

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Výstavba zastávky Velké Žernoseky obec
Investor:	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 v zastoupení: Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278 190 00 Praha 9
Místo stavby:	traťový úsek 1001; km 414,350 – 414,780
Typ stavby:	liniová stavba
Charakter stavby:	novostavba
Typ tratě:	2-kolejná elektrizovaná celostátní trať Lysá n. L. – Ústí n. L. západ zařazena do systému TEN-T
TÚ:	1001; Všetaty – Děčín Prostřední Žleb
DÚ:	16; Velké Žernoseky - Sebusín
Kategorie dráhy:	celostátní; P5/F1
Číslování dle prohl. o dráze:	440 00
Traťová třída zatížení:	D4 (22,5t/8,0t)
Číslování dle knižního JŘ:	072 Lysá n. L. – Ústí n. L. západ
Trakční soustava:	3 kV DC (cílově 25 kV AC)
Kraj:	Ústecký
Okres:	Litoměřice
Kat. území:	Velké Žernoseky; 779458
Parcely č.:	1316/36; 1316/1; 85/1; 85/2; 1282/1; 1280/2; 77/2; 75
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (DUR)
Termín realizace stavby:	2026
Termín odevzdání DUR:	září 2021
Projektant:	PRISTA s.r.o., Hvězdoslavova 614/16, 400 03 Ústí nad Labem Michal Černý DiS.

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a. Charakteristika území dotčeného stavbou:

Navrhovaná stavba je umístěna v traťovém úseku Všetaty – Děčín prostřední Žleb (1001), definičním úseku Velké Žernoseky – Sebusín (16), na náspovém tělese v km 414,350 - 414,780 a způsob využití je dráha. Druh pozemku – ostatní plocha, k. ú. Litoměřice. Stavba je umístěna na z převážně většiny na drážních pozemcích (p. č. 1316/1, 1316/36, 85/1, 85/2). Oba pozemky jsou v majetku Správy železnic, s.o. Veškerá zařízení pro provozování dráhy (koleje, nástupiště, rozhlas, osvětlení atd.) jsou v majetku Správy železnic, státní organizace. Návrh byl konzultován s investorem a připomínky byly zapracovány do této dokumentace. V rámci stavby dochází k zaborům mimodrážních pozemků, a to na obecních pozemcích Velkých Žernosek (p. č. 77/2, 1280/2), na pozemku Ústeckého kraje (p. č. 1282/1) a soukromém pozemku (p. č. 75).

b. Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací:

Cílem je zřízení nové zastávky Velké Žernoseky, která bude ležet blíže k obci Velké Žernoseky, než je stávající žst. Velké Žernoseky, která je od obce vzdálena cca 2 km. Zřízení nové žel. zastávky Velké Žernoseky je zároveň prioritně sledována objednatelem dopravy KÚÚK. Je uvedena v plánu dopravní obslužnosti již pro rok 2017 až 2021. Zároveň je v souladu s územním plánem obce Velké Žernoseky, kdy přímo v místě nové zastávky jsou v územním plánu vyznačeny plochy dopravní infrastruktury a v místě přístupových komunikací jsou vyznačeny plochy veřejných prostranství (zdroj: Územní plán Velké Žernoseky z roku 2014 – hlavní výkres).

c. Stanoviska dotčených orgánů:

Stanoviska dotčených orgánů státní správy jsou doložena v části N. Doklady.

d. Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika:

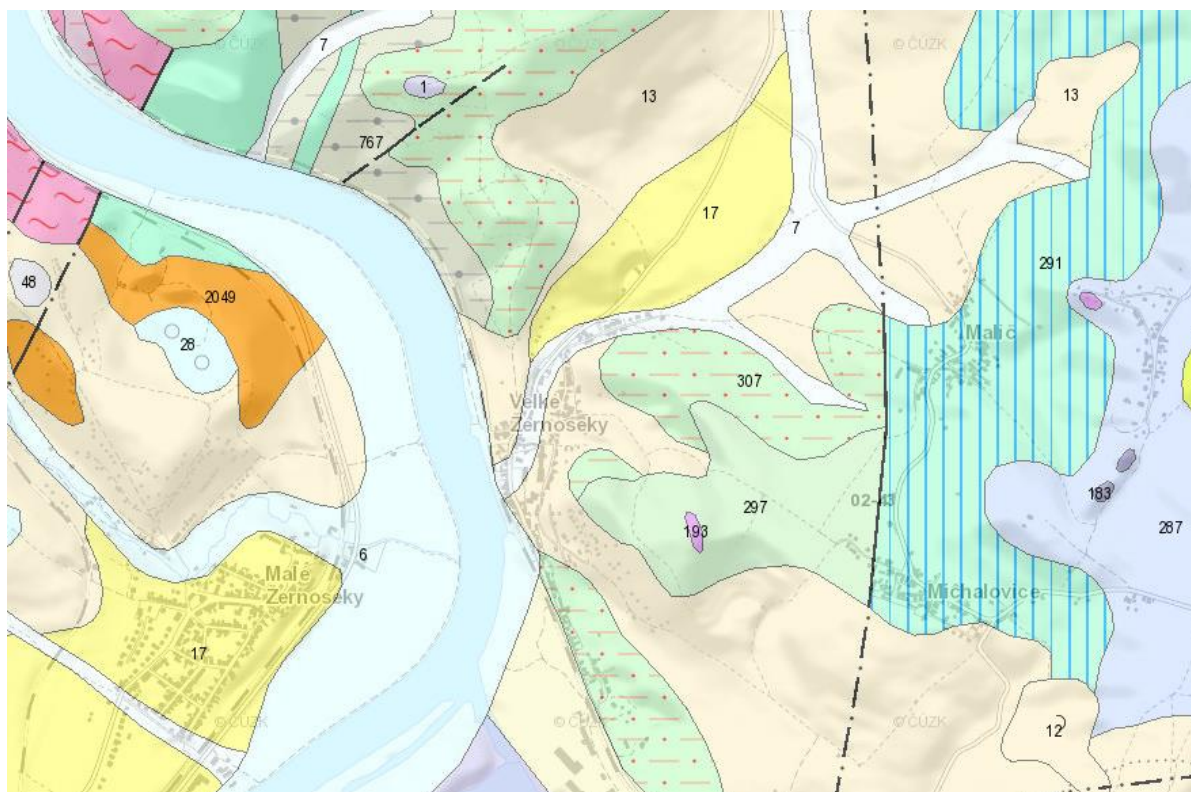
Geomorfologie území stavby patří do hercynského systému, subsystém hercynské pohoří, provincie Česká vysočina, subprovincie Krušnohorská soustava, Podkrušnohorská oblast a celek Verneřické středohoří, okrsek Litoměřické středohoří. Místo stavby sice patří již do Verneřické části, nese ale více znaky části Milešovské. Sníženina v okolí Litoměřic byla díky jílovitým půdám a ojedinělým neovulkanickým vrchům zařazena z Ústeckého do Milešovského bioregionu.

