS Těchlovice směrem na Děčín východ pak magistralní rozvod pokračuje v napěťové hladině 6kV, 50Hz. Kabelový rozvod v uvedeném úseku je tvořen novým kabelem s možností napájení na budoucí rozvod 22kV. V uvedeném úseku bude demontováno 8ks stávajících TTS 6kV a nahrazeny budou novými TTS v počtu 3ks.

Kabelový rozvod 6kV začíná v ev.km 446,162 novou TTS Těchlovice – STS Boletice – TTS Křešice - TTS P2996 a končí u přejezdu P2996 v ev.km 455,405.

Všechny traťové přejezdové zařízení TZZ v uvedeném úseku budou mít zajištěný přívod z nového magistralního rozvodu 6/0,4kV, druhý zdroj napájení jsou záložní akumulátory zab.zař.

Staniční STZ Boletice nad Labem bude napájena z magistralního rozvodu 6kV, druhý přívod bude z distribuční sítě, z venkovní linky ČEZ 22kV, přes vlastní transformovnu SŽDC TS 22/0,4kV.



SO 74-76-02 TNS Těchlovice - Boletice nad Labem, rozvod 6kV, 50Hz

V rámci tohoto SO budou demontovány stávající TTS 6kV v počtu 4 ks a nahrazeny budou novým magistralním rozvodem 6/0,4kV.

SO 76-76-01 Boletice nad Labem - Děčín východ, rozvod 6kV, 50Hz

V rámci tohoto SO budou demontovány stávající TTS 6kV v počtu 4 ks a nahrazeny budou novým magistralním rozvodem 6/0,4kV.

SO 76-76-02 Boletice nad Labem - Děčín východ, napájení přejezdů

V rámci tohoto SO jsou navrženy pro napájení reléových domků u níže uvedených přejezdů, nové kabelové přípojky nn zakončené kabelovými skříněmi v pilíři. Z uvedených TTS 6kV/50Hz, budou vyvedeny nn rozvody pro napájení reléových domků zab.zař.v jejich blízkosti (cca do 1,5km).

Napájení přejezdů v obvodu stanice, ze stavědlových ústředí (SÚ) si zajišťuje profese zab.zař. v rámci části D.1, včetně kabelových přípojek a kabelových skříní. Přejezdy na trati mají zajištěný přívod ze stávajícího rozvodu 6/0,4kV, druhý zdroj napájení jsou záložní akumulátory zab.zař.

Zastávky, rozvody nn a osvětlení

Pozn.: zastávky Svádov a Těchlovice prošly rekonstrukcí v letech 2015 a 2016 a nejsou součástí stavby.

Z důvodu úprav nástupiště bude vybudováno nové osvětlení zastávky Valtířov, Malé Březno, Boletice nad Labem, Křešice u Děčína a Děčín-Staré Město. Osvětlení zastávek bude sklopnými stožáry výšky 6m, s LED zdroji, napájené z nového rozvaděče ROV. Rozvaděč bude mít měření pro osvětlení nástupiště a přístupových cest. Osvětlení přístřešku je navrženo zářivkovými svítidly. Na přístřešcích se připojí nový pasivní orientační systém a nové majáčky pro nevidomé.

Osvětlení nástupiště a přístupových cest bude řešeno v souladu se směrnicí SŽDC E11 a v souladu s ČSN EN 12464-2 ed. 12/2014. Rozsah a intenzity osvětlení budou stanoveny Protokolem o určení venkovního osvětlení dráhy, dle směrnice SŽDC E11.

Ovládání osvětlení zastávek je navrženo automatické a místní z rozvaděče ROV zastávky, prostřednictvím ovládací jednotky na liště DIN. Dálkově bude možno osvětlení ovládat z rozvodny nn v ŽST Ústí nad Labem-Střekov, v rámci nového kombinovaného ovládacího panelu VO+EOV a z dispečerského stanoviště prostřednictvím DDTS.

SO 72-76-03 Ústí n. L.-Střekov - Velké Březno, zast.Valtířov, rozvody nn a osvětlení

Zastávka Valtířov leží v km 437,495 mezi stanicemi Ústí nad Labem-Střekov a Velké Březno.

Na zastávce je čekárna pro cestující. Osvětlení je elektrické, ovládané automaticky. Součástí demontáže budou 4ks perónních stožárků a rozvaděče osvětlení zastávky.

Nové osvětlení je navrženo 8ks sklopných stožárů výšky 6m s LED svítidly a osazením nového rozvaděče RVO v pilíři, s dálkovou diagnostikou. Napájení zastávky bude z magistralního rozvodu 22/0,4kV, z TTS Valtířov.

SO 74-76-04 Velké Březno - Boletice nad Labem, zast. Malé Březno, rozvody nn a osvětlení

Zastávka Malé Březno nad Labem leží v km 441,445 mezi stanicemi Velké Březno a Boletice nad Labem.

Osvětlení je elektrické, ovládané fotobuňkou a spínacími hodinami. Součástí demontáže bude 6ks perónních stožárků a rozvaděče osvětlení zastávky.

Nové osvětlení je navrženo 8ks sklopných stožárů výšky 6m s LED svítidly a osazením nového rozvaděče RVO v pilíři, s dálkovou diagnostikou.

Napájení zastávky bude z magistrálního rozvodu 22/0,4kV, z TTS Malé Březno.

SO 76-76-03 Boletice nad Labem - Děčín východ, zast. Boletice N.L. zastávka, rozvody nn a osvětlení

Nová zastávka Boletice nad Labem je navržena v km 450,550 v blízkosti ŽST Boletice nad Labem (ev.km 449,776) směrem na Děčín východ.

Nové osvětlení je navrženo 7ks sklopných stožárů výšky 6m s LED svítidly, přístupová cesta přes přejezd sklopným stožárem výšky 12m a osazením nového rozvaděče RVO v pilíři, s dálkovou diagnostikou.

Napájení zastávky bude z rozvodny nn ŽST Boletice nad Labem.

SO 76-76-04 Boletice nad Labem - Děčín východ, zast. Křešice u Děčína, rozvody nn a osvětlení

Zastávka Křešice u Děčína leží v km 452,802 mezi stanicemi Boletice nad Labem a Děčín východ.

Osvětlení je elektrické, ovládané fotobuňkou a spínacími hodinami. Součástí demontáže bude 6ks perónních stožárků a rozvaděče osvětlení zastávky. U přejezdu je umístěn plastový pilíř PER3 s rozvaděči RE 1 a RO 1, kde je umístěn elektroměr a ovládání. Pilíř je napájen z rozvodů ČEZ. Osvětlení se spíná automaticky pomocí fotobuňky a spínacích hodin s nastavenou výsečí.

Nové osvětlení je navrženo 9ks sklopných stožárů výšky 6m s LED svítidly a osazením nového rozvaděče RVO v pilíři, s dálkovou diagnostikou. Napájení zastávky zůstává ze stávající nn přípojky ČEZ, přes elektroměrový rozvaděč RE1.

Pro budoucí napájení zastávky z magistrálního bude připravena kabelová skříň KS-zast, s novou kabelovou přípojkou nn, z TTS Křešice.

SO 76-76-05 Boletice nad Labem - Děčín východ, zast. Děčín-Staré Město, rozvody nn a osvětlení

Zastávka Křešice u Děčína leží v km 454,133 mezi stanicemi Boletice nad Labem a Děčín východ.

Osvětlení je elektrické, ovládané fotobuňkou a spínacími hodinami. Součástí demontáže bude 6ks stožárů JŽ14 a rozvaděče osvětlení zastávky.

Nové osvětlení je navrženo 7ks sklopných stožárů výšky 6m s LED svítidly a osazením nového rozvaděče RVO v pilíři, s dálkovou diagnostikou. Napájení zastávky zůstává ze stávající nn přípojky ČEZ, přes elektroměrový rozvaděč RE1.

Pro budoucí napájení zastávky z magistrálního bude připravena kabelová skříň KS-zast, s novou kabelovou přípojkou nn, z TTS Křešice, v délce 1050m, přes oddělovací transformátor Δ / Y v soustavě IT (3fáze, bez PE, bez N).

Ukolejnění kovových konstrukcí

- SO 71-77-01 ŽST Ústí n. L. - Střekov, ukolejnění vodivých konstrukcí**
- SO 72-77-01 Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ukolejnění vodivých konstrukcí**
- SO 73-77-01 ŽST Velké Březno, ukolejnění vodivých konstrukcí**
- SO 74-77-01 Velké Březno – Boletice n. L., ukolejnění vodivých konstrukcí**
- SO 75-77-01 ŽST Boletice n. L., ukolejnění vodivých konstrukcí**
- SO 76-77-01 Boletice n. L. – Děčín východ, ukolejnění vodivých konstrukcí**

Předmětem řešení výše uvedeného SO ukolejnění je ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí.

Ve stávajícím stavu je řešeno ukolejnění konstrukcí ukolejněním na stávající kolej. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejnění demontováno.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a bude provedeno nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Vnější uzemnění

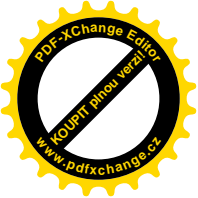
- SO 72-78-01 Ústí n.L. – Střekov – Velké Březno, TTS 22 kV, vnější uzemnění**
- SO 74-78-01 Velké Březno – TM Těchlovice, TTS 22 kV, vnější uzemnění**
- SO 74-78-02 TM Těchlovice, NTS 22 kV, vnější uzemnění**
- SO 74-78-03 TM Těchlovice – Boletice n.L., TTS 6kV, vnější uzemnění**
- SO 76-78-01 Boletice n.L. – Děčín východ, TTS 6kV, vnější uzemnění**

Předmětem SO je vnější uzemňovací soustava napájecích (NTS), staničních (STS) a traťových transformoven (TTS). Vnější uzemňovací síť NTS, STS a TTS 22kV bude navržena dle ČSN 34 1500 na hodnotu $R \leq 5$ ohm (uzel zdroje) a $R \leq 2$ ohm (včetně odcházejících PEN vodičů). Vnější uzemnění navrženo jako soustava páskových a tyčových zemničů. Zemnič v zemi je navržen z pásky FeZn 30/4 (1x/2x/3x). Tyčové zemniče se navrhují v minimální vzájemné vzdálenosti alespoň 6 m. Pásky FeZn budou uloženy ve výkopu v hloubce 0,75 m, při křížení s kabelovým vedením budou pásky uloženy 0,5m pod kabelovým vedením. Okolo objektů budou provedeny potenciálové prahy (řízení potenciálu) z pásky FeZn 30/4.

Ostatní stavební objekty

- SO 70-83-01 Odstranění lesní a mimolesní zeleně a náhradní výsadba**

Zeleň bude kácena v nezbytně nutné míře. Z převážné části jde o náletovou zeleň. V případě požadavku ze strany OOP bude provedena náhradní výsadba.



7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ

Zahájení stavby: srpen 2020
Dokončení stavby: prosinec 2022

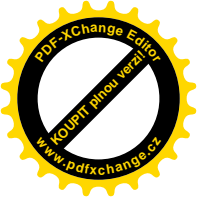
8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ

Kraj: Ústecký
Obec: Ústí nad Labem
Svádov
Valtířov nad Labem
Velké Březno
Malé Březno
Přerov u Těchlovic
Těchlovice nad Labem
Přední Lhota u Těchlovic
Nebočady
Boletice nad Labem
Křešice u Děčína
Děčín

9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODLE §9A ODS. 3 A SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT

V první fázi povolování posuzovaného záměru bude nutné zajistit některé individuální správní akty, mezi kterými (mimo závěru zjišťovacího řízení podle ustanovení §7 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění lze (lze po upřesnění) jmenovat zejména doklady uvedené v tabulce č. 2.

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Územní rozhodnutí	§ 92, zákona č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
V případě potřeby schválení havarijního plánu	§ 39 zákona č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa	§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb.	Orgán státní správy lesů
Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu	§ 9 zákona č. 334/1992 Sb.	Orgán ochrany zemědělského půdního fondu
Souhlas ke stavbě v ochranném pásmu vodního zdroje	§ 17 zákona č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
Povolení ke kácení dřevin	§ 8 zákona č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (obecní úřad)
Souhlas k provozu zařízení	§ 14 zákona č. 185/2001 Sb.	Krajský úřad



k využití/odstraněné odpadů		
Stavební povolení	§ 115 zákona č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad
Kolaudační souhlas, resp. ohlášení	§ 122 zákona č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad
Závazné stanovisko k zásahu do VKP	§ 4 zákona č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (obecní úřad)
Výjimka ze zákazů pro ohrožené, silně ohrožené a kriticky ohrožené druhy	§ 56 zákona č. 114/1992 Sb.	Správa CHKO České Středohoří

Tab. č. 2 – výčet navazujících rozhodnutí

Nutnost získání dalších povolení identifikovaných v procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí bude respektována v navazujících řízeních.

II. ÚDAJE O VSTUPECH

1. VLIV NA ZÁBORY PŮDY

Stavba „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“, probíhá ve stávající železniční trati. Stavba se nachází především na drážních pozemcích a ochranném pásmu dráhy ve vlastnictví SŽDC s. o. a ČD a. s. Zásah do dalších dotčených pozemků bude řešen trvalými zábory. Dočasný zábor ZPF delší 1 roku stavba nevyvolává.

p.p.č.	Katastrální území	BPEJ	Druh kultury pozemku	Celková plocha pozemku (m ²)	Plocha trvalého záboru (m ²)
3161	Střekov	Střekov	zahrada	1659	15,1
324/6	Valtířov nad Labem	Velké Březno	TTP	4663	186
324/3	Valtířov nad Labem	Velké Březno	TTP	34409	42
22/4	Velké Březno	Velké Březno	Orná půda	1640	85,9+27,7
176	Velké Březno	Velké Březno	Zahrada	1036	8,7
684/1	Malé Březno nad Labem	Malé Březno	TTP	10011	90
72/1	Malé Březno nad Labem	Malé Březno	TTP	838	12
72/2	Malé Březno nad Labem	Malé Březno	TTP	1218	27
610/7	Malé Březno nad Labem	Malé Březno	TTP	592	13,8
610/4	Malé Březno nad Labem	Malé Březno	TTP	17508	55,5
612	Malé Březno nad Labem	Malé Březno	Sad	12493	8,2
634	Malé Březno nad Labem	Malé Březno	TTP	4938	106
52/1	Přerov u Těchlovic	Těchlovice	Zahrada	3072	53,3
970/2	Těchlovice nad Labem	Těchlovice	Orná půda	9647	108
970/3	Těchlovice nad Labem	Těchlovice	Orná půda	8122	92
31/6	Těchlovice nad Labem	Těchlovice	Zahrada	212	24,9
1108/4	Těchlovice nad Labem	Těchlovice	Orná půda	19058	203

1140	Těchlovice nad Labem	Těchlovice	TTP	2344	47
734	Nebočady	Děčín	Zahrada	195	9,1
762	Nebočady	Děčín	Orná půda	686	68,8
760	Nebočady	Děčín	TTP	928	7,8
680/3	Nebočady	Děčín	Orná půda	86	12,3
680/2	Nebočady	Děčín	Orná půda	4966	450
680/1	Nebočady	Děčín	Orná půda	762	82
671	Nebočady	Děčín	TTP	4048	441
693/2	Nebočady	Děčín	TTP	47932	20
666/1	Nebočady	Děčín	TTP	1748	54,6
565/1	Nebočady	Děčín	TTP	35632	72,6
370/1	Křešice u Děčína	Děčín	Orná půda	26575	433,7
896	Křešice u Děčína	Děčín	TTP	5482	763,6
716	Děčín – Staré Město	Děčín	TTP	21347	7
15	Děčín – Staré Město	Děčín	Zahrada	620	12,3
70	Děčín – Staré Město	Děčín	Zahrada	2591	10,5
1033	Děčín – Staré Město	Děčín	Orná půda	2865	812,9

Tab. č. 3 – výměra záborů dle druhů pozemků

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou je 4 464,3 m². Dočasný zábor v délce větší než 1 rok není stavbou vyvolán.

2. VLIV NA LESNÍ PŮDU

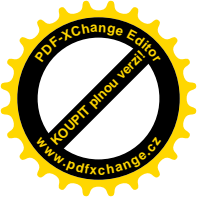
Stávající železniční trať Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ leží v blízkosti pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). V souvislosti s provedením navrhované stavby dojde k trvalým i dočasným záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa. Stávající trať je vedena územím, nacházejícím se v ochranném pásmu (50 m) lesa. Přesný výčet pozemků v ochranném pásmu lesa bude znám v dalším stupni dokumentace. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa je třeba souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů, dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů.

3. OCHRANNÁ PÁSMA V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ

Ochranné pásmo dráhy

Dle zákona č. 266/1994 Sb. ochranné pásmo dráhy tvoří 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.



Ochranná pásma vodních zdrojů

V oblasti stavby nebo její blízkosti se nacházejí ochranná pásma, která jsou popsána v části C.1.9.

Ochranná pásma zvláště chráněných území

Dle zákona č. 114/1992 Sb. je dáno ochranné pásmo zvláště chráněného území a to:

- 50 m od hranice zvláště chráněného území

Při realizaci záměru bude zasaženo ochranné pásmo PP Nebočadský luh. V rámci navazujícího stupně dokumentace bude OOP požádán o souhlas s provedením stavby v ochranném pásmu. Dále budou stanoveny požadavky na zajištění co nejmenší možné míry ovlivnění. Práce budou probíhat především v podzimních a zimních měsících a tak, aby nebyla narušena biodiverzita přírodní památky.

Ochranná pásma pozemních komunikací

Dle zákona č. 13/1997 Sb. v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

- 50 m od osy vozovky pro silice I. třídy a místní komunikace I. třídy,
- 15 m od osy vozovky pro silice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

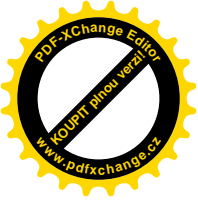
Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Vzhledem k tomu, že v oblasti stavby se nachází železniční přejezdy a jedná se o stávající ŽST v intravilánech obcí jsou stavbou dotčena i ochranná pásma těchto komunikací.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Dotčená ochranná pásma předpokládaných sítí v prostoru stavby jsou:

- a) ochranné pásmo křížujících 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
- b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č. 458/2000 Sb.
 - 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
 - bezpečnostní pásma plynovodů
 - 10 m regulační stanice vysokotlaké
 - 15 m vysokotlaké plynovody do DN 100 mm
 - 20 m vysokotlaké plynovody do DN 250 mm
 - 40 m vysokotlaké plynovody nad DN 250 mm
- c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620.
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- e) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb. ČSN 38 0820
 - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.



V oblasti stavby se vyskytují inženýrské sítě ve vlastnictví mimodrážních subjektů/správce. Při realizaci kabelových tras touto stavbou dochází ke křížení nebo souběhu s těmito sítěmi. Tyto sítě budou před zahájením prací řádně vytyčeny a dále bude postupováno v souladu s ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

4. VODA

Realizace záměru

Voda bude odebírána v prostoru zařízení staveniště jednak pro sociální účely a jednak pro potřeby stavby. Množství vody pro sociální účely bude záviset na počtu pracovníků a rychlosti stavebních prací. Předpokládaná spotřeba vody na jednoho pracovníka:

pitná	5 l/os/směna
mytí	120 l/os/směna (prašný a špinavý provoz)

Spotřeba vody pro technické účely není vyčíslena. Může být upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace po výběru dodavatele stavby, nemá však praktický význam při hodnocení stavby, neboť pro účely stavby bude betonová směs dovážena hotová a ostatní nároky jsou minimální. Celkově lze konstatovat, že výstavba nemá zásadní vliv na stávající odběr vody ve stanici.

Provoz záměru

V rámci provozu záměru nedojde k žádné podstatné změně oproti stávajícímu stavu.

5. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE

Realizace záměru

V rámci stavby budou spotřebovány standardní stavební hmoty od subdodavatelů realizátora stavby v co nejmenší vzdálenosti od stavby, podle vlastností ekonomických ukazatelů.

Provoz záměru

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na spotřebu materiálů mimo potřebné údržby. V celkové spotřebě elektrické energie pro napájení železničních stanic, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v důsledku této stavby dojde k pouze mírnému nárůstu. Největší změna je v elektrickém ohřevu výměn. Využívat se budou stávající zdroje elektrické energie.

Energetická bilance

Plánovaná roční spotřeba za jednotlivé tři stanice:

- Ústí nad Labem-Střekov = EOv 263 MWh, ŽST 938 MWh
- Velké Březno = EOv 37 MWh, ŽST 363,5 MWh
- Boletice nad Labem = EOv 61,7 MWh, ŽST 313,8 MWh

Energetická bilance TS 22/0,4 kV ÚSTÍ NAD LABEM-STŘEKOV

1. Nové odběry z rozvaděče 0,4R1 (bez stávajících odběrů)

Popis vývodu	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Zabezpečovací zařízení (RZZ) - UNZ Pi=50kVA	40,0 kW	0,85	34,0 kW
Sdělovací zařízení - VB	33,0 kW	0,80	26,4 kW
Sdělovací zařízení - objekt 6kV	2,0 kW	0,80	1,6 kW
Sdělovací zařízení - objekt silnoprůdu	2,0 kW	0,80	1,6 kW
Vlastní spotřeba silnoprůdné technologie	5,0 kW	0,85	4,3 kW
Celkem	82,0 kW	0,85	67,9 kW

2. Energetická bilance stávajících odběrů

Popis	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Podklad ze SŽE HK	rezervovaný příkon		stáv. 1/4hod max
Celkem RP stávající / max 1/4hod	320,0 kW	0,64	204,8 kW

3. Energetická bilance nových odběrů EOv z rozvaděče R-EOV

Popis	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
EOV 1	60,2 kW	1,00	60,2 kW
EOV 2	60,8 kW	1,00	60,8 kW
EOV 3	64,4 kW	1,00	64,4 kW
EOV 4	64,8 kW	1,00	64,8 kW
EOV 5	74,0 kW	1,00	74,0 kW
Celkem	324,2 kW		324,2 kW

4. Energetická bilance nových odběrů z rozvaděče RH + R-EOV

Napájené zařízení	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Nové odběry z rozvaděče 0,4R1 (bez stávajících odběrů)	82,0 kW	0,85	67,9 kW
Stávající odběry z rozvaděče RH (ve stávající rozvodně nn)	320,0 kW	0,64	204,0 kW
Nové odběry z rozvaděče EOv	324,2 kW	1,00	324,2 kW
Vlastní spotřeba TS22kV (kompenzace, tlumivky, apod.)		1,00	
Celkem	726,2 kW	0,82	596,1 kW

Celkem roční spotřeba EOv (odhad):

263,0 MWh

jistič 3fáz nn přípojky pro UNZ a vlastní spotřebu

103,1 A

67,9 kW

Obr. 1 Energetická bilance Ústí nad Labem-Střekov

Energetická bilance TS 22/0,4 kV VELKÉ BŘEZNO

1. Nové odběry z rozvaděče 0,4R1 (bez stávajících odběrů)

Popis vývodu	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Technologický objekt - elektroinstalace	22,0 kW	0,85	18,7 kW
Zabezpečovací zařízení (RZZ) - UNZ Pi=35kVA	28,0 kW	0,85	23,8 kW
Sdělovací zařízení - VB	11,5 kW	0,80	9,2 kW
Sdělovací zařízení - nástupiště	1,0 kW	0,80	0,8 kW
Sdělovací zařízení - objekt silnoprůdu	2,0 kW	0,80	1,6 kW
Vlastní spotřeba silnoprůdové technologie	5,0 kW	0,85	4,3 kW
Celkem	69,5 kW	0,85	58,4 kW

2. Energetická bilance stávajících odběrů

Popis	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Podklad ze SŽE HK	rezervovaný příkon		odhad Ps
Celkem RP stávající / odhad Ps	55,4 kW	0,85	47,1 kW

3. Energetická bilance nových odběrů EOv z rozvaděče R-EOV

Popis	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
EOV 1	45,6 kW	1,00	45,6 kW
Celkem	45,6 kW		45,6 kW

4. Energetická bilance nových odběrů z rozvaděče RH + R-EOV

Napájené zařízení	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Nové odběry z rozvaděče 0,4R1 (bez stávajících odběrů)	69,5 kW	0,85	58,4 kW
Stávající odběry z rozvaděče RH (ve stávající rozvodně nn)	55,4 kW	0,85	47,1 kW
Nové odběry z rozvaděče EOv	45,6 kW	1,00	45,6 kW
Vlastní spotřeba TS22kV (kompenzace, tlumivky, apod.)		1,00	
Celkem	170,5 kW	0,89	151,0 kW

Celkem roční spotřeba EOv (odhad):

37,0 MWh

jistič 3fáz nn přípojky pro UNZ a vlastní spotřebu

60,2 A

39,7 kW

Obr. 2 Energetická bilance Velké Březno

Energetická bilance TS 22/0,4 kV BOLETICE

1. Nové odběry z rozvaděče 0,4R1 (bez stávajících odběrů)

Popis vývodu	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Zabezpečovací zařízení (RZZ) - UNZ Pi=35kVA	28,0 kW	0,85	23,8 kW
Sdělovací zařízení - VB (provizorní stav)	6,5 kW	0,80	5,2 kW
Sdělovací zařízení - VB (definitivní stav)	10,5 kW	0,80	8,4 kW
Sdělovací zařízení - nástupiště	1,0 kW	0,80	0,8 kW
Sdělovací zařízení - objekt silnoproudu	2,0 kW	0,80	1,6 kW
Vlastní spotřeba silnoproudé technologie	5,0 kW	0,85	4,3 kW
Celkem	53,0 kW	0,85	44,1 kW

2. Energetická bilance stávajících odběrů ze stávající rozvodny (0,4R1) v novém stavu

Popis	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Podklad ze SŽE HK	rezervovaný příkon		odhad Ps
Celkem RP stávající / odhad Ps	55,4 kW	0,85	47,1 kW

3. Energetická bilance nových odběrů EOV z rozvaděče R-EOV

Popis	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
EOV 1	38,0 kW	1,00	38,0 kW
EOV 2	38,0 kW	1,00	38,0 kW
Celkem	76,0 kW		76,0 kW

4. Energetická bilance nových odběrů z rozvaděče RH + R-EOV

Napájené zařízení	Instal.příkon Pi	soudob.	soud.příkon Ps
Nové odběry z rozvaděče 0,4R1 (bez stávajících odběrů)	53,0 kW	0,85	44,1 kW
Stávající odběry z rozvaděče RH (ve stávající rozvodně nn)	55,4 kW	0,85	47,1 kW
Nové odběry z rozvaděče EOV	76,0 kW	1,00	76,0 kW
Vlastní spotřeba TS22kV (kompenzace, tlumivky, apod.)		1,00	
Celkem	184,4 kW	0,91	167,1 kW

Celkem roční spotřeba EOV (odhad):

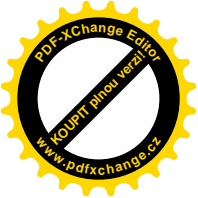
61,7 MWh

jistič 3fáz nn přípojky pro UNZ a vlastní spotřebu

59,0 A

38,9 kW

Obr. 3 Energetická bilance Boletice nad Labem



6. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

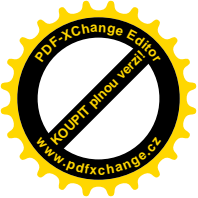
Doprava

Realizace záměru

Přesun hmot a materiálů pro stavbu se předpokládá po železnici na začátku a konci stavebních prací. V průběhu stavby je vzhledem k charakteru stavebních prací možnost využití železniční dopravy omezena. Proto je zde alternativním způsobem dopravy, doprava silniční. Stavba se nachází v regionu, jehož silniční síť je poměrně hustá. Hlavní dopravní trasou budou příjezdy od silnice II/261 na jednotlivá zařízení staveniště.

Plochy zařízení staveniště jsou navrženy tak, aby byly využívány primárně plochy ve vlastnictví/majetkové správě ČD/SŽDC. Situování ploch je navrženo z hlediska možností přístupu a napojení na inženýrské sítě.

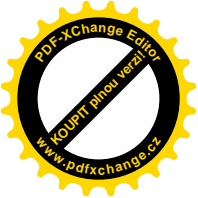
- ZS 01 – plocha o rozloze cca 30 m² v km cca 430,070 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 430,080. Jedná se o zpevněnou plochu komunikace II/261 (zastávkový záliv). Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 1438/1 k. ú. Střekov, který je vlastnictvím Statutárního města Ústí nad Labem.
- ZS 02 – plocha o rozloze cca 760 m² v km cca 430,620 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se využití pro práce v prostoru mostu přes ulici Litoměřická. Jedná se o nezpevněnou plochu mezi kolejíštěm žst. Ústí n. L.-Střekov a silnicí II/261. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí p. p. č. 2140/92, který je vlastnictvím ČD a. s. (kolejiště žst.).
- ZS 03 – plocha o rozloze 2 500 m² v km cca 430,800 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se využití pro práce v železniční stanici Ústí n. L.-Střekov, případně i pro zřízení recyklační základny. Jedná se o zpevněnou plochu bývalého nákladiště. Příjezd od silnice II/261 místní komunikací U stanice. Plocha je součástí p. p. č. 2140/92, který je vlastnictvím ČD a. s. (kolejiště žst.).
- ZS 04 – plocha o rozloze cca 25 m² v km cca 432,000 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na přilehlých objektech umělých staveb. Jedná se o zpevněnou plochu komunikace II/261 (zastávkový záliv). Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 2970/1 a 2971 k. ú. Střekov, které jsou vlastnictvím Statutárního města Ústí nad Labem.
- ZS 05 – plocha o rozloze cca 50 m² v km cca 437,450 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce v prostoru zastávky Valtířov. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 205/1 k. ú. Valtířov, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 06 – plocha o rozloze 1 980 m² v km cca 439,800 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se využití pro práce v železniční stanici Velké Březno. Jedná se o zpevněnou plochu bývalého nákladiště. Příjezd přímo od silnice II/261. Plocha je součástí p. p. č. 30/5, který je vlastnictvím ČD a. s.



- ZS 07 – plocha o rozloze cca 25 m² v km cca 441,125 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 441,125. Jedná se o zpevněnou plochu. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 205/1 k. ú. Malé Březno nad Labem, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 08 – plocha o rozloze cca 50 m² v km cca 441,470 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na zastávce Malé Březno nad Labem a mostě v km 441,562. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 205/1 k. ú. Malé Březno nad Labem, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 09 – plocha o rozloze cca 120 m² v km cca 444,020 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 444,015. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 151 k. ú. Přerov u Těchlovic, který vlastní Pavlína Kališová, Malé Březno č. p. 9.
- ZS 10 – plocha o rozloze cca 25 m² v km cca 444,080 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 444,077. Jedná se o plochu příjezdové komunikace. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 45/3 k. ú. Přerov u Těchlovic, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 11 – plocha o rozloze cca 35 m² v km cca 444,990 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 444,985. Jedná se o plochu příjezdové komunikace. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 45/3 k. ú. Přerov u Těchlovic, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 12 – plocha o rozloze cca 100 m² v km cca 446,240 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 446,239. Jedná se o plochu příjezdové komunikace. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 136/2 k. ú. Těchlovice, který vlastní manželé Trlicovi (Těchlovice č. p. 66).
- ZS 13 – plocha o rozloze cca 450 m² v km cca 447,450 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 447,502. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 po komunikaci přes přejezd v km 447,490 (vlastník SM Děčín). Plocha je součástí pozemku p. č. 670 k. ú. Nebočady, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 14 – plocha o rozloze cca 45 m² v km cca 447,950 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 447,951. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 po staveništní komunikaci přes pozemek p. č. 680/2 k. ú. Nebočady (vlastník Aleš Vodička, Polská 1760/4, Děčín). Plocha je součástí pozemku p. č. 670 k. ú. Nebočady, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 15 – plocha o rozloze cca 50 m² v km cca 448,360 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 448,360. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd přímo ze

silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 670 k. ú. Nebočady, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.

- ZS 16 – plocha o rozloze cca 350 m² v km cca 448,600 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na Jakubském tunelu. Jedná se o plochu silnice II/261 (jízdní pruh směr Ústí n. L. - Děčín. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 810/1 k. ú. Nebočady, na kterém vykonává vlastnické právo Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, p. o.
- ZS 17 – plocha o rozloze 1 900 m² v km cca 449,600 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se využití pro práce v železniční stanici Boletice nad Labem. Jedná se o zpevněnou plochu bývalého nákladiště. Příjezd od silnice II/261 místní komunikací K nádraží. Plocha je součástí p. p. č. 30/1 k. ú. Nebočady, který je vlastnictvím ČD a. s. (kolejiště žst.).
- ZS 18 – plocha o rozloze cca 100 m² v km cca 451,000 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 451,008. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 ulicí Spoječů a po polní cestě na p. p. č. 229/2 k. ú. Boletice nad Labem (SM Děčín). Plocha je součástí pozemku p. č. 34/2 k. ú. Boletice n. L., na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 19 – plocha o rozloze cca 170 m² v km cca 451,160 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 451,147. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 ulicí Říční. Plocha je součástí pozemku p. č. 31/1 k. ú. Křešice u Děčína, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o. Přístup k vlastnímu mostu povede přes p. p. č. 31/2 k. ú. Křešice u DC (Alena Petříková, Na pěšině 268, Děčín).
- ZS 20 – plocha o rozloze cca 100 m² v km cca 453,610 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 453,618. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 cestou na p. p. č. 722 k. ú. Děčín-Staré Město. Plocha je součástí pozemku p. č. 721/1 k. ú. Děčín-Staré Město, který vlastní statutární město Děčín.
- ZS 21 – plocha o rozloze cca 115 m² v km cca 454,730 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 454,725. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou a Růžovou. Plocha je součástí pozemku p. č. 409/15 k. ú. Děčín-Staré Město, který vlastní ALU A-Z spol. s r. o., Zelená 413/56, Děčín.
- ZS 22 – plocha pro práce na mostě v km 455,113 je navržena ve třech částech:
 - ZS 22A o rozloze 910 m², plocha na části pozemku p. č. 933/6 k. ú. Děčín-Staré Město, který vlastní SEMPRA PRAHA a. s., U topíren 860/2, Praha pro práce na boletické opěře. Přístup od silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou a Růžovou a po ploše továrního dvora (nutné oddělení dočasným plotem). Předpokládá se i pro práce na mostě v km 454,945.
 - ZS 22B o rozloze 400 m², plocha na části pozemku p. č. 344/2 k. ú. Děčín-Staré Město, který vlastní Statutární město Děčín pro práce na děčínské opěře. Přístup od



silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou a Březovou a po staveništní komunikaci podél trati Děčín – Varnsdorf (nutné kácení značného množství stromů).

- ZS 22C o rozloze 190 m², plocha na části pozemku p. č. 1032 k. ú. Děčín-Staré Město, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o. pro přístup k boletické opěře. Přístup od silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou a Březovou a po staveništní komunikaci podél trati Děčín – Varnsdorf (nutné kácení značného množství stromů).
- ZS 23 – plocha o rozloze cca 8000 m² v km cca 454,730 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se jako jedna z možností pro zřízení recyklační základny. Jedná se o zpevněnou plochu bývalého nákladíště. Příjezd ze silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou, Březovou a po mostě přes Ploučnici. Plocha je součástí pozemku p. č. 3056/2 k. ú. Děčín, který vlastní ČD a. s.

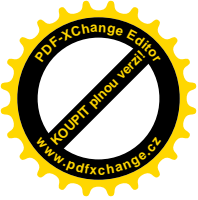
V rámci stavby se předpokládá zřízení recyklační základny na pozemku p. č. 2140/92 v k. ú. Střekov. (ZS 03). V souvislosti s provozem recyklační linky budou dodržována opatření, navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší. Tato opatření vyplývají z výsledků rozptylové studie.

Provoz záměru

Provoz dle záměru nemění nároky na dopravu.

7. BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích a železnice je v krajině již dlouhodobě stabilizována, nedojde k narušení stávajících biotopů, biocenter ani biokoridorů. Záměr „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“ nebude snižovat biologickou rozmanitost území.



