

## 2) Návaznost na schválené koncepce a programy

Připravovaný záměr má návaznost zejména na níže uvedené strategické, koncepční, legislativní dokumenty z oblasti dopravy:

### Dopravní politika ČR 2014 - 2020

Základním koncepčním dokumentem pro oblast dopravy je v ČR Dopravní politika ČR 2014 - 2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2050. Tento dokument byl schválen vládou ČR dne 12. 6. 2013. Cíli dopravní politiky je mimo jiné odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastrukturu a podpora rozvoje přeshraničních projektů železniční dopravy.

### Směrnice generálního ředitele Správy železnic s.o. č. 16/2005

Tato směrnice definuje zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky. V této směrnici jsou definovány technické zásady rekonstrukcí a výstavby železničních tratí. Dále jsou zde definovány hlavní železniční koridory v České republice.

### Nařízení TEN-T (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě)

Projekt leží na hlavní síti (core network) TEN-T a jeho realizace je v souladu s cíli a prioritami TEN-T. Jedná se zejména o zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability, podporu účinného a udržitelného využívání infrastruktury a případně zvýšení kapacity, dále zlepšování nebo zachování kvality infrastruktury z hlediska bezpečnosti, ochrany, účinnosti, odolnosti vůči změně klimatu a případně vůči katastrofám, vlivu na životní prostředí, sociálních podmínek a dostupnosti pro všechny uživatele.

### Národní implementační plán ERTMS, 09/2017

### Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy, čj.:20009/2018-SŽDC-GR-03 z 8.3.2018

Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální (JŘ 2016) (č.j. S 48534/2014-O12) se předmětný úsek stavby nachází na dráze celostátní. *(Dráha celostátní je dráha, nevyjmenovaná v usnesení vlády ČR č. 766 ze dne 20. prosince 1995, jejíž význam, účel a technický stav odpovídá potřebám dopravy celostátního významu. Dráhou celostátní je rovněž dráha, u níž bylo o zařazení do této kategorie rozhodnuto drážním správním úřadem.)*

Jedná se o část dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému dle přílohy „A“ příslušného prohlášení. Trať je mezinárodně označována jako koridor E Dresden – Prague – Vienna / Bratislava – Budapest - Constanta, národně ji bylo přiřazeno označení ITŽK, případně IVTŽK pro úsek Praha – České Budějovice.

Řešený traťový úsek patří mezi vybrané tratě železniční sítě České republiky je uveden i ve Sdělení ministerstva dopravy č. 111/2004, o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému.

Evropské ETCS Koridory se postupně transformují do Evropských nákladních koridorů ustanovených na základě „Nařízení EP a Rady č. 913/2010 z 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu v aktuálním znění, které komplexně řeší problematiku koridorů pro nákladní dopravu, následně změněné nařízením EP a Rady č. 1316/2013 z 11. prosince 2013. Trať je zařazena do globální sítě podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

Hlavním cílem Evropských nákladních koridorů je zabezpečit zvýšení podílu environmentálně šetrnější železnice na přepravním trhu. Nařízení kromě stanovení hlavních koridorů určuje také postup a podmínky realizace koridorů včetně požadavků na jejich technické standardy. Jedná se o komplexní podporu rozvoje nákladní dopravy, jejímž cílem je vytvořit infrastrukturu s homogenními klíčovými parametry z pohledu nákladní dopravy (průjezdny průřez, nápravový tlak, délka vlaku a rychlost), včetně vytvoření systému vhodných garantovaných tras v grafikonu vlakové dopravy.

Koridor RFC 9 Rhine – Danube (Rýnsko-dunajský dle 1316/2013) Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Norimberk – Wels resp. Strasbourg – Stuttgart – München – Salzburg – Wels – Wien – Bratislava – Budapešť – Arad – Braşov / Craiova – Bucureşti – Constanţa resp. Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranice) – Košice – Žilina – Horní Lideč – Praha – München / Nürnberg, jehož součástí se stal bývalý Česko-slovenský koridor.

V předmětném úseku železniční trati jsou nadále připravovány další stavby, v různých fázích rozpracovanosti. Je tedy nutno koordinovat uvažovaný záměr s níže uvedenými stavbami Správy železnic a jiných investorů:

- GSM-R Ústí nad Labem – Oldřichov u Duchcova/Úpořiny – Most – Karlovy Vary – Cheb, PD+ZP, investor: Správa železnic, s.o., Zhotovitel: SUDOP Praha a.s., 06/2018. V současné době stavba v realizaci v úseku Chomutov – Cheb.
- Stavba „ETCS -1. Koridor úsek Německo - Dolní Žleb - Kralupy nad Vltavou (investor Správa železnic, státní organizace), v současné době probíhá zpracování projektové dokumentace.
- METRANS - Ústí nad Labem sever, zpracována studie, Prodin a.s., 2017.
- Stavba „Labe, Ústí nad Labem, levý břeh - protipovodňová ochrana Q100 na Labi“, část stavby „Protipovodňová ochrana při hladině vody Q100 centra města Ústí nad Labem a část městského obvodu Krásné Březno“ (investor Povodí Labe s.p.) - stavba již byla realizována.
- Společná dopravní technologie, přepravní prognóza a energetické výpočty ramene Ústí nad Labem - Cheb, investor: Správa železnic, s.o., Zhotovitel: SUDOP Praha a.s. a SUDOP Brno, v současné době probíhá zpracování projektové dokumentace.
- „Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ústecko a Mělnicko“, investor: Správa železnic, s.o., Zhotovitel: SUDOP Praha a.s., v současné době probíhá v připomínkovém řízení, předpokládaná realizace 2030 – 2033.
- Záměr projektu „Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykova n. – Děčín hl. n.“, zhotovitel SUDOP EU a.s., zpracováváno 09/2019.
- Záměr projektu „Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n.L. hl. n. – Ústí n.L. západ“.