Milešovské středohoří tvoří část Českého středohoří ležící jižně od dolního toku řeky Bíliny. Původně byla tato část kryta jezerními sedimenty a zarovnána v pomíocenní denudační plošinu. Denudační plošina byla zachována na rozdíl od Litoměřického a Ústeckého středohoří jen v malém rozsahu v poloze mírně pod 500 m.n.m. mezi dolní Bílinou a Labem. Převládají zde četné ostré kužely a kupy, z nichž nejvyšší jsou znělcové Milešovka (837 m), Pařez (732 m), Kletečná (706 m), vyskytují se i čedičové příkrovy (Hradišťany 751m, Ostrý 718 m). K jižnímu okraji četnost a výška vesměs čedičových vrchů klesá. Terén mezi jednotlivými vrchy je měkký se širokými údolními depresiemi a je budován křídovými sedimenty. Velmi významným útvarem je průlomové údolí Labe, které je vzhledem k pomíocenní denudační plošině zahloubeno až 500 m do okolního reliéfu. Je jedním z mála případů na našem území, kdy řeka vstupuje z rovinného území do horské oblasti a proráží ji napříč v zaklesnutých meandrech. Tvar je ovlivněn geologickou stavbou, takže se střídají zúžená místa s rozšířenými úseky, nebo i kotlinami. První soutěska je známa jako „**Porta Bohemica** - Brána Čech“ - je budována prahem krystalických břidlic umístěných napříč směru toku. Obdobný charakter má i údolí Bíliny a Opárenského potoka. Na tvárnosti terénu se dále podílejí spraše (zejména v jižních okrajích Milešovského středohoří), váte písků, kamenná moře a suťové haldy, soliflukční proudy, sesuvy, říčení apod.

Geologická správní oblast: Česká křídová pánev, Středočeská oblast Barrandienu

Regionální členění: Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity; krystalinikum a prevariské paleozoikum - křída Česká křídová pánev – vltavo-berounský vývoj, orlicko-žďárský vývoj

Stratigrafie: - kenozoikum – kvartér; mezozoikum – křída- svrchní křída – turon; paleozoikum – karbon-perm – karbon svrchní, perm spodní



Geologická mapa okolí zast. Velké Žernoseky.

Zdroj: <http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/mapove-aplikace>

Legenda k nejbližšímu okolí zast. Velké Žernoseky: 1 – antropogenní sediment nezpevněný – navážka, halda, výsypka, odval. 6 – fluviální nečleněné + sedimenty vodních nádrží – nivní sediment 7 – deluviofluviální sediment nezpevněný (smíšený sediment). 12 – deluviální sediment nezpevněný – písčito-hlinitý až hlinito-písčitý sediment). 13 – deluviální sediment nezpevněný (kamenitý až hlinito-kamenitý sediment). 17 – eolická, sediment nezpevněný – (spraš a sprašová hlína). 28 – fluviální – sediment nezpevněný (písek, štěrk). 48 – chemogenní + organogenní sediment nezpevněný (karbonát sladkovodní – vápenec, travertin). 193 – efuze, intruze, vulkanit (olivinický negelinit, analcimit a leucitit). 287 – marinní sediment zpevněný (silicifikované jílovité vápence a slínovce). 291 – marinní sediment zpevněný (vápence jílovité a slínovce – střídání). 297 – marinní sediment zpevněný (slínovce s polohami či konkréty vápenců). 307 – marinní sediment zpevněný (písčité slínovce až jílovce spongilitické). 767 – metamorfit (chlorit-sericitický fylit). 2049 – vulkanit (ryolit).

Hydrologie

Širší oblast v místě stavby není pramennou oblastí. Velmi významný tok v oblasti stavby je řeka Labe. **V oblasti stavby se nenachází žádný přítok řeky Labe.** Oblast náleží povodí Labe (Dolní Labe a ostatní přítoky Labe). Území stavby náleží do pomoří Severního moře, hlavní povodí I. řádu Labe.

Označení toku Labe dle IDVT: 10100002

Označení toku dle DIBAVOD/HEIS ČR: 100010000100

Hydrogeologický rajon základní vrstvy 4523 Křída Obrtky a Úštěckého potoka. Hydrogeologický rajon 1. vrstevního kolektoru, tvořený jizerským křídových souvrstvím.

Stavba se nenachází v oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V místě stavby je hloubka hladiny podzemní vody kolem 8,5 m, což bude zhruba odpovídat hladině řeky Labe. Hlavní směr proudění vody je na Z.

Biogeografické členění v místě stavby:

Provincie střeoevropských listnatých lesů, hercynského systému, subsystém hercynské pohoří, provincie Česká vysočina, subprovincie Krušnohorská soustava, Podkrušnohorská oblast a celek Verneřické středohoří, okrsek Litoměřické středohoří. Místo stavby sice patří již do Verneřické části, nese ale více znaky části Milešovské. Sníženina v okolí Litoměřic byla díky jílovitým půdám a ojedinělým neovulkanickým vrchům zařazena z Úštěckého do Milešovského bioregionu.

Milešovské středohoří náleží do Českého mezofytika, v květeně převažují pestré mezofyty nad termofyty; zastoupen je suprakolinní (pahorkatinný) a submontánní (kopcovinový) vegetační stupeň, fytochorion je relativně kontinentální, srážkově nedostatkový; převažuje svažité reliéf; podklad tvoří neovulkanity; krajina je převážně lesnatá.