III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

1. VLIV NA OVZDUŠÍ

Emise z přípravy záměru

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací (výměna štěrkového lože, přeložky, pokládka inž. sítí). V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic – jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště, omezení provozu za nepříznivých povětrnostních podmínek, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení staveniště a komunikací v suchém období roku a při provozu recyklační linky. Tato opatření vyplývají ze zpracované rozptylové studie, která je přílohou tohoto oznámení.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi vlivem stavebních mechanismů a provozem dočasné recyklační linky v ŽST Ústí nad Labem. V rámci přípravné dokumentace se předpokládá, že převážná většina vytěženého štěrkového lože bude přepravována po železnici, nedojde tedy k výraznému ovlivnění ovzduší. Vytěžená zemina, která se stane odpadem, bude od jednotlivých stavebních objektů přepravována automobilovou dopravou. Způsob přepravy materiálu bude zpřesněn v navazujících stupních dokumentace a také bude záležet na možnostech vybraného dodavatele stavby.

V období výstavby bude zdrojem znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic (prach) vlastní staveniště. Proto je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou k minimalizaci znečišťování ovzduší během stavebních prací.

Emise lze účinně snížit nejen dobrou dodavatelskou kázní, ale také dodržením následujících opatření:

- minimalizace plošného rozsahu zařízení staveniště
- používané komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem
- povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti
- používané komunikace a zařízení staveniště budou v suchém období roku
- pravidelně skrápěny
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány
- zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu
- pravidelná kontrola technického stavu nákladních automobilů a ostatních stavebních mechanismů

Vyjmenovaný zdroj znečištění ovzduší

Dočasným stacionárním zdrojem ve smyslu zákona 201/2012Sb., o ochraně ovzduší bude recyklační linka umístěná na ploše zařízení staveniště s předpokládaným umístěním na drážním pozemku k.ú. Střekov, parc. č. 2140/92. Dalšími vyvolanými zdroji bude manipulace s jednotlivými frakcemi štěrkového lože.

Dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, je recyklační linka stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m3/den vyjmenovaným zdrojem dle přílohy č. 2 zákona.

Předpokládaná kapacita recyklační linky:

- ŽST Ústí nad Labem 72 000 t, s výkonem 80-150t/h

Pracovní doba je plánovaná na 8 hodin denně v době (8-16 h). Předpokládá se, recyklační linka se skrápěcím (mlžicím) systémem při provozu – podmínkou tedy je, aby dodavatel použil linku právě s tímto systémem. Tato linka byla použita pro výpočty v rozptylové studii. Po ukončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Pro umístění zařízení recyklační linky byla zpracována Rozptylová studie „(Ecological Consulting /2017), vypracovaná autorizovanou osobou Mgr. Terezou Veselou., viz příloha č. 6 části H tohoto oznámení. V následujícím textu jsou uvedeny pouze závěry zpracované rozptylové studie.

Výpočet byl proveden v programu Symos '97 pro pravidelnou síť 1599 referenčních bodů plus tři referenční body umístěné v místě nejbližší obytné zástavby. Výpočtem byly získány pouze přírůstky koncentrací daných látek ke stávající imisní situaci vyvolané realizací stavebního záměru. V rámci rozptylové studie byly modelovány následující znečišťující látky a jejich charakteristiky:

- a. průměrná roční koncentrace NO_2
- b. maximální hodinová koncentrace NO_2
- c. průměrná roční koncentrace PM_{10}
- d. maximální denní koncentrace PM_{10}
- e. průměrná roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$
- f. průměrná roční koncentrace benzenu
- g. průměrná roční koncentrace benzo(a)pyrenu

Průměrné charakteristiky představují hodnoty, které nastanou, při provozu posuzovaných zdrojů znečišťování ovzduší, respektují směr a četnost proudění větrů dle konkrétní větrné růžice. Maximální charakteristiky představují nejvyšší vypočtené hodnoty (maximální hodnoty koncentrací z jednotlivých tříd stability a rychlosti větru). Tato hodnota představuje nejnepříznivější stav, který může v hodnocené lokalitě nastat.

Návrh kompenzačních opatření vychází z § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, kde je uvedeno, že pokud by provozem tzv. vyjmenovaného zdroje označeného v příloze č. 2 zákona ve sloupci B došlo v oblasti jeho vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 zákona nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, lze vydat souhlasné závazné stanovisko k umístění stavby pouze při současném uložení opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku (kompenzační opatření). Kompenzační opatření se neuloží u zdroje, jehož příspěvek vybrané znečišťující látky (s dobou průměrování jeden kalendářní rok) je do 1% imisního limitu (viz vyhláška č. 415/2012 Sb.). Posuzovaný záměr nenaplňuje požadavky pro uložení kompenzačních opatření (nejedná se o vyjmenovaný zdroj, v lokalitě nejsou překročeny imisní limity s dobou průměrování 1 kalendářní rok).

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že v lokalitě stavebního záměru (umístění recyklační linky) dochází v současnosti k překračování imisního limitu pro denní koncentraci PM_{10} a roční koncentraci benzo(a)pyrenu, imisní limity ostatních znečišťujících látek jsou dodrženy.

Procentuální příspěvky jednotlivých znečišťujících látek v místech obytné zástavby uvádí tabulka č. 9.

Znečišťující látka	bod č. 1	bod č. 2	bod č. 3	imisní pozadí	imisní limit
	příspěvek stavebního záměru				
	koncentrace [µg.m ⁻³]				
PM ₁₀ (rok)	1,406	0,669	0,512	29,2	40
PM ₁₀ (den)	326,2	243,8	175,4	54,3	50
PM _{2,5} (rok)	0,411	0,196	0,150	20,2	25
NO ₂ (rok)	0,00088	0,00121	0,00149	21,7	40
NO ₂ (hod.)	0,649	0,920	0,471	81,3	200
benzen (rok)	0,000010	0,000001	0,000001	1,4	5
benzo(a)pyren (rok)	0,000151489 x 10 ⁻⁶	0,000008870 x 10 ⁻⁶	0,000005897 x 10 ⁻⁶	0,00000111	0,000001

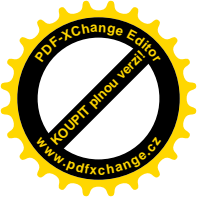
Tab. č. 8 – srovnání vypočtených hodnot imisního příspěvku v místě vybraných dotčených obytných objektů s imisními limity a stanoveným imisním pozadím

Z výsledků vyplývá, že příspěvek daný realizací záměru k průměrné roční koncentraci benzenu a benzo(a)pyrenu bude představovat maximálně několik tisícín (maximálně setin) procenta podílu na imisním pozadí i imisním limitu daných látek.

V případě roční koncentrace PM_{2,5} bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby činit cca 0,411 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, což odpovídá přibližně 2 % podílu na imisním pozadí a 1,6 % podílu na imisním limitu. U roční koncentrace PM₁₀ dojde k navýšení koncentrace v řádu jednotek procent, realizace záměru však nebude znamenat překročení imisního limitu. Příspěvek roční koncentrace NO₂ bude v místě nejbližší obytné zástavby činit řádově pouze tisíciny procenta podílu na imisním pozadí a imisním limitu. Maximální hodinová koncentrace NO₂ v místě nejbližší obytné zástavby byla vypočtena na 0,92 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tedy cca 1,1% imisního pozadí a 0,5% imisního limitu. K překročení limitních hodnot dojde k 24hodinové koncentraci PM₁₀. Je však třeba zdůraznit, že vypočtené hodnoty (326 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, resp. 243 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a 175 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ u nejbližší obytné zástavby) porovnáváné s imisními limity jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějšího provozu zdroje a povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje znečištění. Lze konstatovat, že v reálném provozu budou dosahované koncentrace mnohem nižší. Maximální vypočtené hodnoty budou dosahovány pouze v některých dnech za nepříznivých rozptylových podmínek, při kterých může dojít k překročení imisního limitu. K tomu bude docházet pouze v časově omezeném období – a to maximálně v období provozu recyklační linky (tedy dle předpokladu max. 80 dní v roce). Po skončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší pevnými částicemi PM₁₀ během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby byla důkladně dodržována následující opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel:

- Použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího zařízení
- Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8–16 hod.), mimo neděle a svátky
- Budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – zaplachtování automobilů, převážející stavební materiál, pravidelné uklízení komunikace, kropení staveniště při suchém počasí, pravidelné čištění stavebních mechanismů



Provozem recyklační linky dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy provoz recyklační linky může za nepříznivých povětrnostních podmínek způsobit překročení imisních limitů u průměrné denní koncentrace PM_{10} . Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv (po dobu provozu recyklační linky), můžeme konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný. To potvrzují i vypočtené průměrné roční koncentrace PM_{10} , u kterých dojde k nárůstu u dotčené obytné zástavby o max. $1,4 \mu g/m^3$, což nezpůsobí překročení imisních limitů, jelikož požadové koncentrace se v dané lokalitě pohybují hluboko pod imisním limitem. U dalších sledovaných znečišťujících látek dojde pouze k mírnému navýšení požadové koncentrace a nedojde k překročení imisních limitů. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že záměr je při dodržování navržených opatření v dané lokalitě možné realizovat.

Mobilní zdroje znečišťování ovzduší

Po dobu výstavby budou ovzduší ovlivňovat zejména automobily (doprava materiálu na stavbu, odvoz odpadu) a stavební mechanismy. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5–10 m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku (NO_x), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý (SO_2), jiné anorganické a organické látky (zastoupené obvykle benzenem a benzo(a)pyrenem).

Četnost průjezdů vozidel a objížděné trasy nejsou v současné době známe, daný rozsah činnosti předpokládá krátkodobé ovlivnění v řádu desítek dnů a rozsah dopravy nenaplňuje dikci povinnosti zpracovávat rozptylovou studii.

2. ODPADNÍ VODY

Realizace záměru

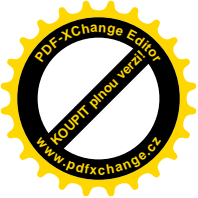
Splaškové odpadní vody – budou vznikat během výstavby v areálech dodavatelských firem a budou řešeny v rámci těchto areálů. Při zřizování dočasných zařízení staveniště se předpokládá využívání hygienických zařízení v železniční stanici, případně využívání chemických WC. V současném stupni dokumentace není znám počet pracovníků.

Předpokládaná produkce splaškových vod na 1 pracovníka stavby: 120 l/osoba/směna

Technologické vody – stavba bude ve fázi realizace vytvářet pouze minimální množství technologických odpadních vod, například z kropení betonu, čištění strojních zařízení, odprášení některých prací. Množství ani kvalitu těchto vod nelze v současnosti přesně specifikovat.

Srážkové vody – srážkové vody ze staveniště budou odváděny do místních odvodňovacích zařízení nebo nejbližších vodotečí. Kvalita srážkových vod odvedených odvodňovacím systémem ze zpevněných ploch stavebních dvorů, zařízení stavenišť může být ovlivněna:

- skladbou provozu a technickým stavem vozidel a mechanismů
- způsobem odvodnění ploch
- způsobem ošetřování ploch v zimním období
- klimatickými podmínkami



Tyto vody mohou obsahovat znečištění způsobené především skladbou provozu a technickým stavem vozidel a mechanizace

Provoz záměru

Splaškové odpadní vody – při provozu se produkce odpadních vod, včetně nakládání s nimi, oproti stávajícímu stavu nemění.

Srážkové vody – předpokládá se zachování současného způsobu odvodnění trati (patní příkopy, trativody).

3. ODPADY

Řešení posuzované stavby neobsahuje žádné dílenské nebo opravárenské celky. Odpady produkované v běžném provozu dopravy podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj. trvalými smlouvami zajištěnému odběru těchto odpadů oprávněnými firmami. Uvedené složky jsou začleněny do plánu odpadového hospodářství kraje.

Realizace záměru

Ve zvýšené míře budou odpady produkovány v procesu výstavby. Během ní bude stavba produkovat jednak výzisk, tj. hmoty určené k recyklaci, jednak odpady. Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit štěrkové lože ze železničního svršku, výkopová zemina kontaminovaná i nekontaminovaná, betonové a dřevěné pražce, výkopové inertní materiály, stavební sutě a betonu z demolic, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další. V tabulce č. 10 jsou uvedeny předpokládané odpady vznikající při realizaci stavby.

Dále budou vznikat odpady související s pohybem osob, půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu.

Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s požadavky zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a to jako vhodné recykláty v téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění.

Katalogové číslo	Druh	Název odpadu	Popis odpadu
02 01 03	O	Odpad rostlinných pletiv	Smýcené stromy a keře Pařezy
07 02 99	O	Odpady jinak blíže neurčené	Pryžové podložky (žel. svršek)
08 01 11		Odpadní nátěrové hmoty	
16 02 13*	N	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 12	Trafa s olejem nebo s jinými škodlivinami Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní Výkonové vypínače vvn, vn s olejovou náplní

			Kondenzátory a kondezátorové baterie s obsahem minerálního oleje Přístrojové transformátory s olejovou náplní
16 02 14	O	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísla 16 02 09 až 16 02 13	Trafo bez náplně PCB a škodlivin Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché) Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přistr. - Al, Cu a vz. kovy) Přístrojové transformátory bez olejové náplně Výkonové vypínače vvn, vn bez olejové náplně Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory Průchodky, pojistky Omezovače přepětí (vvn a vn)
16 06 01	N	Olověné akumulátory	
16 06 02*	N	Nikl- kadmiové baterie a akumulátory	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory
17 01 01	O	Beton	Prostý beton, železobeton Železniční pražce betonové Kůly a sloupy betonové
17 01 02	O	Cihly	Stavební a demoliční suť (cihly)
17 01 03	O	Tašky a keramické výrobky	Izolátory porcelánové Odpojovače-ocel, porcelán 100kg Porcelánové podpěrky
17 02 01	O	Dřevo	Dřevo po stavebním použití, z demolic
17 02 02	O	Sklo	Sklo z interiérů rekonstruovaných objektů
17 02 03	O	Plasty	Plasty z interiérů demolovaných objektů Polyetylenové podložky (žel. svršek)
17 02 04	N	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	
17 03 02	O	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu
17 03 03	N	Asfaltové stavební nátěry	
17 04 02	O	Odpad z hliníku	
17 04 05	O	Železo a ocel	Železniční pražce ocelové Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej. Rozvaděče kovové bez výzbroje
17 04 07	O	Odpad směsných kovů	
17 04 09*	N	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	Výhybky znečištěné mazadly
17 04 10*	N	Kabely obsahující ropné látky,	Kabely s izolací papír - olej

		uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	
17 04 11	O	Kabely neuvedené pod 17 04 10	Zbytky kabelů a vodičů
17 05 07*	N	Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	Lokálně znečištěný štěrky a zemina z kolejiště (výhybky)
17 05 08	O	Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07	Štěrky z kolejiště
17 06 01*	N	Izolační materiál s obsahem azbestu	Izolační materiály s obsahem azbestu
17 06 03*	N	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky
17 06 04	O	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	Zbytky izolačních materiálů
17 05 04	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Čistá výkopová zemina, stávající sypaný materiál z nástupišť, kamenná suť, zeminy a horniny V. a VII. třídy těžitelnosti
17 09 04	O	Laminát z demolic reléových domků	
20 03 01	O	Směsný komunální odpad	Odpad podobný komunálnímu odpadu

Tab. č. 9 – odpady z realizace záměru

Část odpadů z likvidací a rekonstrukcí bude dále využitelná – železo (koleje, výhybky apod.), nekontaminovaná stavební suť na recyklaci apod., jako druhotné suroviny.

Poznámky k uvedené tabulce a obecně k problematice recyklace štěrkového lože:

Mezi významné odpady v rámci stavby bude patřit štěrkové lože, stavební suť, příp. výkopová zemina (nekontaminovaná). Předpokládá se, že s přebytky bude nakládáno jako s odpadem. V rámci přípravy stavby byly provedeny chemické analýzy štěrkového lože a vydáno odborné stanovisko pověřené osoby.

V následujících tabulkách (tabulky č. 10,11) je provedeno porovnání naměřených koncentrací analyzovaných látek s limitními koncentracemi organických škodlivin.

Reprezentativní vzorek	Parametr (mg/l)	Limitní hodnota/třída vyluhovatelnosti I	Limitní hodnota HP 15	Výsledek
K1	RL	400	8000	416
K2	RL	400	8000	695
K15	Sb	0,006	0,5	0,0056*
K16	RL	400	8000	394*
K19	RL	400	8000	796
K23	RL	400	8000	711

Tab. č. 10 – výsledky zkoušek vyluhovatelnosti

(* - vyhovuje/nevyhovuje s výhradou – na základě výsledků zkoušek hodnocený parametr při zohlednění nejistoty měření může/nemusí tuto limitní hodnotu přesahovat).

Dále byly výsledky zkoušek vzorků hodnoceny podle tabulky č. 10.1 vyhlášky č. **294/2005 Sb.** (1), o podmínkách ukládání odpadů na skládky) a podle přílohy č. 4 vyhlášky č. **294/2005 Sb.** (TOC). Zkouškám byly podrobeny reprezentativní terénní vzorky s hodnocením uvedeným níže v tabulce č. 11. V tabulce č. 11 jsou uvedeny pouze ukazatele, jejichž hodnoty získané zkouškami překračují limitní hodnoty.

Vzorek	Parametr	Limitní hodnota (1) (mg/kg sušiny)	Výsledek (mg/kg)
K1	Arsen	10	50,7
	Nikl	80	72,8*
	PAU	6	7,61*
	Uhlovodíky C10-C40	300	1480
	TOC	30 000	101 000
K2	Arsen	10	13,5
	Nikl	80	80,2*
	Uhlovodíky C10-C40	300	331*
	TOC	30 000	46 100
K3	Arsen	10	13,7
	Kadmium	1	0,84*
	Nikl	80	81,8*
	PAU	6	59,1
	PCB	0,20	0,249*
	Uhlovodíky C10-C40	300	302*
	TOC	30 000	31 400

Vzorek	Parametr	Limitní hodnota (1) (mg/kg sušiny)	Výsledek (mg/kg)
K4	Arsen	10	24,1
	Nikl	80	70,5*
	PAU	6	14,0
K5	PAU	6	10,2
K6	Arsen	10	29,9
	Kadmium	1	1,64
	Nikl	80	74,8*
	Olovo	100	93,8*
	PAU	6	8,37*
	Uhlovodíky C10-C40	300	283*
	TOC	30 000	38 700
K7	Arsen	10	16,2
	PAU	6	8,52*
K8	Arsen	10	12,0*
	Nikl	80	69,5*
	Olovo	100	102*
	PAU	6	20,2
	Uhlovodíky C10-C40	300	325*
	TOC	30 000	37 800
K9	Arsen	10	28,0
	Kadmium	1	1,10*
	Nikl	80	77,1*
	Olovo	100	157
	PAU	6	31,3
	Uhlovodíky C10-C40	300	574
	TOC	30 000	51 500
K10	Arsen	10	33,5
	Kadmium	1	1,44
	Nikl	80	77,2*
	Olovo	100	140
	PAU	6	15,7
	Uhlovodíky C10-C40	300	343*
	TOC	30 000	60 500

Vzorek	Parametr	Limitní hodnota (1) (mg/kg sušiny)	Výsledek (mg/kg)
K11	Arsen	10	22,3
	Nikl	80	68,4*
	PAU	6	10,4
	Uhlovodíky C10-C40	300	252*
	TOC	30 000	34 500
K12	Arsen	10	25,3
	Kadmium	1	0,90*
	Nikl	80	77,6*
	Olovo	100	154
	PAU	6	17,2
	Uhlovodíky C10-C40	300	354*
	TOC	30 000	58 000
K13	Arsen	10	45,7
	Kadmium	1	1,45
	Nikl	80	75,9*
	Olovo	100	148
	PAU	6	21,3
	Uhlovodíky C10-C40	300	422*
	TOC	30 000	67 600
K14	Arsen	10	25,9
	Kadmium	1	1,92
	Olovo	100	203
	PAU	6	5,60*
	PCB	0,2	0,189*
	Uhlovodíky C10-C40	300	333*
	TOC	30 000	42 800
K15	Arsen	10	39,2
	Kadmium	1	3,21
	Olovo	100	145
	Uhlovodíky C10-C40	300	1000
	TOC	30 000	79 000
K16	Arsen	10	26,9
	Kadmium	1	0,84*
	Olovo	100	123
	TOC	30 000	59 400
K17	Arsen	10	34,0
	Kadmium	1	1,27
	Nikl	80	78,6*
	Olovo	100	115*
	PAU	6	6,23*
	Uhlovodíky C10-C40	300	248*
	TOC	30 000	73 000
K18	Arsen	10	137
	Kadmium	1	1,71
	Olovo	100	115*
	PAU	6	8,43*
	Uhlovodíky C10-C40	300	273*

Vzorek	Parametr	Limitní hodnota (1) (mg/kg sušiny)	Výsledek (mg/kg)
	TOC	30 000	49 700
K19	Arsen	10	14,7
	PAU	6	13,2
	Uhlovodíky C10-C40	300	338*
K20	Arsen	10	18,5
	Kadmium	1	0,85*
	PAU	6	8,08*
K21	Nikl	80	76,2*
	PAU	6	25,4
K22	Arsen	10	47,1
	Kadmium	1	1,57
	Chrom	200	203*
	Nikl	80	115
	Olovo	100	122*
	PAU	6	13,3
	PCB	0,2	0,165*
	Uhlovodíky C10-C40	300	272*
	TOC	30 000	44 200
K23	Arsen	10	14,0
	Olovo	100	106*
	Uhlovodíky C10-C40	300	237*
K24	Arsen	10	143
	Kadmium	1	1,54
	Nikl	80	74,3*
	PAU	6	11,4
	TOC	30 000	42 100
K25	Arsen	10	21,2
	Chrom	200	191*
	Nikl	80	137
	PAU	6	5,67*
	PCB	0,2	0,248*

Tab. č. 11 – výsledky zkoušek vyluhovatelnosti

(* - vyhovuje/nevyhovuje s výhradou – na základě výsledků zkoušek hodnocený parametr při zohlednění nejistoty měření může/nemusí tuto limitní hodnotu přesahovat).

Reprezentativní terénní vzorky byly podrobeny ekotoxikologickým testům podle tabulky č. 1.1 přílohy č. 1 vyhlášky č. 94/2016 Sb. Všechny testované vzorky vyhověly požadavkům vyhlášky.

Výsledky zkoušek, ke zjištění koncentrací v předpisech stanovených ukazatelů ve vzorcích odebraných z dotčené stavby, byly porovnány s příslušnými limitními hodnotami z vyhlášek č. 294/2005 Sb. a č. 94/2016 Sb.

Vzhledem k tomu, že ve všech vzorcích byla překročena alespoň jedna z limitních koncentrací škodlivin v sušině odpadů dle tabulky 10.1 vyhlášky č. 294/2005 Sb. (převážně obsah kovů, PAU a uhlovodíků C10-

C40), nelze štěrkové lože charakterizované odebranými směsnými vzorky, bez úpravy využívat na povrchu terénu.

Štěrkové lože, charakterizované směsnými vzorky K2 – K8, K10 – K14 a K16 – K25, pokud nebude využito v rámci stavby a stane se odpadem, lze ukládat na skládky skupiny S – inertní odpad (skupiny S-IO) vzhledem ke skutečnosti, že splňují stanovená kritéria pro přijetí na uvedenou skupinu skládek – všechny ukazatele jsou nižší než hodnoty limitní pro třídu vyluhovatelnosti I – viz bod 5b a zároveň viz. bod 5c koncentrace organických škodlivin je nižší, než limitní hodnoty v tab. 4.1 přílohy č. 4 k vyhlášce č.294/2005 Sb. (hodnota DOC ≤ 50 mg/l).

Posuzované vzorky štěrkového lože K1 až K25 vyhověly stanoveným limitům pro třídu vyluhovatelnosti I dle vyhlášky 294/2005 Sb. i přes vyšší obsah rozpuštěných látek RL vzhledem k tomu, že vyhláška udává, že pokud je stanovena hodnota ukazatele RL (rozpuštěné látky), není nutné stanovit hodnoty koncentrací síranů a chloridů a naopak. Hodnoty koncentrací síranů a chloridů u těchto vzorků limitům pro třídu vyluhovatelnosti I dle vyhlášky 294/2005 Sb. vyhovují.

Obsah TOC byl zjištěn v hodnotě 2,55 – 10,1%, ale vzhledem ke koncentraci DOC ve výluhu, která byla zjištěna nižší než 50 mg/l, je odpad považován za vyhovující pro přijetí na skládky skupiny S – inertní odpad.

Štěrkové lože, charakterizované směsnými vzorky K1, K9 a K15, pokud nebudou využity v rámci stavby a stanou se odpady, lze ukládat na skládky skupiny S – ostatní odpad (podskupiny S-OO1 nebo S-OO3) vzhledem ke skutečnosti, že splňují stanovená kritéria pro přijetí na uvedené podskupiny skládek (všechny ukazatele jsou nižší než hodnoty limitní pro třídu vyluhovatelnosti IIa – viz bod 6b, resp. 7c přílohy č. 4 k vyhlášce č.294/2005 Sb. Obsah TOC byl zjištěn v hodnotě 5,15 – 10,1%, a vzhledem ke koncentraci DOC ve výluhu, která byla zjištěna nižší než 80 mg/l, je odpad považován za vyhovující pro přijetí na skládky skupiny S – ostatní odpad (podskupiny S-OO1 i S-OO3).

Výsledky zkoušek vyluhovatelnosti vzorku byly hodnoceny ve vztahu k ukazatelům a limitům tříd vyluhovatelnosti I (tab.č. 2.1) dle vyhlášky **294/2005 Sb.** (1). Zkouškám byl podroben reprezentativní terénní vzorek.

Odborné stanovisko pověřené osoby

Na základě výsledků chemických bylo zpracováno odborné stanovisko pověřené osoby (Ing. Miloš Štolba – pověřená osoba k hodnocení nebezpečných odpadů, rozhodnutí MŽP ČR č.j.: 91261/ENV/10/5970/720/10 ze dne 18.11.2010, platnost prodloužena rozhodnutím MŽP ČR č.j.: 83870/ENV/13/5882/720/13 ze dne 2.12.2013).

Zkoušky vyloučily přítomnost nebezpečné vlastnosti HP 14 „Ekotoxický“ a HP 15 „Odpad schopný vykazovat při nakládání s ním některou z výše uvedených nebezpečných vlastností, kterou v době vzniku neměl“ ve vzorku odpadu.

Materiály odnímané z rekonstruované stavby, pokud se stanou odpady, nebudou patřit mezi odpady uvedené pod písmenem A. přílohy č. 5 k vyhlášce č. 294/2005 Sb. – odpady bude možné ukládat na skládky příslušných skupin.

Materiály odnímané ze stavby, reprezentované vzorky K1, K9 a K15, nebudou splňovat požadavek bodu 5 přílohy č. 4 vyhlášky č. 294/2005 Sb. Vzorky vykazují zvýšené koncentrace organických škodlivin (Uhlovodíky C10-C40). Materiály reprezentované ostatními vzorky požadavek bodu 5 přílohy č. 4 vyhlášky č. 294/2005 Sb. splňovat budou.

Štěrkové lože, které by se mohlo při rekonstrukci stavby stát odpadem, podrobené zkouškám vyhovělo nejvýše přípustným hodnotám stanoveným v tab. č. 2.1 z přílohy č. 2 k vyhlášce č. 294/2005 Sb.

pro třídu vyluhovatelnosti I. Případný odpad ze štěrkového lože reprezentovaného vzorky K2 – K8, K10 – K14 a K16 – K25, pokud nebude vykazovat nebezpečné vlastnosti, bude možné odstraňovat uložením na skládku S-inertní odpad v souladu s bodem 5. z přílohy č. 4 vyhlášky č. 294/2005 Sb. Případný odpad ze štěrkového lože reprezentovaného vzorky K1, K9 a K15, pokud nebude vykazovat nebezpečné vlastnosti, bude možné odstraňovat uložením na skládku S-OO1 nebo S-OO3 v souladu s bodem 6., resp. bodem 7 z přílohy č. 4 vyhlášky č. 294/2005 Sb.

Koncentrace škodlivin v sušině vzorků stavebních materiálů, které by se mohly při rekonstrukci stát odpadem, nesplňují požadavky přílohy č. 10 k vyhlášce č. 294/2001 Sb. Případný odpad bude možné využívat na povrchu terénu pouze v místech, kde jsou požadové hodnoty znečištění srovnatelné se znečištěním zjištěným ve vzorcích odebraných ze stavby (dle bodu 5 z přílohy č. 11 vyhlášky č. 294/2005 Sb.).

Ekotoxikologické testy vzorků štěrkového lože K1 až K25, které by se mohlo při rekonstrukci stát odpadem, vypovídají o skutečnosti, že případné odpady nevykazují nebezpečnou vlastnost HP 14 „Ekotoxický“ dle tabulky č. 1.1 přílohy č. 1 vyhlášky č. 94/2016 Sb.

Obecně pověřená osoba konstatuje, že využívání dotčených odpadů na povrchu terénu mimo území stavby se jeví jako nemožné (výjimkou mohou být lokality, které vykazují požadové hodnoty srovnatelné s hodnotami ukazatelů uvedených v tab. 11 – poslední sloupec vpravo). Pro případné využívání odpadů je nutné předpokládat nutnou úpravu odpadů a ověření jejich vlastností před rozhodnutím o dalším nakládání s nimi.

Pro další nakládání je doporučeno materiály odebrané ze stavby v místě stavby (s výjimkou materiálů z míst popsaných v části Množství a druhy odpadů z vymezených částí stavby a také dílčích částí v místech odběru místních vzorků) podrobit úpravě před dalším případným využíváním na povrchu terénu. Jako vhodné se jeví rozdělení štěrkového lože na hrubozrnnou a jemnozrnnou frakci a s frakcemi nakládat dále samostatně. Hrubozrnnou frakci štěrkového lože využívat bez omezení. Jemnozrnnou frakci (zeminy) použít jako materiál k technologickému zabezpečení příslušné skládky.

ŠTĚRKOVÉ LOŽE ZE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU

Materiál štěrkového lože v současnosti nevyhovuje z hlediska únosnosti, mechanických vlastností i z hlediska kvality materiálu. Tento materiál bude recyklován.

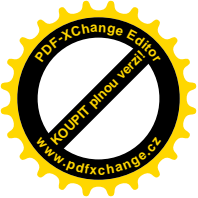
V dokumentaci je uvažován s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože (recyklátu) v souladu s Obecnými technickými podmínkami „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“ (č. j. 59 110/2004-O13 ve znění změny 1 vydané pod č.j. 23155/06-OP) a s předpisem SŽDC S3, část desátá.

Z celkového množství odtěženého štěrkového lože bude po recyklaci využito 50% zpět do štěrkového lože železničního svršku a 30% jako štěrkodrt v železničním spodku.

Recyklační základna je navržena v železniční stanici Ústí nad Labem-Střekov. Zde bude štěrk vytříděn pro další použití do kolejového lože, do sanačních vrstev, násypů apod.

Před odtěžením štěrku ve stanici budou z daného úseku odebrány vzorky pro stanovení kontaminace štěrkového lože. Odběrům budou přítomni zástupci SŽDC, pověřená osoba dle zákona o odpadech, zúčastněných dodavatelských společností a zástupci orgánů státní správy. Podle výsledků chemických analýz bude upřesněno další nakládání se štěrkovým ložem.

Provedení vlastní recyklace spočívá v mechanickém zpracování materiálu a jeho roztržení na zrnitostní frakce 0-8 mm (zahliněná frakce), 8-32 a 32-63 mm. Využití recyklátu vychází z mechanických



vlastností štěrku. Při provedení recyklace dojde k oddělení jemné frakce podsítného (zrnitostní frakce 0 - 8 mm) od kamene.

Materiál v areálu recyklační základny přebírá zaškolená obsluha a provádí jeho uložení na přechodnou deponii. Původ, druh a množství materiálu je průběžně evidováno. Nekontaminovaný materiál je dočasně skladován nebo přímo recyklován, na základě místních podmínek. Po recyklaci jsou opět odebrány vzorky jednotlivých frakcí a laboratorně stanovena míra kontaminace.

Linka se skládá z předtřídícího stroje, rotačního odrazového drtiče a síťového stroje. Stroje jsou napájeny z vlastního dieselagregátu. Plnění stroje je prováděno kolovým nakladačem. Při provozu je podle potřeby možné skrápění podávaného materiálu vodou. Výkon stroje se pohybuje od 80 - 150 t/h, podle druhu zpracovávaného materiálu. Velmi výhodné je umístění areálu přímo u kolejíště, tak aby byla umožněna doprava pouze přepravními vagóny až na místo přechodné deponie. V případě průběžného odvozu není potřeba materiál přechodně skladovat, a tak jsou omezeny požadavky na přechodné deponie.

Recyklační základna

Je navrženo odtěžení stávajícího štěrkového lože s následnou recyklací, která bude probíhat na recyklační základně zřízené v železniční stanici Ústí nad Labem-Střekov:

Katastr nemovitostí parcela číslo	Druh pozemku	Vlastník	Katastrální území
2140/92	Ostatní plocha	ČD, a.s.	Střekov

Tab. č. 12 – umístění recyklační základny

Plocha určená pro recyklační základny se předpokládá o výměře cca 2 500 m². Přeprava materiálu štěrkového lože je předpokládána po železnici, lokalita je přístupná i silniční dopravou.

Vlastní prostor recyklační základny a prostor pro uložení prosevu z recyklace bude, z důvodu ochrany vod, zpevněn zapanelováním s utěsněnými spárami a vyspádován do bezodtoké záchytné jímky s dostatečným objemem. Recyklovány budou pouze odpady kategorie OSTATNÍ, tj. nekontaminovaný štěrk ze železničního svršku, kamenná, betonová a stavební suť.

Recyklace nebude prováděna kontinuálně, ale postupně v závislosti na realizaci stavby. Podle zkušeností z již realizovaných staveb využívají zhotovitelé stavby pro recyklaci mobilní mechanizaci, nasazovanou vždy na určené časové období.



Obr. 4 Vymezení plochy pro umístění recyklační základny v ŽST Ústí nad Labem-Střekov

Pro recyklovaný materiál budou provedeny zkoušky kontaminace v rozsahu požadovaném platnou legislativou na vstupech i výstupech. Míra kontaminace materiálu, který bude recyklován, bude doložena dodavatelem stavby výsledky chemických analýz ve fázi realizace.

pozn. Před zahájením provozu recyklační základny předloží vybraný zhotovitel, který bude provádět recyklaci štěrku z kolejového lože, investorovi souhlas Krajského úřadu Ústeckého kraje s provozováním zařízení dle § 14 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Po ukončení recyklace štěrkového lože bude plocha vyklizena a uvedena do původního stavu.

Legislativní podmínky ochrany ovzduší při recyklaci

Legislativní podmínky vycházejí ze zákona č. 201/2012 Sb. Na základě přílohy č. 2 k výše uvedenému zákonu jsou recyklační linky stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m³/den uvedeny pod kódem 5.11 mezi vyjmenovanými stacionárními zdroji. Pro recyklační linku s výkonem vyšším než 25 m³/den je dle § 11 odst. 9 požadována rozptylová studie, a povolení provozu dle § 11 odst. 2 písm. d, včetně provozního řádu.

Specifické emisní limity budou stanoveny v povolení dle § 11 odst. 2, písm. d) pro stacionární zdroj.

pozn. Vybraný zhotovitel, který bude provádět recyklaci štěrku z kolejového lože, doloží investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, které se vyžadují na základě § 17 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, případně platná rozhodnutí vydaná na základě předchozích právních předpisů o ochraně ovzduší.