### **3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:**

#### Stručný popis stavby – stávající stav:

Předmětem řešení je rekonstrukce mostů v km 518,498 a v km 518,962 v ŽST Ústí n. L. hl. n. obvod sever. ŽST Ústí nad Labem hl. n., která se nachází na trati Správy železnic, státní organizace č.420 00 Lovosice – Děčín hl. n. dle platného „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“, elektrifikované stejnosměrnou soustavou 3 kV. Řešené mosty patří do obvodu OŘ (oblastní ředitelství) Ústí n. L., PO (provozní obvod) Ústí n. L.

#### Mostní objekty

##### **Rekonstrukce mostu v km 518,498**

Popis stávajícího stavu:

Most převádí 9 kolejí přes místní komunikaci v ul. U Podjezdu. Maximální rozpětí ocelových NK je 15,50 m. V příčném řezu je most tvořen 4 samostatnými ocelovými trámovými plnostěnnými konstrukcemi uloženými na kamenných opěrách. Stavební stav mostů dle prohlídek z roku 2017 hodnocen 3/3. Dvě koleje jsou vedeny přes klenbovou nosnou konstrukci o světlosti 2,84 m. Další 2 koleje jsou vedeny přes železobetonovou rámovou konstrukci o světlosti 5,0 m. Poslední kolej směrem k řece je vedena opět po ocelové trámové NK.

V rámci stavby v roce 2006 proběhla výstavba železobetonové rámové konstrukce a oprava kamenné klenbové konstrukce. Tyto konstrukce jsou tedy ve vyhovujícím stavebnětechnickém stavu.

Všech 5 ocelových nosných konstrukcí je ve velmi špatném stavu na některých byla omezena rychlost a byly podepřeny inventárními skružemi. Pásnice ocelových nosníků jsou značně oslabeny korozí (místy až do ostra). Kamenná spodní stavba u ocelových konstrukcí je místy vyboulená, zejména závěrné zdi. Zdivo je degradované.

#### **Rekonstrukce mostu v km 518,962**

Popis stávajícího stavu:

Most převádí 13 kolejí přes místní komunikaci v ul. U Cukrovaru. Maximální rozpětí ocelových NK je 16,95 m. V příčném řezu je most tvořen pod 6 kolejemi polorámovou železobetonovou konstrukcí o světlosti 7,50 m a 7 samostatnými ocelovými trámovými plnostěnnými konstrukcemi uloženými na kamenných opěrách. Stavební stav mostů dle prohlídek z roku 2017 hodnocen 3/2. Pod novou částí mostu je místní komunikace vedena ve dvou jízdních pruzích šířky 6,0 m s bezpečnostními odstupy od opěr 0,5 resp. 1,0 m. Chodník pod mostem veden není. Pod starými ocelovými konstrukcemi je místní komunikace v šířce 6,0 m s oboustranným chodníkem. V rámci stavby v roce 2006 proběhla výstavba železobetonové rámové konstrukce pod šesti kolejemi. Tato konstrukce je tedy v dobrém stavebnětechnickém stavu.

Všech 7 ocelových nosných konstrukcí je ve velmi špatném stavebnětechnickém stavu. Na dvou konstrukcích je dokonce vyloučen provoz kvůli prokorodované stojině hlavního nosníku. Pásnice ocelových nosníků jsou značně oslabeny korozí (místy až do ostra). Kamenná spodní stavba u ocelových konstrukcí je místy vyboulená, zejména závěrné zdi. Zdivo je degradované. Konstrukce jsou provizorně podepřeny inventárními skružemi.

V rámci ochrany před povodněmi byla zřízena protipovodňová clona. Těsněné podzemní prahy jsou přivedeny až k části mostu z roku 2006. V mostním otvoru je clona řešena mobilním hradítkem.

#### **Základní charakteristika trati**

|  |   |
|--|---|
| Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. | Celostátní  |
| Kategorie dráhy podle TSI INF                | P5/F1   |
| Součást sítě TEN-T                           | ANO   |
| Číslo trati podle Prohlášení o dráze         | 420 00  |
| Číslo trati podle nákresného jízdního řádu   | 527   |
| Číslo trati podle knižního jízdního řádu     | 090   |
| Číslo traťového a definičního úseku          | 0801 RI, RA, RB, RF   |
| Traťová třída zatížení                       | D4  |
| Maximální traťová rychlost                   | 160   |
| Trakční soustava                             | Stejnoseměrná 3 kV, výhled 25 kV AC   |
| Počet traťových kolejí                       | 2 - celá trať, 13 - předmětný úsek, 9 - most km 518,498, 13 - most km 518,962 |

Správcem trati i mostů je OŘ Ústí nad Labem. Počty a druhy vlaků za 24 hodin pro stávající a výhledový stav jsou uvedeny v kapitole 8. Stavba se bude odehrávat především na drážních pozemcích a objektech v majetku SŽ. případně v majetku ČD a. s. Mimo drážní pozemky se zasahuje pouze v případě, kdy je nutný přístup ke stávajícímu zařízení pro provedení rekonstrukce, nebo jsou umístovány zařízení nahrazující stávající stav. Realizací stavby nedojde k zásahům do zemědělského, nebo lesního půdního fondu. Výstavba a ani budoucí provoz neovlivní negativně životní prostředí. Všechny odpady vzniklé na stavbě budou uloženy v souladu s dnes platným zákonem o zacházení s odpady.

Začátek stavby (kolejových úprav): km 518,479

Konec stavby (kolejových úprav): km 518,993

#### Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu:

Rekonstrukcí mostů v žst. Ústí n. L. hl. n., obvod sever 518,492 a v km 518,962 v TÚ Praha Masarykovo nádraží-Děčín hlavní nádraží budou odstraněny vyskytující se poruchy a závady na mostní konstrukci. Celkově jsou mosty ve špatném technickém stavu, v jehož důsledku bylo provedeno provizorní podepření pomocí prvků Pižmo. Odstranění výše uvedených závad lze dosáhnout pouze celkovou rekonstrukcí těchto mostních objektů.