Poloha a základní údaje [1]

Stavba se nachází v oblasti Velkých Žernosek, přičemž nejvýznamnější celkem v oblasti je EVL Porta Bohemica. Bioregion, do kterého předmětná oblast spadá, se nachází v jižní části severních Čech a přibližně zabírá geomorfologický podcelek Milešovské středohoří. Geologická stavba bioregionu je mimořádně složitá. Základ tvoří komplex křídových hornin – kyselé rozpadavé pískovce, slínovce, opuky i smíšené horniny. V údolích řek místy spod nich vystupuje starší skalní podklad, tvořený kyselými horninami krystalinika (ruly, fylity, ale i paleoryolity). Největší ostrov těchto hornin je právě v průlomu Labe v Porta Bohemica. Na četných místech jsou tyto horniny proraženy a překryty terciárními neovulkanity, které dnes vynikají v terénu v podobě kuželovitých vulkanických suků. Z pokryvných útvarů jsou významné mocné svahoviny, především hrubě kamenité sutě, místy až volné droliny, v nižších okrajových zónách i spraše, v údolí Labe pak šterkopískové říční terasy. Zvláštním typem jsou náplavové kužely z bazického materiálu obsahující pyropy (pyropové šterky). Reliéf se vyznačuje na hercynskou podprovincii mimořádně velkou výškovou členitostí, má charakter ploché vrchoviny s členitostí 150–250 m, v oblasti průlomu Labe dosahuje až charakteru členité hornatiny s výškovou členitostí do 360 m. Nejnižším bodem je koryto Labe s kótou asi 140 m, nejvyšším Strážístě (362 m). Typická výška oblasti je 160–250 m. Další významnou lokalitou je PR Kalvárie chránící skály a skalní step na kyselém krystaliniku v Porta Bohemica.

Podnebí [1]

Dle Quitta leží okrajové části bioregionu, kde se stavba nachází, v teplé oblasti T 2. Celé území leží ve srážkovém stínu za Krušnými horami. Stavba se nachází v klimatickém okrsku B1 - mírně teplému, suchému, s mírnou zimou.

V okrajových zónách, především na jihozápadě, srážky klesají k 500 mm i níže (Litoměřice 473 mm). Průměrné teploty se zde pohybují mezi 8–8,5 °C.

Půdy [1]

Půdy jsou obdobně rozmanité jako substrát a reliéf. Hlavní roli mají eutrofní kambizemě a pestrá škála slabě vyvinutých půd od nejružnějších typů rankerů po pararendziny na čedičích. Lokálně se vyskytují i kambizemě typické a pelické kyselé. V nižších suchých polohách jsou

různé typy černozemních půd, od typických černozemí na spraších, po těžké pelické karbonátové černozemě na slínech. Půdy se rychle střídají podle sklonu a expozice.

Současný stav krajiny a ochrana přírody [1]

Okraje bioregionu byly osídleny a odlesněny již v neolitu. Jihozápadní a jihovýchodní okraj bioregionu je prakticky úplně odlesněný, hojná jsou pole, sady a na neovulkanických kopcích travnatá lada. V nejvyšší střední části jsou zachované víceméně přirozené lesní porosty, místy jsou však přeměněné na neduživé jehličnaté kultury, časté jsou porosty nepůvodního modřínu. Mimo strmé svahy se objevují i plochy polí, na vlhčích svazích jsou místy louky. Vodních ploch kromě Žernoseckého jezera a řeky Labe je málo.

e. Průzkumy, měření a podklady:

Zaměření

Prostor v místě železniční stanice byl geodeticky zaměřen. Byly zjištěny a aktualizovány trasy drážních a mimodrážních sítí a případné požadavky správců těchto sítí jsou v této dokumentaci zahrnuty. Vyjádření správců jednotlivých sítí je doloženo v dokladové části.

Geotechnický průzkum

Geotechnický průzkum byl převzat z návazné akce „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem – Střekov (mimo)“, kde v místě zastávky byly provedeny dvě sondy v km 414,7 u koleje č.1 a v km 414,6 u koleje č.2 včetně zatěžovací zkoušky ($E_{or} = 52,3$ MPa a $E_{or} = 44,1$ MPa). Dále byl převzat GTP ze studie zastávek Velké Žernoseky a Žalhostice provedený v roce 2013, kdy byly provedeny dvě sondy u koleje č. 1 a 2 - obě v km 414,570, opět včetně ZZ ($E_{or} = 35,2$ MPa a $E_{or} = 32,8$ MPa). Z Geofondu byl převzat vrt v blízkosti stavby nové zastávky pro určení hloubky spodní vody a složení podloží pod patou náspu.

Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum je součástí samostatné přílohy B.6.1.

Na základě dendrologického průzkumu je pro případné kácení navrženo 1 ks stromu – trnovník akát (č. 23 v příloze B.6.1) a cca 2 467 m² ostatních dřevinných vegetačních prvků. V případě potřeby kácení a odkroviňování bude v další fázi požádáno o povolení ke kácení. Kácení bude v souladu s MP 8611/2021-SŽ-GŘ-O15 Metodický pokyn pro údržbu stromoví ve znění změny č. 1 (účinnost od 4. června 2021).

Biologický průzkum

Biologický průzkum je součástí samostatné přílohy B.6.2.

Území dotčené tímto záměrem bylo rámcově prozkoumáno během tří terénních návštěv ve vegetační době v roce 2021 se zřetelem k ověření výskytu zvláště chráněných druhů, které by mohly být plánovanými opatřeními negativně zasaženy. Byl zde zjištěn výskyt ještěrky obecné řazené mezi silně ohrožené druhy a slavíka obecného, který patří mezi druhy ohrožené. V místě záměru nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný druh rostliny. V území dotčeném záměrem se nevyskytují přírodní biotopy. Dotčené území je silně poznamenáno dosavadním využitím, tedy existencí frekventované železniční trati, cyklostezky a využitím pro pěstování vinné révy. Je možné konstatovat, že plánovaný záměr bude mít minimální vliv na chráněné části přírody.

Protikoroziční průzkum

Dále byl proveden protikoroziční průzkum, který určil koroziční agresivitu hornin z hlediska měrných odporů (stupeň č. I – III) a z hlediska hustoty vody proudu v cizím proudovém poli

(stupeň č. III – IV). Protikorozní průzkum přesně stanovuje ochranná opatření v rámci primární a sekundární ochrany, kterými se budou řídit všechny objekty stavby. Požadavky a doporučení protikorozních ochranných opatření jsou součástí přílohy B.6.3 Protikorozní průzkum.

