

## 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, státní organizace 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 dopraven, 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 – Budapest –

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, předpokládána 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.

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

#### **Stručný popis stavby – stávající stav:**

Předmětem řešení je most v km 0,439 v ŽST Ústí nad Labem hl. n., který se nachází na trati Správy železnic, státní organizace č.504A Ústí n. L. hl. n. os.n. – Kadaň-Pruněřov (začátek tratě je v Ústí n. L. hl. n. os.n.). ŽST patří do obvodu OŘ (oblastní ředitelství) Ústí n. L., PO (provozní obvod) Ústí n. L. Traťový úsek je dvoukolejný, s oboustranným pravostranným provozem v závislé trakci (stejnoseměrná trakční soustava 3 kV ss).

#### **Mostní objekt**

##### **Popis stávajícího stavu:**

Most převádí 2 traťové koleje přes komunikaci pro chodce, silniční komunikaci a volný terén. Celková délka mostu je 159 m. Mostní objekt sestává z 18 nosných konstrukcí. 12 z nich tvoří kamenné klenby z let 1894 a 1962. 5 konstrukcí je ocelových trámových plnostěnných z roku 1962. Poslední typ nosné konstrukce je tvořen deskou se zabetonovanými nosníky z roku 1955. Stavební stav mostů dle prohlídek z roku 2017 hodnocen 3/2. Kolejové lože je průběžné šterkové uzavřené, kromě ocelových konstrukcí K10 a K12, kde je kolej uložena na mostnicích. Železniční svršek je tvaru S49.

Na mostě není dodržen normový VMP a není dodržen normou požadovaný obrys kolejového lože. Most je celkově ve špatném technickém stavu. Dochází k degradaci kamenného zdiva a betonových konstrukcí z důvodu nefunkční nebo neexistující hydroizolaci. Kamenné zdivo z vyvřelin použité na opěry a pilíře je místy popraskané vlivem dlouhodobého přetěžování. Na mostě se objevují četné trhliny v průčelním zdivu. Do objektů dlouhodobě zatéká. Ocelové konstrukce jsou poškozeny korozí. Jsou poškozeny zarážky pevných ložisek a dochází při průjezdu vlaků k pumpování ložisek pod ocelovými konstrukcemi. Objevují se trhliny ve svarech ocelových konstrukcí, místy chybí hlavy nýtů na dolních pásech.

## ***Železniční svršek a spodek***

### **Popis stávajícího stavu:**

Na mostě v evid. km 0,439 se nachází zhlaví žst. Ústí n. L. hl. n. osobní nádraží, výhybky 5ab, 6, 7, 8, 9 a 11, jedna křižovatková, dvě jednoduché v základním tvaru a tři obloukové na dřevěných pražcích.

Na západním zhlaví jsou koleje č. 5, 7 a kolej č. 9 navrženy pro rychlost 40 km/h (směrově a výškově). Na následujících mostních objektech je pak traťová rychlost omezena na 30 km/h z důvodu nedostatečného volného schůdného a manipulačního prostoru.

Stávající železniční svršek je tvaru 49E1 na dřevěných pražcích.

### **Základní charakteristika trati**

Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F1 a P5/F2
Součást sítě TEN-T	ANO
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	420 00 a 160 00
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	527 a 504
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	090 a 130
Číslo traťového a definičního úseku	0801 QA
Traťová třída zatížení	D4
Maximální traťová rychlost	80
Trakční soustava	Stejnoseměrná 3 kV, výhled 25 kV AC
Počet traťových kolejí	2 - celá trať (most), 6 - spojky

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 Správy železnic, s.o. 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 umísťovány 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 0,234

Konec stavby (kolejových úprav): km 0,615

Začátek mostní estakády - km 0,349 659

Konec mostní estakády - km 0,497 236

### **Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu:**

Most v km 0,439 leží v žst. Ústí n. L. hl. n. obvod osobní nádraží (TU 0801) v části zhlaví, na niž navazují spojovací koleje směr žst. Ústí n. L. západ, tzn. využívané vlaky ve směru Teplice vč. / Úpořiny. Rekonstrukcí mostu v km 0,439 v trati Ústí n. L. hl. n. - Ústí n. L. západ budou odstraněny vyskytující se poruchy a závady na mostní konstrukci. Parametry mostu jsou z hlediska kolejového uspořádání nevyhovující, dochází k nerovnoměrnému zatížení nosných konstrukcí, jež jsou ve špatném technickém stavu. Odstranění výše uvedených závad lze dosáhnout pouze celkovou rekonstrukcí tohoto mostního objektu.