Pro výpočet příspěvku k imisní situaci vyvolanému realizací záměru byl využit odborný odhad podrobné větrné růžice pro zájmovou lokalitu, kterou zpracoval ČHMÚ v říjnu 2017. Dle zpracovatele rozptylové studie, která je přílohou č. 6 tohoto oznámení jsou hodnoty odborného odhadu celkové větrné růžice pro lokalitu Ústí nad Labem:

celková růžice										
m.s ⁻¹	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	4,73	7,34	8,16	10,54	5,86	2,57	3,83	1,90	0,86	45,79
5	9,76	8,61	9,39	5,91	5,39	2,57	6,43	3,73	0,00	51,79
11	0,76	0,56	0,08	0,00	0,04	0,05	0,41	0,52	0,00	2,42
součet	15,25	16,51	17,63	16,45	11,29	5,19	10,67	6,15	0,86	100,00

(Zdroj: ČHMÚ)

PODSÍTNÉ

/kód odpadu 17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O/

Jedná se o kamenivo nevyhovující frakce (0-8 mm). Jde o úlomky štěrku, drobného kameniva, příměsi prachu, minerálních i organických částic. Na tyto složky jsou v převážné míře vázány škodlivé látky obsažené v železničním svršku. Je nutné s tímto materiálem nakládat v závislosti na míře znečištění. V projektové dokumentaci je uvažováno s uložením podsítného na skládce skupiny S-ostatní odpad.

Podsítné činí z celkového objemu odtěženého štěrkového lože cca 43 122 t.

ŠTĚRKOVÉ LOŽE KONTAMINOVANÉ

/kód odpadu 17 05 07* - Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N/

Do kategorie kontaminovaného odpadu patří štěrky a půda zasažené škodlivými látkami. Toto se týká míst stání hnacích jednotek kolejových vozidel, odstavných kolejí.

Jedná se převážně o štěrkové lože znečištěné ropnými látkami pod stáním hnacích vozidel. Odtěžení kontaminovaného materiálu z výhybek doporučeno pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 m³. Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (nepolární extrahovatelné látky) je možné dekontaminovat na odpovídající dekontaminační ploše v regionu.

VÝKOPOVÁ ZEMINA

/kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O/

Výkopová zemina v souvislosti s realizací stavby vznikne zejména úpravami a obnovou železničního spodku, úpravami a obnovou okolí trati, úpravami svahů, výkop pro podchod, kanalizaci.

STAVEBNÍ SUŤ

/kód odpadu 17 01 02 – Cihly, kategorie O; 17 01 03 – Tašky a keramické výrobky, kategorie O/

Stavební suť bude zpracována v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů provozovaných v daném regionu. Lze ji následně využít jako obsypový materiál na předmětné stavbě. Před započítáním demoličních prací budou z pozemních objektů odstraněny nebezpečné materiály tak, aby bylo zabráněno kontaminaci stavební suti určené k recyklaci.

BETON

/kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie O/

Beton, z demolic základů trakčního vedení a z ostatních stavebních úprav bude zpracován v některém z recyklačních zařízení provozovaných v daném regionu nebo na recyklační základně určené pro stavbu s následným využitím pro násypy, obkladové vrstvy a obsypy, příp. jako kamenivo do betonu nižších pevnostních tříd předmětné stavby.

SMÝCENÉ KEŘE A ROSTLINNÉ ZBYTKY

/kód odpadu 02 01 03 - Odpad rostlinných pletiv, kategorie O/

Jedná se o pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo (doporučení - nabídnout k prodeji právnickým a fyzickým osobám).

Pozn.“ V případě, že kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo k prodeji právnickým nebo fyzickým osobám, nebude výše uvedený způsob nakládání s pokácenými stromy z prostoru staveniště podléhat zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Smýcené keře a náletové dřeviny lze zpracovat štěpkovačem, s následným využitím dřevních štěpků jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad využít v nejbližší kompostárně, lze jej využít v zařízení na energetické zpracování odpadů.

ŽELEZNIČNÍ PRAŽCE

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci SŽDC. Využitelnost materiálu železničního svršku bude zhodnocena předkategorizací materiálu žel. svršku v průběhu zpracování projektu pro stavební povolení. Počet pražců, které budou odstraněny jako odpad, může být upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Dřevěné pražce (kód odpadu 17 02 04* - dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné), které svou kvalitou již neodpovídají a nemohou být znovu použity pro konstrukci železničního svršku, budou odstraněny na skládce skupiny S – nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně nebezpečného odpadu. Použité dřevěné pražce s odpovídající kvalitou mohou být na základě rozhodnutí SŽDC znovu používány. Dřevěné pražce nesmějí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Pro nakládání s betonovými pražci platí obdobná opatření jako při nakládání s dřevěnými pražci (kód odpadu 17 01 01 – beton, kategorie odpadu O). Celkový počet betonových pražců bude zpřesněn v rámci další projektové přípravy. Nepoužitelné a vyřazené betonové pražce budou přednostně recyklovány na drcícím zařízení.

KOVOVÝ ODPAD

/17 04 05 – železo a ocel (cca 3817 t), vše kategorie O/ zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, troleje, nosná lana, konzoly, kabely, spojovací materiál, je majetkem SŽDC, ČD. Materiál, který se již nehodí pro potřeby SŽDC nebo ČD (např. využití na údržbu a opravy provozně méně zatížených kolejí a regionálních tratí) nebo pro své opotřebení, stáří, nevyhovující technické vlastnosti, je využitelný jako druhotná surovina (lze jej odprodat právnickým nebo fyzickým osobám oprávněným k podnikání, které se zabývají výkupem a následnou recyklací kovového odpadu).

STAVEBNÍ ODPADY OBSAHUJÍCÍ AZBEST

V rámci demolic pozemních objektů může dojít k odstraňování materiálů s obsahem azbestu. Materiály s obsahem azbestu je nutno odstranit před samotným prováděním demolice, objekt odstojit a pak teprve

provádět demolici. V případě odpadu z azbestu je nutno postupovat v souladu s hygienickými předpisy, předpisy na úseku bezpečnosti práce a legislativou na úseku odpadového hospodářství.

Z hlediska problematiky odpadů lze doporučit respektování následujících doporučení:

- V následujících stupních PD specifikovat prostory a plochy pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám. Tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadového hospodářství
- V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob zneškodnění.
- V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich zneškodnění

Z hlediska likvidace již prezentované struktury předpokládaných odpadů vznikajících v procesu výstavby lze upozornit a doporučit respektování následujícího doporučení:

- investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství
- o vznikajících odpadech v průběhu výstavby a o způsobu jejich využití nebo odstranění bude vedena odpovídající evidence
- součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek, že odpady vznikající v etapě výstavby budou nejprve nabídnuty k využití

Provoz záměru

Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu bude úklid železničních stanic a údržba veškerého zařízení souvisejícího s provozem železniční dopravy. Způsoby využívání a odstraňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a budou respektovat platnou legislativu.

V následující tabulce č. 14 jsou uvedeny předpokládané druhy produkovaných odpadů.

Druh odpadu	kat. číslo	kategorie	způsob nakládání
obaly plastové	15 01 02	O	recyklace
obaly papírové	15 01 01	O	recyklace
obaly dřevěné	15 01 03	O	recyklace
zbytky kabelů vodičů	17 04 11	O	recyklace + likr. opr. osobou
směsný komunální odpad	20 03 01	O	spalovna, skládkování
zářivky	20 01 21*	N	likvidace oprávněnou osobou
objemný odpad	20 03 07	O	spalovna
směsný komunální odpad	20 03 01	O	spalovna
čisticí tkaniny	15 02 02*	N	likvidace oprávněnou osobou

Tab. č. 14 – Odpady z budoucího provozu

Z hlediska problematiky odpadů z provozu bude respektováno následující:

- odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií na vymezených sběrných místech a v příslušných shromažďovacích prostředcích (speciální sběrné nádoby, kontejnery apod., jejichž typ bude dohodnut s oprávněnou osobou, která bude zajišťovat odvoz

odpadu – shromažďovací prostředky musí splňovat §5 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady)

- nebezpečné odpady budou shromažďovány odděleně podle druhu ve speciálních shromažďovacích prostředcích umístěných ve sběrném místě pro nebezpečný odpad, nepřístupném veřejnosti. Původce nebezpečných odpadů si zajistí pro nakládání s těmito druhy souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy
- intervaly svozu, stejně jako způsob využití a odstranění odpadu bude dohodnut s oprávněnou osobou (vytříděný využitelný odpad bude nabízen k využití, nebezpečný odpad bude předáván k odstranění a odpad podobný komunálním odpadům bude spalován ve spalovně komunálního odpadu, případně odstraňován uložením na příslušné skládce odpadů)

4. RIZIKA HAVÁRIÍ VZHLEDEM K NAVRŽENÉMU POUŽITÍ A TECHNOLOGIÍ

Železniční stavby patří mezi aktivity s poměrně jednoznačnými a dobře známými riziky bezpečnosti provozu.

Při výstavbě nelze vyloučit možnost úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích. Míru rizika je třeba snižovat důsledným dodržováním zásad organizace výstavby, technologickou kázní a pravidelnými kontrolami staveniště. V případě úniku ropných látek postupovat v souladu s havarijním plánem, který bude zpracován v dalším stupni projektové dokumentace – projektu stavby a pravidelně aktualizován zhotovitelem. Zamezit šíření ropného znečištění v povrchových vodách a zajistit odpovídající dekontaminaci zasažené půdy, podzemní vody a geologického podloží.

Při provozu na železnici nelze vyloučit riziko havárie s možností úniku pohonných hmot (ropných látek). Kritická by mohla být havárie vlaku převážejícího určité nebezpečné látky (ropné látky, některé chemikálie, odpady, radioaktivní látky). Vylití těchto látek a následná kontaminace povrchových a podzemních vod může ohrozit zdroje pitné vody, biotu a ekologickou stabilitu vodních ekosystémů. Při přepravě nebezpečných látek je nutné dodržovat Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID).

Výše uvedená rizika provozu posuzovaného záměru v lokalitě již existují v současnosti. Realizací záměru se nezmění. Při dodržení veškerých závazných předpisů je jakékoliv riziko havárie minimální.

5. OSTATNÍ

Hluk

Popis zdroje a návrh omezení jeho účinků

Předmětem stavby jsou úpravy, vedoucí ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového komfortu železniční dopravy. Jedná se o železniční trať č. 073 Ústí nad Labem – Děčín, v km 430,102 až 455,216. Doprava na trati je tvořena osobními i nákladními vlaky. V ŽST Ústí n. L. – Střekov, Velké Březno a Boletice n. L. budou provedeny stavební úpravy, jako rekonstrukce železničního spodku i svršku, zabezpečovacího i sdělovacího zařízení, trakčního vedení, vybudování nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK, EOv a nové osvětlení. V mezistaničních úsecích dojde k rekonstrukci železničního spodku i svršku, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, mostních objektů, trakčního vedení, vybudování nových

nástupišť s výškou 550 mm nad TK na zast. Valtířov, Malé Březno n. L., Křešice u Děčína, Děčín – Staré Město.

Pro stanovení hluku ze stavební činnosti byla pro stavbu zpracována Hluková studie (*Ecological Consulting a.s., 2017*). Do hlukové studie bylo pro posouzení ovlivnění obytné zástavby hlukem od provozu v železniční stanici zahrnuto území, ve kterém se obytná zástavba nachází v blízkosti rekonstruované části železniční trati.

Pro nastavení výpočtového modelu bylo provedeno přímé měření hladin akustického tlaku od provozu na železniční trati a to v osmi měřicích místech.

Realizace záměru

Hluk v období výstavby nebyl pro potřeby oznámení samostatně modelován. Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů – bagry, nakladače, nákladní auta, hutní mechanismy apod.

Hluk ze stavby bude v čase proměnný a bude záviset 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, hlučné práce budou prováděny pouze nárazově dle aktuálních potřeb stavby, ne v průběhu stavby celé. Akustická studie hluku ze stavby bude zpracována v další fázi přípravy. Při stavebních pracích lze minimalizovat zatížení obyvatelstva hlukem dodržováním následujících pokynů:

- dobré vytěžování nákladních aut a jejich udržování v dobrém technickém stavu
- provádění prací pouze v denní době
- zkrácení doby provádění dobrou organizací práce apod.

Tato opatření jsou v možnostech dodavatele stavby – lze je zavést jako součást stavebního řádu. Velmi důležité je místní obyvatelstvo dostatečně a s předstihem informovat o postupu prováděných prací a o opatřeních, která budou v rámci eliminace hlukové zátěže prováděny.

Provoz záměru

Pro etapu provozu byla vypracována hluková studie (příloha č. 2, část H). Do hlukové studie bylo pro posouzení ovlivnění obytné zástavby hlukem od provozu v železniční stanici zahrnuto území, ve kterém se obytná zástavba nachází v blízkosti rekonstruované železniční trati. Pro tvorbu modelu byly použity veškeré dostupné podklady. Převážně byly využity materiály z připravované dokumentace dodané zadavatelem. Intenzity vlakové dopravy byly získány od zadavatele (SUDOP EU a.s.).

Limity

Podle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se hygienický limit hluku v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem je zřejmé, že nedošlo k prokazatelnému nárůstu hlukové zátěže v okolí posuzované železniční trati. Na úsecích, kde proběhne rekonstrukce trati včetně změny z pevného upevnění kolejnic na pružné bezpodkladnicové, lze očekávat pokles stavu hluku o 1 dB v denní době a cca 2 dB v noční době při výhledových intenzitách dopravy. V úsecích, kde rekonstrukce trati již proběhla, lze očekávat mírný nárůst

hlučnosti v denní době přibližně o 1 dB, v noční době pokles cca o 0,5 dB. Pro následné posouzení hlukové zátěže pro výhledový stav a případné návrhy protihlukových opatření je možné použití korekce pro starou hlukovou zátěž a výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku jsou porovnány s hygienickým limitem pro hluk z dopravy na drahách s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž.

Závěry akustické studie:

Železniční trať je využívána silnou nákladní dopravou v průběhu celého dne. Výsledky měření hluku ukazují na ovlivnění okolí, a proto jsou navržena i doplňující protihluková opatření. Pro snížení hodnoty hluku jsou navržena protihluková opatření, protihlukové stěny i individuální protihluková opatření. Konfigurace terénu, objekty v blízkosti trati, nedostatečná velikost drážních pozemků a úrovně křížení se silničními komunikacemi značně omezují návrh smysluplných protihlukových stěn.

Tab. č. 15 – Navržené protihlukové clony

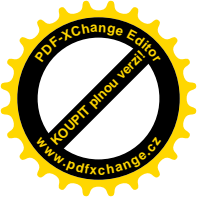
Umístění stěny	Délka	Výška	Min. pohltivost Ke koleji / od koleje
433,028 – 433,126 L	97,5 m	2,5 m nad TK	A2/A3
433,513 – 433,820 L	307 m	2 m nad TK	A3
434,019 – 434,202 L	183 m	2 m nad TK	A3
434,227 – 434,340 L	113 m	2 m nad TK	A3
434,227 – 434,329 P	102 m	4 m nad TK	A3
434,650 – 434,740 L	90 m	2 m nad TK	A3
434,763 – 435,763 L	1000 m	2 m nad TK	A3
435,635 – 435,765 P	129,5 m	2,5 m nad TK	A3
440,075 – 440,199 L	124 m	1,5 m nad TK	A3
441,237 – 441,413 L	176 m	1,8 m nad TK	A3
441,806 – 441,958 P	152 m	2,5 m nad TK	A3
445,092 – 445,236 L	144 m	1,2 m nad TK	A3

Tab. č. 15 – Navržené protihlukové clony

Vibrace

Měření vibrací od pojezdů železničních souprav v okolí železniční trati Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ bylo provedeno za účelem zjištění vlivu šíření vibrací. Vibrace jsou mechanická chvění, vznikající při průjezdu vozidla, a přenášejí se podložím do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Měřeny byly jednotlivé průjezdy vlakových souprav a z naměřených hladin byly vyloučeny vibrace produkované zdroji nesouvisejících s dopravou na žel. trati. Určeny byly dvě místa měření. Dle Nařízení vlády č. 272/2011, §18 je dán hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou hladinou zrychlení vibrací $L_{aw,T} = 75$ dB a korekcí podle přílohy č. 5 pro obytné místnosti. Pro denní dobu je korekce + 6 dB, pro noc + 3 dB. Jelikož lze předpokládat, že průjezd vlakových souprav se projevuje stejně v denní i noční době, lze naměřené hodnoty porovnávat s hygienickým limitem platným pro denní dobu (81 dB) i pro noční (78 dB), nejistota měření byla stanovena ± 2 dB.

Z výsledků měření je zřejmé, že na prvním měřicím místě (Olšinky 510, Ústí nad Labem) výsledné hodnoty prokazatelně splňují hygienický limit pro denní i noční dobu. Na druhém měřicím místě (Jakuby 107, Děčín)



hygienické limity nejsou během průjezdů nákladních vlakových souprav prokazatelně splněny. U osobní dopravy limity splněny jsou. Byla navržena odpovídající antivibrační opatření – antivibrační rohože.

5. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

V rámci realizace stavebního záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží tato lokalita v území, které je řazeno do kategorie s nízkým až středním radonovým rizikem, pouze v okolí zámku ve Velkém Březně, ve vzdálenosti cca 50 m od nejbližšího místa železniční trati, je radonový index v úrovni vysoké.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Zájmové území železniční trati se nachází v Ústeckém kraji, okres Ústí nad Labem a Děčín. V části H v příloze č. 1 je přehledná situace oblasti stavby znázorněna v mapě měřítka 1: 10 000.

1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA JEHO EKOLOGICKOU CITLIVOST

C.1.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Celý záměr se nalézá ve Verneřickém bioregionu (Culek, 1996). Přehledné přírodní poměry území jsou uvedeny níže. Bioregion leží ve středu severních Čech, zabírá téměř celý geomorfologický podcelek Verneřické středohoří a má plochu 651 km². Typická část bioregionu je tvořena převážně čedičovými lávovými příkrovy. Bioregion má mezofilní charakter s převažujícím stupněm 4.- bukovým (květnaté bučiny) a okraji náležejícími až do 2., bukově – dubového (dubohabřiny). Biota regionu je ovlivněna absencí nejxerothermnějších stanovišť, absencí řady xerothermních elementů a pronikáním hercynských lesních podhorských prvků. Netypické části bioregionu jsou tvořeny plochými kotlinami na slínech s dubohabřinami a výběžky teplých svahů s ostrovy teplomilných doubrav, které se poněkud blíží poměrům ve vyšších částech sousedního Milešovického bioregionu. V současné době mají významné zastoupení přirozené lesy (květnaté bučiny) i mezofilní travní porosty.

C.1.2 HORNINY A RELIÉF

V geologických poměrech dominují horniny rozsáhlé škály bazických neovulkanitů – typické čediče, tefrity a trachyandezity až po neutrální vápníkem chudé trachyty a znělce. Tyto horniny jsou proloženy vrstvami pyroklastik jak je patrné v údolí Labe. Na rozdíl od Milešovického bioregionu se zde neovulkanity uplatňují na daleko větších plochách a ve formě příkrovů. V okrajové zóně, včetně údolí Labe se reliéf vyznačuje značnou členitostí i velkými výškovými rozdíly. Jádrem oblasti tvoří ploché hřbety a plošiny na vulkanických příkrovech. V údolí Labe je vyvinut velkorozměrný údolní fenomén.

Reliéf má charakter převážně ploché hornatiny s výškovou členitostí 300 – 450 m, pouze v údolí Labe, a v okolí nejvyššího kopce Sedla má charakter členité hornatiny s výškovou členitostí až 550 m. Nejnižším bodem je koryto Labe v Děčíně s výškovou kótou cca 123 m, nejvyšším je Sedlo s kótou 726 m. Typická výška území je 400 – 630 m.

PODNEBÍ

Dle Quitta do jižní periferie, zejména do údolí Labe u Litoměřic a odtud směrem k Ústí, zasahuje teplá suchá oblast T2, zde s průměrnými ročními teplotami mezi 8,5 – 9°C a srážkami kolem 500 mm. Směrem k severovýchodu však teplota klesá a srážky rychle narůstají. Tato území náleží do oblasti mírně teplé, přitom nejrozsáhlejší plochy (vrcholové plošiny) zabírá oblast MT 7.

PŮDY

Půdní poměry jsou charakterizovány naprostou převahou eutotrofních kambizemí, které jsou však ve vyšších rovinatých polohách často oglejené. V labské nivě převládá typická fluvizem.

BIOTA

Potenciální vegetaci tvoří v nižších polohách, zejména na svazích púlmových údolí, dubohabřiny (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). Na plošinách převládají květnaté bučiny (*Fagenion*), zastoupené asociacemi *Dentario enneaphylli-Fagetum* a *Melico-Fagetum*. Podél větších vodních toků jsou vyvinuty úzké nivy (zřejmě s převažující asociací *Stellario-Alnetum glutinosae*).

Flóra bioregionu je dosti pestrá, s převahou hercynské lesní květeny, ale je obohacená i o některé význačné mezní a exklávní prvky.

Zvířena odpovídá fauně s převážně lesním prvkem (z měkkýšů např. zuboústka trojzubá nebo sklovatka *Daudebardia rufa*). Zejména silně ochuzená je xerothermní složka fauny. Labe náleží do cejnového pásma, Ploučnice do parmového, ostatní drobné toky patří do pstruhového.

C.1.3 Územní systémy ekologické stability

Cílem ÚSES je zachování biodiverzity přírodních ekosystémů, stabilizační působení na okolní, antropicky narušenou krajinu. Trať funguje jako migrační koridor, podél něhož se druhy pohybují, a zároveň jako bariéra pohybu živočichů. Průchodnost železnice pro živočichy je dána intenzitou dopravy, výškovým vedením trati (trať na náspu, v zářezu, v rovině s okolní krajinou) a množstvím a charakterem migračních profilů (propustků, mostů). Prvky systému ekologické stability se dělí na nadregionální, regionální a lokální.

ÚSES v širším zájmovém území se opírá o existující krajinné prvky s výrazným přírodovědným potenciálem a projektované prvky ve smyslu požadovaných prostorových parametrů.

Nadregionální ÚSES

V blízkosti stavby se vyskytují tyto prvky nadregionálního ÚSES:

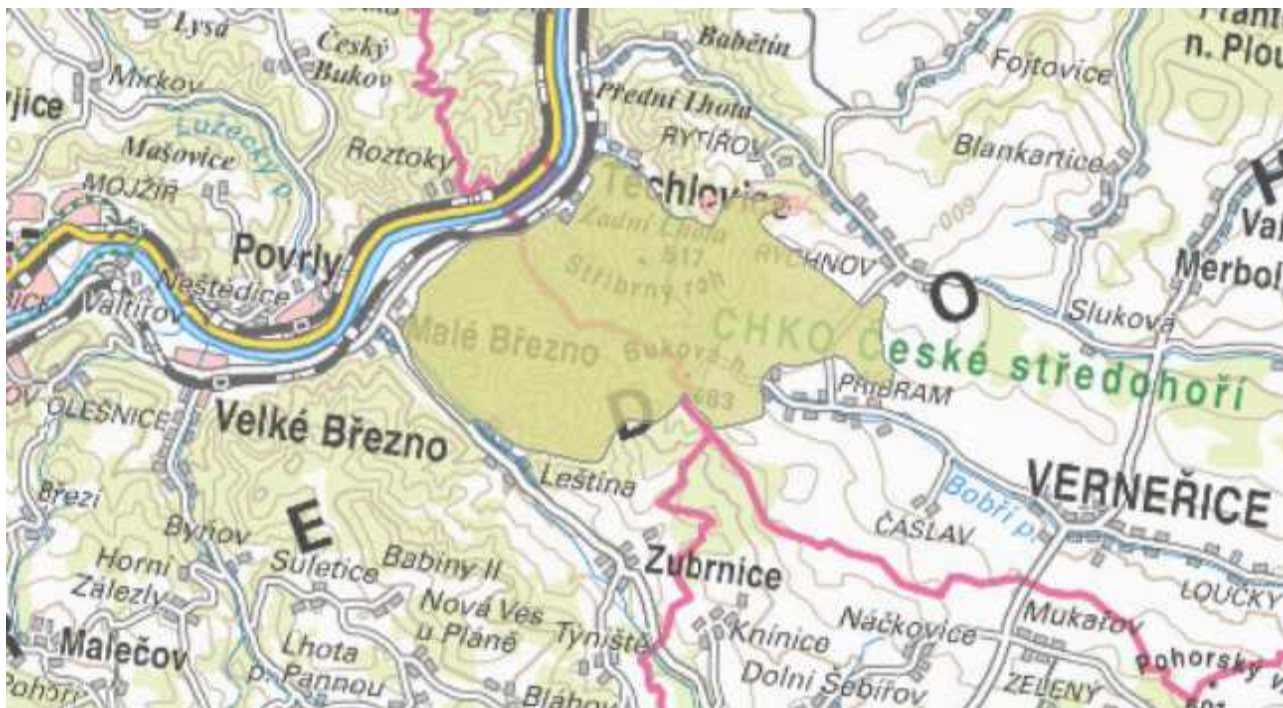
- NRBK K10 (Labe) „Stříbrný roh – Polabský luh“, vedený v trase vodního toku (osa vodní) a v nivě Labe (osa nivní). Celá trasa stávající železniční trati je vedena v ploše NRBK K10.
- NRBK 354 K 10 – nefunkční, navazuje na LBC 189
- NRBC 19 Stříbrný roh

Regionální prvky ÚSES

V blízkosti stavby se vyskytují tyto prvky regionálního ÚSES:

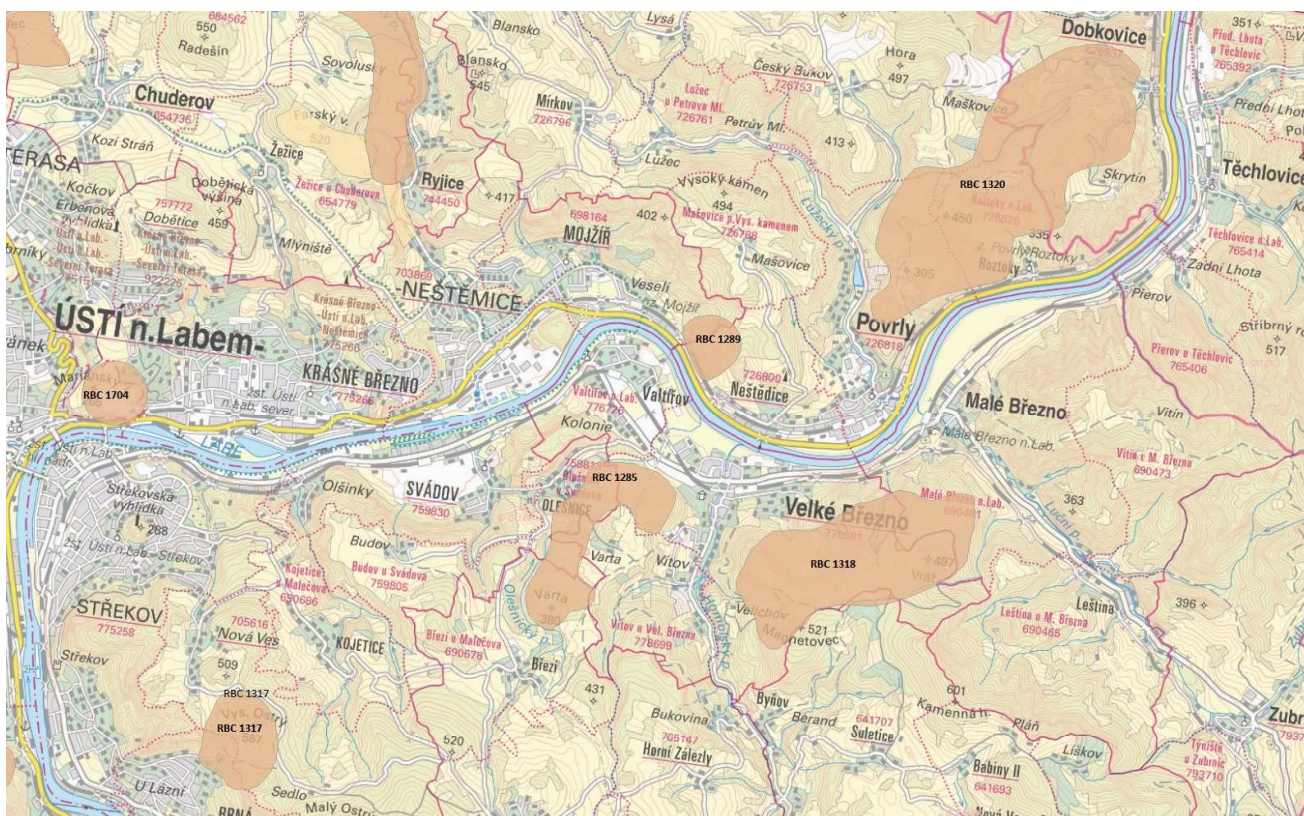
- RBC 1317 „Vysoký Ostrý“, ve vzdálenosti 2,2 km od ŽST Ústí nad Labem – Střekov
- RBC 1285 „Varta“, vzdálené cca 200 m od nejbližšího místa žel. Tělesa
- RBC 1318 „Velké Březno“, ve vzdálenosti cca 500 m od ŽST Velké Březno
- RBC 1367 „Chlum“, ve vzdálenosti cca 700 m ŽST Křešice u Děčína
- RBC 1370 „Údolí Labe“, vzdálené cca 1,3 km od ŽST Děčín – východ

Vzdálenost výše popsaných regionálních prvků ÚSES od nejbližší části stavby je minimálně 200 m. Stavba svým rozsahem regionální prvky ÚSES nezasahuje.



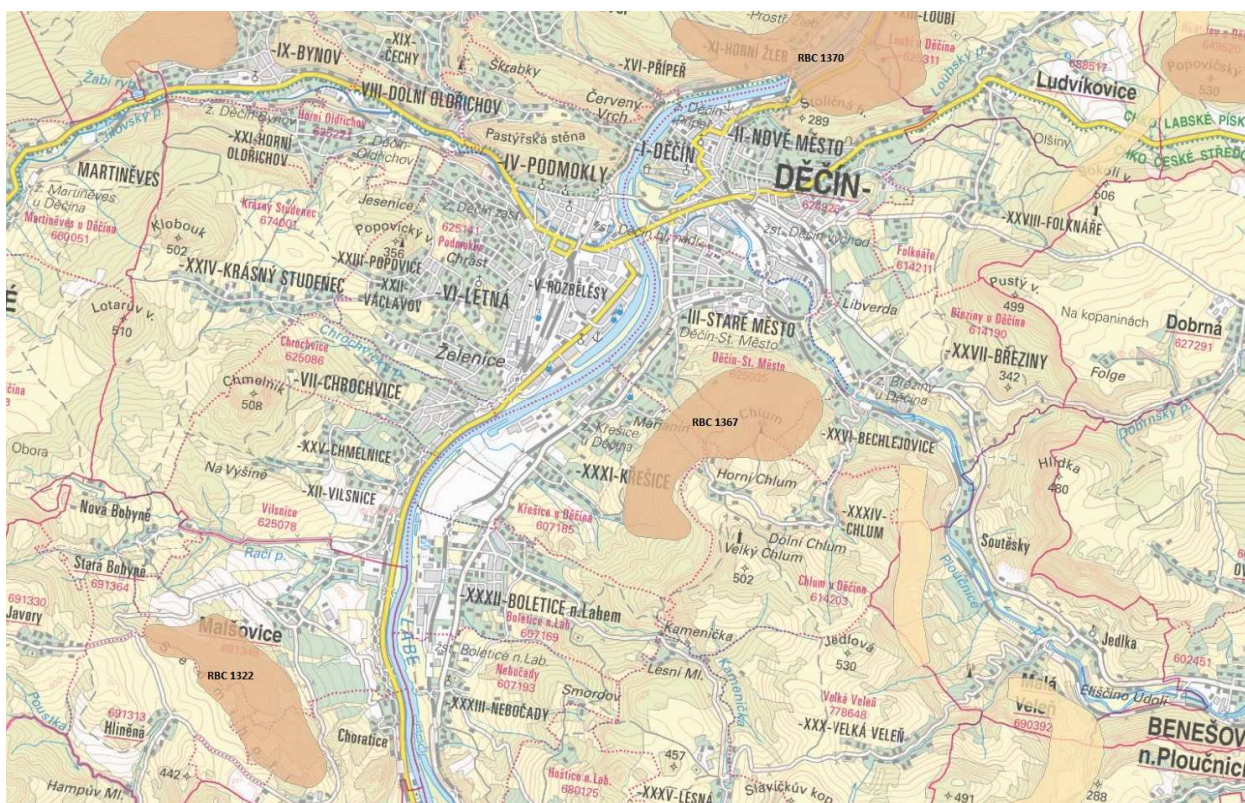
Obr. 5 NRBC Stříbrný roh

(zdroj: mapy.nature.cz)



Obr. 6 Regionální biocentra v okolí Ústí nad Labem

(zdroj: mapy.nature.cz)



Obr. 7 Regionální biocentra v okolí Děčína

(zdroj: mapy.nature.cz)

Dalšími RBC v blízkosti stavby jsou:

- RBC 1704 „Mariánský vrch“
- RBC 1289 „Kozí vrch“
- RBC 1320 „Labské stráně mezi Povrly a Dobkovicemi“
- RBC 1322 „Sedmihorí“

Všechny výše uvedené RBC se nalézají na levém břehu řeky Labe, a řešenou rekonstrukcí železniční trati nebudou nijak zasaženy ani ovlivněny.

Lokální prvky ÚSES

LBC 187 Pod Střekovským jezem – funkční (kopíruje žel. trať v km cca 430 – 431)

LBC 189 Pod sedlem – funkční (v nejbližším místě kopíruje přímo žel. trať, a to v km 432,4 – 432,5)

LBC 191 Farská louka – funkční (nejbližším místem je km 433,4 kde navazuje přímo na trať)

LBC 190 Olšinky – funkční (v nejbližším místě kopíruje žel. trať kolem km 434)

LBC 195 Rameno u Svádova – funkční (ve vzdálenosti cca 160 m kopíruje trať v km 435 – 435,6)

LBC 166 Laguny u Svádova – funkční (nachází se v blízkosti žel. trati v km 436 – 437,3)

LBK 653 Pravý břeh Labe u Střekova – funkční (v některých místech kopíruje žel. trať v km 432,5 – 434)

LBK 658 Kojetický potok – funkční (kříží trať v km 434,1)

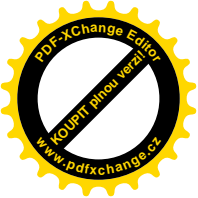
LBK 657 Pravý břeh Labe nad Svádovem – funkční (v úrovni drážních km 434 – 435, nejbližší vzdálený cca 130 m)

LBK 659 Pravý břeh Labe u Svádova – funkční (nachází se mezi LBC 195 a LBC 166, tj. ve vzdálenosti cca 190 m v km 435,6 – 436)



Obr. 8 Přibližné umístění LBC a LBK

(zdroj: mapy.nature.cz)



C.1.4 Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky

Zvláště chráněná území jsou definována §14 zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Národní parky (NP)

Na území Ústeckého kraje se nachází oblast Českosaské Švýcarsko, na jejímž území je vyhlášen národní park České Švýcarsko obdobně na německé straně je národní park Saské Švýcarsko.