Akustická studie

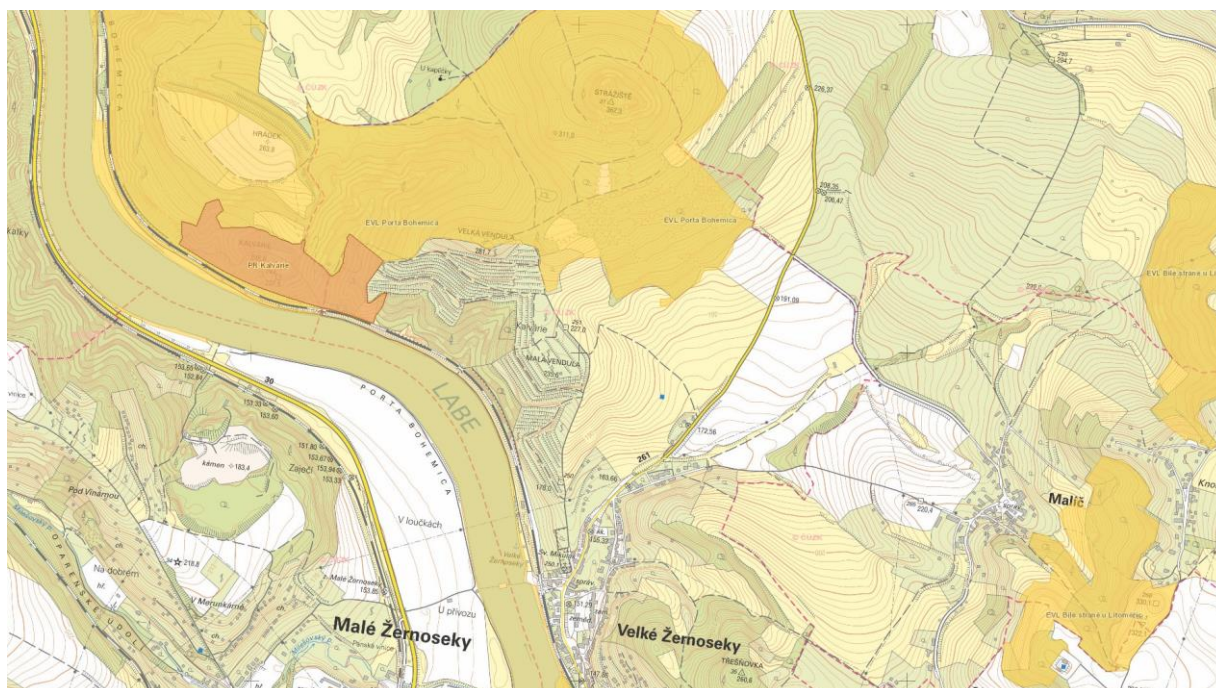
Účelem této studie č. 6131-S76-21 je přehledově zmapovat stávající a výhledový stav hluku z železniční dopravy v řešeném území, pořídit hlukové mapy lokality pro stávající stav (se zohledněním připravovaných PHS ve Velkých Žernosekách) a pro výhledový stav včetně nové zastávky Os vlaků. Původní protihluková bariera č.7 dle studie č. 4569-S66-17 bude prodloužena tak, že bude končit v km 414,541, tedy před začátkem nového peronu, její ostatní parametry se nemění.

Další průzkumy (dílní části týkající se výstavby zastávky Velké Žernoseky) byly převzaty z dokumentace návazné stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“. Jsou to zejména: geotechnický průzkum, hluková studie pro provoz a stavbu, vibrační průzkum. Dále byly převzaty dílní části geotechnického průzkumu z dokumentace „Výstavba zastávek Žalhostice zastávka a Velké Žernoseky obec“.

V rámci příštího stupně dokumentace bude nutné provést notifikaci stavby na VÚŽ.

f. Ochrana území:

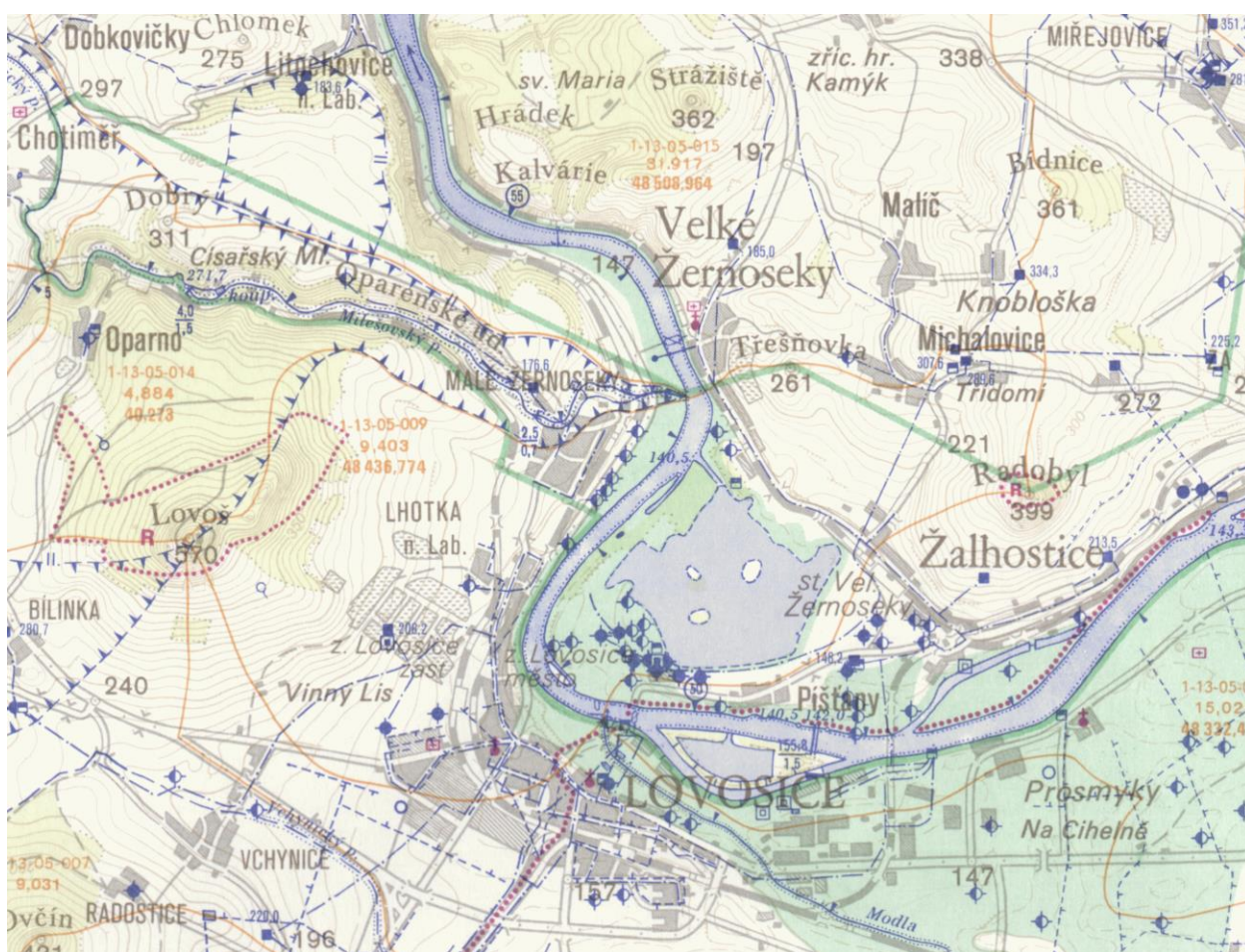
Stavba se nachází v CHKO České Středohoří (IV. Zóna). Vzhledem k charakteru stavby, kdy dojde k novostavbě nástupišť převážně na drážním pozemku, a vzhledem k poloze stavby, nedojde k negativnímu ovlivnění chráněného území. V dotčeném území se nenachází lokality v rámci NATURY 2000, dále se na území stavby nenachází památné stromy, ptačí oblasti, maloplošné zvlášť chráněné území atd. Hranice nejbližší lokality Natury 2000 leží cca 800 m severně od stavby (EVL Porta Bohemica). Nejbližší přírodní rezervace je Kalvárie, která se nachází severo-severo-západně ve vzdálenosti cca 800 m od stavby a která je součástí evropsky významné lokality Porta Bohemica.