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

Nový mostní objekt bude navržen jako dvoukolejný s průběžným kolejovým ložem. Most se nachází ve staničním obvodu, bude navržen VMP 3,0. Traťová třída zatížení je D4. Nový most bude vyhovovat pro přechodnost D4/120

a D2/160. Trať je z hlediska mostů zařazena do 2. třídy. Stávající i výhledový rozsah dopravy vychází z GVD 2018/2019. Porovnání celkového počtu vlaků je uvedeno v kapitole 8.

Důvodem rekonstrukce mostního objektu je zejména jeho nevyhovující stavební stav a nedostatečné prostorové parametry dle požadavků Směrnice GR 32/2008.

Nový mostní objekt bude navržen jako viadukt sestávající z 15 mostních otvorů stejného počtu jako ve stávajícím stavu. Mostní otvory nad komunikací pro pěší a nad terénem budou provedeny ze železobetonových kleneb obdobného rozpětí jako je most stávající.

Hlavním cílem rekonstrukce je zajištění bezpečnosti provozu, snížení nutných nákladů na provozuschopnost dráhy, snížení hluku a vibrací.

#### **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 neprojede 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, slouží k automatickému vedení vlaku, tj. k zastavení na předem definovaných zastávkách a k optimalizaci jízdy vlaku z hlediska grafikonu a tím i k úspoře energie.

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

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 úroveň 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**

Záměrem je rekonstrukce dlouhého převážně kamenného přemostění několika městských komunikací na pravém břehu řeky Bíliny mezi obvodem osobní nádraží a obvodem Západ. Estakáda sestává z několika částí (kamenné klenby, přímo pojížděná ocelová konstrukce, železobetonový most), což je způsobeno požadavky města na zlepšení průchodnosti území a rekonstrukcí původního objektu po náletech na jaře 1945. Stav mostního objektu je nevyhovující, neposkytuje dostatečný volný schůdný a manipulační prostor a omezuje neželezniční dopravu, vedenou několika jeho otvory.

Jako optimální forma rekonstrukce je navržena celková náhrada estakády novým přemostěním - estakádou, která umožní optimalizovat vedení komunikací po mostem. Rekonstrukce by měla být provedena během úplné výluky celého traťového úseku mezi obvody osobní nádraží a Západ. Důvody k tomuto řešení jsou následující:

- zkrácení celkové doby stavby a tím i provozních omezení železniční i silniční dopravy (celý objekt bude možno provést během jedné stavební sezony)
- předpoklad vyšší kvality provedení stavby díky provedení SVI naráz v celém rozsahu mostního objektu
- snížení investiční náročnosti díky úspoře pažení jednotlivých kolejí
- zvýšení provozní bezpečnosti díky zajištění dostatečného pracovního prostoru, nezasaženého železničním provozem

Provozní dopady rekonstrukce budou následující:

- vedení rychlíků Praha – Ústí nad Labem – Cheb a zpět mimo Ústí n. L. hlavní nádraží (zastavování v Ústí nad Labem západ)
- vedení všech vlaků Děčín – Ústí nad Labem – Most a zpět úvratí přes obvod Jih
- dočasně kusé a zkrácené koleje 5, 7 bude možno využívat pro obrat končících vlaků ve směru Děčín
- nákladní doprava v relaci Ústí n. L. západ – Ústí n. L. sever bude vedena přes Děčín
- NAD za R vlaky Kolín – Ústí n.L. hl.n. a zpět v úseku Ústí n.L. západ – Ústí n.L. hl.n.

V případě provádění rekonstrukce po jednotlivých kolejích by byly dopady do železničního provozu prakticky totožné, protože zejména při výluce koleje 901 by bylo v úseku spojka 5ab/6 – spojka 20/21 možno projíždět po jediné koleji. Rychlíky Praha – Cheb by bylo stejně nutno vést odklonem přes obvod Jih a vlaky v relaci Děčín – Ústí nad Labem – Most a zpět by byly v nejlepším případě v jednom směru trvale opožděvány cca o 10 minut. Celá rekonstrukce by si navíc vyžádala dvě stavební sezony.