NP České Švýcarsko

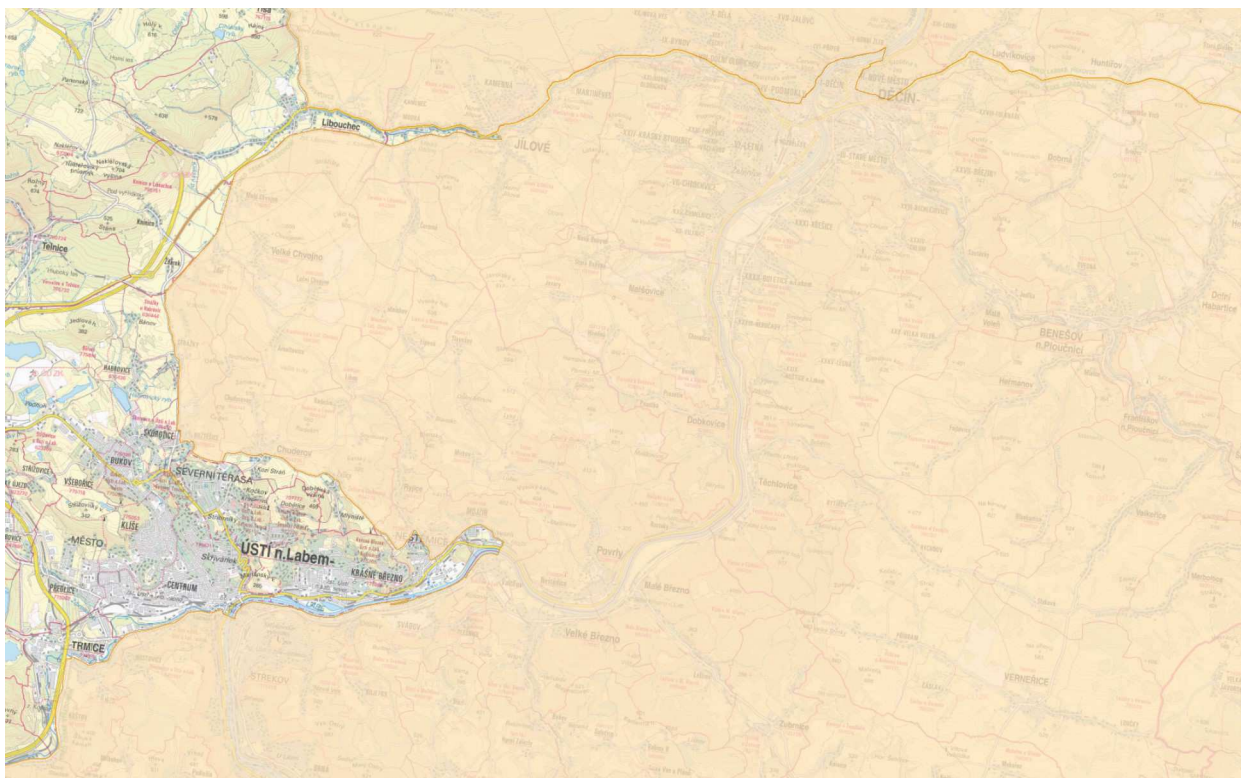
Národní park České Švýcarsko je, se svojí celkovou rozlohou 79 km², z 97 % tvořen lesy. Hlavním předmětem ochrany je unikátní geomorfologie skalního města a na ni vázaná rozmanitost rostlin a živočichů. Typické jsou skalní hřebeny, kaňony, pískovcové věže a stolové hory. Krajina je obohacena třetihorními vyvěřelinami s nejvyšší horou NP České Švýcarsko Růžový vrch (619 m), nejnižším místem je Kaňon Labe ve Hřensku (114 m). Záměr do Národního parku České Švýcarsko nezasahuje, NP jím tedy nebude ovlivněn.

Chráněné krajinné oblasti (CHKO)

V celé délce řešeného úseku prochází železniční trať územím CHKO České středohoří. V převážné většině prochází trať IV. zónou CHKO. Pouze v prostoru Olšinek a v blízkosti zámku Velké Březno se dotýká hranic II. zóny CHKO. Mapa přesné zonace CHKO je přístupná na portále AOPK (<http://mapy.nature.cz/>)

CHKO České středohoří

Chráněná krajinná oblast České středohoří byla vyhlášena v roce 1976, její rozlohou 1063 km² je druhou největší chráněnou krajinnou oblastí v ČR. Nejvyšším bodem je vrchol Milešovky (837 m), nejnižším naopak hladina Labe v Děčíně (122 m). V rámci CHKO je vyhlášeno 43 chráněných území s přísnějším režimem ochrany. Mezi předměty ochrany patří více než 160 druhů živočichů, z toho je 39 druhů kriticky ohrožených a 66 silně ohrožených. Dále je tu registrován výskyt více než 100 zvláště chráněných taxonů, v různém stupni ohrožení.



Obr. 9 Rozsah CHKO České Středohoří

(zdroj: mapy.nature.cz)

Národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památky (NPP)

V blízkosti železniční trati nebo jeho okolí se nenachází žádná NPR. NPP jsou v okolí dvě.

Národní přírodní památka Vrkoč, nacházející se ve vzdálenosti cca 2 km, nebude stavbou nijak ovlivněna, v jejím okolí nedochází k žádným stavebním pracím.

V blízkosti města Děčín, ve vzdálenosti cca 1 km od železniční trati je NPP Březinské tisy. Ani tato NPP nebude záměrem ovlivněna, není v kontaktu se stavbou.

Přírodní rezervace (PR), přírodní památky (PP)

Podél rekonstruované železniční trati se nachází několik přírodních rezervací i přírodních památek. V blízkém okolí stavby se vyskytují přírodní rezervace PR Kozí vrch (vzdušnou čarou cca 750 m vzdálený) a PR Vrabinec (ve vzdálenosti přibližně 700 m) a přírodní památky PP Loupežnické jeskyně (necelých 900 m), PP Magnetovec – Skalní hřib, PP Stříbrný roh, a PP Nebočadský luh. Řazení základního popisu PP a PR je od nejbližší po nejvzdálenější v okruhu stavby.

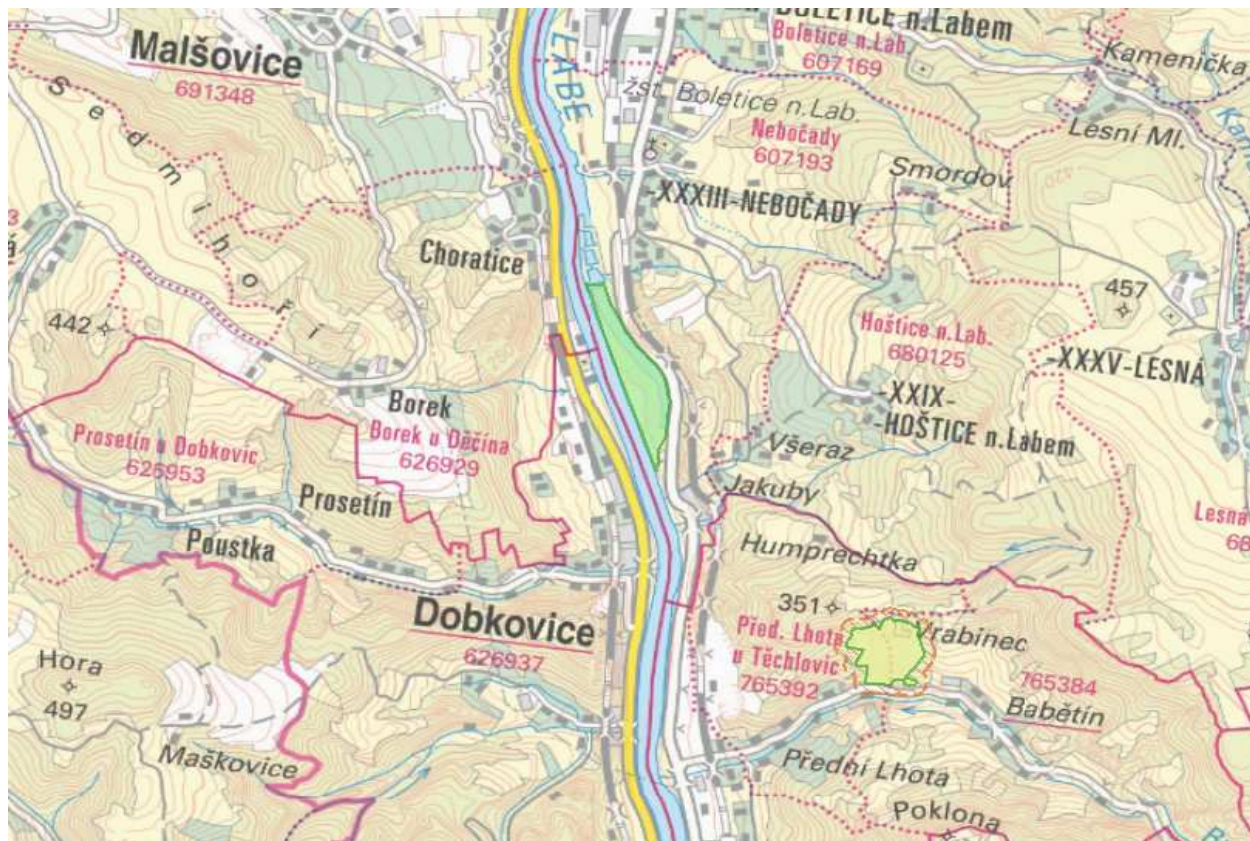
PP Nebočadský luh

Jedná se o slepé říční rameno s vyvinutým lužním lesem, významné ornitologické hnízdiště a stanoviště. Území se nachází v blízkosti obce Nebočady. Východní hranice PP běží souběžně se stávající komunikací, jejíž trasa je vedena podél náspu železničního tělesa. V její blízkosti se nalézá stavbou řešené SO 74-25-01 Jakubský tunel. Stavba zasahuje do ochranného pásma přírodní památky. V rámci rekonstrukce tunelu bude provedeno očištění skalního masivu od náletové od zeleně, významný vliv na PP se nepředpokládá. V rámci postupů výstavby bude v navazujícím stupni zpřesněna doba a mechanismy použité při provádění, tak aby předměty ochrany v rámci PP nebyly dotčeny vůbec, nebo míra jejich ovlivnění byla co nejmenší.

Katastrální území: Nebočady

Vyhlášena: 1994

Výměra: 12,5 ha



Obr. 10 PP Nebočadský luh

(zdroj: mapy.nature.cz)

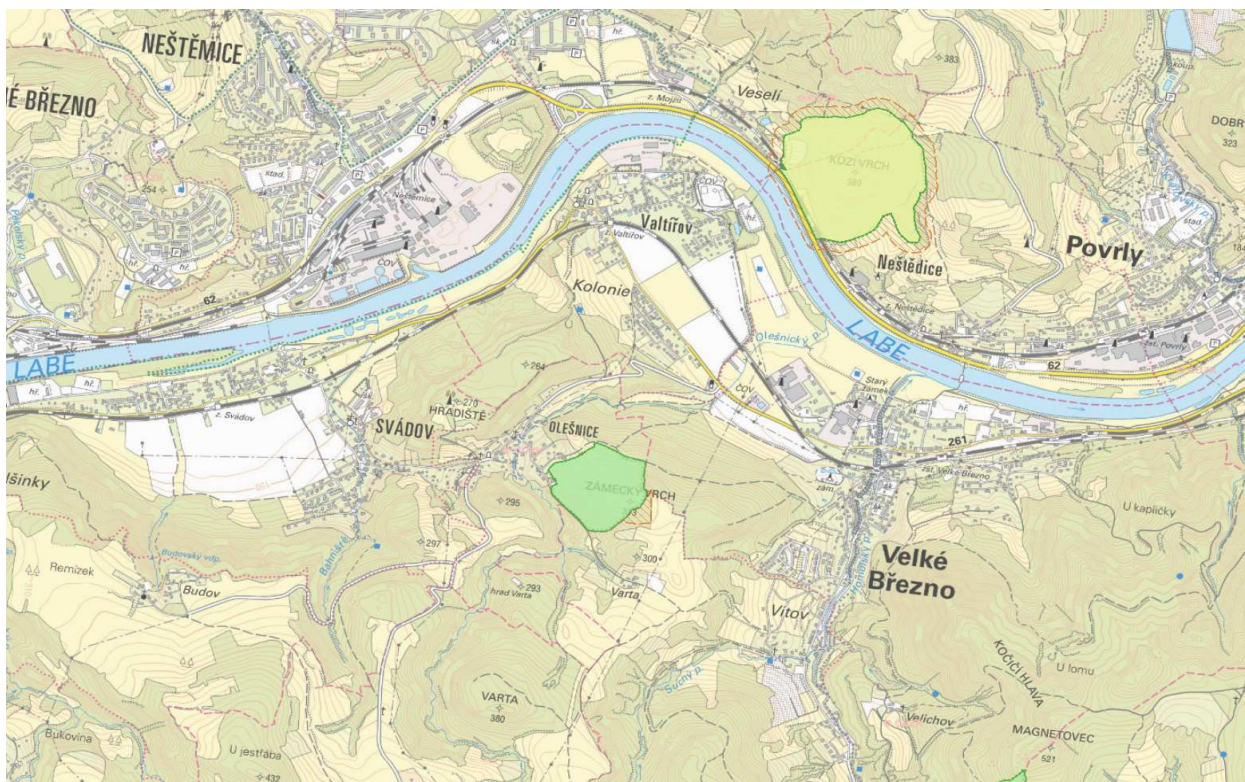
PP Loupežnická jeskyně

Předmětem ochrany je rozsáhlá puklinová jeskyně v neovulkanickém masivu, která vznikla posunem jednotlivých bloků rozpukané horniny ve strmém svahu Zámeckého vrchu. Dále ochrana populací letounů a mloka skvrnitého. Přírodní památka se nachází cca 900 m od hranice stavby, předmět ochrany stavbou nebude narušen.

Katastrální území: Olešnice u Svádova, Vítov u Velkého Března

Vyhlášena: 2001

Výměra: 13,04 ha



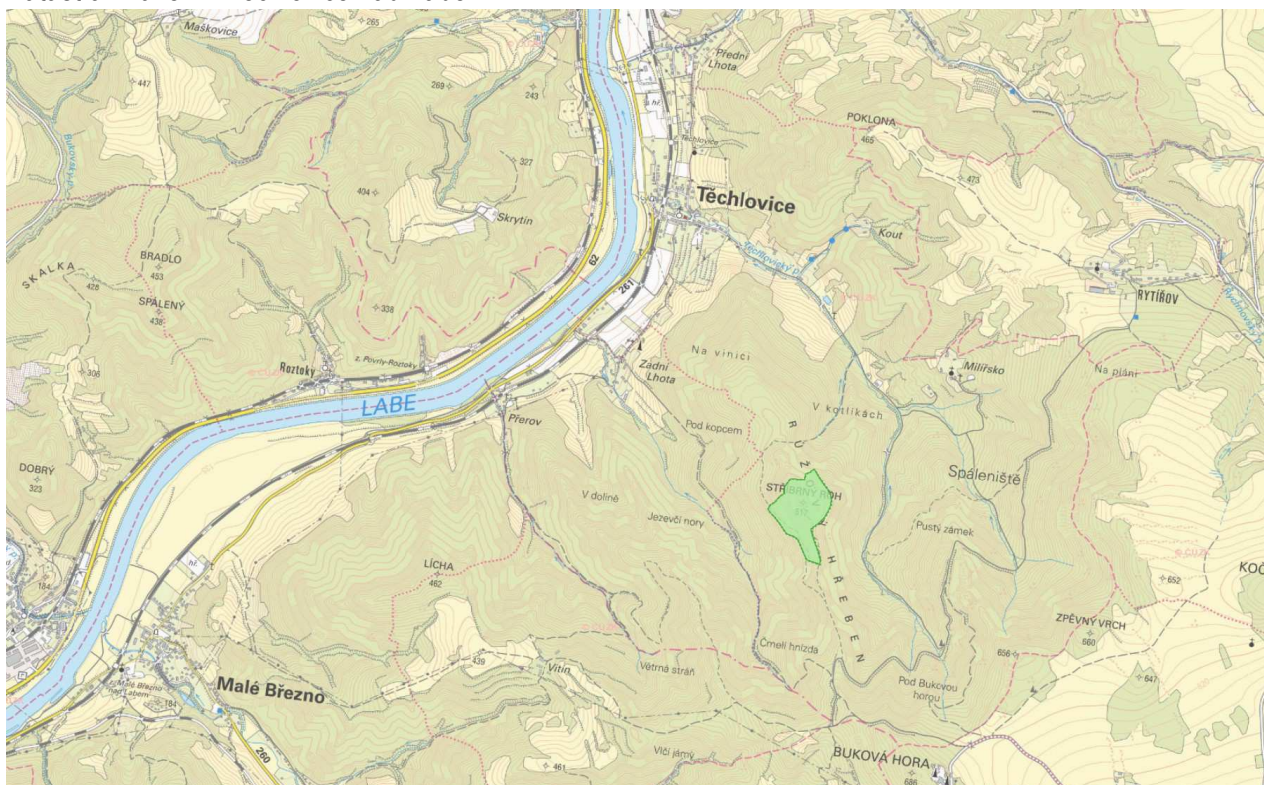
Obr. 11 PP Loupežnická jeskyně

(zdroj: mapy.nature.cz)

PP Stříbrný roh

Cílem ochrany je stará přirozená bučina na čedičovém vrcholu.

Katastrální území: Těchlovice nad Labem



Obr. 12 PP Stříbrný roh

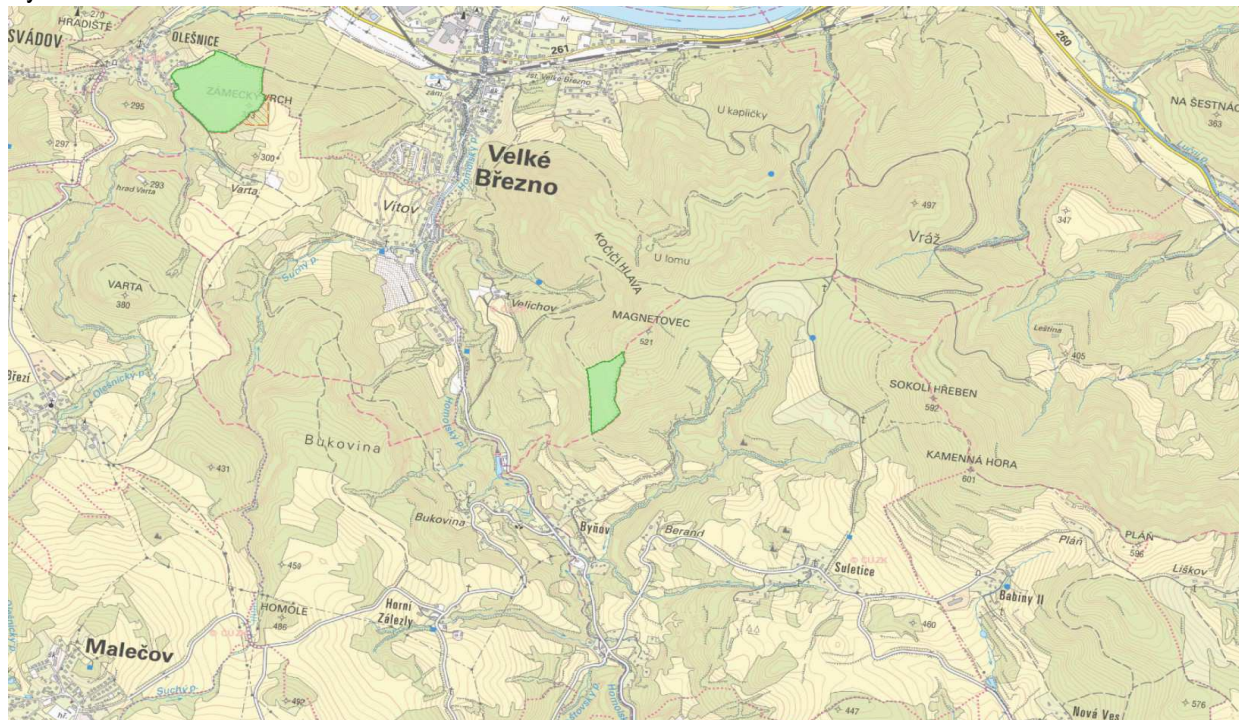
(zdroj: mapy.nature.cz)

PP Magnetovec – Skalní hřib

Hranice stavby se nachází v minimální vzdálenosti cca 1,6 km od PP Magnetovec – skalní hřib. Předmětem ochrany je zde bazanitový skalní hřib. Jedná se o vypreparovanou část lávového příkrovu, tvořené dvěma výlevy bazanitové horniny. Spodní výlev je pórovitější a více zvětralý, čímž vzniká tenká noha hříbu, na které sedí mohutná horní část široký klobouk.

Katastrální území: Velké Březno

Vyhlášena: 1992



Obr. 13 PP Magnetovec – Skalní hřib

(zdroj: mapy.nature.cz)

Vyjma přírodní památky Nebočadský luh žádná z uvedených nezasahuje do těsné blízkosti stavby, ani jejich ochranných pásem, nelze tedy předpokládat jejich ovlivnění v rámci provádění stavby. V blízkosti přírodní památky Nebočadský luh bude řešeno, jak kolejiště (koleje, kabelizace), tak i SO 74-25-01 Jakubský tunel.

Přírodní park

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí zákona o ochraně přírody, může orgán ochrany přírody zřídit závazným právním předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

V blízkosti území stavby se nenalézá žádný přírodní park.

C.1.5 Památné stromy

Podle § 46 zákona o ochraně přírody lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil.

Je-li třeba památné stromy zabezpečit před škodlivými vlivy z okolí, vymezi pro ně orgán ochrany přírody, který je vyhlásil, ochranné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace.

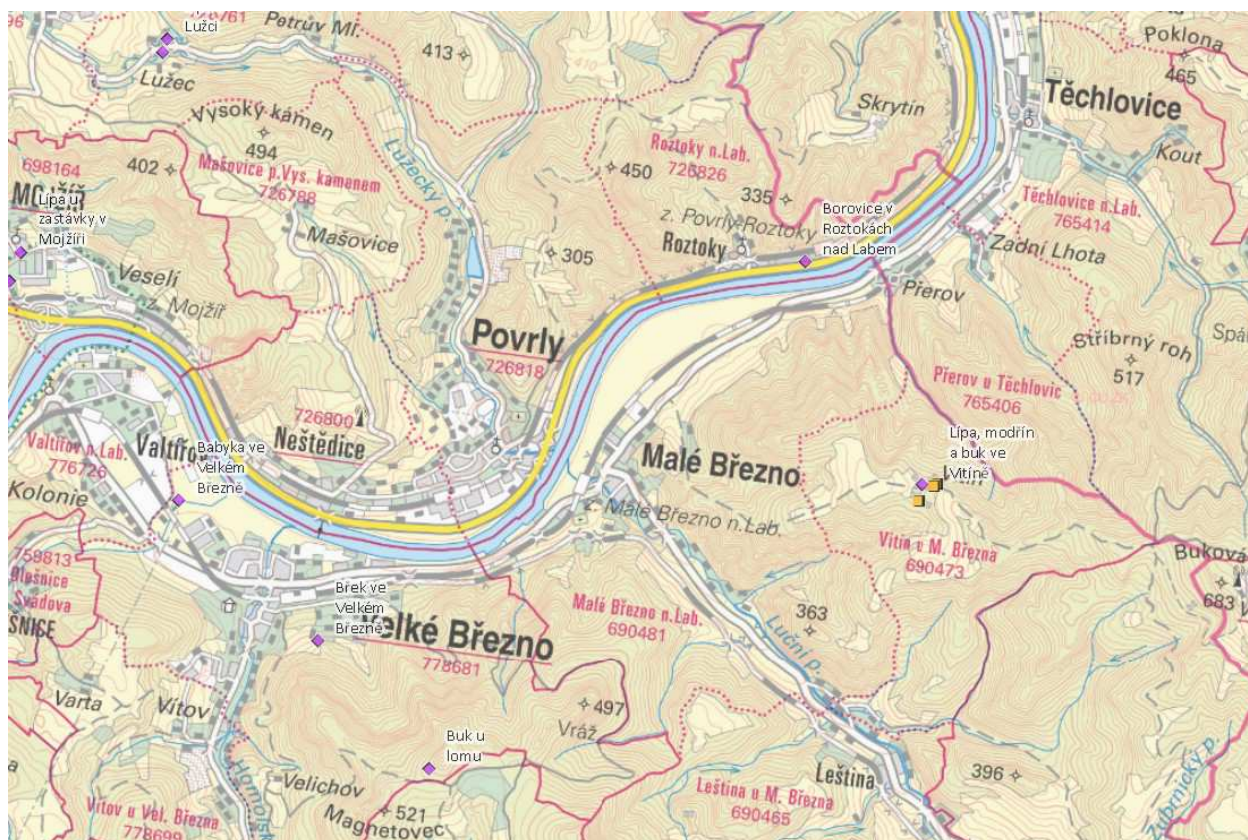
Na území OOP Ústí nad Labem ve vzdálenosti do 2 km od hranic stavby jsou tyto památné stromy:

- Břestovce ve Smetanových sadech (kód ÚSOP 104750), ve vzdálenosti cca 1,3 km od hranice stavby
- Dub letní v Krásném Březně (kód ÚSOP 101774), ve vzdálenosti cca 1,2 km od hranice stavby
- Lípa u radnice v Neštémicích (kód ÚSOP 101747), ve vzdálenosti cca 800 m od hranice stavby
- Lípa malolistá (kód ÚSOP 101752), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Lípa u Neštémického potoka (kód ÚSOP 101753), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Lípa u sídliště v Mojžíři (kód ÚSOP 101754), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Lípa u zastávky v Mojžíři (kód ÚSOP 101769), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby
- Borovice v Roztokách nad Labem (kód ÚSOP 1017925), ve vzdálenosti cca 300 m od hranice stavby
- Buk na Střekově (kód ÚSOP 101775), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Babyka ve Velkém Březně (kód ÚSOP 101775), ve vzdálenosti cca 90 m od hranice stavby
- Břek ve Velkém Březně (kód ÚSOP 101767), ve vzdálenosti cca 330 m od hranice stavby
- Lípa, modřín a buk na Vitíně (kód ÚSOP 101796), ve vzdálenosti cca 1330 m od hranice stavby



Obr. 14 Památné stromy na území města Ústí nad Labem

(zdroj: mapy.nature.cz)



Obr. 15 Památné stromy na území OOP Ústí nad Labem

(zdroj: mapy.nature.cz)

Na území OOP Děčín ve vzdálenosti do 2 km od hranic stavby jsou tyto památné stromy:

- Platany v Boleticích (kód ÚSOP 102129), ve vzdálenosti cca 130 m od hranice stavby
- Platany na Letné (kód ÚSOP 102155), ve vzdálenosti cca 1,4 km od hranice stavby
- Tisovec u trati (kód ÚSOP 102156), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby
- Platany v Podmoklech (kód ÚSOP 102134), ve vzdálenosti cca 1,3 km od hranice stavby
- Tisovec u Jordánky (kód ÚSOP 102153), ve vzdálenosti cca 1,5 km od hranice stavby
- Jinan u muzea (kód ÚSOP 102154), ve vzdálenosti cca 1,4 km od hranice stavby
- Tisovec u trati (kód ÚSOP 102156), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby
- Tisovec na Mariánské louce (kód ÚSOP 102157), ve vzdálenosti cca 700 m od hranice stavby
- Jinan u zámku (kód ÚSOP 102150), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby
- Buk na nádvoří zámku (kód ÚSOP 102152), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby
- Liliovníky v Děčíně (kód ÚSOP 102160), ve vzdálenosti cca 600 m od hranice stavby
- Buk na Pastýřské stěně (kód ÚSOP 106080), ve vzdálenosti cca 1,6 km od hranice stavby
- 2x javor klen, 2x platan javorolistý, lípa malolistá a buk lesní (kód ÚSOP 102082), ve vzdálenosti cca 700 m od hranice stavby
- Buk v lesoparku na Kvádrberku (kód ÚSOP 102105), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Schillerův dub na Kvádrberku (kód ÚSOP 105910), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Dub (kód ÚSOP 105020), ve vzdálenosti cca 700 m od hranice stavby
- Skupina v březinském parku (kód ÚSOP 102127), ve vzdálenosti cca 800 m od hranice stavby



Obr. 16 Památné stromy na území města Děčín

(zdroj: mapy.nature.cz)

Ve vzdálenosti pod 300 m se nachází památné stromy:

- Babyka ve Velkém Březně (kód ÚSOP 101775), ve vzdálenosti cca 90 m od hranice stavby
- Platany v Boleticích (kód ÚSOP 102129), ve vzdálenosti cca 130 m od hranice stavby

Ostatní památné stromy se nacházejí ve vzdálenosti větší 300 m (vzdušnou čarou), nepředpokládá se žádné ovlivnění stavbou. Záměr nezasahuje do ochranného pásma žádného z památných stromů.

C.1.6 Významné krajinné prvky

Za významné krajinné prvky (VKP) dle zák.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP chráněné dle pravidel obecné ochrany přírody (§3 zák.č. 114/1992 Sb.) jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Dále mezi VKP může orgán ochrany přírody zaregistrovat vybrané hodnotné prvky krajiny, a to zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy, podle §6 zák.č. 114/1992 Sb.

VKP – vyhlášené

Níže jsou uvedeny vyhlášené VKP, ve vzdálenosti menší 2 km od hranice stavby:

- Labe – pravý břeh v Ústí – štěrkovitopísčité labské břehy při pravé straně toku v oblasti centra města Ústí n. Labem (v současné době v návrhu)

- U Svádova – mokřad starého říčního ramene při pravém břehu Labe, vzdálenost od hranice stavby cca 170 m.
- Pod Svádovem – pás drobných tůní podél břehů Labe. Prvek kopíruje stávající silnici a v některých místech sousedí s železniční tratí.
- Labe – pravý břeh u Valtířova – široký pás lužního porostu, ve vzdálenosti cca 300 m od stavby.
- Zámecký park Velké Březno – jedná se o starý upravený parkový porost, v jedné části sousedící s železniční tratí.
- Kočičí hlava – rozsáhlý komplex starých různověkových listnatých lesních porostů v prudkých kamenitých, místy skalnatých svazích údolí Labe nad Velkým Březnem. Vzdálenost od hranice stavby je v některých místech cca 30 m.

VKP – „ze zákona“

Níže jsou uvedeny VKP „ze zákona“, které jsou v kontaktu se stavbou:

Lesy:

- Les mezi obcemi Jakuby – Nebočady ve vlastnictví Lesů ČR, s.p. a Statutárního města Děčín

Vodní toky:

- Labe ID 10100002 ve správě Povodí Labe
- Novoveský potok ID 10231821 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Bezejmenný tok ID 10237241 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- Kojetický potok ID 10220806 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Bahniště ID 10237271 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Olešnický potok ID 10232670 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Homolský potok ID 10232511 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Místní potok (Malé Březno II) ID 10220005 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Luční potok ID 10100780 ve správě Povodí Ohře, s.p. a Lesů ČR, s.p.
- LVB Labe v ř. km 83,6 ID 10237133 ve správě Lesů ČR, s.p.
- PVB Labe v ř. km 84,1 ID 102230009 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Těchlovický potok ID 10230023 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Rychnovský potok ID 10232374 ve správě Lesů ČR, s.p.
- PVB Labe v ř. km 87 ID 10225288 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Bezejmenný tok ID 10234245 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- VT Nebočady–Hoštice ID 10231820 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- PBP Labe Nebočady ID 10222394 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- VT 45 Nebočady ID 10229884 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- Bezejmenný tok ID 10236501 ve správě Města Děčín
- Kamenička ID 10102310 ve správě Povodí Ohře, s.p. a Lesů ČR, s.p.
- PBP Labe Křešice 01 ID 10222397 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- VT Křešice u továrny ID 10234659 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- PBP Labe Křešice – Marjánín ID 10222778 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- M. P. Děčín – Staré město ID 10220415 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- Ploučnice ID 10100027 ve správě Povodí Ohře, s.p.

- Bezejmenný tok ID 10232094 ve správě Města Děčín
- Folknářský potok ID 10227403 ve správě Lesů ČR, s.p.

C.1.7 NATURA 2000

Natura 2000 (def. zák.č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je celoevropská soustava chráněných území, kterou tvoří síť přírodně významných lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť spolu s tzv. ptačími oblastmi, což jsou území nejvhodnější pro ochranu vybraných druhů ptáků z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací.

Evropsky významné lokality (EVL)

V dotčeném CHKO se nachází několik evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Revitalizace proběhne na stávající trati. Stávající trať se nachází v blízkosti hranic či prochází níže uvedenými:

EVL 6090 Porta Bohemica (CZ0424141)

EVL je vymezena tokem řeky Labe a jejím okolím. Jedná se o údolí řeky o celkové délce 60 km od Třeboutic (okres Litoměřice) po Prostřední Žleb (okres Děčín). Území tvoří řeka Labe se svým mimořádně hodnotným údolím, místy až 400 m hlubokým, vzniklým zařezáváním velkého toku do pozvolna se zvedajícího terénu (antecedentní údolí). Údolí je tvořeno prudkými svahy, které přecházejí v plošiny nebo vrchy s hřbety s hluboce zaříznutými přítoky Labe. Prudké svahy jsou holé skalnaté nebo lesnaté, vrchy a plošiny jsou lesnaté. Předmětem ochrany jsou vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*); středoevropské silikátové sutě; vápnité sutě pahorkatin a horského stupně; lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich; lokalita bobra obecného a lososa obecného.



Obr. 17 EVL Porta Bohemica

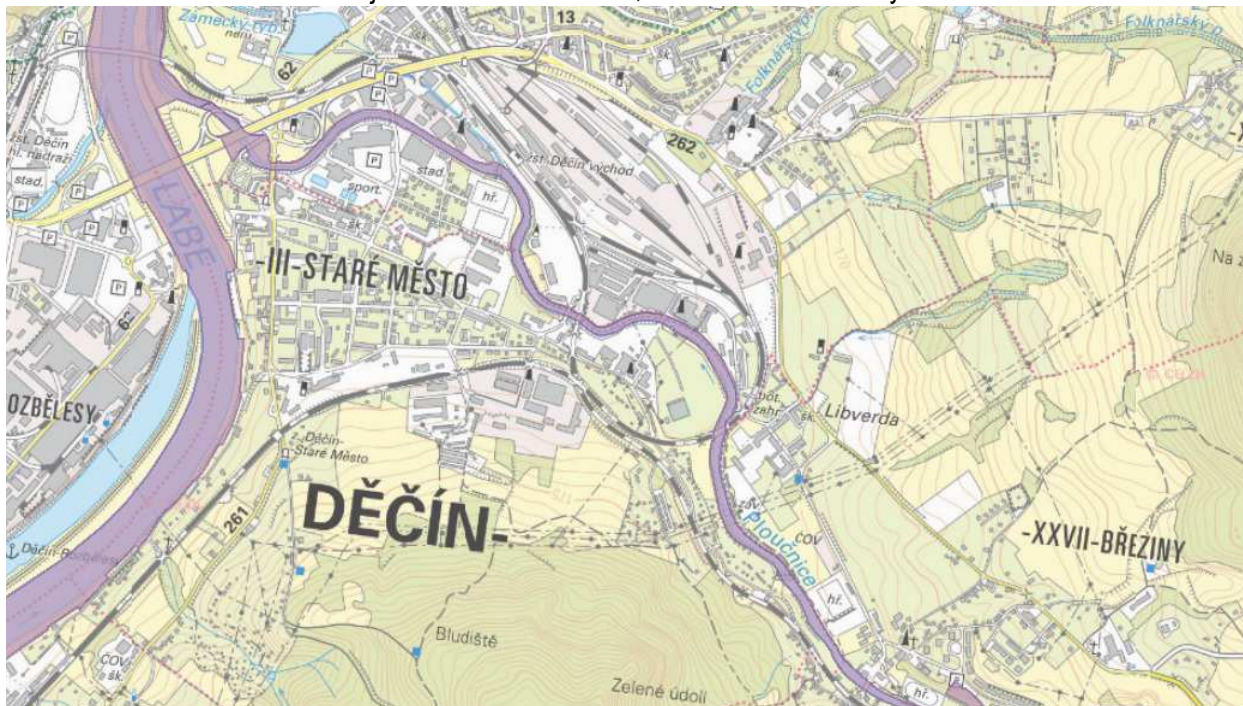
(zdroj: mapy.nature.cz)

EVL Dolní Ploučnice (CZ0513505)

Lokalitu tvoří tok a část nivy Ploučnice od České Lípy po soutok Ploučnice s Labem v Děčíně. Pro lososa obecného (*Salmo salar*) představuje Ploučnice unikátní lokalitu, území je také kvalitní lokalitou vydry říční (*Lutra lutra*). Jediný kontakt záměru s EVL Dolní Ploučnice je most přes řeku Ploučnici, záměr tím lokalitu nijak neovlivňuje.

EVL 2818 Labské údolí (CZ0424111)

Jedná se o dolní úsek Labe v délce cca 8,3 km mezi Prostředním Žlebem v Děčíně a státní hranicí SRN ve Hřensku. Hranice EVL je ve vzdálenosti cca 3,3 km od ŽST Děčín východ.