Území CHKO České Středohoří s vyznačením EVL Porta Bohemica a PR kalvárie. (Zdroj: <https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/evl/index.php?>).

Na území stavby se nenachází památkově chráněné budovy, rezervace ani památkové zóny. Nejblíže památkově chráněné budovy jsou kostel sv. Mikuláše vzdálen od stavby min. 70 m, památkově chráněný viničný domek vzdálen od stavby min. 60 m, zámek Velké Žernoseky vzdálen od stavby min. 150 m, kovárna ve Velkých Žernosekách vzdálena od stavby min. 100 m.

Území stavby není v ochranném pásmu vodního zdroje. Stavba se nenachází na území chráněné pro akumulaci vod (CHOPAV). Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se stavební činností (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nepředpokládá se negativní ovlivnění vodních toků. Na území stavby se nenachází ochranná pásma vodních zdrojů.



Ochranná pásma vodních zdrojů se v blízkosti stavby nenacházejí (zdroj: <https://heis.vuv.cz/default.asp>)

Zájmová lokalita náleží do pomorí Severního moře, hlavního povodí I. řádu Labe. Vzhledem k charakteru stavby se stavba nedostává do kontaktu s dalšími vodními toky. Významným a jediným vodním tokem v oblasti stavby je řeka Labe.

Dle České geologické služby se v místě stavby nástupišť nenachází ložiska surovin, poddolovaná území, ani sesuvná území.

(Zdroj: <http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/mapove-aplikace>).

Dle Ministerstva zdravotnictví se stavba nástupišť nenachází v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů (Zdroj: <https://www.mzcr.cz/ochranna-pasma-a-lazenska-mista>)

Ochranné pásmo elektrického vedení

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. Svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV 10 m

U napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m

U napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m

U napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m

V prostoru stavby se nachází síť NN, dále síť VN (trakční vedení 3kV DC a kabelový rozvod 6kV AC) ve správě Správy železnic, s.o. OŘ Ústí nad Labem SEE.

V prostoru stavby se nachází síť NN ve správě ČEZ Distribuce.

Vyjádření a podmínky správců jsou doloženy v dokladové části této dokumentace.

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

V prostoru stavby se nachází síť ve správě Správy železnic, s.o. OŘ Ústí nad Labem SSZT.

V prostoru stavby se nachází síť ve správě CETIN, a.s.

Vyjádření a podmínky správců jsou doloženy v dokladové části této dokumentace.

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 458/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m.

U ostatních plynovodů a zařízení 4 m

Ochranné pásmo NTL, STL ani VTL se v prostoru stavby nenachází.

Bezpečnostní pásma plynovodů

U vysokotlakých plynovodů nad DN700 65 m

U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500 160 m

Bezpečnostní pásmo VTL a VVTL se v prostoru stavby nenachází.

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací se v prostoru stavby nenachází.

Ochranné pásmo silnic

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Ochranná pásma silnic se zřizují podle Zákona o pozemních komunikacích číslo 13, ze dne 23. ledna 1997, dle § 30. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice, nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větví jejich křižovatek

- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Ochranné pásmo silnic nebo dálnic se v prostoru stavby nenachází.

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy tvoří podle zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 a § 9 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým typům drah. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad. Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje. Prostor ochranného pásma dráhy je vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením. Obvod dráhy je území určené pro umístění stavby dráhy. U stávajících drah je vymezen pozemkem dráhy. Obvod dráhy je plocha, ochranné pásmo dráhy vytváří prostor. Pro tento projekt je typ dráhy celostátní ostatní, kde ochranné pásmo je od osy krajní koleje 60 m. Touto stavbou se nemění ochranné pásmo Dráhy.

Při realizaci stavby bude provedeno vytyčení a ochrání stávajících křížení a souběhů inženýrských sítí ve správě SŽ, s.o. či cizích majitelů a správců, před i v průběhu hlavních stavebních prací. Jedná o ochranu sítí ve správě či majetku těchto organizací:

- SŽ, s.o. správy SSZT, SEE
- CETIN a.s.
- ČEZ Distribuce

Ochránění kabelu CETIN

Kabel bude po odhalení uložen v nové rýze do chráničky KOPOFLEX 50, bude provedeno zatažení stávajícího kabelu vč. zatahovacího lanka s tím, že se vedení přeruší, zatahne do trubky a naspojkuje. Dále bude proveden zásyp kabelu. Nová poloha kabelu tak bude blíže k oplocení po pravé části pozemku s využitím v co možná největší míře zelených ploch mimo přístupovou komunikaci. Kabelové vedení bude přerušeno, zataženo v trubce a opětovně propojeno ve spojení pouze společností CETIN a.s., a to na základě objednávky stavebníka, kdy bude stavebník žádat o provedení prací objednávkou min. 2 měsíce před realizací stavby na e-mailu uvedeném v platném vyjádření o existenci sítí ve Všeobecných podmínkách (str. 3 Vyjádření o existenci sítí).