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

### **Zabezpečovací zařízení**

#### **Požadavky na nový stav:**

V návaznosti na provedené kolejové úpravy budou realizovány úpravy vnitřní části SZZ (náhrada SW a technologických počítačů) a vyvolané úpravy pro doplnění venkovního zabezpečovacího zařízení (proměnná návěstidla, kolejové obvody). Pro umístění technologie bude navržena úprava stávajících technologických místností a prověřeno napájení zabezpečovacího zařízení.

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

V celé délce stavby bude vzhledem k předpokládané konverzi na napájecí soustavu 25 kV AC navržena náhrada zabezpečovacích kabelů, v souladu s ČSN 34 2040 ed.2, tj. s ochranným kovovým obalem - typu TCEPKPFLEZE.

Pro nasazení systému ERTMS/ETCS nutno vzít v úvahu „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“ č.j. 20009/2018-SŽDC-GR-06 ze dne 8.3.2018.

#### **Navrhované řešení:**

V rámci této stavby se předpokládá, že v ŽST Ústí n. L. bude dokončena stavba „Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS, včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem - st. hr. SRN“ a rozsah úprav bude závislý na době jejich realizace. Tato stavba bude řešit přípravu pro nasazení ETCS včetně budoucího výhradního provozu.

Pokud bude ASVC (automatické stavění vlakových cest) součástí související stavby „Úpravy zabezpečovacího zařízení pro ETCS, včetně DOZ v úseku Roudnice nad Labem - st.hr. SRN“ je nutné zahrnout jeho úpravy do zařízení v obvodu osobní nádraží a sever. Navrhované úpravy budou vyvolány změnou kolejového řešení.

#### **Sdělovací zařízení**

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

V úseku Ústí nad Labem západ - Ústí nad Labem hl. n. budou navrženy dvě HDPE trubky (provozní a rezervní) a metalický traťový kabel 15 XN0,8 v provedení TCEPKPFLEZE, do provozní HDPE trubky bude zafouknut optický kabel o kapacitě 72 vláken.

V celé délce předpokládané rekonstrukce bude navržena náhrada 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.

V případě výstavby EOv bude navrženo doplnění dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty dle TS2/2008-ZSE.

#### **Trakční vedení a ukolejnění**

V ŽST Ústí nad Labem hl. n. a Ústí nad Labem západ bude proveden návrh doplnění trakčního vedení v rozsahu dle cílového návrhu nové kolejové spojky. Dle toho v příslušném rozsahu bude navržena úprava ukolejnění vodivých konstrukcí dle současně platných norem a předpisů.

Při návrhu trakčního vedení bude nadále sledována stejnosměrná trakční proudová soustava 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC.

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

V rámci této akce se provedou vyvolané úpravy a doplnění osvětlení na trakčních stožárech. Rovněž jsou navrženy vyvolané překládky nn a vn kabelů.

#### **Železniční svršek a spodek**

##### **Navrhovaný stav**

Navržené řešení navazuje na předcházející část výstavby dvojité kolejové spojky v obvodu osobního nádraží, ale obě části lze realizovat také samostatně. Konfigurace kolejiště se zásadně nemění, dochází pouze k úpravě osových vzdáleností kolejí na mostním objektu na min. hodnotu 4,75 m a mírnému posunu kolejí s ohledem na novou polohu mostní konstrukce.

Je navrženo celkem 7 nových výhybek (tři tvaru 1:12-500-I, dvě tvaru 1:9-300, jedna tvaru 1:7,5-190 a jedna křižovatková tvaru 1:9-190), z toho 4 obloukové. Rekonstruována bude také křižovatková výhybka 5AB tvaru 1:9-190, kterou bude nutné vyjmout z důvodu zřízení ZKPP a výhybka 4, která ve stávajícím stavu navazuje přímo na výhybku 5ab. Výhybka 4 bude odsunuta mimo prostor společných pražců výhybky 5ab a bude na dřevěných pražcích. Ostatní výhybky budou navrženy na betonových pražcích.