Obr. 18 EVL Dolní Ploučnice

(zdroj: mapy.nature.cz)



Obr. 19 EVL Labské údolí

(zdroj: mapy.nature.cz)

Ptačí oblasti (PO)

Přímo podél železniční tratě se nenachází žádná ptačí oblast. Nejbližší ptačí oblastí jsou Labské pískovce.

Labské pískovce (CZ0421006)

Území se rozkládá podél státní hranice s Německem o celkové délce 43 km, v nejširším místě má 17 km a leží mezi obcemi Tisá, Děčín, Česká Kamenice a Mikulášovice. Oblast zaujímá většinovou rozlohu NP České Švýcarsko a CHKO Labské pískovce.

Charakteristické pro zdejší oblast jsou výrazné skalní útvary, které slouží jako hnízdiště pro dva cílové druhy – sokola stěhovavého (*Falco peregrinus*) a výra velkého (*Bubo bubo*). Dalším cílovým druhem je datel černý (*Dryocopus martinus*), který je typickým lesním zástupcem a vzhledem k velké lesnatosti území je poměrně hodně zastoupen.

Dne 8. 6. 2018 bylo získáno stanovisko k záměru „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem–Střekov – Děčín východ“ se závěrem, že lze vyloučit významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.



Obr. 20 PO Labské pískovce

(zdroj: mapy.nature.cz)

C.1.8 Krajinný ráz

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je krajina část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačními prvky. Podle § 12 zákona o ochraně přírody krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umisťování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody. Krajinný ráz určují území člověkem nejvíce pozměněná, kde jsou přírodní poměry zásadně negativně ovlivněny, zejména zástavbou, průmyslem a zemědělstvím.

V rámci rekonstrukce trati nedojde k zásadní úpravě polohy kolejí v mezistaničních úsecích. V ŽST Ústí nad Labem-Střekov, ŽST Velké Březno a ŽST Boletice nad Labem dojde k úpravám konfigurace kolejí, které jsou prováděny na stávajících stabilizovaných pozemcích pro dopravu v jednotlivých stanicích. Pro omezení hluku z železniční dopravy jsou v souladu se zpracovanou hlukovou studií navrženy PHS. Rozsah PHS je optimalizován použitím i IPO. PHS jsou v převážné míře navrženy v silně urbanizovaném území sídel mimo silně urbanizované území jsou s výhodou použita individuální protihluková opatření (IPO).

C.1.9 Hydrologické poměry

Území stavby je odvodňováno do Severního moře. Páteřním tokem je Labe. Povodími III. řádu je Labe od Ohře po Bílinu (čhp:1-13-05), Labe od Bíliny po Ploučnici (čhp:1-14-02), Ploučnice (čhp:1-14-03) a

Labe od Ploučnice po Kamenici (čhp:1-14-04). Níže v tabulce č.1 jsou uvedena povodí 4.řádu v prostoru stavby.

hydrologické povodí 4. řádu	recipient	Povodí III. řádu
1-13-05-0210-0-00	Labe	Labe od Ohře po Bílinu
1-14-02-0010-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0020-0-00	Labe Kojetický potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0030-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0050-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0060-0-00	Olešnický potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0070-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0100-0-00	Homolský potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0110-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0140-0-00	Luční potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0150-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0160-0-00	Těchlovický potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0170-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0180-0-00	Rychnovský potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0190-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0210-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0230-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0240-0-00	Kamenička	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0250-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-03-1020-0-00	Ploučnice	Ploučnice
1-14-04-0010-0-00	Labe	Labe od Ploučnice po Kamenici

Tab. č. 16 - Přehled povodí 4. řádu

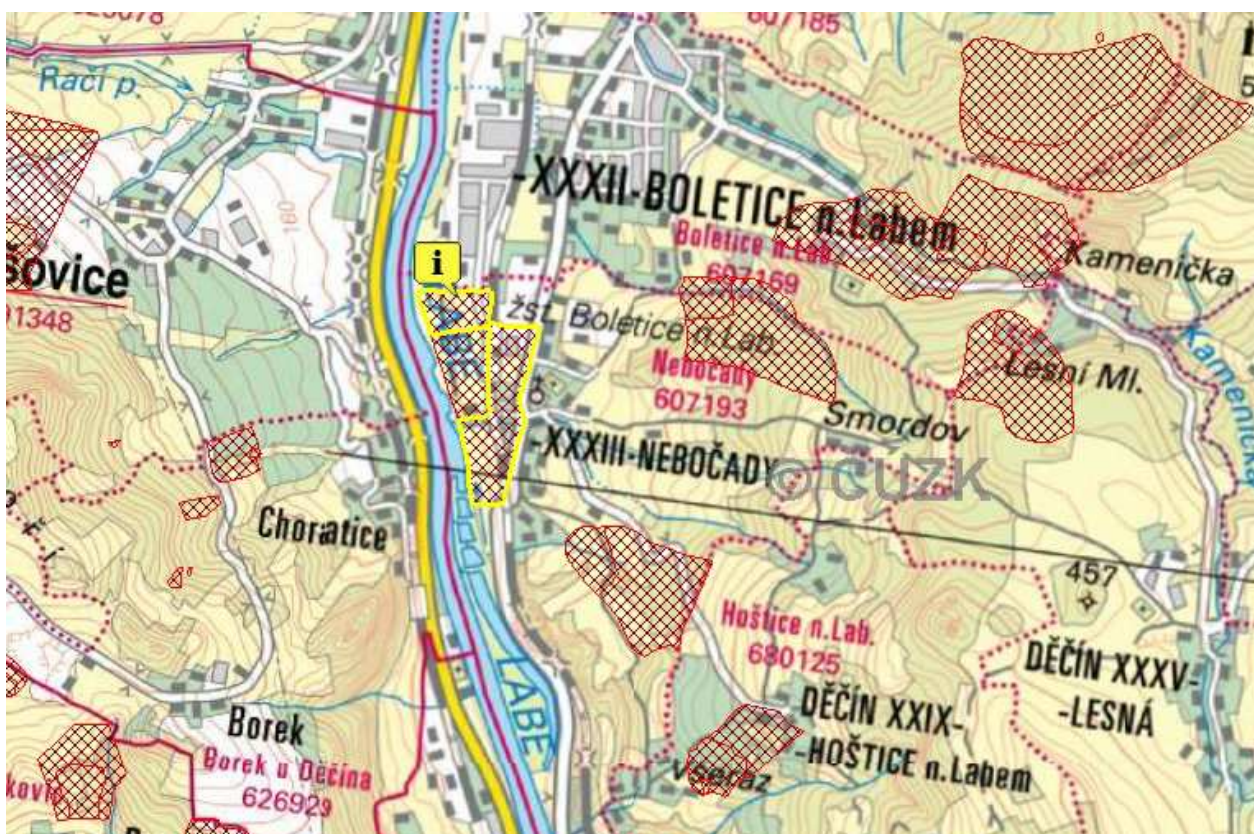
Ochranná pásma vodních zdrojů

Ochrana jednotlivých vodních zdrojů je zajištěna stanovením jejich ochranných pásem.

Trať prochází ochranným pásmem I. a II. stupně vodního zdroje „vrt v Nebočadech“, které bylo vymezeno rozhodnutím Vod/973/71.

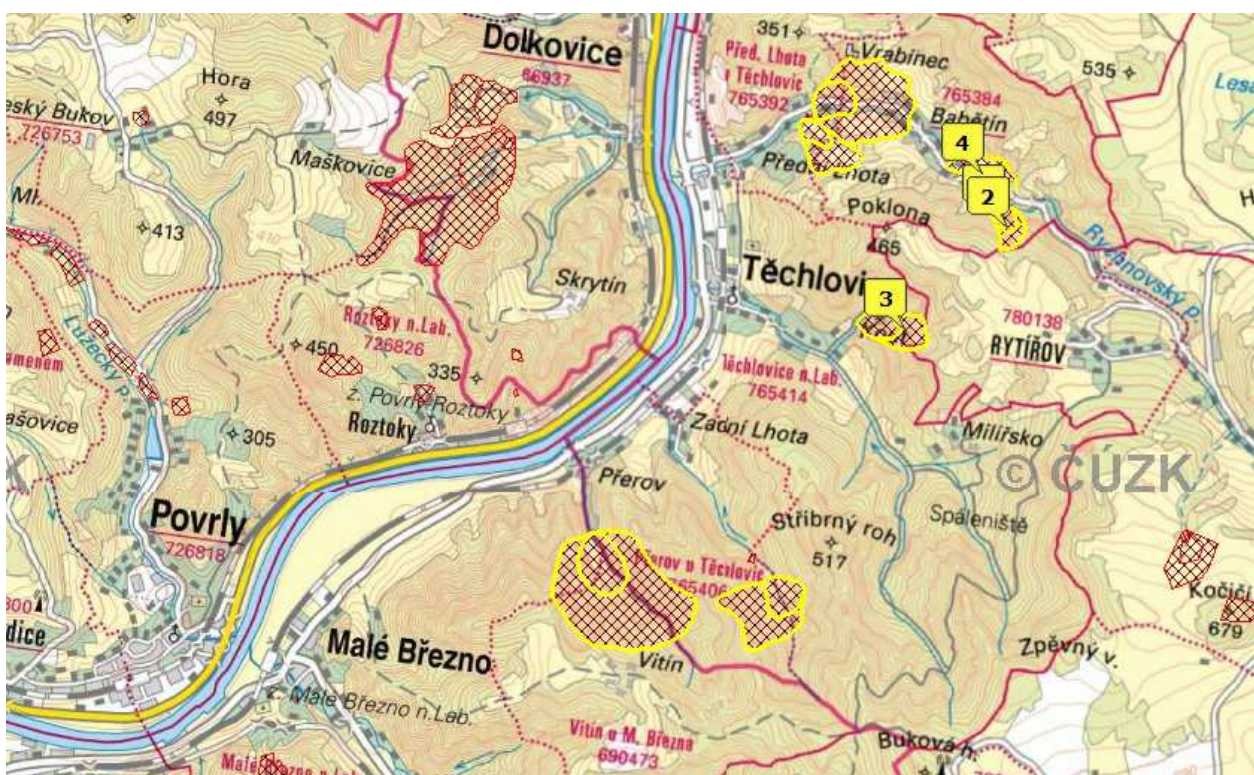
Ve vzdálenosti nejméně 320 m od hranice stavby je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „prameniště vodovodů Těchlovice, Přerov, Zadní Lhota, Babětín, Přední Lhota“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHSL/1722/71/403/1/Ha/Zá.

Ve vzdálenosti cca 700 m od železniční trati je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „prameniště vodovodů pro Boletice, Křešice“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHSL/1741/71/403/1/Ha/Zá.



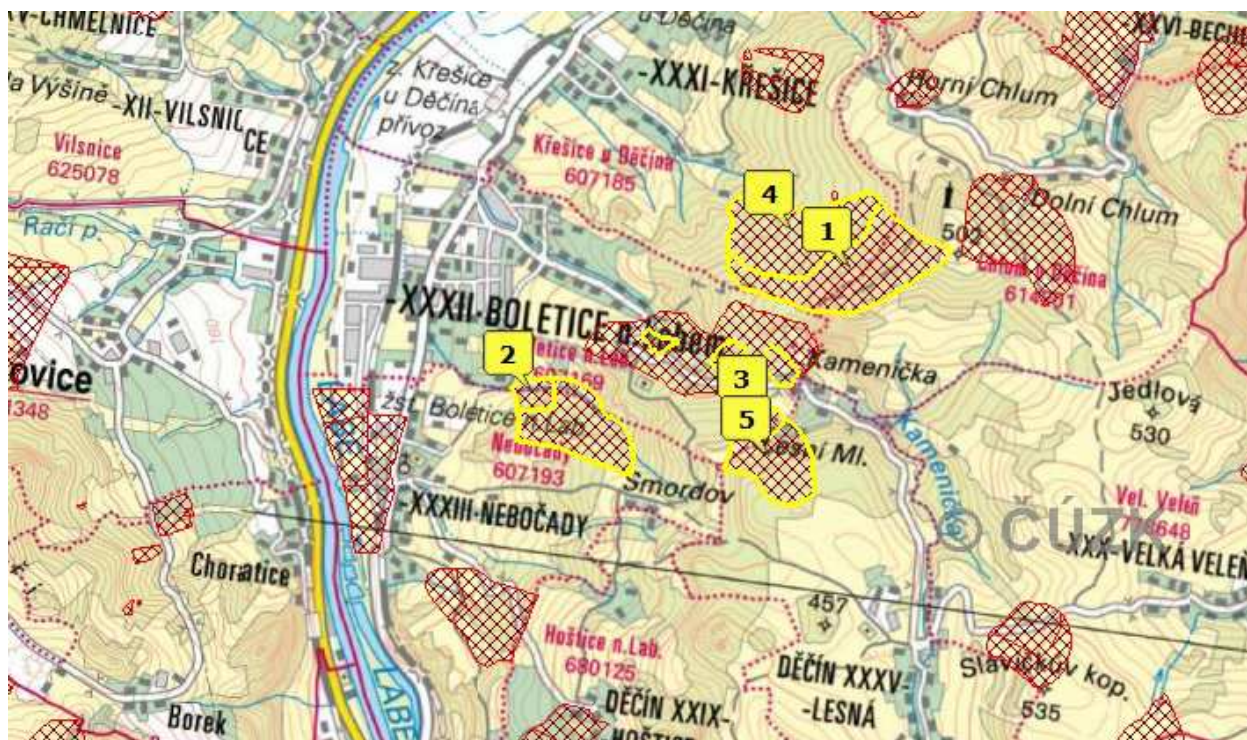
Obr. 21 Ochranné pásmo vodního zdroje „Vrt v Nebočadech“

(zdroj: heis.vuv.cz)



Obr. 22 Ochranné pásmo vodního zdroje „Prameniště vodovodů Těchlovice, Přerov, Zadní Lhota, ...“

(zdroj: heis.vuv.cz)



Obr. 23 Ochranné pásmo vodního zdroje „Prameniště vodovodů pro Boletice, Křešice, ...“

(zdroj: heis.vuv.cz)

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Stavba neleží v CHOPAV. Nejblíže se vyskytující je CHOPAV Severočeská křída, jejíž hranice je stavbě vzdálena nejméně 360 m a to na území města Děčín.



Obr. 24 Hranice CHOPAV Severočeská křída

(zdroj: heis.vuv.cz)

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod

V zájmovém území stavby neleží žádná ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod (dále jen „ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů“), ani s nimi není v dotyku.

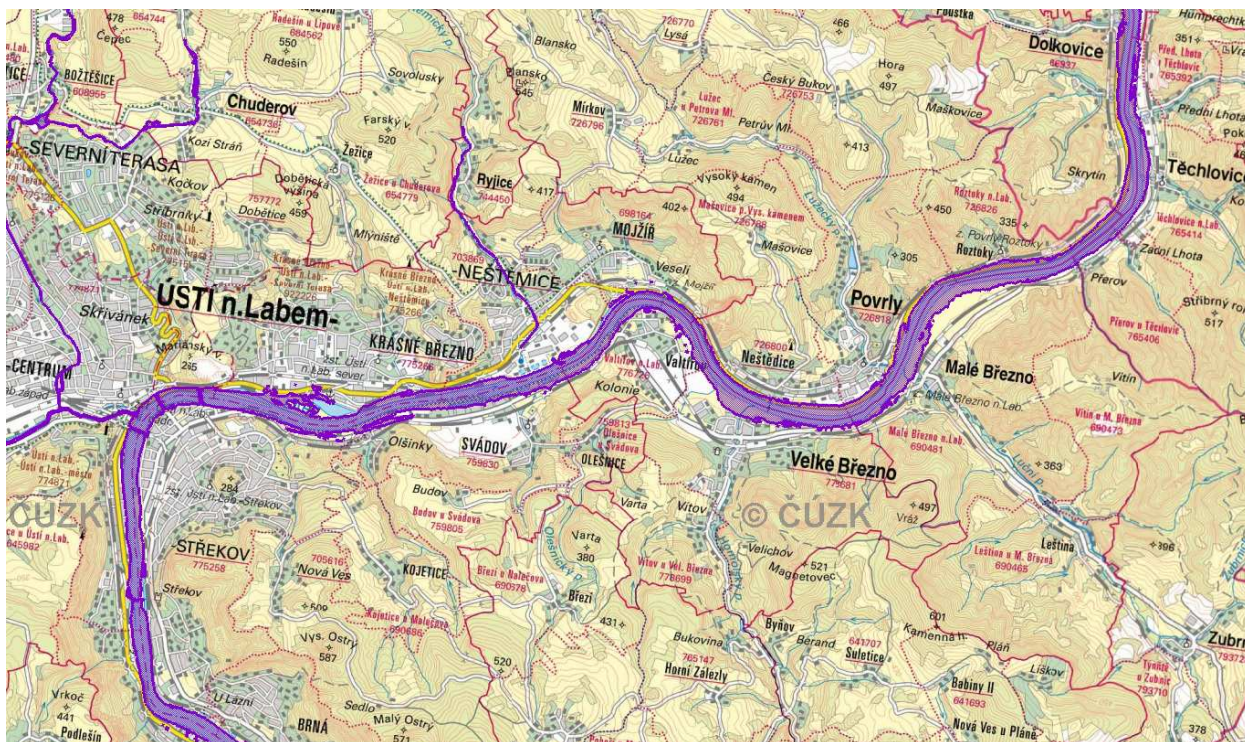
Záplavová území

Stávající železniční trať je vedena v blízkosti vodních toků, kdy jsou na některých z nich (řeka Labe a řeka Ploučnice) stanovena záplavová území.

Záplavové území řeky Labe je omezeno záplavovými čarami průtoku vody při Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny záplavového území a je stanoveno rozhodnutím č.j.3282/03/ZPZ/Ko ze dne 18. 3. 2004.

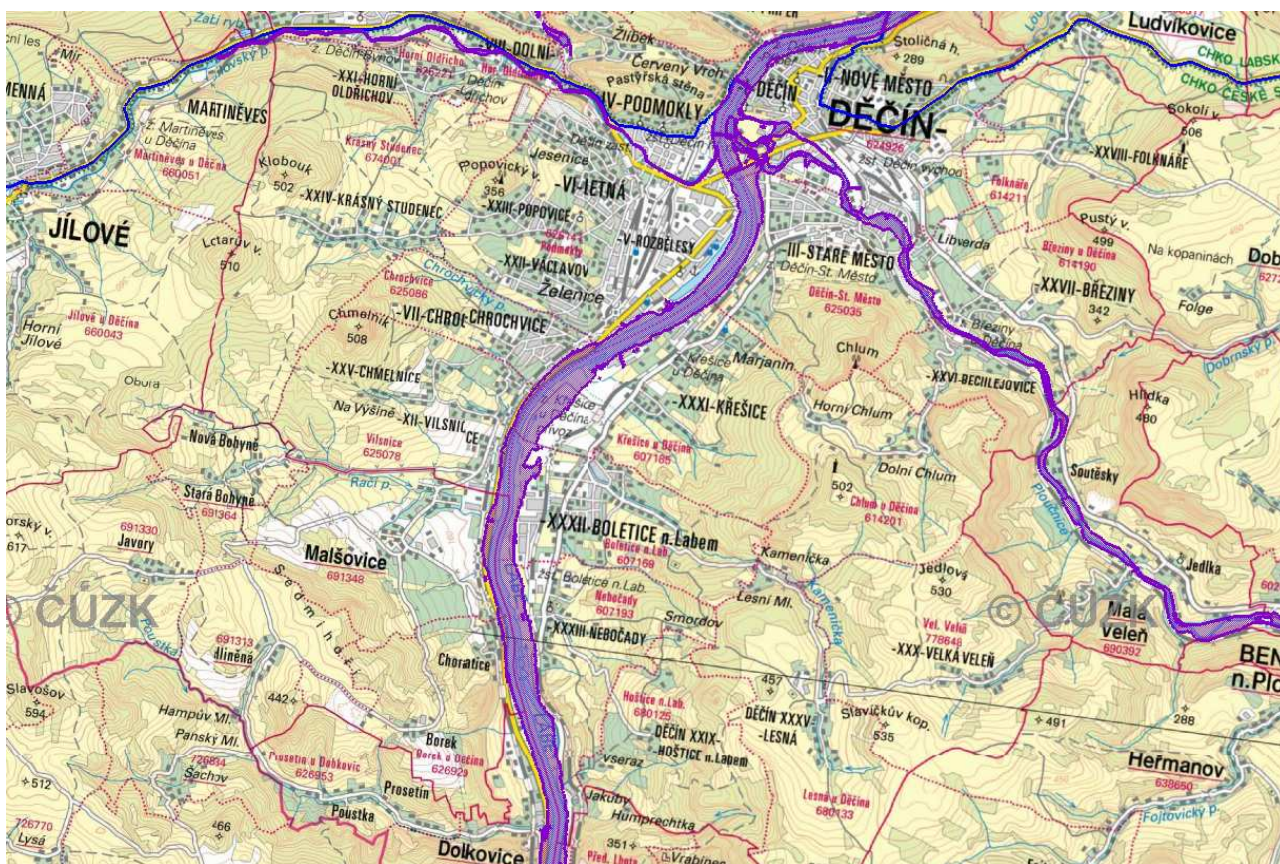
Záplavové území řeky Ploučnice je stanoveno rozhodnutím č.j.128217/ZPZ/2010/Ploučnice/Ko ze dne 30. 07. 2010.

Havarijní a povodňový plán je zpracován samostatně a je součástí dalšího stupně dokumentace.



Obr. 25 Aktivní zóna záplavového území

(zdroj: heis.vuv.cz)



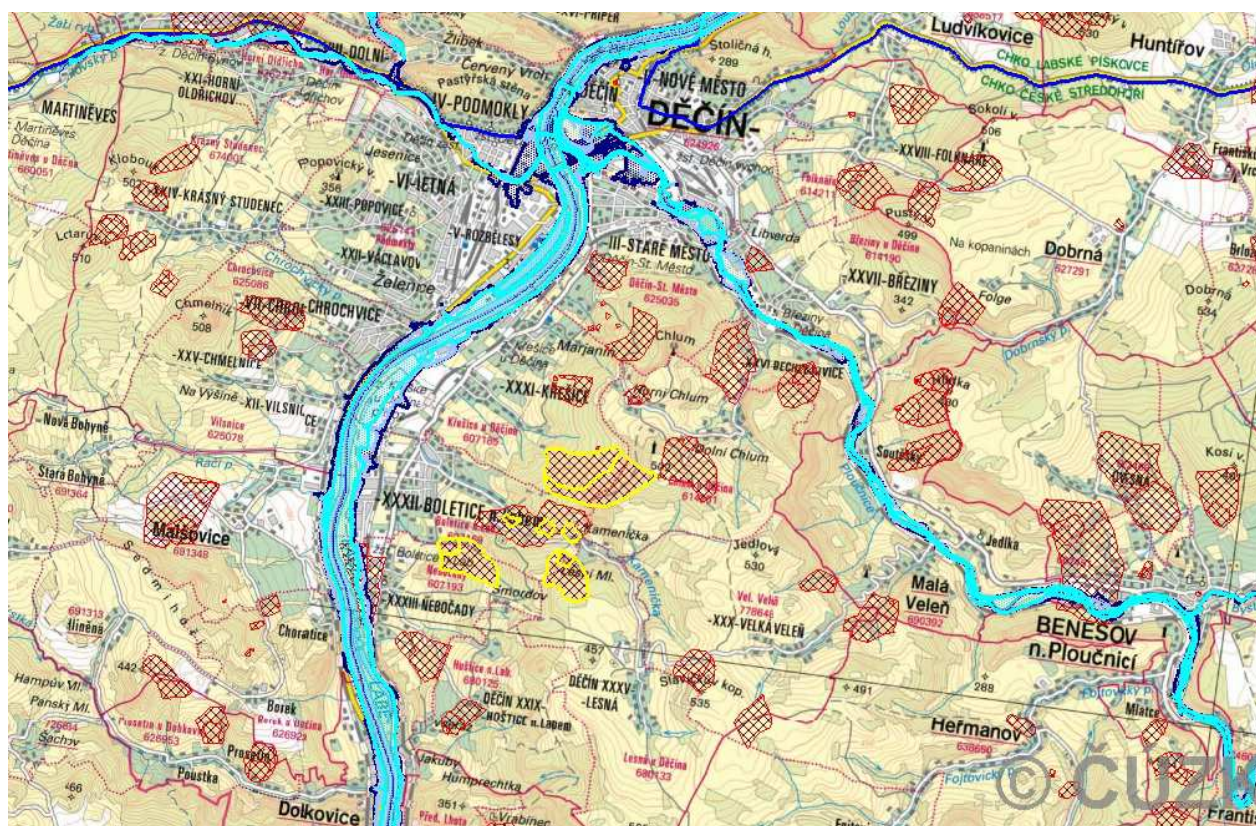
Obr. 26 Aktivní zóna záplavového území

(zdroj: heis.vuv.cz)



Obr. 27 Záplavové území při průtocích Q5, Q20 a Q100

(zdroj: heis.vuv.cz)



Obr. 28 Záplavové území při průtocích Q5, Q20 a Q100

(zdroj: heis.vuv.cz)

2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

C.II.1 Ovzduší a klima

Podle mapy klimatických oblastí (E. Quitt, 1971) náleží zájmové území do klimatického okrsku T – 2, tj. teplému který se vyznačuje teplým klimatem s mírnou zimou a kratším svitem slunce. Průměrná roční teplota se pohybuje okolo 8,5 - 9 °C. Srážky se pohybují kolem 500 mm. Směrem k severovýchodu však teplota klesá a srážky rychle narůstají. Hlavní meteorologická stanice, kde se měří teploty vzduchu, se nachází v Ústí nad Labem, v nadm. výšce 375 m n. m.

Průměrné měsíční a roční teploty vzduchu naměřené na této stanici jsou uvedeny v tab. č. 17.

Srážkové poměry v průměrném roce vycházející z dlouhodobých měření srážek za období let 1960 do současnosti na této stanici jsou uvedeny v tabulce č. 18:

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VI	VIII	IX	X	XI	XII	rok
°C	-0,8	0,3	4,1	8,9	13,6	16,4	18,5	18,2	13,8	8,7	3,5	-0,1	8,8

Tab. č. 17 – Průměrné měsíční a roční teploty vzduchu na stanici v Ústí nad Labem

Ve vegetačním období, tedy v období od dubna do září se pohybuje průměrná teplota okolo 14,9 ° C, od října do března je pak 2,6 ° C.

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VI	VIII	IX	X	XI	XII	rok
mm	35	28	31	30	52	62	76	73	44	39	41	41	46

Tab. č. 18 – Průměrné množství srážek na stanici v Ústí nad Labem

Průměrný roční úhrn srážek činí 46 mm, ve vegetačním období spadne v ZÚ v průměru 56 mm, v období od března pak 36 mm.

Koncentrace škodlivin v ovzduší je sledována mimo jiné na meteorologických stanicích v Ústí nad Labem. Průměrné imisní koncentrace z Ústí nad Labem jsou uvedené v tabulce č. 19.

škodlivina	NO _x	NO ₂	CO	SO ₂	PM ₁₀
µg/m ³	34,1	22,4	429,2	3,8	23,8

Tab. č. 19 – Průměrné koncentrace škodlivin v ovzduší měřené na stanici v Ústí nad Labem

Lze konstatovat, že imisní limit NO_x je při srovnání ročního průměru a imisního limitu v lokalitě nepatrně překročen, ostatní imisní limity dané Nařízením vlády č. 350/2002 Sb. překračovány nejsou.

C.II.2 Vody

Hlavním tokem tvořícím osu povrchové vodní sítě je řeka Labe, území stavby je odvodňováno do Severního moře. Lokalita je zařazena do hydrologického rajonu č. 4620 (Křída dolního Labe po Děčín – pravý břeh), s celkovou plochou 289,59 km².

Stavba neleží v CHOPAV. Nejbližší se vyskytující je CHOPAV Severočeská křída, jejíž hranice je stavbě vzdálena nejméně 360 m a to na území města Děčín.

Stávající železniční trať je vedena v blízkosti vodních toků, kdy jsou na některých z nich (řeka Labe a řeka Ploučnice) stanovena záplavová území.

Záplavové území řeky Labe je omezeno záplavovými čarami průtoku vody při Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny záplavového území a je stanoveno rozhodnutím č.j.3282/03/ZPZ/Ko ze dne 18. 3. 2004.

Záplavové území řeky Ploučnice je stanoveno rozhodnutím č.j.128217/ZPZ/2010/Ploučnice/Ko ze dne 30. 07. 2010.

C.II.3 Půda

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Z agronomicko-ekonomického hlediska jsou zemědělské půdy řazeny do tzv. bonitačně půdně ekologických jednotek (BPEJ), jež charakterizují půdní jednotky. Jako účelové agregace BPEJ byly vytvořeny třídy ochrany zemědělských půd a soustava stupňů přednosti v ochraně.

Odnímané plochy se nacházejí na následujících BPEJ, v následující tabulce jsou řazeny podle třídy ochrany:

č.	Popis třída ochrany	BPEJ
I	Bonitně nejceněnější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to v převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.	2.56.00
II	Půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně ZPF jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné	2.08.10, 2.14.10
III	Půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možné v územním plánování použít pro eventuální výstavbu	2.08.50, 2.28.01
IV	Půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci jednotlivých klimatických regionů s jen omezenou ochrannou, využitelné pro výstavbu	2.28.14, 2.21.10, 2.50.14, 2.22.12, 2.50.11
V	Zbývající BPEJ, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, šterkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití.	2.28.54, 2.37.55, 2.41.99, 2.41.78, 2.37.16, 2.41.77

Tab. č. 20 – třídy ochrany půdy

Charakteristika pozemků dle BPEJ

2.28.14 – spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – středně skeletovitá

HPJ 28 – kambizem modální eubazická (KAme), kambizem modální eutrofní (KAmb) na bazických a ultrabazických horninách a jejich tufech

2.56.00 – spadá do I. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – úplná rovina až rovina, skeletovitost – bezskeletovitá

HPJ 56 – fluvizem modální eubazická (FLme), fluvizem modální mesobazická (FLma), fluvizem kambická (FLk), koluvizem modální (Kom) na nivních uloženinách

2.28.54 – spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – střední sklon, skeletovitost – středně skeletovitá

HPJ 28 – kambizem modální eubazická (KAme), kambizem modální eutrofní (KAmb) na bazických a ultrabazických horninách a jejich tufech

2.21.10 – spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá

HPJ 21 – regozem arenická (RGr), pararendzina arenická (PRr), kambizem arenická (Kar), fluvizem arenická (FLr) na lehkých, nevododržných, silně výsušných substrátech

2.37.55 – spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – střední sklon, skeletovitost – slabě skeletovitá

HPJ 37 – kambizem litická (Kat), kambizem modální, kambizem rankerová (Kas), ranker modální (RNm) na pevných substrátech

2.08.10 – spadá do II. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá

HPJ 08 – černozem modální (CEm), černozem pelická, hnědozem modální (HNm), hnědozem luvická (HNI), luvizem modální (LUm), kambizem modální (Kam), kambizem luvická (Kal)

2.08.50 – spadá do III. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – střední sklon, skeletovitost – bezskeletovitá

HPJ 08 – černozem modální (CEm), černozem pelická, hnědozem modální (HNm), hnědozem luvická (HNI), luvizem modální (LUm), kambizem modální (Kam), kambizem luvická (Kal)

2.41.99 – spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – příkrý sklon až sráz, skeletovitost – bezskeletovitá, silně skeletovitá, slabě skeletovitá, středně skeletovitá

HPJ 41 – kambizem, rendzina, pararendzina, ranker, regozem, černozem, hnědozem

2.41.78 – spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – výrazný sklon, skeletovitost – středně skeletovitá, silně skeletovitá

HPJ 41 – kambizem, rendzina, pararendzina, ranker, regozem, černozem, hnědozem

2.37.16 – spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – středně skeletovitá

HPJ 37 – kambizem litická (Kat), kambizem rankerová (Kas), kambizem modální, ranker modální (RNm)

2.50.14 – spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – středně skeletovitá

HPJ 50 – kambizem oglejená (KAg), pseudoglej modální (PGm) na žulách, rulách a jiných pevných horninách

2.22.12 – spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – slabě skeletovitá

HPJ 22 – kambizem, fluvizem, regozem, pararendzina

2.14.10 – spadá do II. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí

HPJ 14 – luvizem modální (LUm), hnědozem luvická (HNI), hnědozem luvická slabě oglejená (HNlg) na sprašových nebo svahových hlínách

2.41.77 – spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – výrazný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí, slabě skeletovitá

HPJ 41 – kambizem, rendzina, pararendzina, ranker, regozem, černozem, hnědozem

2.50.11 – spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí, slabě skeletovitá

HPJ 50 – kambizem oglejená (KAg), pseudoglej modální (PGm) na žulách, rulách a jiných pevných horninách

2.28.01 – spadá do III. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – úplná rovina až rovina, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí, slabě skeletovitá

HPJ 28 – kambizem modální eubazická (KAme), kambizem modální eutrofní (KAmb) na bazických a ultrabazických horninách a jejich tufech

Pozn. Charakteristika HPJ je uvedena dle vyhlášky č. 546/2002 Sb., kterou se mění vyhláška 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika BPEJ a postup pro jejich vedení a aktualizaci

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Stávající železniční trať Ústí nad Labem – Střekov – Děčín východ leží v blízkosti pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). V souvislosti s provedením navrhované stavby dojde k trvalým i dočasným záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa. Stávající trať je vedena územím, nacházejícím se v ochranném pásmu (50 m) lesa. Přesný výčet pozemků v ochranném pásmu lesa bude znám v dalším stupni dokumentace. Pro umístění stavby na bude získán souhlas příslušných orgánů ochrany přírody dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích (v platném znění).

C.II.4 Flóra a fauna

Posuzovaná železniční trať prochází podél dolního toku Labe, který ve své délce kopíruje. Z velké části prochází podél železnice také silniční komunikace, resp. cyklostezky.

Průzkumy byly provedeny s ohledem na jarní a letní aspekt, v dubnu a srpnu 2017. Průzkumy byly zaměřeny zejména na vzácné, ohrožené a zvláště chráněné druhy.

V okolí posuzované železnice se nachází celá řada přírodních či přírodě blízkých biotopů. Největší koncentrace je na svazích mezi Střekovem a Valtířovem a Těchlovicemi a Boleticemi. Jedná se o suché

acidofilní doubravy (L7.1), místy v mozaice se štěrbínovou vegetací silikátových skal a drolin (S1.2). Rozšířeny jsou také květnaté bučiny (L5.1) a hercynské dubohabřiny (L3.1). Z bezlesé vegetace jsou výrazné širokolisté suché trávníky (T3.4), často v mozaice s vysokými mezofilními a xerofilními křovinami (K3). Mezi Těchlovicemi a Nebočady lze zaznamenat také vysokostébelné trávníky skalních terás (S1.3), suché bylinné lemy (T4.1), skalní vegetaci s kostřavou sivou (*Festuca pallens*) (T3.1), suťové lesy (L4) a středoevropské bazifilní teplomilné doubravy (L6.4). Drobné toky jsou doprovázeny fragmenty údolních jasanovo-olšových luhů (L2.2).

Flóra

Na vlastní těleso dvoukolejné trati jsou vázány spíše ruderalní druhy, často jarní efemery či druhy snášející aplikaci herbicidních prostředků a vysychavá stanoviště. Jmenovat lze osítku jarní (*Erophila verna*), plevel okoličnatý (*Holosteum umbellatum*), pilát lékařský (*Anchusa officinalis*), prlinu rohlí (*Lycopsis arvensis*), pomněnku rolní (*Myosotis arvensis*) a další. Plochy v kolejišti pokrývá také rosička krvavá (*Digitaria sanguinalis*). Místy expanduje třtina křovištní (*Calamagrostis epigejos*).