#### **4) Požadavky na technické řešení:**

Nové konstrukce mostních objektů budou navrženy jako monolitické polorámové konstrukce ze železobetonu o potřebné světlosti s průběžným kolejovým ložem. Traťová třída zatížení je D4. Nové mosty budou vyhovovat pro přechodnost D4/120 a D2/160. Trať je z hlediska mostů zařazena do 2. třídy. Mosty se nacházejí ve staničním obvodu, budou tedy navrženy na VMP 3,0. Stávající i výhledový rozsah dopravy vychází z GVD 2018/2019.

Důvodem rekonstrukce mostních objektů je zejména jejich nevyhovující stavební stav a nedostatečné prostorové parametry dle požadavků Směrnice GR 32/2008.

Hlavním cílem rekonstrukce je zajištění bezpečnosti provozu, snížení nutných nákladů na provozuschopnost dráhy, snížení hluku a vibrací. Vybrána varianta zajišťuje splnění cílů za minimálních nákladů.

#### Požadavky na inteligentní dopravní systémy

Inteligentní dopravní systémy (ITS) mají za cíl zvýšení bezpečnosti, spolehlivosti a přepravního výkonu. Využívají integraci informačních a telekomunikačních technologií a zahrnují více druhů dopravy. V oblasti železniční dopravy jsou sledovány zejména následující typy systémů:

ERTMS – část ETCS, Level 2 - evropský řídicí systém vlakové dopravy, část ETCS – evropský vlakový zabezpečovací systém, úroveň L2, slouží k zabezpečení jízdy vlaku a zabezpečuje, že vlak neprojde definované body na trati bez dovolení k jízdě. Dále zajišťuje, že nebude překročen rychlostní profil trati.

Na uvedeném úseku byl v NIP ERTMS stanoven předpokládaný termín nasazení ETCS L2 po roce 2023. Do jeho nasazení doby bude stanice i přilehlé traťové úseky provozovány s přenosem kódu národního vlakového zabezpečovače (třída B).

ERTMS – část GSM-R – Jedná se o evropský řídicí systém vlakové dopravy, část GSM-R – globální systém pro mobilní komunikace pro železniční aplikace, slouží pro zajištění digitální bezdrátové komunikace mezi vlakem a dispečerskými centry, který zaručuje funkci při rychlostech do 500 km/h.

AVV - automatické vedení vlaku. Není instalováno.

DIS - dispečerský systém řízení provozu, je tvořen podsystémy pracujícími v reálném čase, se zaměřením na sběr prvotních údajů, na prezentaci, vyhodnocení kvality dosažených výsledků řízení železničního provozu a poskytování dat pro následné zpracování statistik dosažených výkonů a jejich odúčtování. Zdrojem prvotních údajů jsou železniční stanice, depa kolejových vozidel, dispečerské řízení železničního provozu a další účelové útvary.

GTN - graficko-technologická nástavba, jedná se o počítačovou aplikaci určenou k podpoře řízení dopravních procesů na vymezeném úseku železniční sítě, slouží k tvorbě skutečného grafikonu. Informace jí poskytuje staniční zabezpečovací zařízení.

ASVC - automatické stavění vlakových cest, analyzuje konflikty v železniční dopravě při stavení vlakové cesty a snaží se stanovit rozhodný okamžik pro postavení vlakové cesty. Aplikuje inteligentní algoritmus pro automatické postavení vlakové cesty a vyhodnocuje navržené alternativy cest.- Není uvažováno

Informační systémy pro cestující - zařízení, která poskytují vizuální informace (informační tabule) a hlasové informace (automatické hlášení do rozhlasového zařízení). Tyto informace slouží pro informování cestujících.

Ze zadávací dokumentace a z technických specifikací na interoperabilitu trati byly v ZP požadavky na implementaci prvků inteligentních dopravních systémů (ITS) zpracovány následujícím způsobem:

|                    |  |
|--------------------|--|
| ERTMS - část ETCS  | Nově nasazené TZZ a SZZ budou umožňovat budoucí nasazení systému ETCS úrovně 2 v souladu s národním implementačním plánem ERTMS České republiky. Vlastní zařízení ETCS není součástí této stavby a bude montováno v samostatné stavbě. |
| ERTMS - část GSM-R | Na tomto úseku je GSM-R je v provozu   |
| AVV                | Není instalováno   |
| DIS                | Není předmětem stavby, stavba řeší pouze rekonstrukci zabezpečovacího zařízení bez jeho dálkového ovládání. Realizace stavby umožní budoucí začlenění traťového úseku do systému dálkového ovládání.                                   |
| GTN                | Nové JOP ji bude zahrnovat   |

#### **Zásady organizace výstavby**

Rekonstrukce mostu v km 518,498

Jedná se o náhradu 4 ocelových konstrukcí a klenby v severní (liché) části a snesení jedné ocelové konstrukce v jižní (sudé části, mimo koleje 202 – 204). Náhrada bude novými nosnými konstrukcemi s průběžným štěrkovým ložem. Vyloučena bude buď lichá, nebo sudá skupina mimo výše uvedených kolejí. Pokud rekonstrukce neproběhne v časovém souběhu se stavbou Rekonstrukce kolejiště žst. Ústí n. L. hl. n. obvodu - sever, bude nezbytné ji provést v časovém předstihu.

Rekonstrukce mostu v km 518,962

Jedná se o náhradu 6 ocelových konstrukcí jižní (sudé části, mimo koleje 202 – 204) novými nosnými konstrukcemi s průběžným štěrkovým ložem. Vyloučena bude sudá skupina mimo koleje 202 a 204. Pokud rekonstrukce neproběhne v časovém souběhu se stavbou Rekonstrukce kolejiště žst. Ústí n. L. hl. n. obvodu - sever, bude nezbytné ji provést v časovém předstihu.

### **5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:**

#### **Zabezpečovací zařízení**

Na rekonstruovaných mostech bude navržen kabelový žlab (kabelovod) pro uložení zabezpečovacích kabelů.

V rámci této stavby se provedou vyvolané přeložky zabezpečovacích kabelů a dotčených vnějších prvků zabezpečovacího zařízení.

V uzlu Ústí n. L. není systém AVV instalován.

#### **Sdělovací zařízení**

Na rekonstruovaných mostech bude navržen kabelový žlab (kabelovod) pro uložení sdělovacích kabelů.