Materiál žel. svršku

Nový materiál žel. svršku bude navržen tvaru 60E2 na betonových bezpodkladnicových pražcích s pružným upevněním a rozdělením „u“. Všechny výhybky, vyjma výhybky 4, budou druhé generace na betonových pražcích s pružným upevněním. Výhybka č. 4 bude druhé generace na dřevěných pražcích. Kolejnice budou z oceli R350HT, výhybky v hlavních kolejích a jejich spojkách v plném rozsahu perlitizované.

V celém rozsahu rekonstrukce se uvažuje se zřízením bezстыkové koleje.

Nové pražcové podloží a odvodnění

V rozsahu rekonstruovaných kolejí se uvažuje se zřízením nového pražcového podloží. Skladba podkladních vrstev železničního spodku je předmětem dalších stupňů dokumentace. Neobejde se bez geologických a geotechnických průzkumů. Navrženy budou v souladu s předpisem S4 – železniční spodek. V celém rozsahu rekonstrukce žel. spodku se uvažuje se zřízením nového trativodního systému odvodnění.

### **Mostní objekty**

#### **Navrhovaný stav**

Vzhledem k nedostatečným prostorovým parametrům mostu a dále vzhledem k velmi špatnému stavebně technickému stavu mostu navrhujeme výstavbu nové mostní estakády. Nový mostní objekt bude navržen jako dvoukolejný s průběžným kolejovým ložem. Most se nachází ve staničním obvodu, bude tedy navržen na VMP 3,0. Stávající mostní objekt bude kompletně demolován včetně základů v ploše 2050 m<sup>2</sup>, na stejné ploše bude vybudován a nová estakáda jako viadukt sestávající z 15 mostních otvorů stejného počtu jako ve stávajícím stavu. Mostní otvory nad komunikací pro pěší a nad terénem budou provedeny ze železobetonových kleneb obdobného rozpětí jako je most stávající. V místě křížení s místní komunikací budou navrženy monolitické železobetonové polorámové konstrukce se zabetonovanými tuhými ocelovými nosníky. Vzhledem ke změně uspořádání místní komunikace pod mostem bude přemostění u opěry O2 směrem k západnímu nádraží navrženo pouze pro pěší také jako monolitická polorámová konstrukce. Založení mostu je předpokládáno hlubinné na mikropilotových rostech. Toto zakládání je uvažováno zejména s ohledem na zkušenosti se založením sousedních přestavovaných objektů. Lze očekávat v podloží velké balvany, které znemožňují provádění vrtaných velkopřůměrových pilot.

Pro zachování obdobného rázu jako u stávajícího mostu budou čelní plochy mostů obloženy lomovým kamenem tak, aby imitovaly kyklopské kamenné zdivo. Nosné konstrukce betonových kleneb budou v kamenném obkladu přiznány. Obložení bude provedeno stejně jako u již realizovaného obloukového mostu přes Bílinu postaveného v rámci rekonstrukce ŽST Ústí n. L. v roce 2004. Podjezdná výška na místních komunikacích bude navržena 4,0 m + rezerva 0,15 m dle požadavku správce komunikace Města Ústí nad Labem. Podchodná výška u pěších komunikací bude navržena 3,0 m.

Výstavba mostu bude probíhat za úplné výluky celého traťového úseku mezi obvody osobní nádraží a Západ.

V rámci následujícího projektového stupně bude optimalizován rozsah mostního objektu dle požadavků investora tak, aby byly eliminovány nosné konstrukce, které nebudou využity k přemostění místní komunikace resp. komunikace pro pěší, pokud to nebude požadováno architektonickým řešením nebo požadavek města Ústí nad Labem.

### **Přeložky sítí**

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

cca km 0,488 – v lokalitě stávající sítě SČVK a.s. – kanalizace BE 500, kanalizace ZBT 1000 a vodovod OC 700. Dále se zde nachází síť ocel 300 společnosti Innogy a.s. (správa GasNet, Gridservis) – v rámci technického řešení bude řešena rekonstrukce mostní estakády v km 0,439. Sítě budou dotčeny celkovou rekonstrukcí estakády a budou přeloženy tak, aby byla navržena rekonstrukce umožněna.

- Kanalizace BE 500 – délka přeložky 45 m
- Kanalizace ZLB 1000 – délka přeložky 50 m
- Vodovod OC 700 – délka přeložky 30 m + stavební úpravy stávající armaturní šachty
- STL plyn ocel 300 – délka přeložky 30 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 havarijní 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 havarijní 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 zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

V rámci stavby se nepředpokládá zábor ZPF.