Ochránění vedení ČEZ Distribuce

Ochránění v blízkosti ČEZ Distribuce bude probíhat u podpěr nadzemního NN (u jedné podpěry u schodiště a u jedné podpěry u šikmého přístupového chodníku viz situace). V místech stavby v ochranném pásmu dráhy nadzemních vedení NN a VN budou vždy tyto prostory opatřeny varovnými cedulemi „POZOR, VYSOKÉ NAPĚTÍ“.

Na základě požadavku správce OŘ UNL SEE nebude stavba (nový informační systém pro cestující, nové osvětlení na nástupištích, nový kamerový systém, nové rozhlasové zařízení) napojena na technickou infrastrukturu do sítě ve správě ČEZ (jak bylo v dokumentaci zamýšleno původně), ale bude napojena na magistralní rozvod uvažovaný v rámci návazné akce „Optimalizace...“.

Podmínky stanovené na základě žádosti o souhlas s činností a umístěním stavby v ochranném pásmu zařízení distribuční soustavy jsou uvedeny v dokladové části dokumentace (příloha sdělení č. 0101460628 ze dne 9.2.2021).

Ochranné pásmo lesa

Stavba se dle zákona č. 289/1995 Sb. O lesích v platném znění nenachází v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesních pozemků).

- g. Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.:

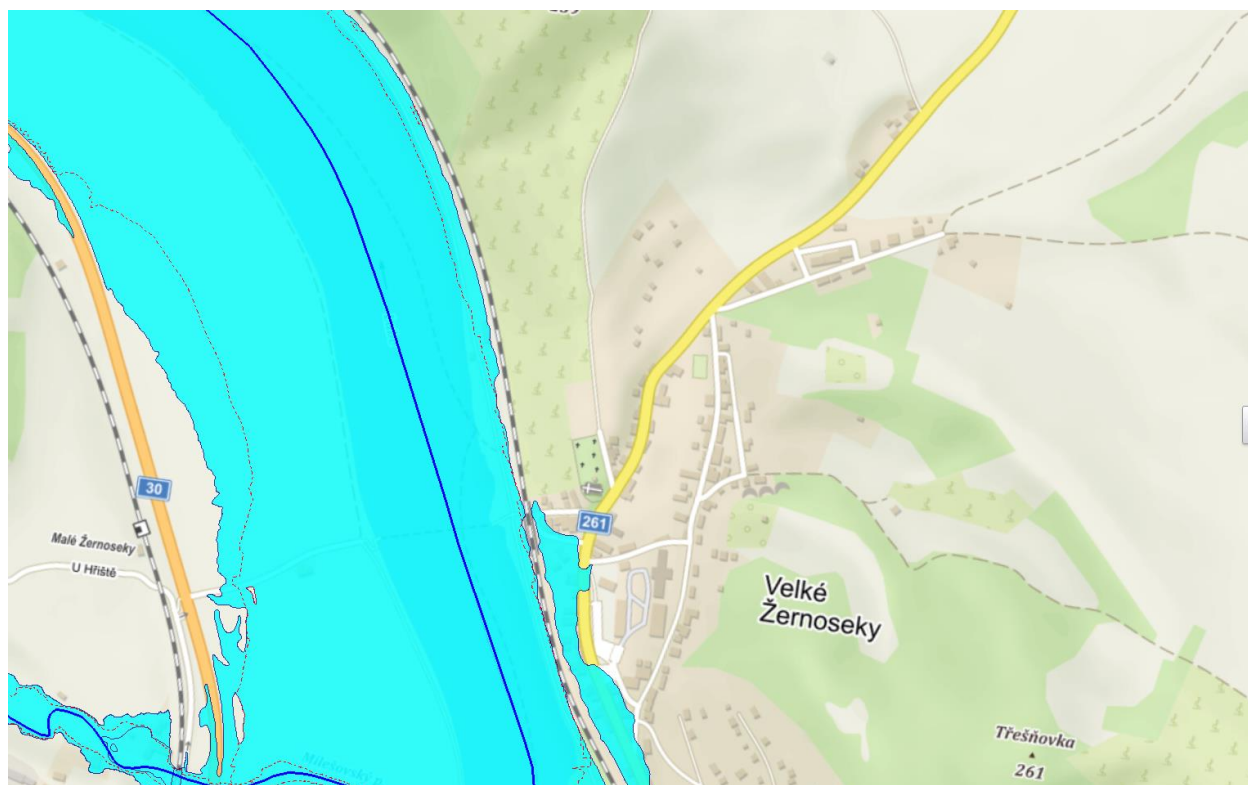
Dle povodňového plánu České republiky se stavba nachází v záplavovém území řeky Labe (zdroj: http://www.dppcr.cz/html_pub/).

Byly zjištěny průběhy hladiny Q5, Q20, Q100 a Q2002 řeky Labe v místě nové zastávky. Nástupiště nezasahuje do záplavového území Q100, Q2002. Hladina Q2002 vede zhruba 50 až 80 cm pod úroveň hrany náspu po levé straně u koleje č. 1. Hladinou Q100 budou zasaženy pouze části přístupových komunikací a část schodiště.

Upozorňujeme, že nástupiště u koleje č. 1 bude nepřístupné již při dosažení hladiny Q5, kdy bude zatopena spodní část schodiště do výšky cca 60 cm, vč. bezbariérového přístupu tvořeného přístupovou komunikací k nástupišti.

U koleje č. 2 bude přístupová komunikace zaplavena až při dosažení hladiny mírně překračující hladinu Q20 o cca 25 cm.

Na základě výše uvedeného je pro stavbu zpracován Povodňový plán jako příloha Zásad organizace výstavby. Povodňový plán řeší soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi, jež se mohou na toku Labe vyskytnout. Povodňový plán především zajišťuje funkční systém organizovaného řízení a koordinace poskytování pomoci povodní zasažených a postižených míst. Systém řízení řeší i opatření potřebná pro včasný a ověřený přenos informací o možnosti povodňového nebezpečí. Povodňový plán je zpracován v souladu se zákonem č. 150/2010 Sb., jedná se o novelu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.