V celé délce předpokládané rekonstrukce bude navržena rekonstrukce sdělovacích kabelů, sdělovací kabely budou navrženy podle ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem -typu TCEPKPFLEZE.

Po dobu stavby budou stávající sdělovací kabely ochraňovány a případně překládány.

### **Trakční vedení a ukolejnění**

Stanice Ústí nad Labem obvod sever je zatrolejována trakční stejnosměrná proudovou soustavou 3kV, DC z trakčních napájecích stanic TM Koštov a TM Těchlovice

V rámci této akce se provedou vyvolané bude úpravy a doplnění trakčního vedení v rozsahu rekonstrukce mostního objektu. V odpovídajícím rozsahu je navržena úprava ukolejnění vodivých konstrukcí.

### **EOV, rozvody vn, nn a osvětlení**

Jsou navrženy vyvolané překládky nn a vn kabelů.

### **Rekonstrukce mostu v km 518,498**

Popis navrhovaného stavu:

Vzhledem ke špatnému stavu ocelových nosných konstrukcí a nedostatečnému prostoru pod mostem u konstrukcí klenbových, navrhujeme rekonstrukci mostního objektu v následujícím rozsahu. Všechny ocelové konstrukce budou kompletně sneseny. Kamenná klenba kompletně vybourána. Bude ponechána pouze polorámová železobetonová konstrukce z roku 2006. Nové konstrukce budou navrženy v ploše mostu 245 m<sup>2</sup>, jako monolitické polorámové konstrukce ze železobetonu o světlosti 5,0 m tak, aby celý most měl v celém rozsahu jednotnou světlost. Výměra demolice mostu byla do výpočtu započtena ve stejné ploše jako plocha nového mostu vzhledem k tomu, že část opěr se bourat nebude. Podjezdová výška bude zachována stávající. Pod mostem bude veden jeden jízdní pruh šířky 3,5 m a jednostranný chodník. Podjezdová výška bude navržena dle požadavku správce komunikace min. 3,5m. Mostní objekt bude založen na základových pasech hlubině na pilotách.

### **Železniční svršek a spodek**

Z důvodu rekonstrukce mostního objektu v km 518,498 bude nutné v kolejích č. 201, 203 a 207 až 213 vyjmout a opětovně vložit stávající kolejový rošt v délce min. 50,0 m tak, aby bylo možné v oblasti mostního objektu zřídit ZKPP. Po zřízení mostního objektu a vložení kolejových polí zpět, bude nutné zřídit bezстыkovou kolej, pokud v koleji byla zřízena.

### **Přeložky sítí**

V daném území dochází ke vzájemnému křížení železniční trati se sítěmi v těchto lokalitách:

cca km 518,498 (ul. U Podjezdu) - v prostoru podjezdu je vedena kanalizace ve správě společnosti SČVK a.s. Dále se zde nachází zařízení společnosti ČEZ Teplárenská a.s. V rámci technického řešení je navrhována celková rekonstrukce mostu v km 518,498, z tohoto důvodu je nutné zajistit přeložku těchto sítí.

- Kanalizace BE 500 – délka přeložky 75 m
- Středotlaký parovod DN 200 – jedná se o funkční zařízení s celoročním provozem do průmyslového areálu Stavební stroje. Po dobu provádění stavby je nutné vybudovat provizorní přeložku a následně definitivní přeložku. Celková délka 2 x 75 m.

### **Rekonstrukce mostu v km 518,962**

Popis navrhovaného stavu:

Vzhledem k velmi špatnému stavu ocelových nosných konstrukcí navrhujeme rekonstrukci mostního objektu v následujícím rozsahu. Všechny ocelové konstrukce budou kompletně sneseny. Bude ponechána polorámová železobetonová konstrukce z roku 2006. Nové konstrukce budou navrženy v ploše mostu 359 m<sup>2</sup>, jako monolitické polorámové konstrukce ze železobetonu se zabetonovanými ocelovými nosníky o světlosti 9,5 m. Výměra demolice mostu byla do výpočtu započtena ve stejné ploše jako plocha nového mostu vzhledem k tomu, že část opěr se bourat nebude. Podjezdová výška bude zvýšena na 3,5 m tak jako je v ponechané části mostu z roku 2006. V rámci rekonstrukce navrhujeme upravit uspořádání pod mostem. Pod zachovanou částí mostu budou jízdní pruhy 2x2,75 m Chodník vlevo 1,5 m a bezpečnostní odstup vpravo 0,5 m. Pod novou konstrukcí by pak byl



prostor pro komunikaci 2x 3,0 m jízdní pruh. Vlevo 2,0 m chodník a vpravo 0,5 m bezpečnostní odstup. Celkem tedy 9,50 m. Mostní objekt bude založen na základových pasech hlubině na pilotách.

Vzhledem k provedené protipovodňové cloně bude v rámci rekonstrukce mostu nutná její úprava. U nového vyústění mostu směrem k řece bude nutné vybudovat nové mobilní hradítko, tak aby PPO řádně fungovala.

### **Železniční svršek a spodek**

Z důvodu rekonstrukce mostního objektu v km 518,962 bude nutné v kolejích č. 206 až 216 vyjmout a opětovně vložit stávající kolejový rošt v délce min. 50,0 m tak, aby bylo možné v oblasti mostního objektu zřídit ZKPP. Po zřízení mostního objektu a vložení kolejových polí zpět, bude nutné zřídit bezстыkovou kolej, pokud v koleji byla zřízena.

### **Přeložky sítí**

V daném území dochází ke vzájemnému křížení železniční trati se sítěmi v těchto lokalitách:

Cca km 518,910 (ul. U Cukrovaru) - před železničním mostem je v železničním tělese vedeno potrubí ve správě SČVK a.s.. Jedná se o kanalizační výtlak PE 125 a gravitační kanalizaci KA 400. V prostoru vedení těchto sítí se předpokládá pouze polohová a výšková úprava kolejí na stávajícím železničním náspu bez zásahu do stávajících sítí. Vzhledem k potřebě zajištění těžké stavební techniky na železniční trať je nutné počítat se zajištěním ochrany těchto sítí v délce 120 m po dobu provádění stavby.