V rámci stavby není požadavek na zábor PUPFL.

V rámci stavby dojde k dočasnému záboru těchto pozemků:

Parcela č.	K. ú.	Druh pozemku	Výměra m <sup>2</sup>	Výměra DZ m <sup>2</sup>	Výměra TZ m <sup>2</sup>	LV	Vlastník/správce
4279/4	Ústí n. L	Ostatní plocha	25	25	-	1	Statutární město Ústí nad Labem
4260/2	Ústí n. L	Ostatní plocha	2840	2000	cca 150	1	Statutární město Ústí nad Labem
4259/4	Ústí n. L	Ostatní plocha	400	200	-	1	Statutární město Ústí nad Labem
4297/4	Ústí n. L	Vodní plocha	18915	500	-	1250	Povodí Ohře, s.p.
4325	Ústí n. L	Ostatní plocha	740	740	-	1	Statutární město Ústí nad Labem

### Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Připravovaná stavba leží v obci Ústí nad Labem na katastrálním území Ústí nad Labem. 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
4306/1	Ústí n. L.	ostatní plocha	dráha	583227	11938	ČD a. s.
4302/1	Ústí n. L.	ostatní plocha	dráha	135157	11938	ČD a. s.
4279/4	Ústí n. L	Ostatní plocha		25	1	Statutární město Ústí nad Labem
4260/2	Ústí n. L	Ostatní plocha		2840	1	Statutární město Ústí nad Labem
4259/4	Ústí n. L	Ostatní plocha		400	1	Statutární město Ústí nad Labem
4297/4	Ústí n. L	Vodní plocha		18915	1250	Povodí Ohře, s.p.
4325	Ústí n. L	Ostatní plocha		740	1	Statutární město Ústí nad Labem

## 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 olivinického 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

Trat' 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 kulturní památky a archeologické nálezy**

Stavba prochází územím UAN II, územím pravděpodobného výskytu archeologických nálezů v rozmezí 51 – 100%. Stavba leží mimo památkovou zónu města Ústí nad Labem, nelze také předpokládat ovlivnění kulturních památek v okolí uvažovaného záměru.

### **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 pásmo ochrany vod.

Ochrana vod po dobu výstavby bude zabezpečena dodržáním 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 přesunů stavební techniky,
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytíženosti nákladních aut,
- snižováním prašnosti klopením,
- udržováním techniky v čistotě, a hlavně v dobrém technickém stavu,
- mokrým 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. – Ústí n. L. hl. n. os.n. – 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. – 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 – Ústí n. L. hl. n. sever	-	3	-	3	-	-	-	-
Ústí n. L. hl. n. sever – Povrly	-	1	-	1	-	-	-	-
Ústí n. L. západ – 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. – 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 – Ústí n. L. západ	-	3	-	3	-	1	-	1
Povrly – Ústí n. L. hl. n. sever	-	1	-	1	-	-	-	-
Ústí n. L. hl. n. os.n. – Ústí n. L. západ	29	-	-	29	-	-	-	-
Ústí n. L. západ – Ústí n. L. hl. n. os.n. – 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. – Ústí n. L. hl. n. os.n.	27	-	-	27	-	-	-	-
Prackovice n. L. – Ústí n. L. hl. n. os.n. – Ústí n. L. západ	10	-	-	10	-	-	-	-
Ústí n. L. hl. n. os.n. – Povrly	12	-	2	14	-	-	-	-



Ústí n. L. západ – 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 – Ústí n. L. hl. n. sever	-	5	-	5	-	-	-	-
Ústí n. L. hl. n. sever – 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. – Ústí n. L. západ	46	-	1	47	-	-	-	-
Povrly – Ústí n. L. hl. n. os.n.	10	-	3	13	-	-	-	-
Ústí n. L. západ – Ústí n. L. hl. n. os.n. – Prackovice n. L.	10	-	-	10	-	-	-	-
Ústí n. L. hl. n. os.n. – 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.

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.

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.

Množství odpadů, které vzniknou během realizace stavby, bude evidováno souhrnně za celou stavbu, dle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady budou zaříděny 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 opadech 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. Právním hospodařít s majetkem státu je pověřena Správou 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