Záplavové území Q100 vodního toku Labe v oblasti stavby. Zdroj: http://www.dppcr.cz/html_pub/

- Dle České geologické služby se stavba nenachází na poddolovaném území (Zdroj: <http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/mapove-aplikace>).
- Dle České geologické služby se stavba nenachází na území se svahovými nestabilitami (sesuvy atd., zdroj: <http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/mapove-aplikace>).
- Dle České geologické služby se stavba nachází na rozhraní území s nízkým a středním radonovým indexem (Zdroj: <http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/mapove-aplikace>).
- h. Vliv stavby na okolní pozemky stavby, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území:
- Stavba zasahuje přístupovými komunikacemi do obecních pozemků Velké Žernoseky (p. č. 1280/2, 77/2), pozemků Ústeckého kraje (p. č. 1282/1) a části soukromého pozemku (p. č. 75), který vyčnívá do stávající přístupové polní cesty mezi obecními pozemky. Tento soukromý pozemek je chráněn ZPF – výměra přístupové komunikace ležící na ZPF 16 m². Vzhledem k výše uvedené výměře a charakteru pozemku nemusí být dle zák. 334/1992 §9 zažádáno o vynětí ze ZPF této části pozemku (plocha je menší než 25 m²) viz. vyjádření MÚ Litoměřice odboru ŽP zaslané mailem v dokladové části N.1.6.
- Širší oblast v místě stavby není pramenitou oblastí. Velmi významný tok v oblasti stavby je řeka Labe. **V oblasti stavby se nenachází žádný přítok řeky Labe.** Odtokové poměry nejsou stavbou dotčeny. Do úrovně hladiny Q100 nedochází k žádným terénním výškovým úpravám vlivem stavby.
- Na základě jednání s Povodí Labe, s.o., p. Martinem Fajlem bylo dohodnuto, že v místech stavby, do kterých zasahuje úroveň hladiny Q100, budou navržena zábradlí třímadlová. Docílí se tak minimalizace nahromadění naplavenin při záplavách (více viz SO přístupové komunikace).
- i. Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin:
- V rámci stavby nedojde k asanaci žádných objektů ani území.
- Vzhledem k charakteru stavby (novostavba nástupišť) nedochází k žádným demolicím.
- Na základě dendrologického průzkumu je pro případné kácení navrženo 1 ks stromu – trnovník akát (č. 23 v příloze B.6.1) a cca 2 467 m² ostatních dřevinných vegetačních prvků. Kácení bude v souladu s MP 8611/2021-SŽ-GŘ-O15 Metodický pokyn pro údržbu stromů ve znění změny č. 1 (účinnost od 4. června 2021).
- j. Požadavky dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF) nebo pozemků určených k plnění funkce lesa:
- V prostoru stavby se vyskytuje pozemek ZPF. Přístupové komunikace k nástupištím se nachází na malé části pozemku (p. č. 75), která je chráněná ZPF – výměra přístupové komunikace ležící na ZPF 16 m². Vzhledem k výše uvedené výměře a charakteru pozemku nemusí být dle zák. 334/1992 §9 zažádáno o vynětí ze ZPF této části pozemku (plocha je menší než 25 m²).
- Tato dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou – zákon č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu a vyhláškou č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.
- Stavba je ve vzdálenosti větší než 50 m od lesních pozemků.
- k. Územně technické podmínky:
- Vzhledem k novostavbě není v současnosti žádné napojení na technickou infrastrukturu.
- V rámci stavby se předpokládá ochránění stávajících inženýrských sítí.
- Nástupiště budou po dokončení přístupná bezbariérově pro cestující s omezenou schopností pohybu a s omezenou schopností orientace.

1. Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané a související investice:

Před zahájením prací v příslušné lokalitě je potřeba vytýčit stávající inženýrské sítě. Požadavky správců, zpravidla včetně kontaktů, obsahují jejich vyjádření v dokladové části dokumentace. Je nutné dodržet a splnit veškeré požadavky dotčených orgánů státní správy. Stavba je úzce koordinována s realizací projektu „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“, dále jen „Optimalizace“. V místě nové zastávky jsou v návazné akci „Optimalizace“ navrženy takové posuny os kolejí (až 1 m), že tyto posuny není možné vyřešit ve stavbě zastávky bez vysokých finančních nákladů, včetně dopadů na okolní objekty (TV, mosty a propustky atd.) a přeložek inženýrských sítí, které jsou navrženy v návazné akci „Optimalizace“ buď k rekonstrukci nebo ke zrušení (např. rušená trasa 6 kV). Zároveň by nebylo možné ihned zprovoznit informační systém, kamerový systém a rozhlas, které závisí na propojení s DOK řešeným v stavbě „Optimalizace“. Proto nelze novou zastávku postavit v předstihu před stavbou „Optimalizace“. S výstavbou nové zastávky lze tedy uvažovat pouze v průběhu stavby „Optimalizace“ nebo po jejím dokončení. **Na základě výše uvedeného je nutné zahrnout a zkoordinovat práce uvažované v této stavbě do příslušných stavebních postupů při zpracování harmonogramu prací v dalším stupni přípravy (DSP) stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“.**

m. Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí:

Parcelní číslo:	1316/36
Obec:	Velké Žernoseky [565857]
Katastrální území:	Velké Žernoseky [779458]
Číslo LV:	235
Výměra [m2]:	41 481
Druh pozemku:	ostatní plocha
Způsob využití:	dráha
Vlastnické právo:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7 Nové Město, 110 00, Praha 1

Parcelní číslo:	1316/1
Obec:	Velké Žernoseky [565857]
Katastrální území:	Velké Žernoseky [779458]
Číslo LV:	235
Výměra [m2]:	6 731
Druh pozemku:	ostatní plocha
Způsob využití:	dráha
Vlastnické právo:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7 Nové Město, 110 00, Praha 1

Parcelní číslo:	85/1
Obec:	Velké Žernoseky [565857]
Katastrální území:	Velké Žernoseky [779458]
Číslo LV:	235
Výměra [m2]:	287
Druh pozemku:	ostatní plocha
Způsob využití:	neplodná půda