Cca km 518,962 (ul. U Cukrovaru) – v prostoru podjezdu je veden vodovod OC 150 ve správě SČVK a.s. a středotlaký plynovod společnosti Innogy a.s. V rámci technického řešení je navrhována celková rekonstrukce mostu, z tohoto důvodu je nutné zajistit přeložku těchto sítí.

- Vodovod OC 150 – délka přeložky 100 m
- STL plyn PE 160 – délka přeložky 100 m

## **6) Územně technické podmínky:**

### *Charakteristika dotčeného území*

Navržené technické řešení respektuje platný územní plán, respektuje jeho úpravu. Připravovaný záměr má charakter rekonstrukce. Převážná část stavebních prací se bude realizovat na stávajícím drážním tělese. Rozsah dotčených pozemků stavbou je uveden v samostatné části této zprávy – část Majetkoprávní vztahy.

Z výše uvedeného vyplývá, že stavba je v souladu s platnými územně plánovacími dokumenty.

### *Požadavky stavby na zdroje*

Tato stavba nevyžaduje mimořádné nebo zcela atypické zdroje a materiály pro její realizaci a proto projektová dokumentace s tím spojenou problematiku neřeší. Zajištění zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele díla.

Zdroje nutné pro zabezpečení provozu stavby rovněž nejsou mimořádného rozsahu a charakteru a budou čerpány z již vybudované infrastruktury v okolí stavby. Pro provoz stavby je třeba zabezpečit elektrickou energii a pitnou vodu.

Protože po dokončení stavby není předpokládáno navýšení počtu provozních pracovníků, ale naopak nedojde ani k jejich významnému poklesu, je možno předpokládat, že úroveň spotřeby pitné vody nebude vyšší než v dnešní úrovni. Odběr vody nutný k provozu stavby je zajišťován ze stávajících veřejných zdrojů.

#### *Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci*

Likvidace odpadních vod ze stávajících provozních objektů zůstává beze změn. Nové provozní objekty se sociálním zařízením se nenavrhují.

Drenážní vody z kolejiště budou zčásti odvedeny do kanalizace či přilehlých vodotečí, zčásti budou vsakovány.

#### *Napojení na dopravní systém*

Stavba svým obsahem nemění dopravní napojení železniční stanice a zastávek na stávající dopravní systém.

Realizací stavby dojde i k drobným úpravám silničních komunikací v okolí řešených úrovnových přejezdů. Úpravy komunikací nemění stávající dopravní systém ani obslužnost území.

#### *Údaje o dopravních trasách, přístupy na staveniště*

Přístup na staveniště bude realizován po vyloučené koleji železniční trati a částečně po veřejných komunikacích.

#### *Bezpečnost práce*

Stavba bude během provádění veřejnosti nepřístupná, vyjma přístupových komunikací na jednotlivá nástupiště. Po dokončení stavby budou všechny veřejnosti nepřístupné prostory opatřeny příslušnými zákazovými tabulkami.

Dodržování vyhlášek, norem a předpisů upravujících pracovní postupy během výstavby tak, aby byla zajištěna bezpečnost práce, je plně v kompetenci a odpovědnosti zhotovitele stavebních prací.

Prostor staveniště bude po celou dobu stavby označen a zajištěn proti vstupu nepovolaných osob.

#### *Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace*

Stavba vzhledem ke svému charakteru bude respektovat všechny předpisy a normy týkající se problematiky užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace, především ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb. A předpisu TSI-PRM, Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu a dále vyhl. 398/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

#### *Požárně bezpečnostní řešení stavby*

Použité materiály a technologie vyhovují požárně bezpečnostním předpisům, součástí dokumentace stavby bude i zpracování požárně bezpečnostního řešení.

#### *Povodňový a havarijný plán*

Zhotovitel stavby jako uživatel závadných, popřípadě nebezpečných a zvláště nebezpečných látek má ve smyslu § 39 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách povinnost zpracovat havarijný plán. Součástí dokumentace v další fázi bude i povodňový plán vypracovaný v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. o vodách a TNV 75 29 31 „Povodňové plány“, vydaným v únoru 2001.

### **7) Majetkoprávní vztahy:**

#### **Trvalé a dočasné záboru pozemků ze ZPF a PUPFL**

V rámci stavby se nepředpokládá zábor ZPF.

V rámci stavby není požadavek na zábor PUPFL.

#### **Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

Připravovaná stavba leží v obci Ústí nad Labem na katastrálním území Ústí nad Labem, Krásné Březno, Vaňov. Předmětem šetření majetkoprávních vztahů byly pozemky, které jsou dotčeny stavbou. Podkladem pro šetření majetkoprávních vztahů byly zákresy záborů provozních souborů a stavebních objektů do katastrálních map v měřítku 1: 1 000.



Seznam pozemků, které budou stavbou dotčeny:

| Parcela č. | K. ú.         | Druh pozemku   | Využití | Výměra m <sup>2</sup> | LV  | Vlastník/správce                |
|------------|---------------|----------------|---------|-----------------------|-----|---------------------------------|
| 396        | Krásné Březno | ostatní plocha |         | 3306                  | 1   | Statutární město Ústí nad Labem |
| 1732/5     | Krásné Březno | ostatní plocha |         | 84                    | 60  | ČD a. s.                        |
| 1732/4     | Krásné Březno | ostatní plocha |         | 94                    | 494 | ŘSD ČR                          |
| 1168/3     | Krásné Březno | ostatní plocha |         | 64                    | 494 | ŘSD ČR                          |
| 1168/4     | Krásné Březno | ostatní plocha |         | 69                    | 60  | ČD a. s.                        |
| 1732/1     | Krásné Březno | ostatní plocha | dráha   | 57731                 | 60  | ČD a. s.                        |
| 1168/1     | Krásné Březno | ostatní plocha | dráha   | 57313                 | 60  | ČD a. s.                        |

#### 8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:

##### **Vztah k proceduře EIA**

Na základě dohody s objednatelem bude podána žádost na příslušný OOP o stanovisko k záměru dle §45 i zákona č. 114/1992 Sb. V případě obdržení stanoviska, že záměr nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na EVL ani ptačí oblasti, bude na MŽP podána žádost o vyjádření, zda řešený záměr podléhá posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb.