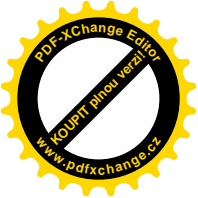
Na skalních výchozech ve Střekově a v okolí portálu tunelu u PP Nebočadský luh rostou bohaté populace tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), rozchodníku bílého (*Sedum album*), mochny jarní (*Polentilla verna*), řeřišníku písečného (*Arabidopsis arenosa*), česneku chlumního horského (*Allium senescens* subsp. *Montanum*), seselu sivého (*Seseli osseum*) či strdivky brvité (*Melica ciliata*). Tyto druhy pak sestupují až do kolejiště. Z nádraží Ústí nad Labem-Střekov vede podél areálu Setuzy, porost je zde silně eutrofizován a rudelizován, s přítomností křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*), vlaštovičnicku většího (*Chelidonium majus*), kopřivy dvoudomé (*Urtica dioica*) či ostružiníku křovitého (*Rubus fruticosus* agg.) V drážním km 432,05 – 432,15 byla zaznamenána populace přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*) rostoucí na okraji kolejiště.

Drážní těleso dále prochází podél prudkých svahů, v souběhu s pravobřežně položenou komunikací. Jeho okraje jsou opět silně ruderalizované, šíří se invazivní druhy, zejména netýkavka žláznatá a malokvětá (*Impatiens glandulifera*, *I. parviflora*), dále jsou přítomny konopnice (*Galeopsis* spp.), celík kanadský (*Solidago canadensis*), mydlice lékařská (*Saponaria officinalis*), hluchavka bílá (*Lamium album*), lnice květel (*Linaria vulgaris*), komonice bílá a lékařská (*Melilotus albus*, *M. officinalis*), chmel otáčivý (*Humulus lupulus*), sádek konopáč (*Eupatorium cannabinum*) a další. Na výchozech skal jsou patrné trsy kostřavy sivé (*Festuca pallens*). V pozdním létě zde hodně kvete zlatobýl obecný (*Solidago virgaurea*). Mezi železnicí a silnicí je místy patrná výsadba dřevin rostoucích mimo les, mj. také čičovníku stromovitého (*Caragana arborescens*).

V okolí Svádova prochází železnice intenzivně využívanou krajinou, v okolí jsou rozsáhlé plochy celíku kanadského (*Solidago canadensis*). Jihozápadně od Valtířova se rozkládají sušší stráně s kakostem krvavým (*Geranium sanguineum*), válečkou prapořitou (*Brachypodium pinnatum*), silenkou nadmutou (*Silene vulgaris*), hvozdíkem kartouzkem (*Dianthus carthusianorum*), chrpou čekánkem (*Centaurea scabiosa*) či zvonkem broskvolistým (*Campanula persicifolia*). Přimo v ŽST. Valtířov a dále východně od trati se v drážním km 437,6 – 437,7 rozkládá cca 5 m široký pás křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*), objevuje se zde také trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*).

Na překladišti vlakové stanice Velké Březno byl zaznamenán porost invazní křídlatky sachalinské (*Reynoutria sachalinensis*), roztroušeně se zde vyskytují také další invazní druhy, trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), topinambur hlíznatý (*Helianthus tuberosus*), celík kanadský (*Solidago canadensis*), turanka kanadská (*Conyza canadensis*) či turan roční (*Erigeron annuus*). Za Malým Březnem trať opět prochází zemědělskou krajinou, náspy jsou ruderalizované s kopřivou dvoudomou (*Urtica dioica*) a ostružiníkem křovitým (*Rubus fruticosus* agg.).

Ve vlhkých partiích úseku mezi Těchlovicemi a Boleticemi nad Labem byla kromě šířící se netýkavky žláznaté (*Impatiens glandulifera*) a porostu křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*) zaznamenána rozsáhlá populace přesličky největší (*Equisetum telmateia*). Velikost populace byla odhadnuta na stovky až tisíce jedinců. Železnici zde doprovází také výchozy skal, kde jsou přítomny tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), kakost krvavý (*Geranium sanguineum*), čistec přímý (*Stachys recta*), tolita lékařská (*Vincetoxicum*



hirundinarie), dobromysl obecná (*Origanum vulgare*), ostřice sivá (*Festuca pallens*), rmen barvířský (*Cotula tinctoria*), pelyněk ladní (*Artemisia campestris*) či sleziník severní (*Asplenium septentrionale*). Na skále nad železničním tunelem je vyvinuta vegetace, kterou lze přiřadit k teplomilným doubravám, zaznamenán byl jeřáb břecký (*Sorbus torminalis*), na svazích dál od železnice se vyskytuje okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*).

Úsek z Boletic nad Labem až po Děčín prochází kulturní krajinou s ruderalizovanými náspy. Ve vazbě na křížené vodní toky se vyskytují porosty křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*), před Děčínem se vyskytují porosty náletových či ovocných dřevin.

Během terénních průzkumů byla zaznamenána přítomnost dvou zvláště chráněných druhů. Jedná se o porost přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*) a tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), které jsou řazeny mezi druhy zvláště chráněné dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Patří mezi druhy ohrožené. Zároveň jsou zařazeny dle Červeného seznamu ČR (Grulich 2012) mezi silně ohrožené taxony ČR. Další taxony uváděné v Červeném seznamu, které byly zaznamenány jsou prvosienka jarní (*Primula veris*), kakost krvavý (*Geranium sanguineum*), třešeň křovitá (*Prunus fruticosa*), česnek chlumní horský (*Allium senescens* subsp. *montanum*), smldník jelenní (*Peucedanum cervaria*), sesel sivý (*Seseli osseum*), jeřáb břecký (*Sorbus torminalis*) a přeslička největší (*Equisetum telmateia*).

Taxon	Status	Taxon	Status
<i>Acer campestre</i>		<i>Lamium maculatum</i>	
<i>Acer negundo</i>	invazní, neofyt	<i>Lamium purpureum</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Acer platanoides</i>		<i>Lathyrus pratensis</i>	
<i>Acer pseudoplatanus</i>		<i>Ligustrum vulgare</i>	
<i>Aegopodium podagraria</i>		<i>Linaria vulgaris</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Agrimonia eupatoria</i>		<i>Lotus corniculatus</i>	
<i>Achillea millefolium</i> agg.		<i>Luzula campestris</i>	
<i>Ailanthus altissima</i>	invazní, neofyt	<i>Luzula pilosa</i>	
<i>Ajuga reptans</i>		<i>Lycopsis arvensis</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Alchemilla</i> sp.		<i>Lysimachia nummularia</i>	
<i>Alliaria petiolata</i>		<i>Mahonia aquifolium</i>	naturalizovaný, neofyt
<i>Allium oleraceum</i>		<i>Malus domestica</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Allium senescens</i> subsp. <i>montanum</i>	C4a	<i>Malva neglecta</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Allium vineale</i>		<i>Medicago lupulina</i>	
<i>Alopecurus pratensis</i>		<i>Medicago sativa</i>	naturalizovaný, neofyt
<i>Amaranthus retroflexus</i>	invazní, neofyt	<i>Melica ciliata</i>	
<i>Ambrosia artemisiifolia</i>	invazní, neofyt	<i>Melilotus albus</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Anagallis arvensis</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Melilotus officinalis</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Anemone nemorosa</i>		<i>Mentha</i> sp.	
<i>Anchusa officinalis</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Microrrhinum minus</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Anthoxanthum odoratum</i>		<i>Myosotis arvensis</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Arabidopsis arenosa</i>		<i>Myosotis palustris</i> agg.	
<i>Arabidopsis thaliana</i>		<i>Oenothera</i> sp.	
<i>Arctium lappa</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Origanum vulgare</i>	
<i>Arenaria serpyllifolia</i>		<i>Oxalis stricta</i>	naturalizovaný, neofyt
<i>Arrhenatherum elatius</i>	invazní, archeofyt	<i>Petasites hybridus</i>	
<i>Artemisia campestris</i>		<i>Peucedanum cervaria</i>	C4a
<i>Artemisia vulgaris</i>		<i>Phalaris arundinacea</i>	
<i>Asplenium ruta-muraria</i>		<i>Picris hieracioides</i>	
<i>Asplenium septentrionale</i>		<i>Pilosella officinarum</i>	
<i>Aurinia saxatilis</i>	C4a, §3	<i>Pimpinella saxifraga</i>	
<i>Ballota nigra</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Plantago lanceolata</i>	
<i>Bellis perennis</i>		<i>Plantago major</i>	
<i>Berteroa incana</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Poa annua</i>	
<i>Betula pendula</i>		<i>Poa bulbosa</i>	
<i>Brachypodium pinnatum</i>		<i>Poa compressa</i>	
<i>Brassica napus</i>	z kultury	<i>Poa nemoralis</i>	
<i>Bromus erectus</i>		<i>Poa pratensis</i>	
<i>Bromus inermis</i>		<i>Polygonum aviculare</i>	
<i>Calamagrostis epigejos</i>		<i>Populus tremula</i>	

<i>Calystegia sepium</i>		<i>Populus xcanadensis</i>	
<i>Campanula persicifolia</i>		<i>Portulaca oleracea</i>	invazní, archeofyt
<i>Capsella bursa-pastoris</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Potentilla erecta</i>	
<i>Caragana arborescens</i>	příležitostný, neofyt	<i>Potentilla reptans</i>	
<i>Cardamine amara</i>		<i>Potentilla supina</i>	
<i>Cardamine hirsuta</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Potentilla verna</i>	
<i>Cardamine pratensis</i>		Primula veris	C4a
<i>Carpinus betulus</i>		<i>Prunus avium</i>	
<i>Centaurea jacea</i>		<i>Prunus domestica</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Centaurea scabiosa</i>		Prunus fruticosa	C2t
<i>Centaurea stoebe</i>		<i>Prunus spinosa</i>	
<i>Cerastium sp.</i>		<i>Pulmonaria obscura</i>	
<i>Cichorium intybus</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Pyrus communis</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Cirsium vulgare</i>		<i>Quercus robur</i>	
<i>Clematis vitalba</i>		<i>Ranunculus acris</i>	
<i>Convolvulus arvensis</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Ranunculus lanuginosus</i>	
Conyza canadensis	invazní, neofyt	<i>Reseda lutea</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Cornus sanguinea</i>		Reynoutria japonica	invazní, neofyt
<i>Corylus avellana</i>		Reynoutria sachalinensis	invazní, neofyt
Cota tinctoria	C4a	<i>Ribes sp.</i>	
<i>Crataegus sp.</i>		Robinia pseudoacacia	invazní, neofyt
<i>Crepis biennis</i>		<i>Rosa canina</i>	
<i>Dactylis glomerata</i>		<i>Rubus fruticosus agg.</i>	
<i>Datura stramonium</i>	příležitostný, neofyt	<i>Rubus idaeus</i>	
<i>Daucus carota</i>		<i>Rumex acetosa</i>	
<i>Dianthus carthusianorum</i>		<i>Salix caprea</i>	
<i>Digitaria sanguinalis</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Salix euxina</i>	
<i>Dipsacus fullonum</i>		<i>Salix purpurea</i>	
<i>Dryopteris filix-mas</i>		<i>Sambucus nigra</i>	
<i>Echinochloa crus-galli</i>	invazní, archeofyt	<i>Sanguisorba minor</i>	
Echinops sphaerocephalus	invazní, neofyt	<i>Sanguisorba officinalis</i>	
<i>Echium vulgare</i>		<i>Saponaria officinalis</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Epilobium angustifolium</i>		<i>Scabiosa ochroleuca</i>	
<i>Equisetum arvense</i>		<i>Scrophularia nodosa</i>	
Equisetum ramosissimum	C2b, § 3	<i>Securigera varia</i>	
Equisetum telmateia	C4a	<i>Sedum album</i>	
<i>Eragrostis minor</i>	invazní, archeofyt	<i>Sedum sexangulare</i>	
Erigeron annuus	invazní, neofyt	<i>Senecio jacobaea</i>	
<i>Erodium cicutarium</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Senecio viscosus</i>	
<i>Erophila verna</i>		<i>Senecio vulgaris</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Eupatorium cannabinum</i>		Seseli osseum	C4a
<i>Euphorbia cyparissias</i>		<i>Setaria pumila</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Euphorbia helioscopia</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Silene latifolia</i>	naturalizovaný, archeofyt
<i>Euphorbia lathyris</i>	příležitostný, neofyt	<i>Silene nutans</i>	
<i>Fagus sylvatica</i>		<i>Silene vulgaris</i>	
<i>Fallopia convolvulus</i>	naturalizovaný, archeofyt	<i>Sisymbrium officinale</i>	naturalizovaný, archeofyt

Tab. č. 21 - Soupis zaznamenaných druhů

C2t – silně ohrožený taxon dle Červeného seznamu

C2b – silně ohrožený taxon dle Červeného seznamu (Grulich 2012), §3 – druh ohrožený dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění

C4a – taxon, vyžadující pozornost

Železniční trati, jejich náspy a vlaková nádraží jsou běžně doprovázeny celou řadou nepůvodních, v území často invazních druhů, které využívají koridory liniových staveb a jejich narušované okolí ke svému šíření krajinou.

Během průzkumů byly zaznamenány ze dřevin následující druhy: javor jasanolistý (*Acer negundo*), pajasan žláznatý (*Ailanthus altissimus*), trnovník akát (*Robinia pseudacacia*), pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*), ze zástupců bylin pak tyto druhy: ambrosie peřenolistá (*Ambrosia artemisiifolia*), turanka kanadská (*Conyza canadensis*), turan roční (*Erigeron annuus*), bělotn kulatohlavý (*Echinops sphaerocephalus*), celík kanadský (*Solidago canadensis*), křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*), křídlatka sachalinská (*Reynoutria sachalinensis*), netýkavka žláznatá a malokvětá (*Impatiens glandulifera*, l. parviflora) a topinambur hlíznatý (*Helianthus tuberosus*).

Fauna

V lokalitě záměru byl proveden zoologický průzkum stavby se zaměřením na výskyt zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Průzkum probíhal v jarním a letním období v roce 2017 (duben a srpen). Průzkum byl doplněn o druhy uváděné v literatuře. Seznam použité literatury je součástí přílohy č. 4 - Biologický průzkum. Dále se jedná o údaje z plánů péče o blízká ZCHÚ (Správa CHKO České Středohoří 2014) nebo údaje zveřejněné v odborných databázích (ceson.org, avif.birds.cz)

Obojživelníci

V zájmovém území byly zjištěny dva druhy obojživelníků. V blízkosti lomu u Těchlovic byl v kolejišti zaznamenán kadaver ropuchy obecné (*Bufo bufo*). Vzhledem k charakteru prostředí se však pravděpodobně jednalo o náhodný výskyt. V sousedství Nebočadského luhu byla v kalužích mezi řekou Labe a silnicí zaznamenána přítomnost skokanů skřehotavých (*Pelophylax ridibundus*), v počtu méně než 10 ex.

Záměr prochází z velké části pozměněnou krajinou, která s výjimkou lokalit v blízkosti Labe netvoří příliš vhodné prostředí potencionálně umožňující rozmnožování obojživelníků. Jedinou potencionálně vhodnou lokalitou hodnotíme mokřinu vpravo od železniční tratě v km 447,4. Ani zde však nebyla přítomnost během žádného průzkumu zaznamenána. Dle plánu péče o PP Nebočadský luh se v této PP vyskytuje skokan skřehotavý, jedná se o vitální populaci cca 200 jedinců.

Kolizní místa dopravy s obojživelníky nejsou z posuzovaného území uváděny (mapy.nature.cz).

Bezobratlí

V zájmovém území byly zaznamenány samice a dělnice čmeláka rodu *Bombus* (*Bombus* sp.). Násypy trati pro čmeláky představují především zdroj potravy, místa vhodná pro umístění jejich hnízd očekáváme spíše v okolí železniční tratě. V blízkosti trati, v km 436,99, bylo zaznamenáno mraveniště rodu *Formica*, nacházející se cca 7 m od hrany koleje. Jižně od ŽST Ústí nad Labem-Střekov byly zaznamenány housenky otakárka fenyklového (*Papilio machaon*). Jedná se o druh vývojem vázaný na miřkovité rostliny, můžeme jej předpokládat i v blízkosti jiných úseků tratě nebo v okolních zahradách. Poblíž Valtířova byli zaznamenáni i dospělci přástevníka kostivalového (*Euplagia quadripunctaria*). Podél trati se hojně vyskytovala páskovka žíhaná (*Cepaea vindbonensis*). Dle plánu péče o PP Nebočadský luh se v jeho

prostoru vyskytuje několik zvláště chráněných bezobratlých. Jedná se o velevruba malířského (*Unio pictorum*), velevruba tupého (*Unio crassus*), škebli rybníčnou (*Anodonta cygnea*), střevlíka druhu *Dyschirius intermedius*, drpačků druhu *Acrotona sylvicon*, *Gabrius appendiculatus* a *Sunius bicolor*.

Plazi

Dle literatury je v zájmové oblasti uváděn výskyt několika druhů plazů, jedná se o ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*) a ještěrku živorodou (*Zootoca vivipara*). Ani jeden z druhů nebyl v blízkosti železnice během průzkumu zaznamenán, během terénních výzkumů nebyla zaznamenána přítomnost žádného z druhů plazů.

Ptáci

Trasa současné železniční trati je lokalizována do říčního údolí, paralelně s trasou protéká řeka Labe. Lze tak očekávat široké druhové spektrum ptactva.

Během průzkumu byla zaznamenána jak běžná plejáda druhů ptáků, tak vzácnější druhy. Pozorované druhy nebo druhy uváděné z nedalekých zvláště chráněných území jsou uvedeny v následující tabulce.

Český název	Latinský název	Typ záznamu *	Zákonná ochrana **	Červený seznam ***	Směrnice EU ****
Pěnice vlašská	<i>Sylvia nisoria</i>	C	SO	VU	I a II
Vrabc domácí	<i>Passer domesticus</i>	A		LC	
Vrabc polní	<i>Passer montanus</i>	A		LC	
Krkavec velký	<i>Corvus corax</i>	A, C	O	VU	
Havran polní	<i>Corvus frugilegus</i>	A		VU	
Vrána šedá	<i>Corvus cornix</i>	A			
Vrána černá	<i>Corvus corone</i>	A			
Straka obecná	<i>Pica pica</i>	A			
Sojka obecná	<i>Garrulus glandarius</i>	A			
Ťuhák obecný	<i>Lanius collurio</i>	A	O	NT	I a II
Žluva hajní	<i>Oriolus oriolus</i>	B	SO	LC	

Kachna divoká	<i>Anas platyrhynchos</i>	A			
Labuť velká	<i>Cygnus olor</i>	A		VU	
Hohol severní	<i>Bucephala clangula</i>	B	SO	EN	
Ostralka štíhlá	<i>Anas acuta</i>	B	KO	RE	
Morčák velký	<i>Mergus merganser</i>	B	KO	CR	
Kopřivka obecná	<i>Anas strepera</i>	B	O	VU	
Kormorán velký	<i>Phalacrocorax carbo</i>	A, B		VU	
Volavka popelavá	<i>Ardea cinerea</i>	A, B		NT	
Volavka bílá	<i>Ardea alba</i>	B	SO		I a II
Krahujec obecný	<i>Accipiter nisus</i>	C	SO	VU	
Jestřáb lesní	<i>Accipiter gentilis</i>	C	O	VU	
Luňák červený	<i>Milvus milvus</i>	A	KO	CR	II a I
Káně lesní	<i>Buteo buteo</i>	A			
Poštolka obecná	<i>Falco tinnunculus</i>	A			
Kalous ušatý	<i>Asio otus</i>	C		LC	
Bažant obecný	<i>Phasianus colchicus</i>	A			
Racek chechtavý	<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	A		VU	
Racek bělohlavý	<i>Larus cachinnans</i>	A		NA	

Český název	Latinský název	Typ záznamu *	Zákonná ochrana **	Červený seznam ***	Směrnice EU ****
Pisík obecný	<i>Actitis hypoleucos</i>	B	SO	EN	
Kulík říční	<i>Charadrius dubius</i>	B		VU	
Slípka zelenonohá	<i>Gallinula chloropus</i>	B		NT	
Holub domácí	<i>Columba livia f. domestica</i>	A			
Holub hřivnáč	<i>Columba palumbus</i>	A			
Holub douprák	<i>Columba oenas</i>	A	SO	VU	
Hrdlička zahradní	<i>Streptopelia decaocto</i>	A			
Krutihlav obecný	<i>Jynx torquilla</i>	A, C	SO	VU	
Datel černý	<i>Dryocopus medius</i>	C		LC	I a II
Žluna zelená	<i>Picus viridis</i>	A, C		LC	
Žluna šedá	<i>Picus canus</i>	A		VU	I a II
Strakapoud prostřední	<i>Dendropus medius</i>	C	O	VU	I a II
Strakapoud velký	<i>Dendrocopos major</i>	A			
Rorýs obecný	<i>Apus apus</i>	A	O		
Ledňáček říční	<i>Alcedo atthis</i>	B	SO	VU	I a II
Břehule říční	<i>Riparia riparia</i>	A	O	NT	
Jiřička obecná	<i>Delichon urbica</i>	A		NT	
Vlaštovka obecná	<i>Hirundo rustica</i>	A, B	O	LC	
Skřivan polní	<i>Alauda arvensis</i>	A			
Brhlík lesní	<i>Sitta europaea</i>	A			
Sýkora koňadra	<i>Parus major</i>	A			
Sýkora modřinka	<i>Cyanistes caeruleus</i>	A			
Konipas bílý	<i>Motacilla alba</i>	A			
Konipas horský	<i>Motacilla cinerea</i>	A			
Pěnkava obecná	<i>Fringilla coelebs</i>	A			
Zvonohlík zahradní	<i>Serinus serinus</i>	A			
Stehlík obecný	<i>Carduelis carduelis</i>	A			
Strnad obecný	<i>Emberiza citrinella</i>	A			
Kos černý	<i>Turdus merula</i>	A			
Drozd zpěvný	<i>Turdus philomelos</i>	A			
Drozd kvičala	<i>Turdus pilaris</i>	A			
Červenka obecná	<i>Erithacus rubecula</i>	A			
Rehek domácí	<i>Phoenicurus ochruros</i>	A			
Slavík obecný	<i>Luscinia megarhynchos</i>	A, B, C	O	LC	
Špaček obecný	<i>Sturnus vulgaris</i>	A			
Budníček menší	<i>Phylloscopus collybita</i>	A			
Pěnice pokřovní	<i>Sylvia curruca</i>	A			
Pěnice čemohlavá	<i>Sylvia atricapilla</i>	A			
Pěnice hnědokřídla	<i>Sylvia communis</i>	A			

Tab. č. 22 - Druhy ptáků, zaznamenané nebo uváděné jako vyskytující se v lokalitě záměru

***Typ záznamu**

A – zaznamenány během aktuálního výzkumu

B – výskyt v PP Nebočadský luh (zdroj – Buk et al. 2014)

C – výskyt v PR Vrabinec (zdroj – Správa CHKO České Středohoří 2014)

****Druhy zvláště chráněné zákonem**

O – ohrožený druh

SO – silně ohrožený druh

KO – kriticky ohrožený druh

*****Druhy zapsané na Červeném seznamu (Šťastný et Bejček 2003)**

LC – málo dotčený

NT – téměř ohrožený

VU – zranitelný

EN – ohrožený

CR – kriticky ohrožený

RE – pro území ČR vymizelý

NA – nevhodný pro hodnocení

******Druhy zapsané v evropských směrnicih**

I – Druh zapsaný v příloze I Směrnice Rady Evropských společenství ze dne 2.dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (79/409/EHS)

II – Druh zapsaný v příloze II Směrnice 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin – Druhy živočichů a rostlin v zájmu Společenství, jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany

Posuzováním záměrem budou pravděpodobně dotčeny některé dřeviny, zejména křoviny v přímém okolí železniční trati, ve kterých lze očekávat hnízdění některých druhů. Z tohoto důvodu je nutné kácet dřeviny mimo období hnízdění těchto druhů

V případě provádění prací v hnízdním období je doporučeno provést doprůzkum nebo na jeho konci zajistit ekologický dozor.

Savci

V zájmovém území byl zaznamenán výskyt ježka západního (*Erinaceus europaeus*), krtek obecného (*Talpa europaea*), hraboše obecného (*Microtus arvalis*), myšky drobné (*Micromys minutus*), kuny skalní (*Martes foina*), zajíce polního (*Lepus europaeus*), prasete divoké (*Sus scrofa*), srnce obecného (*Capreolus capreolus*), jelena evropského (*Cervus elaphus*).

Dle plánu péče PP Nebočadský luh tento prostor obývá jedna rodina vydry říční (*Lutra lutra*). Z letounů jsou uváděny pravidelně obsazované úkryty netopýra rezavého (*Nyctalus noctula*) v dutých topolech

Jižně od Těchlovic kříží záměr dálkový migrační koridor pro velké savce, identifikovaný kódem 894. V místě křížení se v drážním tělese nachází most přes místní komunikaci (polní cestu), který svými rozměry umožňuje průchod živočichů do velikosti srnce či prasete.

Kácení dřevin

Pro kácení dřevin, které svými parametry podléhají povolení ke kácení dřevin, požádá projektant dokumentaci ve stupni projekt (pro stavební povolení) o toto povolení na příslušném obecním úřadě, vč. náležitostí stanovených vyhláškou č. 189/2013 Sb., §4.

Záměr si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les. V rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden dendrologický průzkum (SUDOP EU, 11/2017), v kterém je rozsah kácených dřevin přehledně zpracován. Celkem je navrženo ke kácení 470 ks dřevin a 17705 m² keřových porostů.

Náhradní výsadba, pokud bude určena příslušných OOP, bude podrobně řešena v navazujících stupních projektové dokumentace.

C.II.4 Kulturní památky

Jako vstupní podklady byly využity informace a mapové podklady poskytnuté investorem. Informace o kulturních památkách a archeologických nálezech byly získány z internetových stránek NPÚ a mapového portálu NPÚ <http://mapy.npu.cz/>.

Stavba bude v několika místech procházet územím s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů – ÚAN I a také ÚAN II – územím, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51–100 %. Sem patří všechny sídelní útvary (obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina), území v těsné blízkosti ÚAN I, atd.

Stavba leží mimo památkovou zónu města Ústí nad Labem.

Záměrem je rekonstrukce stávající železniční trati, která je v krajině již dlouhou dobu stabilizovaná, nelze tedy předpokládat ovlivnění kulturních památek v okolí uvažovaného záměru.

Dle ust. §22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, jsou stavebníci povinni tento záměr oznámit Akademickému ústavu Akademie věd ČR a případně umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu. Přítomnost archeologického dozoru je nutná již při samotném zahájení stavby a stavebník je ve smyslu § 22 odst. 2 zákona o státní památkové péči povinen oznámit Archeologickému ústavu AV ČR, případně oprávněné organizaci (např. muzeu) svůj záměr a umožnit mu provedení záchranného archeologického výzkumu. K provedení archeologického výzkumu oprávněná organizace uzavře se stavebníkem písemnou dohodu o podmínkách archeologického výzkumu. Nejpozději 10 pracovních dní předem stavebník (investor) písemně oznámí vybranému archeologickému pracovišti zahájení zemních a stavebních prací.

Pozn. odst. 2 § 22 zákonu č. 20/1987 Sb.

Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Jeli stavebníkem právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník, jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum.

D. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)

Vliv rekonstrukce je v následujících kapitolách hodnocen

1. z hlediska velikosti vlivu jako – nulový (nemá žádný vliv), malý, střední, velký, velmi velký (vliv záměru je takový, že znamená úplnou likvidaci dané složky)
2. z hlediska doby trvání vlivu jako – nulový, dočasný (vliv trvá po dobu realizace záměru, případně po určitou krátkou dobu jeho provozu) a trvalý (vliv záměru je od jeho realizace trvalý)
3. z hlediska významnosti jako – nulový, nevýznamný, málo významný, středně významný, významný, velmi významný

Vlastní stavba je hodnocena ve dvou rovinách vlivů na životní prostředí, a to:

- přímý zásah do dané složky životního prostředí v rozmezí osy trati + 2 m na každou stranu
- koridor širšího zájmového území v rozmezí 3 m od osy trati až 100 m na každou stranu.

V místech stavby, kde může dojít k poškození či ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí, jsou navržena nápravná opatření.

D.1.1 Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů

Záměr je v souladu s cíli v oblasti železniční dopravy České republiky a Ústeckého kraje, které sledují rozvoj dopravní infrastruktury, zlepšení stavebně technického stavu železničních tratí, zlepšování kvality železničních vozidel a v neposlední řadě zabezpečení železničních přejezdů. Cílem je zkvalitnění a zpravidelnění jízdních řádů a zvýšení bezpečnosti.

Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou a provozem záměru, a které mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší, především v období výstavby. Celkově lze označit vliv stavebních prací za relativně významný, bude však představovat pouze krátkodobé zhoršení stavu ovzduší a akustické zátěže. Bude záležet především na technologické kázní a systému kontroly, zda se podaří snížit negativní vliv stavby na bezprostřední okolí. Z důvodu výstavby jsou navrženy výluky železniční a silniční dopravy. Ty jsou vzhledem ke svému rozsahu uvedeny samostatně v příloze č. 7 tohoto oznámení.

Vliv záměru na obyvatelstvo lze pro období realizace hodnotit jako významný, avšak z hlediska délky trvání jako dočasný vliv. Při provozu záměru budou faktory pohody výrazně zlepšeny.

D.1.2 Vliv záměru na veřejné zdraví (hluk, vibrace)

Z hlediska potenciálního ovlivnění veřejného zdraví přicházejí v rámci realizace a provozu záměru teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší, vody a půdy) a psychosociální (rušení pohody aj.). Hlavním škodlivým vlivem železniční dopravy je hluk a to nejen v období provozu, ale i v období výstavby.

Vlivy na veřejné zdraví jsou dány zejména vlivem na ovzduší, na hlukovou situaci v území a možnost šíření vibrací.

Emise

Období z výstavby a provozu

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací (výměna štěrkového lože apod.). V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic – jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, čištění komunikací, omezení provozu za nepříznivých povětrnostních podmínek, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací v suchém období roku a při provozu recyklační linky.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi vlivem stavebních mechanismů a provozem dočasné recyklační linky v ŽST Ústí nad Labem-Střekov. Přeprava materiálu k recyklaci se předpokládá výhradně po železnici. Pro provoz zařízení výše uvedených zdrojů znečištění ovzduší byla zpracována Rozptylová studie (část H – příloha č. 6) ovlivňující okolí provozu recyklační linky emisemi $PM_{2,5}$ a PM_{10} .

Vliv na imisní situaci při výstavbě lze hodnotit jako dočasný, málo významný.

Vibrace

V provozu

Vibrace jsou mechanická chvění, vznikající při průjezdu vozidla, a přenášejí se podložím do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. V důsledku jízdy vozidla po přilehlé komunikaci nebo trati vznikají dynamické síly, které se přenášejí zemí do okolí.

Vliv provozu po rekonstrukci bude mít při realizaci antivibračních opatření a dodržení předepsaných limitů kladný vliv a z hlediska doby trvání se bude jednat o změnu trvalou.

Hluk

Při výstavbě

Pro realizaci stavebních prací budou jako stavební stroje používány běžně používané stavební stroje. Jedná se o běžnou stavební činnost prováděnou běžnými technologiemi, které významně neovlivní životní prostředí v blízkém okolí. Pouze v lokalitě recyklační linky bude zhoršena akustická zátěž provozem linky.

Před zahájením realizace záměru bude zpracována a projednána s příslušnou KHS hluková studie pro recyklační linku pro etapu výstavby včetně příslušných technických a organizačních opatření k zajištění hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti.

Ovlivnění výstavbou bude dočasné, v místech instalace mobilní recyklační linky jako významné, ale umístění bude pouze dočasné.

V provozu

Předmětem stavby jsou úpravy, vedoucí ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového komfortu železniční dopravy. V ŽST Ústí n. L. – Střekov, Velké Březno a Boletice n. L. budou provedeny stavební úpravy, jako rekonstrukce železničního spodku i svršku, zabezpečovacího i sdělovacího zařízení, trakčního vedení, vybudování nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK, EOv a nové osvětlení. V mezistaničních úsecích dojde k rekonstrukci železničního spodku i svršku, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, mostních objektů, trakčního vedení, vybudování nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK na zast. Valtířov, Malé Březno n. L., Křešice u Děčína, Děčín – Staré Město.

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem je zřejmé, že nedošlo k prokazatelnému nárůstu hlukové zátěže v okolí posuzované trati. Na úsecích, kde proběhne rekonstrukce, včetně změny z pevného na pružné upevnění kolejnic, dojde k poklesu stavu hluku o 1 dB v denní době a přibližně 2 dB v noční době. V úsecích, kde rekonstrukce již proběhla, dojde naopak k mírnému nárůstu hlučnosti v denní době o 1 dB, v noční době dojde k poklesu o cca 0,5 dB. Železniční trať je využívána silnou nákladní dopravou v průběhu celého dne. Výsledky měření hluku ukazují na ovlivnění okolí, a proto jsou navržena i doplňující protihluková opatření. Pro snížení hodnoty hluku jsou navržena protihluková opatření, protihlukové stěny i individuální protihluková opatření. Konfigurace terénu, objekty v blízkosti trati, nedostatečná velikost drážních pozemků a úrovně křížení se silničními komunikacemi značně omezují návrh smysluplných protihlukových stěn.

Umístění stěny	Délka	Výška	Min. pohltivost Ke koleji / od koleje
433,028 – 433,126 L	97,5 m	2,5 m nad TK	A2/A3
433,513 – 433,820 L	307 m	2 m nad TK	A3
434,019 – 434,202 L	183 m	2 m nad TK	A3
434,227 – 434,340 L	113 m	2 m nad TK	A3
434,227 – 434,329 P	102 m	4 m nad TK	A3
434,650 – 434,740 L	90 m	2 m nad TK	A3
434,763 – 435,763 L	1000 m	2 m nad TK	A3
435,635 – 435,765 P	129,5 m	2,5 m nad TK	A3
440,075 – 440,199 L	124 m	1,5 m nad TK	A3
441,237 – 441,413 L	176 m	1,8 m nad TK	A3
441,806 – 441,958 P	152 m	2,5 m nad TK	A3
445,092 – 445,236 L	144 m	1,2 m nad TK	A3

Tab. č. 23 - Navržené protihlukové clony

Vliv provozu po rekonstrukci trati s provedením navrhovaných opatření bude mít kladný vliv na stávající hlukovou zátěž (dojde k jejímu zlepšení) z hlediska doby trvání to bude změna trvalá.

D.1.3 Vliv záměru na ZPF a PUPFL

Vliv na ZPF

Míra vlivu na zemědělský půdní fond je dána zásahem záboru do jednotlivých tříd ochrany zemědělské půdy, které vycházejí z bonity půdy.

Třída ochrany	Celková plocha trvalého záboru v m ²
I.	1830,4
II.	823,9
III.	208,7
IV.	1408,8
V.	192,5

Tab. č. 24 – výměra záborů dle třídy ochrany

Stavba je v převážné většině umístěna na drážních pozemcích. Nicméně je navržen i zábor nedrážních pozemků pro umístění trvalých staveb a dočasný zábor pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch během realizace stavby. Rozsah potřebných trvalých záborů ZPF bude celkem 4464,3 m². Trvalými záborů ZPF budou dotčeny (dle dostupných mapových podkladů a údajů KN) následující bonitované půdně ekologické jednotky – 2.28.54, 2.37.55, 2.41.99, 2.41.78, 2.37.16, 2.41.77, 2.28.14, 2.21.10, 2.50.14, 2.22.12, 2.50.11, 2.08.50, 2.28.01, 2.08.10, 2.14.10, 2.56.00. Zařazeny převážně do V. třídy ochrany a dále také do všech ostatních. Trvalý zábor v I. třídě ochrany bude o velikosti 1830,4 m². Zábory zejména v I. třídě ochrany, musí být minimalizovány pouze v nutném rozsahu.

Vzhledem k tomu, že se jedná o pozemky navazující na stávající těleso dráhy a plánovaný záměr je v souladu s platnou územní dokumentací, lze konstatovat, že vliv na půdu bude akceptovatelný.

Vlivy na PUPFL

Revitalizace trati probíhá na stávající železniční trati. V souvislosti s provedením stavby dojde k dočasným i trvalým záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa a také k zasažení pozemků, nacházejících se v ochranném pásmu lesa.