Vzhledem k charakteru prací se nepředpokládá podání žádosti o vydání stanoviska podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví v platném znění.

##### **Chráněná území přírody a krajiny**

Zvláště chráněná území jsou definována §14 zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění Národní parky

Na území Ústeckého kraje se nachází národní park České Švýcarsko.

##### Chráněné krajinné oblasti

Navrhovaný záměr se částí nachází na území CHKO České Středohoří, přesněji jeho IV. zóny.

##### Národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památky (NPP)

Popisovaná trať se nachází v blízkosti národní přírodní památky Vrkoč. Jedná se o geologický útvar se sloupcovitou odlučností olivnického čediče., tvarovaného do podoby obráceného vějíře. Jiné NPP ani NPR se v okolí nenacházejí.

##### Přírodní rezervace (PR), přírodní památky (PP)

V blízkém okolí se nenacházejí žádné přírodní památky ani přírodní rezervace.

##### **Územní systém ekologické stability (ÚSES)**

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je soubor funkčně propojených ekosystémů přírodního nebo přírodně blízkého charakteru, který příznivě působí na okolní méně stabilní části krajiny. Ochrana prvků ÚSES (definována v § 4 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je povinností všech vlastníků a uživatelů daných pozemků. 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).

### Nadregionální ÚSES

V blízkosti posuzované trati 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).

### Regionální ÚSES

Popisovaná trať se vyskytuje nebo zasahuje tyto regionální prvky ÚSES:

RBK 595 „Stadické srázy – Vrkoč“ – cca 1 km vzdálené

RBC 1704 „Mariánský vrch“ – trať malou částí biocentrum přímo zasahuje

RBC 1385 „Vrkoč“ – trať se nachází ve vzdálenosti cca 120 m

### Lokální ÚSES

V blízkosti trati se nevyskytuje žádný prvek lokálního ÚSES

Trať je v kontaktu (v ochranném pásmu) NRBK a RBK 1704. Jelikož realizace záměru bude probíhat na stávajícím železničním tělese, díky návrhu způsobu provádění stavby a jejímu rozsahu nelze předpokládat ovlivnění prvků regionálního a nadregionálního ÚSES.

### **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

VKP č. 241 „Mariánská skála“ – znělcový masiv strmým skalním svahem vyvýšený nad tokem Labe.

VKP č. 246 „Nad Krásným Březnem“ – čedičová skalní stěna v místě úzkého průlomu toku Labe nad levým břehem Labe mezi Krásným Březnem a Neštěmicemi.

### VKP „ze zákona“

*Lesy:*

V blízkosti záměru se nachází několik lesních pozemků, stavba zasahuje do ochranného pásma pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL)

*Vodní toky:*

Labe ID 10100005, ve správě Povodí Labe, s. p.

Podlešínský potok ID 10224764, ve správě Lesů ČR, s. p.

Bílina ID 10100034, ve správě Povodí Ohře, s. p.

Klíšský potok ID 10100564, ve správě Povodí Ohře, s. p.

Stříbrnický potok ID 10110877, ve správě Města Ústí nad Labem

Bezejmenný tok ID 10230025, ve správě Povodí Ohře, s. p.

Pekelský potok ID 10225353, ve správě Lesů ČR, s. p.

### **Památné stromy**

V blízkém okolí záměru se nenacházejí žádné památné stromy.

### **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.

V blízkosti trati se nachází Evropsky významná lokalita Porta Bohemica, Ptačí oblast se v blízkosti nenachází žádná.

#### 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 roklích; lokalita bobra obecného a lososa obecného.

#### **Mimolesní zeleň**

Kácení zeleně je nutno provést z důvodu:

- Zajištění průjezdného profilu trati
- Zajištění nájezdu techniky na železniční trať
- Umístění ZS

Mimolesní zeleň na plochách stavby bude kácena pouze v nezbytně nutné míře. Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě poškození ošetřena dle ČSN 18 920.

Dřeviny, které bude nutné před zahájením stavby odstranit, budou uvedeny v dendrologickém průzkumu. Dendrologický průzkum bude zpracován v navazujícím stupni dokumentace. Před zahájením stavby budou odstraněny dřeviny z prostoru dočasného záboru stavby. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

#### **Vliv na vodoteče a vodní zdroje**

Území stavby je odvodňováno do Severního moře, páteřním tokem je řeka Labe

Povodí: Okolí posuzované trati leží na území povodí Labe (ID 1),

Hydrologická povodí 3. řádu:

1-13-05 Labe od Ohře po Bílinu

1-14-01 Bílina

1-14-02 Labe od Bíliny po Ploučnici

Hydrologická povodí 4. řádu:

- 1-13-05-0210-0-00 Labe
- 1-14-01-1080-0-00 Bílina
- 1-14-02-0010-0-00 Labe
- 1-14-02-0030-0-00 Labe

#### **Vodní zdroje, ochranná pásma**

Stavba neleží v CHOPAV. Nejbližší stavbě se vyskytující, je CHOPAV Severočeská křída.

#### Ochranná pásma vodních zdrojů

Podél trasy se nenacházejí žádná stávající ochranná pásma vodních zdrojů.

#### Ochranná pásma přírodních zdrojů

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 se nachází v těsné blízkosti vodního toku Labe, na kterém jsou stanovena záplavová pásma vody při průtoku Q5, Q20, Q100, včetně aktivní zóny záplavového území a je stanoveno rozhodnutím č.j.3282/03/ZPZ/Ko ze dne 18. 3. 2004

## **Ochrana vod po dobu výstavby**

Na plochách zařízení staveniště v pásnu ochrany vod budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a uložena na lokalitách určených k těmto účelům. V pásnu ochrany vod nesmí být prováděna jakákoliv manipulace s ropnými látkami ani jejich skladování. Dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy, rovněž zde není přípustné parkování vozidel. Pro parkování a opravy těchto mechanismů musí být v rámci stavebních prací zřízen stavební dvůr mimo pásnu ochrany vod.

Ochrana vod po dobu výstavby bude zabezpečena dodržením následujících bezpečnostních opatření:

- pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů,
- instalace zachytných nádob (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) pod stojící stavební mechanismy k zachycení úkapů,
- doplňování pohonných hmot na ploše ZS je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů, při doplňování provozních hmot budou použity zachytné vany,
- zásobní pohonné hmoty budou na ploše ZS skladovány pouze v nezbytně nutném množství a budou uskladněny zabezpečeným způsobem (např. barely se zachytnou jímkou),
- maziva a paliva ropného původu budou dle možností nahrazena ekvivalentními snáze odbouratelnými bioprodukty,
- na ploše ZS bude k dispozici vodotěsná mobilní havarijní souprava s kapacitou 2 x 200 l, sorpční materiál, výstražnou pásku, ochranné rukavice, nářadí apod.,
- veškerá údržba nebo případné opravy mechanismů budou prováděny mimo plochu zařízení staveniště (s výjimkou denní údržby),
- na ploše ZS budou instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků,
- v případě úniku ropných a jiných závadných látek budou okamžitě zahájeny sanační práce a bude postupováno dle schváleného Havarijního plánu, zpracovaného v souladu s platnými právními předpisy.

Pro způsob řešení havarijních stavů po dobu výstavby bude součástí dokumentace zpracovaný a projednaný Havarijní plán.

Soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi bude řešen v dokumentaci zpracované a projednané Povodňovém plánu.

## **Vliv na kvalitu ovzduší**

Imisní zatížení je dáno rozptylovými podmínkami území a zdroji znečištění ovzduší.

Během výstavby bude ovzduší zatíženo lokálně a dočasně, a to v místech probíhajících stavebních prací, na skládkách stavebních materiálů a v okolí přístupových cest. Lze předpokládat zvýšení koncentrací výfukových plynů z těžké stavební mechanizace a prašnosti spojené se zemními pracemi.

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami po dobu výstavby je možné minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací a přesunu stavební techniky,
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytíženosti nákladních aut,
- snižováním prašnosti kropením,
- udržováním techniky v čistotě, a hlavně v dobrém technickém stavu,
- mokřým čištěním komunikací u výjezdu z prostoru staveniště.

## **HLUK**

Legislativa:

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů (NV č. 217/2016 ze dne 15. června 2016). Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro

chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

#### Hluková zátěž

V rámci záměru projektu nejsou k dispozici detailní informace o dopravní technologii. Známý jsou počty a druhy vlaků za 24 hodin pro stávající a výhledový stav. Stávající i výhledový rozsah dopravy vychází z GVD 2018/2019.

Porovnání celkového počtu vlaků:

| Směr  | Počet vlaků za 24 hod |            |          |            |               |          |          |          |
|---|-----------------------|------------|----------|------------|---------------|----------|----------|----------|
|   | pravidelné            |            |          |            | podle potřeby |          |          |          |
|   | Os                    | N          | Lv       | celkem     | Os            | N        | Lv       | celkem   |
| Prackovice n. L. –<br>Ústí n. L. hl. n. os.n. –<br>Ústí n. L. západ | 8                     | -          | -        | 8          | -             | -        | -        | -        |
| Prackovice n. L. – Povrly   | 20                    | 22         | 1        | 43         | -             | -        | -        | -        |
| Prackovice n. L. – Ústí n. L. západ                                 | 1                     | 28         | -        | 29         | -             | 1        | -        | 1        |
| Prackovice n. L. –<br>Ústí n. L. hl. n. os.n.                       | 22                    | -          | -        | 22         | -             | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. hl. n. os.n. – Povrly                                    | 12                    | -          | 1        | 13         | -             | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. západ – Povrly   | 23                    | 5          | 1        | 29         | -             | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. západ –<br>Ústí n. L. hl. n. sever                       | -                     | 3          | -        | 3          | -             | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. hl. n. sever – Povrly                                    | -                     | 1          | -        | 1          | -             | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. západ –<br>Ústí n. L. hl. n. os.n.                       | 28                    | -          | -        | 28         | -             | -        | -        | -        |
| Povrly – Prackovice n. L.   | 20                    | 22         | 1        | 43         | -             | 1        | -        | 1        |
| Ústí n. L. západ – Prackovice n. L.                                 | -                     | 28         | -        | 28         | -             | 2        | -        | 2        |
| Ústí n. L. hl. n. os.n. –<br>Prackovice n. L.                       | 23                    | -          | -        | 23         | -             | -        | -        | -        |
| Povrly – Ústí n. L. hl. n. os.n.                                    | 14                    | -          | 2        | 16         | -             | -        | -        | -        |
| Povrly – Ústí n. L. západ   | 22                    | 5          | 1        | 28         | -             | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. hl. n. sever –<br>Ústí n. L. západ                       | -                     | 3          | -        | 3          | -             | 1        | -        | 1        |
| Povrly – Ústí n. L. hl. n. sever                                    | -                     | 1          | -        | 1          | -             | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. hl. n. os.n. –<br>Ústí n. L. západ                       | 29                    | -          | -        | 29         | -             | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. západ –<br>Ústí n. L. hl. n. os.n. –<br>Prackovice n. L. | 9                     | -          | -        | 9          | -             | -        | -        | -        |
| <b>Celkem</b>   | <b>231</b>            | <b>118</b> | <b>7</b> | <b>356</b> | <b>-</b>      | <b>5</b> | <b>-</b> | <b>5</b> |