Vliv realizace záměru na PUPFL lze označit za nevýznamný z hlediska délky trvání za dočasný.

Vliv na znečištění půdy

Vlastní etapa výstavby představuje určité riziko ohrožení kvality půd a horninového prostředí, zejména v případě havárie. Pro minimalizaci tohoto rizika jsou navržena opatření, která již byla prezentována v předcházejících částech předkládaného oznámení. Provozem záměru nebude docházet ke znečištění půdy.

Vliv záměru na znečištění půdy je nulový.

D.1.4 Vlivy na povrchové vody a podzemní vody

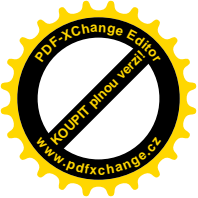
Vodní toky

Při výstavbě

V době výstavby bude využit stávající systém odvodnění trati, preferováno je odvodnění pomocí otevřených zpevněných příkopů, příkopových žlabů případně trativodů. Stávající odvodnění kolejiště je řešeno systémem trativodů a příkopů, případně navazujících drážních kanalizací s následným zaústěním do místních vodních toků. Při realizaci záměru bude provedena úprava stávajících trativodů, které budou napojeny do stávající drážní kanalizační sítě.

K rekonstrukci nebo přestavbě jsou navrženy 17 mostů či propustků přes vodní toky vedené centrální evidenci vodních toků. Stavební úpravy mostů a propustků budou řešeny v souladu s metodikou „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR 1995“. V rámci zásahů do propustků se jedná o:

- Bezejmenný tok ID 10237241
- Kojetický potok ID 10220806
- Bahniště ID 10237271
- Místní potok (Malé Březno II) ID 10220005
- PVB Labe v ř. km 84,1 ID 102230009
- Bezejmenný tok ID 10236501



PVB Labe Křešice 01 ID 10222397
PVB Labe Křešice – Marjánín ID 10222778

V rámci zásahů do konstrukce mostů se jedná o:

Luční potok ID 10100780
LVB Labe v ř. km 83,6 ID 10237133
Těchlovický potok ID 10230023
Rychnovský potok ID 10232374
PVB Labe v ř. km 87 ID 10225288
VT Nebočady-Hošnice ID 10231820
VT 45 Nebočady ID 10229884
Kamenička ID 10102310
M. P. Děčín – Staré město ID 10220415

Záplavová území

Stávající železniční trať je vedena v blízkosti vodních toků, kdy jsou na některých z nich (řeka Labe a řeka Ploučnice) stanovena záplavová území.

Záplavové území řeky Labe je omezeno záplavovými čarami průtoku vody při Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny záplavového území a je stanoveno rozhodnutím č.j.3282/03/ZPZ/Ko ze dne 18. 3. 2004.

Záplavové území řeky Ploučnice je stanoveno rozhodnutím č.j.128217/ZPZ/2010/Ploučnice/Ko ze dne 30. 07. 2010.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Stavba neleží v CHOPAV. Nejbližší se vyskytující je CHOPAV Severočeská křída, jejíž hranice je stavbě vzdálena nejméně 360 m a to na území města Děčín.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Trať prochází ochranným pásmem I. a II. stupně vodního zdroje „vrt v Nebočadech“, které bylo vymezeno rozhodnutím Vod/973/71.

Ve vzdálenosti nejméně 320 m od hranice stavby je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „pramenišť vodovodů Těchlovice, Přerov, Zadní Lhota, Babětín, Přední Lhota“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHSL/1722/71/403/1/Ha/Zá.

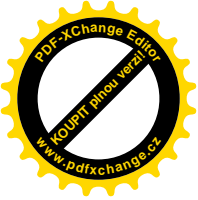
Ve vzdálenosti cca 700 m od železniční trati je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „pramenišť vodovodů pro Boletice, Křešice“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHSL/1741/71/403/1/Ha/Zá.

Vodoprávní úřad bude požádán o souhlas s činností v ochranném pásmu vodního zdroje. Podmínky stanovené v souhlasu budou zpracovány do projektové dokumentace.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod

V zájmovém území stavby neleží žádná ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod (dále jen „ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů“), ani s nimi není v dotyku.

V době výstavby bude pitná voda na staveniště dovážena balená. Vodovodní přípojky pro staveniště záměru nebudou zřizovány. Vliv záměru na místní zdroje a zásobování pitnou vodou bude nulový.



Na staveništi budou pouze chemická mobilní WC. Sprchy nebo umývárny nebudou na staveništi zřizovány.

Ve fázi provozu

Zamýšleným záměrem se nemění počty pracovníků pro obsluhu dopravní cesty. Zároveň nejsou předmětem stavby žádné nové objekty s pobytem osob. Z tohoto důvodu se nepředpokládá změna ve spotřebě vody, ani v odvádění splaškových vod.

Odvod dešťových vod bude zachován stávající.

Vliv záměru na produkci splaškových a dešťových vod lze hodnotit z hlediska velikosti jako nulový, z hlediska doby trvání jako nulový a z hlediska významnosti jako nulový.

D.1.5 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Významnější vliv z hlediska horninového prostředí lze očekávat pouze v případě havárií a úniku látek škodlivých vodám. Při běžném provozu nejsou havarijní situace očekávány. Z hlediska rozsahu stavby a její lokalizace však lze vliv v případě jakéhokoliv úniku látek škodlivých vodám označit za významný a velký negativní vliv; na významu proto nabývá respektování veškerých doporučení, která by v oblasti prevence mohla toto riziko minimalizovat.

V zájmovém území se v místě mezi Přední Lhotou u Těchlovic a Jakuby nachází prostor pro těžbu nerostné suroviny – čediče.

V zájmovém území se nenalézají poddolovaná území (dle archivu Geofondu Praha). V rámci území nejsou patrné žádné projevy nestability území.

Hranice stavby nezasahuje do území se zájmy chráněnými zák. č. 44/1988Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění.

Vliv záměru lze označit jako nulový.

D.1.6 Vliv záměru na produkci odpadů

Při výstavbě záměru budou vznikat odpady. Přehled druhů odpadů, jejichž vznik je očekáván při výstavbě záměru je uveden v příslušné kapitole oznámení. S odpady bude nakládáno podle skutečných vlastností a v souladu s platnými předpisy v oblasti nakládání s odpady. Odpady budou v max. míře dále využity. Zvýšení produkce odpadů v místě bude časově omezeno.

Vliv záměru na produkci lze označit za malý, negativní, z hlediska doby trvání jde o jev dočasný.

Při provozu záměru nebudou kromě odpadů z běžné údržby zeleně a produkce běžných odpadů vznikat žádné odpady ve srovnání se stávajícím stavem.

Vliv provozu záměru lze tedy označit za nulový.

D.1.7 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Pro záměr byl zpracován Přírodovědný průzkum (Ecological Consulting, 2017), na základě terénních šetření provedených pro jarní a letní aspekt. Součástí výsledkové zprávy Přírodovědného průzkumu je vyhodnocení z hlediska botanického i zoologického. Vzhledem k tomu, že prostor železniční stanice se nalézá v dlouhodobě silně urbanizovaném území, není výskyt zvláště chráněných druhů flóry ani fauny předpokládán.

V rámci provedeného průzkumu byla zaznamenána přítomnost přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*) a tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), které jsou dle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění, řazeny mezi druhy ohrožené. Jedná se o sekundární stanoviště druhů. Pro tyto druhy bude požádán orgán ochrany přírody o udělení výjimky k zásahu do biotopu dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Vzhledem k biologii a ekologii přesličky větevnaté předpokládáme její opětovné samovolné šíření po dokončení záměru.

V území byly zaznamenány také některé druhy invazních rostlin, které se krajinou šíří podél liniových koridorů. Jedná se o javor jasanolistý (*Acer negundo*), pajasan žláznatý (*Ailanthus altissimus*), trnovník akát (*Robinia pseudacacia*), pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*), ambrosie peřenolistá (*Ambrosia artemisiifolia*), turanka kanadská (*Conyza canadensis*), turan roční (*Erigeron annuus*), bělotrn kulatohlavý (*Echinops sphaerocephalus*), celík kanadský (*Solidago canadensis*), křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*), křídlatka sachalinská (*Reynoutria sachalinensis*), netýkavka žláznatá a malokvětá (*Impatiens glandulifera*, *I. parviflora*) a topinambur hlíznatý (*Helianthus tuberosus*).

Na základě provedené botanické části Přírodovědného průzkumu se doporučuje během stavebních prací zaměřit pozornost na případné další šíření těchto druhů a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. křídlatky). V případě vzniku nových ložisek, zejména křídlatek tyto okamžitě likvidovat.

V území se vyskytuje několik zvláště chráněných druhů ptáků. Většina z nich je hnízdně vázána na prostředí, které nebude ovlivněno stavbou. Ze zvláště chráněných druhů předpokládáme v blízkosti tratě pouze hnízdění slavíka obecného (*Luscinia megarhynchos*). Aby nedošlo k ohrožení hnízdění ptáků, bude kácení dřevin prováděno mimo vegetační sezonu.

Z hlediska možného hnízdění ptáků v porostech dřevin, které jsou určeny ke kácení, doporučujeme načasovat kácení do období mimo vegetační sezonu (tedy do období od začátku listopadu do konce března), v případě nutnosti kácení ve vegetační sezoně, zejména v hnízdním období (od dubna do konce srpna) je nutné zajistit přítomnost odborného dohledu, který provede kontrolu dřevin těsně před jejich pokácením a pokud vyloučí hnízdění, je možné dřeviny pokácet.

Z důvodu rekonstrukce železničního tělesa je navrženo kácení mimolesní zeleně. Nezbytně nutný rozsah kácení je řešen v Dendrologickém průzkumu (SUDOP EU 11/2017) na základě místního šetření. Převážná část keřových porostů určených ke kácení se nalézá na pozemku dráhy – v prostoru za kolejíštěm. Kácení je navrženo v nezbytně nutném rozsahu. O povolení kácení bude požádáno v rámci zpracování inženýrské činnosti pro stavební povolení na příslušný úřad. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny vyhláškou č. 189/2013 Sb. §4 Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona české národní rady č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen). Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Celkem je navrženo ke kácení 470 ks dřevin a 17705 m² keřových porostů.

Pro kompenzaci za nezbytně nutné kácení jsou v kapitole D. IV Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů uvedena odpovídající opatření.

Rozsah vlivu výstavby a provozu oznamovaného záměru lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako malou, z hlediska doby trvání jako dočasný.

D.1.8 Vliv na lokality NATURA 2000

Železniční trať prochází nebo se nachází v blízkosti několika Evropsky významných lokalit. Jsou jimi EVL Porta Bohemica, vymezená tokem Labe a jeho okolím, EVL Dolní Ploučnice a EVL Labské údolí. V blízkosti železniční stanice optimalizované části trati se nenachází žádná ptačí oblast.

Přílohou oznámení je stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. OOP – Správy CHKO České Středohoří ze dne 8. 6. 2018 se závěrem, že lze vyloučit významný vliv záměru na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, viz část H.

Rozsah vlivu výstavby a provozu oznamovaného záměru lze hodnotit jako nulový, jeho významnost jako nulovou, z hlediska doby trvání jako nulový.

D.1.9 Vlivy na krajinu

V rámci rekonstrukce nedojde k zásadní úpravě polohy kolejí v mezistaničních úsecích. V ŽST Ústí nad Labem-Střekov, ŽST Velké Březno a ŽST Boletice nad Labem dojde k úpravám konfigurace kolejíště. Prováděné stavební úpravy jsou v souladu s platnou územní dokumentací. Kolejové řešení vychází ze schválené studie proveditelnosti „Studie proveditelnosti Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín (SUDOP PRAHA a.s., 2015)“.

Vzhledem k rozsahu úprav nedojde k negativnímu ovlivnění krajinného rázu.

D.1.10 Vlivy na kulturní památky

Stavba leží mimo památkovou zónu města Ústí nad Labem. Stavba bude v několika místech procházet územím s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů – ÚAN I a také ÚAN II – územím, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100%. Sem patří všechny sídelní útvary (obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina), území v těsné blízkosti ÚAN I, atd.

Dle ust. §22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, jsou stavebníci povinni tento záměr oznámit Akademickému ústavu Akademie věd ČR a případně umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

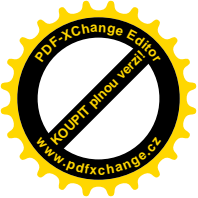
Záměrem je rekonstrukce stávající železniční stanice, již dlouho stabilizované v krajině, nelze tedy předpokládat ovlivnění kulturních památek v okolí uvažovaného záměru.

Rozsah vlivu výstavby a provozu oznamovaného záměru lze hodnotit jako nulový, jeho významnost jako nulovou, z hlediska doby trvání jako nulový.

2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

V následujícím textu jsou seřazeny jednotlivé vlivy záměru na životní prostředí podle jejich významu a následně jsou tyto vlivy ohodnoceny a okomentovány. Vlivy jsou seřazeny od nejvýznamnějšího po nejméně významný.

1. Vliv na akustickou zátěž
2. Vliv na ovzduší
3. Vliv na vody
4. Vliv na floru, faunu a ekosystémy
5. Vlivy na půdu
6. Vlivy na horninové prostředí



7. Vlivy na krajinu

D.2.1 Vliv na akustickou zátěž

Prováděné práce budou rozděleny do delšího časového úseku. Větší kumulaci prací lze předpokládat při dílčích sanacích železničního svršku a spodku.

Realizace záměru se nepředpokládá v nočních hodinách. Vzhledem k rozsahu prací není předpoklad překračování hygienických limitů při realizaci.

D.2.2 Vliv na ovzduší

Dočasným stacionárním zdrojem ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší bude recyklační linka umístěná na ploše zařízení staveniště. Dalšími vyvolanými zdroji bude manipulace s jednotlivými frakcemi štěrkového lože.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že v lokalitě stavebního záměru (umístění recyklační linky) dochází v současnosti k překračování imisního limitu pro denní koncentraci PM_{10} a roční koncentraci benzo(a)pyrenu, imisní limity ostatních znečišťujících látek jsou dodrženy.

Z výsledků vyplývá, že příspěvek daný realizací záměru k průměrné roční koncentraci benzenu a benzo(a)pyrenu bude představovat maximálně několik tisícín (maximálně setin) procenta podílu na imisním pozadí i imisním limitu daných látek.

V případě roční koncentrace $PM_{2,5}$ bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby činit cca $0,411 \mu g/m^3$, což odpovídá přibližně 2 % podílu na imisním pozadí a 1,6 % podílu na imisním limitu. U roční koncentrace PM_{10} dojde k navýšení koncentrace v řádu jednotek procent, realizace záměru však nebude znamenat překročení imisního limitu. Příspěvek roční koncentrace NO_2 bude v místě nejbližší obytné zástavby činit řádově pouze tisíciny procenta podílu na imisním pozadí a imisním limitu. Maximální hodinová koncentrace NO_2 v místě nejbližší obytné zástavby byla vypočtena na $0,92 \mu g/m^3$, tedy cca 1,1% imisního pozadí a 0,5% imisního limitu. K překročení limitních hodnot dojde k 24hodinové koncentraci PM_{10} . Je však třeba zdůraznit, že vypočtené hodnoty ($326 \mu g/m^3$, resp. $243 \mu g/m^3$ a $175 \mu g/m^3$ u nejbližší obytné zástavby) porovnávají s imisními limity jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějšího provozu zdroje a povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje znečištění. Lze konstatovat, že v reálném provozu budou dosahované koncentrace mnohem nižší. Maximální vypočtené hodnoty budou dosahovány pouze v některých dnech za nepříznivých rozptylových podmínek, při kterých může dojít k překročení imisního limitu. K tomu bude docházet pouze v časově omezeném období – a to maximálně v období provozu recyklační linky (tedy dle předpokladu max. 80 dní v roce). Po skončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Vzhledem k tomu, že tyto stavy způsobuje výlučně recyklace a manipulace se „suchým“ štěrkovým ložem doporučujeme:

- Neprovádět recyklování štěrku v případě nepříznivých rozptylových podmínek
- Zpracováváný materiál zkrápět
- Čistit komunikace

Tato opatření výrazně sníží přítomnost TZL v ovzduší.

Vlastní lokalitu prací včetně zařízení staveniště lze považovat za maloplošný zdroj znečišťování ovzduší. Z hlediska dopravy materiálů budou ovlivněny liniové zdroje v okolí realizace. Změna frekvence dopravy na dotčených komunikacích se nepředpokládá. Z části bude doprava materiálů řešena po železnici.

D.2.3 Vliv na vody

K negativnímu ovlivnění kvality podzemních a povrchových vod může dojít v období výstavby v důsledku havárie, technické závady stavebních mechanismů či selhání lidského faktoru. Při běžném provozu se negativní ovlivnění kvality a režimu vodního hospodářství nepředpokládá.

Stavba přichází do kontaktu s vodními toky stávajícími propustky, několik stávajících propustků převádějící vodní toky je navrženo k přestavbě nebo rekonstrukci, podrobněji jsou popsány u jednotlivých SO.

Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. V projektové dokumentaci pro stavební povolení bude z důvodu ochrany čistoty vod v období během realizace stavby vyhotoven návrh pro Havarijní plán stavby.

Trať prochází ochranným pásmem I. a II. stupně vodního zdroje „vrt v Nebočadech“, které bylo vymezeno rozhodnutím Vod/973/71.

Ve vzdálenosti nejméně 320 m od hranice stavby je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „prameniště vodovodů Těchlovice, Přerov, Zadní Lhota, Babětín, Přední Lhota“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHZL/1722/71/403/1/Ha/Zá.

Ve vzdálenosti cca 700 m od železniční trati je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „prameniště vodovodů pro Boletice, Křešice“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHZL/1741/71/403/1/Ha/Zá.

D.2.4 Vliv na faunu, floru a ekosystémy

Budou respektovány požadavky příslušných orgánů ochrany přírody. Předpokládá se úprava dotčených pozemků do odpovídajícího stavu, po provedení záměru tak, aby nedošlo k šíření ruderalních druhů rostlin a alergenních plevelů. Vliv na lokality NATURA vyloučen.

D.2.5 Vliv na veřejné zdraví

Realizace záměru se nepředpokládá v nočních hodinách. Vzhledem k rozsahu prací není při realizaci předpoklad překračování platných imisních limitů ani hygienických limitů pro hluk. V průběhu realizace záměru budou do jisté míry dotčeni obyvatelé nejbližších obytných objektů, které leží v blízkosti stavby. Vzhledem k rozsahu prací a délce trvání bude toto lokální ovlivnění malé a nepřesáhne únosnou míru. Reálné vlivy na zdraví nelze předpokládat.

D.2.6 Vliv na půdu

Posuzovaný záměr vyvolává trvalý zábor zemědělského půdního fondu – 4 464,3 m².

V souvislosti s provedením stavby dojde k dočasným i trvalým záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa a také k zasažení pozemků, nacházejících se v ochranném pásmu lesa.

3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍ STÁTNÍ HRANICE

Jedná se o stávající železniční stanici na stávající trati ve vnitrozemí České republiky. Přímé negativní vlivy přesahující státní hranice lze vyloučit.

4. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JE TO VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ

Pro fázi přípravy

Ochrana přírody

- Projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení, zásahy do významných krajinných prvků, případně projednat možné výjimky ze zásahů
- V dalších stupních projektové dokumentace zpřesňovat rozsah kácení mimolesní zeleně

Voda

- Po dobu výstavby navrhnout taková preventivní opatření při nakládání se závadnými látkami, aby bylo minimalizováno znečištění povrchových a podzemních vod těmito látkami
- Zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro etapu výstavby s ohledem na nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (s havarijním plánem budou prokazatelně seznámeni příslušní pracovníci stavby včetně subdodavatelů). Plán bude splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. Plán bude předložen k odbornému stanovisku správcům dotčených toků a ke schválení vodoprávním úřadem. V rámci projektové dokumentace bude zpracován také povodňový plán.

Archeologie

- V souladu s ust. §22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, bude záměr oznámen záměr Akademickému ústavu Akademie věd ČR

Pro fázi výstavby

Ochrana ovzduší

- V průběhu celé výstavby provádět důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace, kola automobilů na výjezdu budou očištěna tak, aby se zabránilo znečišťování příjezdové komunikace a veřejných komunikací
- Při výběru dodavatele bude preferováno mimo jiných parametrů i použití moderních stavebních mechanismů s nízkými emisními parametry – emisní limity pro silniční dieselové motory na úrovni Stage IIIB, v případě aplikace technického opatření na úrovni Stage IV.
- Pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště
- V době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, místa pro překládku materiálu budou vybavena mobilním skrápěcím nebo mlžícím zařízením, které bude spouštěno v době déle trvajícího sucha
- Při nepříznivých rozptylových podmínkách neprovádět recyklování šterků
- Za dlouhotrvajícího sucha a vyšším větrem skrápět recyklovaný materiál

Ochrana přírody

- Likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálení
- V průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích

- Po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch
- Zemní a stavební práce je možné provádět celoročně, pokud to bude možné, je vhodné provádět je v době mimo hibernaci (zimování) živočichů, aby měli možnost lokalitu opustit. Doporučuje se provést vyklizení ploch od vegetace (kosení). Tím se sníží fyzická přítomnost živočichů a vznikne tlak na opuštění lokality

Ochrana vod

- Bude zajištěn odvod povrchových vod z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů
- Zachytávání úkapů při odstavení mechanismů

Nakládání s odpady

- zhotovitel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství. O vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence. Součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití

Hluk

- všechny stavební práce budou prováděny pouze v denní době
- budou voleny stroje s garantovanou nižší hlučností
- budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
- zkrácení provozu hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dní po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny)

Archeologie

- v průběhu veškerých zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu.

Pro fázi provozu

- zajistit odpovídající údržbu vytvořeného díla

Odpady

- s odpady nakládat v souladu s legislativou platnou v odpadovém hospodářství, v současné době dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech, v platném znění a navazujících vyhlášek
- odpady budou shromažďovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií na vymezených sběrných místech původce odpadu a v příslušných shromažďovacích prostředcích (speciální sběrné nádoby, kontejnery apod., jejichž typ bude dohodnut s oprávněnou osobou, která bude zajišťovat odvoz odpadu – shromažďovací prostředky musí splňovat § 5 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady).
- Nebezpečné odpady budou shromažďovány odděleně podle druhu ve speciálních shromažďovacích prostředcích umístěných ve sběrném místě pro nebezpečný odpad, nepřístupném veřejnosti. Původce nebezpečných odpadů si zajistí pro nakládání s těmito odpady souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy.

Kompenzační opatření

- Provedení protihlukových stěn v souladu se závěry aktualizované hlukové studie a individuálních protihlukových opatření

5. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předpokládané vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo byly v dokumentaci a v jejich odborných podkladových studiích hodnoceny a prognózovány obvyklými a obecně používanými metodami a postupy_

- Terénním průzkumem dotčeného území (biologický průzkum, dendrologický průzkum,...)
- Porovnáváním získaných údajů se stanovenými normami a limity, odborným odhadem apod.
- Měřením v terénu, modelováním a výpočty podle schválených postupů a metodik (např. hluková studie)

Potřebné informace a vstupní údaje pro posuzování byly získány z obvyklých a používaných zdrojů jako například průzkumy území, oficiální stránky institucí, informace a údaje z tematických map či webových stránek.

Využity byly následující metodiky:

Hluk

Pro zjištění hluku z dopravy byla použita německá výpočtová metodika Schall 03, výpočet byl proveden výpočtovým programem LimA 5.5. Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásky s doplněním výpočtových bodů. Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v plném znění a k příslušným normám z oblasti akustiky.

Vibrace

Pro zjištění vibrací byla použita měřicí sestava B&K, se spektrálním modulem PULSE B&K typ 3050-A-060, v.č. 100121. Měření a následné vyhodnocení hladin vibrací bylo provedeno v souladu s normou ČSN ISO 2631-2, Část 2: Vibrace v budovách a přihlédnuto bylo k Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

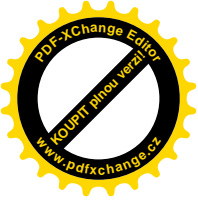
Ovzduší

Při realizaci záměru bude využita recyklační linka, v rámci zjištění vlivu na ovzduší byla v souladu se zákonem 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší vypracována rozptylová studie. Studie byla zpracována dle metodiky SYMOS '97, aktualizace 2013. Výpočet imisní situace byl proveden pomocí programu SYMOS '97 verze 2013, vyvinutém společností IDEA-ENVI s.r.o. Pro výpočet emisí z liniových zdrojů byl použit software MEFA 13, mapové výstupy byly zpracovány programem ESRI ArcGIS.

Biologické hodnocení

Popis přírodních podmínek a stav fauny a flóry byl zpracován na základě terénního průzkumu (4/2017, 8/2017) a doplněn byl o údaje publikované v literatuře. Zpracovatelem byl Ecological consulting a.s.

Dendrologický průzkum – byl proveden terénně v listopadu 2017 (SUDOP EU).



6. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ, A HLAVNÍCH NEJISTOT Z NICH PLYNOUCÍCH

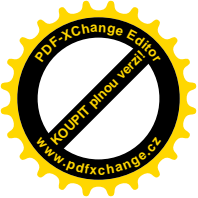
Hluk

- všechny stavební práce budou prováděny pouze v denní době
- zvolení strojů s garantovanou nižší hlučností
- kombinace hlukově náročných prací s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
- zkrácení provozu hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dní po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny)

Oznámení bylo zpracováno na základě projekčních podkladů záměru a dalších zpracovateli dostupných podkladů. V dalších stupních projektové přípravy se mohou objevit změny, které však zásadně nemohou ovlivnit celkovou koncepci záměru a vyhodnocené vlivy na životní prostředí, mohou však již odrážet návrhy obsažené ve zpracovaném oznámení. Z hlediska vlastního záměru je možné, že budou z hlediska zabezpečení stanice aplikovány poněkud jiné technické prvky, nikoliv však nižší třídy, ale v souladu s vývojem techniky v předmětné oblasti.

Vzhledem k tomu, že železnice patří mezi stavby se známými, dobře popsányými vlivy na životní prostředí, pro jejichž identifikaci a pozdější kvantitativní vyhodnocení existuje dostatek odpovídajících metodických přístupů, lze vstupní podklady pro zpracování oznámení považovat za dostatečné.

Podklady použité v tomto oznámení jsou uvedeny v části F tohoto oznámení.

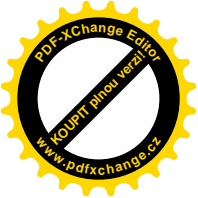


E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)

Předložený záměr byl z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí řešen jednovariantně.

Oznamovatel záměru předkládá do procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednu variantu, kterou označuje za jediné možné řešení, šetrné pro životní prostředí, pro zajištění předloženého záměru. Z hlediska vlastního záměru je možné, že budou z hlediska zabezpečení stanice aplikovány poněkud jiné technické prvky, nikoliv však nižší třídy, ale v souladu s vývojem techniky v předmětné oblasti.

Z tohoto pohledu je tedy posuzovaný záměr monovariantní.



F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.I Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Příloha č. 2 – Hluková studie (Ecological Consulting a.s., 10/2017)

Příloha č. 3 – Dendrologický průzkum (SUDOP EU a.s., 11/2017)

Příloha č. 4 – Biologický průzkum (Ecological Consulting a.s., 09/2017)

Příloha č. 6 – Rozptylová studie (Ecological Consulting a.s., 11/2017)

Příloha č. 7 – Rozsah výluk železniční a silniční dopravy

Příloha č. 8 – Hodnocení vibrací (Ecological Consulting a.s., 2/2018)

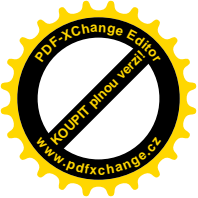
Mapové přílohy

Příloha č. 1 – Přehledná situace oblasti stavby M 1: 10 000

Příloha č. 5 – Koordinační situace M 1: 500

F.II Další podstatné informace oznamovatele

V rámci tohoto oznámení nebyly oznamovatelem doloženy jiné podstatné informace, než jsou informace výše uvedené.



G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem předkládaného oznámení je záměr:

Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ

Předmětem zjišťovacího řízení dle §7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí je Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ.

Záměr „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov – Děčín východ“ naplňuje dikci bodu 44 „Celostátní železniční dráhy“ kategorie I (záměry vždy podléhají posuzování), přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Příslušným orgánem v procesu posuzování vlivů na životní prostředí Ministerstvo životního prostředí.

Cílem stavby je rekonstrukce železničních stanic a mezistaničních úseků, díky kterým dojde ke zlepšení kvalitativních parametrů trati. Budou zajištěny parametry pro provoz nákladní dopravy, zejména se jedná o dostatečnou délku staničních kolejí (780 m), tak aby byl umožněn průjezd nákladních vlaků délky 740 m. Budou provedeny nezbytné úpravy a výměny vyžilého technického a technologického zařízení. Rekonstrukce je nezbytná pro zajištění plnění současných legislativních požadavků. Bude provedena rekonstrukce všech částí infrastruktury, vyjma těch, které byly obnoveny novým materiálem po roce 2000. Stanice budou peronizovány a částečně redukovány podle podkladové studie s optimalizací technického návrhu.

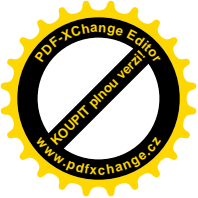
Záměr má být realizován na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. a soukromých vlastníků. V rámci realizace záměru dojde k trvalému záboru ZPF v předpokládaném rozsahu 4464,3 m². V rámci realizace stavby dojde k trvalému a dočasnému záboru PUPFL. Na základě stávající projektové přípravy lze soudit, že předpokládaná zařízení staveniště týkající se předmětného záměru budou realizována převážně na drážních pozemcích.

V hlukové studii jsou doloženy hlukové mapy a výsledky výpočtu ekvivalentních hladin hluku v přílehlém okolí železniční tratě. Porovnány jsou vypočtené hodnoty, které odpovídají dopravnímu zatížení v roce 2000 v současnosti a ve výhledu.

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 s výhledovým stavem po provedených stavebních úpravách je zřejmé, že nedochází k nárůstu hlukové zátěže v okolí posuzované železniční tratě. Na úsecích, kde proběhne rekonstrukce, včetně změny z pevného na pružné upevnění kolejnic, dojde k poklesu stavu hluku o 1 dB v denní době a přibližně 2 dB v noční době. V úsecích, kde rekonstrukce již proběhla, dojde naopak k mírnému nárůstu hlučnosti v denní době o 1 dB, v noční době dojde k poklesu o cca 0,5 dB. Železniční trať je využívána silnou nákladní dopravou v průběhu celého dne. Výsledky měření hluku ukazují na ovlivnění okolí, a proto jsou navržena i doplňující protihluková opatření.

Dočasným stacionárním zdrojem ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší bude recyklační linka umístěná na ploše zařízení staveniště. Dalšími vyvolanými zdroji bude manipulace s jednotlivými frakcemi štěrkového lože.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že v lokalitě stavebního záměru (umístění recyklační linky) dochází v současnosti k překračování imisního limitu pro denní koncentraci PM₁₀ a roční koncentraci benzo(a)pyrenu, imisní limity ostatních znečišťujících látek jsou dodrženy. Dále vyplývá, že příspěvek daný realizací záměru k průměrné roční koncentraci benzenu a benzo(a)pyrenu bude představovat maximálně několik tisícín (maximálně setin) procenta podílu na imisním pozadí i imisním limitu daných látek.



Po skončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Vzhledem k tomu, že nepříznivé stavy způsobuje výlučně recyklace a manipulace se „suchým“ štěrkovým ložem doporučujeme:

- Neprovádět recyklování štěrků v případě nepříznivých rozptylových podmínek
- Zpracovávaný materiál zkrápět, čistit a kropit komunikace

Tato opatření výrazně sníží přítomnost TZL v ovzduší.

Samotný provoz na trati nemůže zásadně ohrozit čistotu vod. Úkapy mazacích látek z projíždějících souprav a přepravovaných kapalných materiálů ulpívají na povrchu štěrkového lože, kde sorbují do prachových částic mezi štěrkovými zrny nebo jsou zachyceny stabilizační vrstvou železničního spodku. K dalšímu pohybu hutnějším zemním tělesem nebo k vyplavování nedochází. Ohrožení podzemních či povrchových vod by bylo možné pouze při lokální havárii.

Stavba přichází do kontaktu s vodními toky stávajícími propustky, několik stávajících propustků převádějící vodní toky je navrženo k přestavbě nebo rekonstrukci, podrobněji jsou popsány u jednotlivých SO.

Trať prochází ochranným pásmem I. a II. stupně vodního zdroje „vrt v Nebočadech“, které bylo vymezeno rozhodnutím Vod/973/71.

Ve vzdálenosti nejméně 320 m od hranice stavby je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „prameniště vodovodů Těchlovice, Přerov, Zadní Lhota, Babětín, Přední Lhota“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHZL/1722/71/403/1/Ha/Zá.

Ve vzdálenosti cca 700 m od železniční trati je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „prameniště vodovodů pro Boletice, Křešice“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHZL/1741/71/403/1/Ha/Zá.

V zájmovém území se v místě mezi Přední Lhotou u Těchlovic a Jakuby nachází prostor pro těžbu nerostné suroviny – čediče.

V zájmovém území se nenalézají poddolovaná území. V rámci území nejsou patrné žádné projevy nestability území.

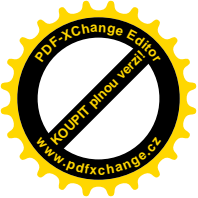
Vlivy na flóru představují kácení dřevin v místech trvalého a dočasného záboru stavby. Před zahájením stavby bude nutné vykácet cca 470 ks dřevin z toho 2 ks > 90 cm a 17 705 m² keřových porostů. Případné náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu povolení ke kácení zeleně. Pro náhradní výsadbu se nedoporučují plochy v obvodu dráhy, v těsné blízkosti provozovaných tratí.

Z botanického hlediska nehrozí při výstavbě a provozu železničního koridoru žádný závažný střet. V oblasti vlastní byla zaznamenána přítomnost přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*) a tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), které jsou dle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění, řazeny mezi druhy ohrožené. Vzhledem k biologii a ekologii přesličky větevnaté se předpokládá její opětovné samovolné šíření po dokončení záměru.

V oblasti byl zjištěn výskyt několika druhů zvláště chráněných živočichů. Jelikož se jedná o rekonstrukci železniční tratě ve stávající rase, nepředpokládá se ovlivnění těchto druhů nebo biotopů, na které jsou živočichové vázáni.

Posuzovaný záměr není v přímém kontaktu s prvky ÚSES. Vzdálenost prvků ÚSES od nejbližší části stavby je min. 200 m. Stavba svým rozsahem prvky ÚSES nezasahuje. Záměrem mohou být nad míru stávajícího zatížení ovlivněny pouze lokální prvky ÚSES a to jen po dobu výstavby záměru.

Stavba není v kolizi s žádným VKP registrovaným dle §6 zák.č. 114/1992 Sb., všechny registrované VKP jsou ve vzdálenosti min 30 m od hranice stavby. Stavba kříží 28 VKP dle §6 zák.č. 114/1992 Sb.



Úpravy stávajících propustků a vodoteče si vyžádají zásahy do VKP. Pro zásah do VKP bude podána žádost o závazné stanovisko k zásahu do VKP.

Stavba prochází územím CHKO České Středohoří, v převážné většině prochází trať IV. zónou CHKO. Pouze v prostoru Olšinek a v blízkosti zámku Velké Březno se dotýká hranic II. zóny CHKO.

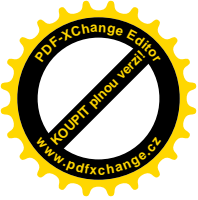
Železniční stanice není v přímém kontaktu s žádným PR a PP.

Posuzovaný záměr nezasahuje do památných stromů.

Stávající trať se nachází v blízkosti hranic či prochází několika evropsky významnými lokalitami. V okolí se nenachází žádná ptačí oblast. Správou CHKO České Středohoří bylo vydáno stanovisko dle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ze dne 8. 6. 2018, se závěrem, že u záměru „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“ lze vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody je přílohou oznámení.