Tab. 1 - Rozsah dopravy ve stávajícím stavu

| Směr   | Počet vlaků za 24 hod |    |    |        |               |   |    |        |
|--|-----------------------|----|----|--------|---------------|---|----|--------|
|  | pravidelné            |    |    |        | podle potřeby |   |    |        |
|  | Os                    | N  | Lv | celkem | Os            | N | Lv | celkem |
| Prackovice n. L. – Povrly  | 22                    | 26 | 3  | 51     | -             | - | -  | -      |
| Prackovice n. L. –<br>Ústí n. L. hl. n. os.n.                        | 27                    | -  | -  | 27     | -             | - | -  | -      |
| Prackovice n. L. –<br>Ústí n. L. hl. n. os.n..<br>– Ústí n. L. západ | 10                    | -  | -  | 10     | -             | - | -  | -      |
| Ústí n. L. hl. n. os.n. – Povrly                                     | 12                    | -  | 2  | 14     | -             | - | -  | -      |

|   |            |            |           |            |          |          |          |          |
|---|------------|------------|-----------|------------|----------|----------|----------|----------|
| Ústí n. L. západ –<br>Ústí n. L. hl. n. os.n.                       | 45         | -          | 1         | 46         | -        | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. západ – Povrly   | 21         | 5          | 3         | 29         | -        | -        | -        | -        |
| Prackovice n. L. – Ústí n. L. západ                                 | -          | 31         | 3         | 34         | -        | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. západ –<br>Ústí n. L. hl. n. sever                       | -          | 5          | -         | 5          | -        | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. hl. n. sever –<br>Ústí n. L. západ                       | -          | 4          | -         | 4          | -        | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. západ. – Prackovice n. L.                                | -          | 29         | 3         | 32         | -        | -        | -        | -        |
| Povrly – Ústí n. L. západ   | 20         | 5          | 3         | 28         | -        | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. hl. n. os.n. –<br>Ústí n. L. západ                       | 46         | -          | 1         | 47         | -        | -        | -        | -        |
| Povrly – Ústí n. L. hl. n. os.n.                                    | 10         | -          | 3         | 13         | -        | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. západ –<br>Ústí n. L. hl. n. os.n. –<br>Prackovice n. L. | 10         | -          | -         | 10         | -        | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. hl. n. os.n. –<br>Prackovice n. L.                       | 27         | -          | -         | 27         | -        | -        | -        | -        |
| Povrly – Prackovice n. L.   | 23         | 26         | 3         | 52         | -        | -        | -        | -        |
| Ústí n. L. hl. n. sever – Povrly                                    | -          | 2          | -         | 2          | -        | -        | -        | -        |
| Povrly – Ústí n. L. hl. n. sever                                    | -          | 3          | -         | 3          | -        | -        | -        | -        |
| <b>Celkem</b>   | <b>273</b> | <b>136</b> | <b>25</b> | <b>434</b> | <b>-</b> | <b>-</b> | <b>-</b> | <b>-</b> |

Tab. 2 - Výhledový rozsah dopravy

Z uvedených tabulek je patrné, že ve výhledovém stavu dojde k nárůstu dopravy. Bude se jednat jak o vlaky osobní, tak nákladní dopravy. Navýšení dopravy bude kompenzováno realizací nového železničního svršku a zlepšením technických parametrů trati.

Hlukové zatížení není možné v tomto stupni dokumentace blíže specifikovat a jedná se spíše o odhad. V rámci dalších stupňů dokumentace bude provedena detailní hluková studie, která bude vycházet z aktuální dopravní technologie spolu s potřebnými informacemi pro výpočet hluku. Součástí bude i měření hluku, kterým bude výpočet kalibrován. Stanovení hygienických limitů hluku je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.

V současné době nejsou navržena žádná protihluková opatření.

## ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Navržená řešení nevyžadují výjimky z norem a předpisů z hlediska hygienických, jakostních a bezpečnostních předpisů, ochrany zdraví při práci apod. Všechna jsou v souladu s příslušnými ustanoveními.

Problematika odpadového hospodářství bude podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace. Dokumentace bude zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č.185/2001 Sb., o opadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek a nařízení vlády.

V současné době jsou předběžně určeny druhy odpadů, které se mohou vyskytnout během realizace stavby. Podkladem pro určení jednotlivých druhů odpadů byla pochůzka projektanta v terénu. Skladba odpadů se může při vlastní realizaci do jisté míry lišit, odlišnost by však neměla být zásadní.

Přehled odpadů, které mohou vzniknout při realizaci stavby:

|          |   |                            |
|----------|---|----------------------------|
| 17 01 01 | O | Beton z demolic objektů    |
| 17 02 01 | O | Dřevo po stavebním použití |
| 17 04 05 | O | Železný šrot               |
| 17 03 03 | N | Asfaltové stavební nátěry  |



|          |   |                             |
|----------|---|-----------------------------|
| 17 05 04 | O | Kamenná suť                 |
| 17 06 04 | O | Zbytky izolačních materiálů |

V rámci stavby se také nepředpokládá, a z pochůzky není zřejmá, existence většího množství nebezpečných odpadů.

Množství odpadů, které vzniknou během realizace stavby, bude evidováno souhrnně za celou stavbu, dle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady budou zatříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a bude specifikováno jejich možné využití, popřípadě odstranění v souladu s platnou legislativou a na základě doporučení příslušných orgánů státní správy.

#### Nakládání s odpady

Při realizaci stavby bude nakládání s odpady řešeno původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 4 odst. 1 písmena „x“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů) a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním. Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby (zhotovitel stavby) je původce odpadu povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Původce odpadu je odpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

### **9) Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku:**

Realizací stavby nedojde k úspoře provozního personálu na trati. Podle předpokladů zpracovatelů nedojde realizací stavby k nárůstu potřeby pracovníků provozu a údržby infrastruktury.

Řešené území je v majetku České republiky. Právem hospodařit s majetkem státu je pověřena Správa železnic, s.o. Nově budované kapacity budou po výstavbě a kolaudaci předány jednotlivým subjektům, dle profesní a odborné příslušnosti, na základě zák. č. 77/2002 Sb.

Správu majetku budou vykonávat následující složky Správy železnic, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem:

Správa tratí

Správa mostů a tunelů

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky

Správa energetiky a elektrotechniky

Správa budov a bytového hospodářství