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu jako orgán územního plánování příslušný podle § 7 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebního řádu, ve znění zákona č. 225/2017 Sb., přezkoumal podle § 96b odst. 3 stavebního zákona z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování záměr a dne 30. 4. 2018 vydal závazné stanovisko č. j. 209/UPS/2018 se závěrem, že záměr je přípustný.

Na základě údajů uvedených v předchozích kapitolách oznámení lze navržený záměr označit pro dané území za akceptovatelný.



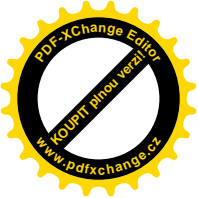
H. PŘÍLOHY

- H.1 Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- H.2 Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

Samostatné přílohy:

Na konci oznámení jsou jako přílohy uvedeny následující mapové a jiné dokumentace týkající se údajů v oznámení (jen v tištěné podobě):

- Příloha č. 1 – Přehledná situace oblasti stavby 1:10000
- Příloha č. 2 – Hluková studie (Ecological Consulting a.s., 10/2017)
- Příloha č. 3 – Dendrologický průzkum (SUDOP EU a.s., 11/2017)
- Příloha č. 4 – Biologický průzkum (Ecological Consulting a.s., 9/2017)
- Příloha č. 5 – Koordinační situace 1:500
- Příloha č. 6 – Rozptylová studie (Ecological Consulting a.s., 11/2017)
- Příloha č. 7 – Rozsah výluk železniční a silniční dopravy
- Příloha č. 8 – Hodnocení vibrací (Ecological Consulting a.s., 2/2018)



Datum zpracování oznámení: 9. 5. 2018

Jméno, příjmení, pracoviště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se podílely na zpracování oznámení:

Bc. Andrea KATOLICKÁ
SUDOP EU a.s.
Olšanská 1a
130 00 Praha 3
Tel: 476 767 061
Email: andrea.katolicka@sudopeu.cz

Podpis zpracovatele oznámení:

.....

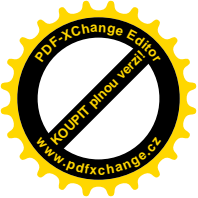
Spolupráce:	Ing. Tomáš Traksl	SUDOP EU a.s.
	Ing. Ivan Grisa	SUDOP EU a.s.
	Ing. Stanislav Jaroš	SUDOP EU a.s.
	Ing. Jana Ptáčková	SUDOP EU a.s.
	Ing. Jaromír Čápal	Ecological Consulting, a.s.
	Mgr. Tereza Veselá	Ecological Consulting, a.s.
	Mgr. Martina Fialová, Ph.D.	Ecological Consulting, a.s.

Seznam obrázků v textu:

- Obr. 1 Energetická bilance Ústí nad Labem-Střekov
- Obr. 2 Energetická bilance Velké Březno
- Obr. 3 Energetická bilance Boletice nad Labem
- Obr. 4. Vymezení plochy pro umístění recyklační základny
- Obr. 5. NRBC Stříbrný roh
- Obr. 6 Regionální biocentra v okolí Ústí nad Labem
- Obr. 7 Regionální biocentra v okolí Děčína
- Obr. 8 Přibližné umístění LBC a LBK
- Obr. 9 Rozsah CHKO České Středohoří
- Obr. 10 PP Nebočadský luh
- Obr. 11 PP Loupežnické jeskyně
- Obr. 12 PP Stříbrný roh
- Obr. 13 PP Magnetovec-skální hřib
- Obr. 14 Památné stromy na území města Ústí nad Labem
- Obr. 15 Památné stromy na území OOP Ústí nad Labem
- Obr. 16 Památné stromy na území města Děčín
- Obr. 17 EVL Porta Bohemica
- Obr. 18 EVL Dolní Ploučnice
- Obr. 19 EVL Labské údolí
- Obr. 20 PO Labské pískovce
- Obr. 21 Ochranné pásmo vodního zdroje „Vrt v Nebočadech“
- Obr. 22 Ochranné pásmo vodního zdroje „Prameniště vodovodů Těchlovice, Přerov, Zadní Lhota,...“
- Obr. 23 Ochranné pásmo vodního zdroje „Prameniště vodovodů Boletice, Křešice,...“
- Obr. 24 Hranice CHOPAV Severočeská křída
- Obr. 25 Aktivní zóna záplavového území
- Obr. 26 Aktivní zóna záplavového území
- Obr. 27 Záplavová území při průtocích Q5, Q20, Q100
- Obr. 28 Záplavová území při průtocích Q5, Q20, Q100

Seznam tabulek v textu:

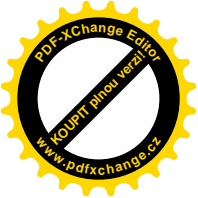
- Tab. 1 Seznam území záměru
- Tab. 2 Výčet navazujících rozhodnutí
- Tab. 3 Výměra záborů dle druhů pozemků
- Tab. 4 Pozemky PUPFL ve vzdálenosti 50 m od hranic stavby
- Tab. 5 Celková energetická bilance
- Tab. 6 Nové odběry z rozvaděče 0,4R1 (bez stávajících odběrů)
- Tab. 7 Stávající odběry z rozvaděče RH, stávající rozvodna nn
- Tab. 8 Srovnání vypočtených hodnot imisního příspěvku v místě vybraných dotčených obytných objektů s imisními limity a stanoveným imisním pozadím
- Tab. 9 Odpady z realizace záměru
- Tab. 10 Výsledky zkoušek vyluhovatelnosti
- Tab. 11 Výsledky zkoušek vyluhovatelnosti



- Tab. 12 Umístění recyklační základny
- Tab. 14 Odpady z budoucího provozu
- Tab. 15 Navržené protihlukové clony
- Tab. 16 Přehled povodí 4. Řádu
- Tab. 17 Průměrné měsíční a roční teploty vzduchu na stanici v Ústí nad Labem
- Tab. 18 Průměrné množství srážek na stanici v Ústí nad Labem
- Tab. 19 Průměrné koncentrace škodlivin v ovzduší na stanicích u Ústí nad Labem
- Tab. 20 Třídy ochrany půdy
- Tab. 21 Soupis zaznamenaných druhů
- Tab. 22 Druhy ptáků, zaznamenané nebo uváděné jako vyskytující se v lokalitě záměru
- Tab. 23 Navržené protihlukové clony
- Tab. 24 Výměra záborů dle třídy ochrany

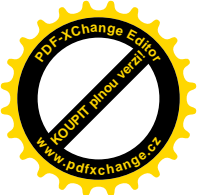
Použitá literatura a podklady:

- Culek M., et al.: Biogeografické členění České republiky. Enigma. Praha. 1996
- Dendrologický průzkum: Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín-východ, SUDOP EU, 11/2017
- Internetové stránky VÚV TGM - <http://heis.vuv.cz/data/spusteni/identchk.asp?typ=00>
- Internetové stránky Krajského úřadu Ústeckého kraje - <http://kr-ustecky.cz/>
- Internetové stránky NPU - <http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>
- Internetové stránky Českého hydrometeorologického ústavu - <http://www.chmi.cz>
- Hluková studie, Ecological consulting 10/2017
- Biologický průzkum (Ecological Consulting a.s., 9/2017)
- Rozptylová studie (Ecological Consulting a.s., 11/2017)
- Přípravná dokumentace stavby „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín-východ“ SUDOP EU a.s.
- <http://nature.cz>
- <http://geoportal.gov.cz/>
- <http://www.geofond.cz/>
- <http://www.geology.cz>
- <http://www.pla.cz>

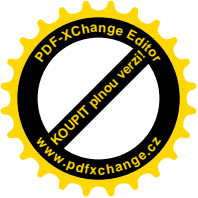


SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

ATÚ	automatická telefonní ústředna
Čhp	číslo hydrologického pořadí
ČSN.....	česká technická norma
ČOV	čistírna odpadních vod
DKS.....	dvojitá kolejová spojka
EVL.....	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV.....	chráněná oblast přirozené akumulace vod
Laeq.....	ekvivalentní hladina hluku
LBC.....	lokální biocentrum
MK.....	místní kabelizace
MŽP.....	ministerstvo životního prostředí
N.....	nebezpečné odpady
NBRK.....	nadregionální biokoridor
NEL.....	nepolární extrahovatelné látky
NPP.....	národní přírodní památka
NPR.....	národní přírodní rezervace
O.....	ostatní odpady
OOP.....	orgán ochrany přírody
OŘ.....	oblastní ředitelství
PBR.....	požárně bezpečnostní řešení
PD.....	projektová dokumentace
PO.....	ptačí oblast
PS.....	provozní soubor
PUPFL.....	pozemky určené k plnění funkce lesa
PVC.....	polyvinylchlorid
RID.....	řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RBC.....	regionální biocentrum
RBK.....	regionální biokoridor
SK.....	staniční kolej
SO.....	stavební objekt
SŽDC.....	Správa železniční dopravní cesty s. o.
TK.....	temeno kolejnice
TNŽ.....	technická norma železnic
TV.....	trakční vedení
TŽK.....	tranzitní železniční koridor



ÚSES..... územní systém ekologické stability
VKP..... významný krajinný prvek
VO..... veřejné osvětlení
ZPF..... zemědělský půdní fond
ZS..... zařízení staveniště
žst..... železniční stanice



Krajský úřad Ústeckého kraje

Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
Odbor územního plánování a stavebního řádu

Elektronicky podepsáno

23.5.2018 12:59:34

SUDOP EU, a. s.
Špitálské náměstí 3517
400 01 Ústí nad Labem

Datum: 30. 4. 2018
JID: 76894/2018/KUUK
Číslo jednací: 209/UPS/2018
Vyřizuje/linka: Morche/853
E-mail: morche.l@kr-ustecky.cz

Sřředisko	Ústř n. L.
Došlo dne: 24-05-2018	
Č. j. 229	

ZÁVAZNÉ STANOVISKO ORGÁNU ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen „KÚ ÚK UPS“), jako orgán územního plánování příslušný podle § 7 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 225/2017 Sb. (dále jen „stavební zákon“), přezkoumal podle § 96b odst. 3 stavebního zákona z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování záměr:

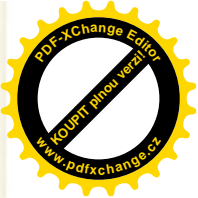
„Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem - Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)“,

který obsahuje instalaci nových technologických zařízení a rekonstrukci a modernizaci stávajících zařízení železniční infrastruktury (železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a nástupišť) ve stávající stopě, jehož začátek je na km 429,900 trati (Wien Nordwestbahnhof) - Lysá nad Labem – Děčín - Prostřední Žleb (před ŽST Ústí n. L - Střekov) na území města Ústí nad Labem a konec na km 455,750 téže trati na území města Děčín (před ŽST Děčín Východ). Katastrální území dotčená stavbou jsou Střekov, Svádov, Valtířov nad Labem, Velké Březno, Malé Březno, Přerov u Těchlovic, Těchlovice nad Labem, Přední Lhota u Těchlovic, Nebočady, Boletice nad Labem, Křešice u Děčína, Děčín-Staré Město, Děčín.

Záměr je přípustný po splnění následující podmínky:

Záměr bude umístěn v souladu s částí projektové dokumentace nazvané: *Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)*, výkres C. 1 Přehledná situace oblasti stavby (zpracováno v 3/2018), od zpracovatele SUDOP EU, a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha (hlavní inženýr projektu Ing. Stanislav Jaroš, autorizace ČKAIT 0401370), která je přílohou tohoto závazného stanoviska.

Závazné stanovisko platí dva roky od jeho vydání.



Odůvodnění

Záměr byl předložen Krajskému úřadu Ústeckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu (KÚ ÚK UPS), jako orgánu územního plánování dne 23. 4. 2018 k vydání závazného stanoviska pro investora **Správu železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčeděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1**, zastoupený Stavební správou západ, sídlem Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 (hlavní inženýr stavby ing. Michal Bahenský). Generálním projektantem je společnost s názvem „**SP + SPEU_Střekov - Děčín_PD**“ se sídlem Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80.

Podklady pro vydání závazného stanoviska:

- Část projektové dokumentace: Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo), výkres č. C. 2 Koordinační situace stavby (zpracováno v 3/2018), SUDOP EU, a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha, hlavní inženýr projektu Ing. Stanislav Jaroš (autorizace ČKAIT 0401370),
- Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „aPÚR“) schválené dne 15. 4. 2015 usnesením vlády ČR č. 276,
- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. Aktualizace (dále jen „aZÚR“) účinné od 20. 5. 2017,
- Územní plán Ústí nad Labem, účinný od 31. 12. 2011 (dále jen „ÚP Ústí nad Labem“),
- Územní plán obce Velké Březno (dále jen „ÚPO Velké Březno“), ve znění 4. změny, účinný od 12. 12. 2012,
- Územní plán sídelního útvaru Malé Březno (dále jen „ÚPN SÚ Malé Březno“), ve znění 3. Změny, účinný od 30. 10. 2015,
- Územní plán obce Těchlovice (dále jen „ÚPO Těchlovice“), ve znění 1. změny, účinný od 1. 10. 2010,
- Územní plán Děčín (dále jen „ÚP Děčín“), ve znění 8. Změny, účinný od 26. 2. 2015.

Orgán územního plánování přezkoumal záměr podle § 96b odst. 3 stavebního zákona, zda je záměr přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací kraje a dotčených obcí, včetně hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování, či nikoliv.

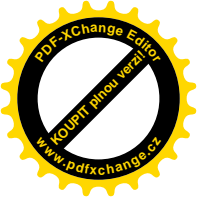
Posouzení záměru z hlediska souladu s Politikou územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1:

- Stavba je vymezena v Politice územního rozvoje České republiky, ve znění aktualizace č. 1, bod 5, Koridory konvenční železniční dopravy, čl. 88 C-E61 - trať č. 073 Děčín - Ústí nad Labem-Střekov.

Posouzení záměru z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, tj. Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. Aktualizace:

Platné Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje daný záměr neřeší. Tato územně plánovací dokumentace stanovuje priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, přičemž v rámci priorit v oblasti Dopravní a technické infrastruktury lze záměr spatřovat v souladu s:

- čl. 19: „Zajistit na úseku dopravní infrastruktury podmínky pro zlepšení vnitřní provázanosti a funkčnosti soustavy osídlení Ústeckého kraje (zejména dostavbou dálnice D8, úseků silnice I/13, zkapacitněním silnice I/7, přestavbou silnice I/27, **modernizací a optimalizací hlavních železničních tratí**, vymezením koridoru Labské vodní cesty mezinárodního významu aj.).“



Posouzení záměru z hlediska souladu s jednotlivými územně plánovacími dokumentacemi obcí, které jsou záměrem dotčeny:

V ORP Děčín jsou záměrem dotčeny následující město a obec:

Děčín:

Záměr je dle platného územního plánu města (2002) umístěn převážně do ploch se stanoveným funkčním využitím „PLOCHY A AREÁLY DOPRAVY“ označené indexem (D). Dominantním využitím je mimo jiných typů dopravy i **doprava železniční – nákladní a osobní včetně nádraží**. Regulativy prostorového využití jsou stanoveny počtem podlaží: 1 - 2 (pro HG až 3) a intenzitou zastavění pozemku 90% (zohlednit speciální charakter). Mimo uvedené plochy zasahují níže uvedené stavební objekty (SO) a provozní soubory (PS), do následujících ploch dle funkčního využití:

ZÓNA ZEMĚDĚLSKÝCH KULTUR (ZPF)

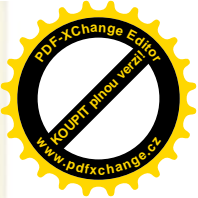
SO 76-61-01 Boletice n.L. - Děčín východ, stavební příprava pro TTS 6 kV
SO 76-76-01 Boletice nad Labem - Děčín východ, rozvod 6kV, 50Hz
PS 76-03-61 Boletice n.L. – Děčín Východ, TTS 6 kV, technologie
PS 75-01-11 ŽST Boletice nad Labem, staniční zabezpečovací zařízení
PS 75-02-11 ŽST Boletice n/L, místní kabelizace
SO 76-30-01, Boletice n.L. – Děčín východ, úprava komunikace u přejezdu v km 452,470
SO 76-30-02, Boletice n.L. – Děčín východ, úprava komunikace u přejezdu v km 452,790
SO 75-10-01 ŽST Boletice n. L., železniční svršek
SO 75-11-01 ŽST Boletice n. L., železniční spodek
SO 74-76-02 TNS Těchlovice - Boletice nad Labem, rozvod 6kV, 50Hz

Jako přípustné využití se v těchto plochách stanovují **účelové stavby, nadřazené trasy technické infrastruktury, komunikační sítě s převahou účelových komunikací**, turistické cesty a vyhlídky, cykloturistika. Regulativy prostorového využití jsou stanoveny počtem podlaží (1 – 2) a intenzitou zastavění pozemku, která se určuje dle konkrétní stavby, není tedy jasně stanovena/omezena. Výše uvedené stavební objekty a provozní soubory plní funkci **účelových staveb**, které jsou v uvedených plochách přípustné. Úpravy stávajících komunikací u přejezdů, které jsou součástí **komunikační sítě** města, jsou v daných plochách taktéž přípustné. Stavební objekt SO 76-30-02 je zároveň navržen do části prostoru zaústění plánované přeložky silnice II/261 v úseku Staré Město – Křešice do stávající trasy komunikace II/261. Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravu křižovatky na téže silnici II/261 zajišťující bezpečnost a plynulost provozu na této komunikaci (do doby realizace přeložky), lze konstatovat, že realizace předmětného záměru (obratišť) neovlivní negativně budoucí realizaci plánované přeložky.

OSTATNÍ PLOCHY

SO 76-13-07 - Boletice n. L. - Děčín východ, přejezd v km 454,145
SO 75-10-01 ŽST Boletice n. L., železniční svršek
SO 75-11-01 ŽST Boletice n. L., železniční spodek

Tato plocha nemá stanovené funkční využití. Stavební objekt SO 76-13-07 zasahuje do ostatní plochy, v níž je vedena silnice II/261, a která se nachází v zastavěném území. Úpravy železničního svršku (spodku) SO 75-10(11)-01 ve stanici Boletice nad Labem zasahují do nezastavěného území, kde lze na základě §18 odst. 5, stavebního zákona, v souladu s jeho charakterem umisťovat stavby, mj. pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.



ZÓNA PRŮMYSLOVÉ VÝROBY (PV)

76-12-01 Boletice n. L. - Děčín východ, zast. Křešice – nástupiště

SO 76-13-04 - Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 452,790

Jako dominantní využití se v těchto plochách stanovují průmyslová výroba v celém spektru odvětvové činnosti, výrobní služby, skladové plochy a areály (PHO), **zařízení a související provozy železniční dopravy včetně nádraží**, nákladní přístavy. Regulativy prostorového využití jsou stanoveny počtem 1 - 3 podlaží (zohlednit speciální výrobní charakter – 15 m) a intenzitou zastavění pozemku 80%.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná.**

Těchlovice:

Záměr je umístěn zcela do ploch se stanoveným využitím „doprava a technická infrastruktura“. Plochy jsou v hlavním výkresu dále členěny na plochy „doprava a technická infrastruktura – železnice“ a plochy „doprava a technická infrastruktura – plochy technické infrastruktury“. Pro uvedené plochy platí společné podmínky přípustného využití a to „*stavby a zařízení k technické obsluze území, zejména koridory dopravy a vedení technické infrastruktury, stavby provozních budov pro funkci a obsluhu nezbytné, zejména pracoviště dozoru, kontroly, údržby a zajištění provozu a ochrany včetně služebního bydlení nebo ubytování*“. Regulativy prostorového využití v platném územním plánu (2004) obce nejsou stanoveny.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná.**

Malé Březno:

Záměr je umístěn převážně do ploch se stanoveným využitím „železnice“. Mimo tyto plochy zasahují objekty SO 74-76-01 Velké Březno - TNS Těchlovice, rozvod 22kV, 50Hz a SO 74-76-03 Velké Březno - Boletice nad Labem, napájení přejezdů, které částečně zasáhnou do ostatních ploch (plochy bez stanoveného využití) nacházejících se mimo zastavěné území, po nichž vede v současné době cyklostezka. Platný územní plán sídelního útvaru (1997) nestanovuje podmínky funkčního využití pro jednotlivé plochy. Stanovuje podmínky pro *smíšené území malých sídel, produkční území, sportovní plochy a rekreaci, území veřejných prostorů, plochy veřejně prospěšných staveb a neurbanizované území*. V neurbanizovaném území nesmí být umístovány novostavby s výjimkou staveb pozemních komunikací a **liniových staveb technického vybavení**, objektů zemědělské výroby, meliorací zemědělské a lesní půdy a úprav vodních toků. Oba uvedené objekty lze jako technické vybavení dráhy, v souladu s podmínkami využití neurbanizovaného území, umístit.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná.**

Velké Březno:

Záměr je umístěn převážně do „ploch železnice“. Stavební objekt SO 73-76-01 ŽST Velké Březno, rozvody nn a osvětlení, zasahuje částečně do „ploch a objektů vybavenosti, komerční území“, která je tvořena staniční budovou. Nové stožáry trakčního vedení v ŽST Velké Březno zasahují částečně do ploch „louky a pastviny“. Územní plán obce (2001) nestanovuje podmínky funkčního využití pro jednotlivé plochy, stanovuje podmínky pro jednotlivé lokality a volnou krajinu. Stávající těleso dráhy je v platném územním plánu obce vymezeno samostatnou stabilizovanou plochou pro železnici. V lokalitách A, B, C, D a v

Krajský úřad Ústeckého kraje, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

Tel.: +420 475 657 111

Url: www.kr-ustecky.cz

IČ: 70892156

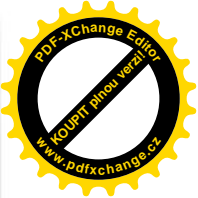
Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s.

Fax: +420 475 200 245

E-mail: urad@kr-ustecky.cz

DIČ: CZ70892156

č. ú. 882733379/0800



„ostatní krajíně“ (kam a navrhované stavební objekty zasahují) není funkční využití pro technickou infrastrukturu výslovně uvedeno, přestože v nových zastavitelných plochách je realizace technické infrastruktury nutnou podmínkou pro výstavbu. Z toho lze usuzovat, že územní plán se řešením technické infrastruktury v jednotlivých lokalitách zvláště nezabýval a nevzal ji jako nezbytnou účelovou infrastrukturu na zřetel ani v rámci definování funkčního využití jednotlivých ploch.

Dále stavební objekt SO 72-76-03 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, zast. Valtířov, rozvody nn a osvětlení, zasahuje částečně do ploch „orná půda“, mimo zastavěné území. Z hlediska §18 odst. 5, stavebního zákona, kdy lze v nezastavěném území (v souladu s jeho charakterem) umisťovat stavby, mj. pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, lze tento objekt do uvedené plochy umístit.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná.**

Ústí nad Labem:

Záměr je dle platného územního plánu města (2015) umístěn převážně do ploch se stanoveným využitím „plochy dopravní infrastruktury drážní“ označené indexem (DI-D). Převažujícím účelem využití jsou plochy zahrnující obvod dráhy, tzn. **plochy staveb a zařízení železniční dopravy**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny. Mimo uvedené plochy zasahují následující stavební objekty (SO) a provozní soubory (PS) plochy dle funkčního využití:

DI-S plochy dopravní infrastruktury silniční

SO 72-27-01 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, protihlukové stěny (PHS)
SO 72-54-03 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, přeložky kabelů ČEZ
PS 71-01-11 ŽST Ústí nad Labem - Střekov, SZZ

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná zařízení technické infrastruktury**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny.

PV plochy veřejných prostranství

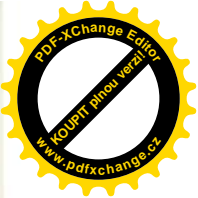
PS 72-01-21 Ústí nad Labem - Střekov - Velké Březno, traťové zabezpečovací zařízení
PS 70-02-51 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, telekomunikační dálkový optický kabel
PS 71-02-11 ŽST ŽST Ústí n/L Střekov, místní kabelizace
SO 72-76-01 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, rozvod 22kV, 50Hz
SO 72-76-02 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, napájení přejezdů
SO 72-30-01, ŽST Velké Březno, úprava komunikace u přejezdu v km 439,297
SO 71-76-01 ŽST Ústí n. L. - Střekov, rozvody nn a osvětlení
SO 71-11-01 ŽST Ústí n. L. – Střekov, žel. spodek (svodné potrubí trativodu)

Přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná zařízení dopravní a technické infrastruktury**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny.

PUPFL plochy lesní

SO 72-76-01 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, rozvod 22kV, 50Hz
SO 72-76-02 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, napájení přejezdů

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná dopravní a technická infrastruktura**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny.



ZV-L plochy zeleně na veřejných prostranstvích – pobytové louky

SO 72-30-01, ŽST Velké Březno, úprava komunikace u přejezdu v km 439,297
PS 71-01-11 ŽST Ústí nad Labem - Střekov, SZZ

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná dopravní a technická infrastruktura**. Podmínkou funkčního a prostorového uspořádání je zachování rozptýlené zeleně minimálně 20% rozlohy pozemku.

ZV-P plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park

PS 71-01-11 ŽST Ústí nad Labem - Střekov, SZZ

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná dopravní a technická infrastruktura**. Podmínkou funkčního a prostorového uspořádání je, že *zastavěné* plochy nesmí přesahovat 15% plochy parku.

ZO plochy zeleně ochranné a izolační

SO 72-20-01 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, Most v ev. km 431,800

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná dopravní a technická infrastruktura**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny.

ZX plochy zeleně se specifickým využitím

SO 71-11-01 ŽST Ústí n. L. – Střekov, žel. spodek (svodné potrubí trativodu)

Podmínky funkčního využití stanovené pro tyto plochy neuvádí jako přípustné využití stavby pro technickou infrastrukturu, nicméně vzhledem k tomu, že předmětný úsek potrubí se nachází v nezastavěném území, lze stavbu umístit na základě §18 odst. 5, stavebního zákona.

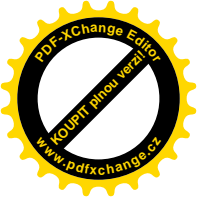
BI plochy bydlení v rodinných domech městské a příměstské

SO 71-76-04 ŽST Ústí n. L. - Střekov, přeložka vn smyčky 22kV ČEZ, pro TS22kV

Přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná zařízení dopravní a technické infrastruktury**. Regulativy prostorového využití, které jsou pro tyto plochy stanoveny, se netýkají objektů pro dopravní a technickou infrastrukturu a jsou na tuto konkrétní stavbu neaplikovatelné.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná**.

Z výše uvedeného posouzení záměru s územními plány dotčených obcí vyplývá, že záměr je v souladu s těmito územně plánovacími dokumentacemi, neboť záměr je v každé obci vymezen z převážné části do ploch, které jsou vyhrazeny železniční (dražní) dopravě. V částech, kde jednotlivé stavební objekty a provozní soubory zasahují mimo plochy dražní dopravy je jejich realizace umožněna v rámci přípustného, případně podmíněně přípustného využití dané plochy. V případech kdy stavby zasahují do nezastavěného území je lze umístit na základě §18 odst. 5 stavebního zákona, tedy jako veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu.



Posouzení záměru z hlediska souladu s cíli a úkoly územního plánování:

V souladu s §96b odst. 3 stavebního zákona byl záměr přezkoumán také z hlediska souladu s cíli a úkoly územního plánování, které jsou stanoveny v § 18 a § 19 stavebního zákona a to zejména z hlediska:

- *vytváření předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, který spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích*
- *zajištění předpokladů pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území*
- *zajištění předpokladů pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území*

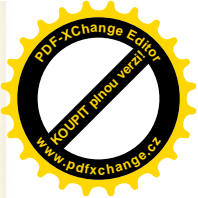
Cílem projektu je rekonstrukce tratě, která povede ke zlepšení jejích kvalitativních parametrů. Úpravy povedou ke kvalitativnímu a kvantitativnímu zlepšení infrastruktury. Odstraněním technicky nevyhovujícího stavu železniční dopravní cesty (vyžilá technická a technologická zařízení) a odstraněním rušení protisměrných jízd peronizací (z důvodu úrovněvých přístupů na nástupiště), nebo vysunutím nástupišť za zhlaví dojde k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu. Dojde k zajištění parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí, což umožní provoz nákladních vlaků délky 740m a splnění parametrů daných technickou legislativou, zejména bude umožněno nasazení ETCS. Budou splněny podmínky TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015, TSI PRM 2015), řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015), bezbariérový přístup na nástupiště (TSI PRM 2015) a parametry dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť (Core Network) nákladní dopravy TEN-T. Zavedením dispečerského řízení trati dojde ke snížení provozních nákladů infrastruktury a také snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení nutnosti velkých oprav po dobu hodnocení projektu. V neposlední řadě dojde ke snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

Z výše uvedeného vyplývá, že existuje veřejný zájem na realizaci předmětného záměru, neboť modernizace tohoto traťového úseku přispěje ke zkvalitnění železniční dopravy a ke zvýšení její bezpečnosti. Stavba bude realizována v maximální míře na stávajících drážních pozemcích, a proto lze předpokládat, že nedojde k negativnímu ovlivnění podmínek příznivého životního prostředí, naopak lze předpokládat, že stavba naplňuje předpoklady pro zajištění udržitelného rozvoje území. Záměr je v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

Z uvedených důvodů dospěl orgán územního plánování k závěru, že posuzovaný záměr je přípustný.

Platnost závazného stanoviska lze prodloužit, pokud se nezmění podmínky v území. Závazné stanovisko nepozbývá platnosti:

- a) bylo-li na základě žádosti podané v době jeho platnosti vydáno územní rozhodnutí, společné povolení nebo jiné obdobné rozhodnutí podle jiného zákona a toto rozhodnutí nabylo právní moci,
- b) byla-li na základě návrhu veřejnoprávní smlouvy nahrazující územní rozhodnutí nebo společné povolení podaného v době jeho platnosti uzavřena veřejnoprávní smlouva a tato veřejnoprávní smlouva nabyla účinnosti, nebo



- c) nabyli-li právních účinků územní souhlas nebo společný územní souhlas a souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru vydaný k oznámení stavebního záměru učiněného v době platnosti závazného stanoviska.

Dostane-li se toto závazné stanovisko do rozporu s politikou územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentací, která byla vydána po vydání závazného stanoviska, orgán územního plánování, který závazné stanovisko vydal, je nahradí z moci úřední novým závazným stanoviskem.

Ing. Zdenka Švehlová
vedoucí odboru

Příloha: Výkres C. 1 Přehledná situace oblasti stavby, 1:10 000 (SUDOP EU, 3/2018)

Na vědomí: Magistrát města Děčín – odbor SÚ – odd. úřad územního plánování
Magistrát města Ústí nad Labem – odbor investic a územního plánování –
odd. územního plánování



Středisko Ústí n. L.	
Došlo dne: 13 -06- 2018	
J. J. 275	

Dle rozdělovníku

REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
SPRÁVA CHKO ČESKÉ STŘEDOHŘÍ
Michalská 260/14
412 01 Litoměřice
tel.: +420 416 574 611
e-mail: cstred@nature.cz
www.nature.cz
DS: 6npdyiv

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ:

VYŘIZUJE: Jan Kyselka

DATUM: 8. 6. 2018

Věc: Stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k záměru: "Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)"

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti České středohoří (dále jen „Agentura“) jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 75 odst. 1 písm. e) příslušný dle ust. § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), na základě žádosti společnosti SUDOP EU, Špitálské náměstí 3517, 400 01 Ústí nad Labem (IČ: 05165024), která na základě plné moci zastupuje v dané věci Správu železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem: Dlážděná 1003/7 (IČ: 70994234) (dále jen „předkladatel“), doručené dne 14. 5. 2018 a doplněné dne 31. 5. 2018, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto:

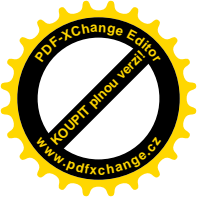
STANOVISKO

U záměru "Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)" lze vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) a ptačích oblastí.

ODŮVODNĚNÍ

Předkladatel doručil dne 14. 5. 2018 správnímu orgánu žádost o vydání stanoviska dle § 45i zákona k záměru "Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)" (dále jen „záměr“). Přílohou žádosti je projektová dokumentace záměru (SUDOP EU, a.s. 03/2018). Dokumentace byla doplněna dne 31. 5. 2018.

Záměr představuje rekonstrukci stávající dvoukolejné elektrifikované železniční tratě v délce 25,850 km, která povede ke zlepšení jejích kvalitativních parametrů. Záměr je umístěn v k.ú. Střekov, Svádov, Valtířov nad Labem, Velké Březno, Malé Březno, Přerov u Těchlovic, Těchlovice nad Labem, Přední Lhota u Těchlovic, Nebočady, Boletice nad Labem, Křešice u Děčína, Děčín-Staré Město a Děčín. Náplní akce je instalace nových technologických zařízení a rekonstrukce a modernizace stávajících zařízení železniční infrastruktury (železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a nástupišť) ve stávající stopě. Trať zůstane dvoukolejná na současném drážním pozemku, s rychlostmi vyplývajících z nepříznivých směrových poměrů v terénně náročném a chráněném území kaňonu Labe.



Předmětný záměr je zčásti situován do EVL Dolní Ploučnice CZ0513505 (most přes Ploučnici v Děčíně) a na několika úsecích (u Olšinek, mezi Svádovem a Valtířovem a u Jakub) se dotýká EVL Porta Bohemica CZ0424141, nicméně EVL přímo neprochází.

Předměty ochrany EVL Dolní Ploučnice jsou losos atlantský (*Salmo salar*), vydra říční (*Lutra lutra*) a kuňka ohnivá (*Bombina bombina*).

Předměty ochrany EVL Porta Bohemica jsou stanoviště 6110* Vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*); 8150 Středoevropské silikátové sutě; 8160* Vápnité sutě pahorkatin a horského stupně; 9180* Lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich; a druhy bobr evropský (*Castor fiber*) a losos obecný (*Salmo salar*) (* prioritní předměty ochrany).

V lokalitě mostu přes Ploučnici na území EVL Ploučnice projektová dokumentace nenavrhuje žádné stavební práce. V místech dotyku trati s EVL Porta Bohemica nejsou vymapovány žádné z biotopů, které jsou předmětem ochrany (Mapování biotopů 2007 – 2018, AOPK ČR). S ohledem na charakter stavby lze za předpokladu, že bude dle platných předpisů řádně dbáno na prevenci havarijních stavů spojených s únikem škodlivých látek, vyloučit i nepřímé ovlivnění předmětů ochrany. Vliv na druhy, které jsou předmětem EVL, nepředpokládá ani biologický průzkum (Ecological Consulting a.s., 09/2017), které je součástí dokumentace. Nelze předpokládat ani významné zvýšení negativních vlivů na předměty ochrany v rámci následného provozu trati po provedení optimalizace oproti stávajícímu stavu. Jiné stavby, záměry či koncepce, které by ve spojení s předloženým záměrem mohly mít potenciál významného vlivu na EVL, nejsou z území CHKO České středohoří správním orgánu známy.

Z uvedených důvodů došla Agentura k závěru, že lze vyloučit významný vliv záměru na předměty ochrany nebo celistvost EVL na území CHKO České středohoří. Ptačí oblast se na území CHKO České středohoří nenachází.

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Otisk úředního razítka

Digitalně podepsal Ing. Petr Kříž
DN: CN=ČHCZ, 2.5.4.819NTRG2-62933591
O=Agentura ochrany
přírody a krajiny ČR (IC 62933591), OU=ADPNV ČR - RP
SCHKO České středohoří
OU=ČHCZ1, CN=Ing. Petr Kříž
SN=K02, GN=RP
serialNumber=P20643, st=RP
urn:ietf:params:spki:1.1.1.1
Datum: 08.08.2018 12:02:03

(podepsáno elektronicky)

Ing. Petr Kříž
ředitel RP Správa CHKO České středohoří

Rozdělovník:

- SUDOP EU a.s., Špitálské náměstí 3517, 400 01 Ústí nad Labem – DS
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčeděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – DS