Vlastnické právo:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7 Nové Město, 110 00, Praha 1
Parcelní číslo:	85/2
Obec:	Velké Žernoseky [565857]
Katastrální území:	Velké Žernoseky [779458]
Číslo LV:	235
Výměra [m2]:	8
Druh pozemku:	ostatní plocha
Způsob využití:	ostatní komunikace
Vlastnické právo:	Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7 Nové Město, 110 00, Praha 1
Parcelní číslo:	1282/1
Obec:	Velké Žernoseky [565857]
Katastrální území:	Velké Žernoseky [779458]
Číslo LV:	604
Výměra [m2]:	4201
Druh pozemku:	ostatní plocha
Způsob využití:	ostatní komunikace
Vlastnické právo:	Ústecký kraj Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum 400 01 Ústí nad Labem
Parcelní číslo:	1280/2
Obec:	Velké Žernoseky [565857]
Katastrální území:	Velké Žernoseky [779458]
Číslo LV:	1
Výměra [m2]:	1 625
Druh pozemku:	ostatní plocha
Způsob využití:	ostatní komunikace
Vlastnické právo:	Obec Velké Žernoseky č. p. 63 412 01 Velké Žernoseky
Parcelní číslo:	77/2
Obec:	Velké Žernoseky [565857]
Katastrální území:	Velké Žernoseky [779458]
Číslo LV:	1
Výměra [m2]:	1 286
Druh pozemku:	ostatní plocha
Způsob využití:	ostatní komunikace
Vlastnické právo:	Obec Velké Žernoseky č. p. 63 412 01 Velké Žernoseky
Parcelní číslo:	75
Obec:	Velké Žernoseky [565857]
Katastrální území:	Velké Žernoseky [779458]

Číslo LV:	577
Výměra [m2]:	270
Druh pozemku:	trvalý travní porost
Vlastnické právo:	Kupsa František Ing., č. p. 1, 412 01, Velké Žernoseky Točina Milan Ing., Fügnerova 674, 411 17 Libochovice
Způsob ochrany nem.:	Zemědělský půdní fond

Realizací stavby nevznikne žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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

Jedná se o novostavbu nástupišť.

Charakter stavby: Liniová stavba, novostavba nástupišť vč. jejich vybavení (rozhlasové zařízení, kamerový systém, orientační systém, přístřešky, informační systém, osvětlení) a vč. přístupových komunikací na nová nástupiště.

Odvětví: Železniční doprava

Místo stavby: traťový úsek 1001 Všetaty – Děčín Prostřední žleb, definiční úsek 16 Velké Žernoseky - Sebusín

Kategorie trati: celostátní P5/F1

Začátek stavby: km 414,350*

Konec stavby: km 414,780*

* Do rozsahu stavby nejsou započítány cedule výstroje trati „Vlak se blíží k zastávce“.

b) Účel užívání stavby

Cílem je zřízení nové zastávky Velké Žernoseky, která bude ležet blíže k obci Velké Žernoseky, než stávající žst. Velké Žernoseky, která je od obce vzdálena cca 2 km. Nová zastávka si vyžádá novostavbu dvou vnějších nástupišť u traťových kolejí č. 1 a 2 na železniční trati č. 072 (podle JŘ) včetně nezbytné infrastruktury potřebné pro novou zastávku. Nová zastávka bude ležet v km 414,545 – 414,655 zmíněné trati. Zřízení nové žel. zastávky Velké Žernoseky je zároveň prioritně sledována objednatelům dopravy KÚÚK a je uvedena v plánu dopravní obslužnosti pro rok 2017 až 2021. Výstavba zastávky bude splňovat všechny legislativní požadavky na bezbariérovost a bude splňovat standardy pro kulturu cestování odpovídající dnešním požadavkům.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

Dopravní a provozní technologie je vypracovaná v samostatné příloze této souhrnné technické zprávy B.4 Provozní a dopravní technologie.

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

V projektové dokumentaci nejsou uvažovány žádné výjimky z platných předpisů a norem.

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

Stanoviska dotčených orgánů jsou uvedena v dokladové části.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavbu není třeba chránit podle jiných či zvláštních právních předpisů, vztahují se na ní všechny předpisy platné pro stavby tohoto typu a rozsahu.

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

Přístup na staveniště je buď po stávajícím drážním tělese (popř. ze stávajících kolejí žst. Velké Žernoseky, žst. Sebzín-Církvice), po stávajících komunikacích v obci Velké Žernoseky v majetku obce Velké Žernoseky, páteřní komunikace v obci velké Žernoseky v majetku SÚSUK. Případně lze použít přístupovou cestu pod mostem evid. km 414,476 (p. č. 1316/1) v majetku SŽ, a.s. a pozemku (p. č. 1282/1) v majetku Ústeckého kraje.

Vzhledem k poloze nástupišť v traťovém úseku se pro výstavbu nástupišť uvažuje přívod elektrické energie pomocí elektrocentrál. Pitná voda bude zajištěna jako balená, technologická voda pro stavbu bude zajištěna převážně pomocí cisteren.

Stavba nepředpokládá tvoření deponií v průběhu stavby. Eventuální meziskládky materiálu je možné zřídit na ploše zařízení staveniště vlevo kol. č. 1 v km 414,550 - 414,650, kde je rozlehlá terénní plocha připravená k výstavbě nového nástupiště. Jiné místo lze zvolit dle dohody zhotovitele se Správou železnic, a.s. a ČD (např. využití zařízení staveniště v návazné akci „Optimalizace“ v žst. Velké Žernoseky).

Celkové odhadované množství odpadů:

17 05 04	Výkopová zemina – I. třída těžitelnosti	3163t
17 05 04	Výkopová zemina – II. třída těžitelnosti	3t
17 01 01	Beton z demolic objektů, základů TV	25,8t
17 05 08	Štěrka z kolejiště	1,5t
20 02 01	Smýcené stromy a keře	6,4t
17 02 01	Dřevo po stavebním použití, z demolic	0,2t
17 04 05	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej	3,9t
17 04 11	Zbytky kabelů a vodičů	0,14t
20 03 99	Odpad podobný komunálnímu odpadu	0,1t
16 02 14	Elektrošrot (vyřazená el. zař. a přístr. – Al, Cu a vz. kovy)	1,5t
17 06 04	Zbytky izolačních materiálů	0,24t

Odpady jsou dále řešeny v části B.6.4 Tabulka odpadů.

Energetická bilance je součástí popisu jednotlivých stavebních objektů.

Součástí stavby nejsou nové budovy a není tedy potřeba výpočtů energetické náročnosti budov.

i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy
Tato problematika je řešena v samostatné příloze této dokumentace B.8 ZOV.

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

Předčasné užívání staveb se povoluje speciálním stavebním úřadem na základě technicko bezpečnostních zkoušek a zároveň určuje jeho délku. Délku zkušebního provozu určuje speciální stavební úřad na základě § 7 hlavy III. vyhlášky 177/1995 Sb. a u mostů může trvat až 24 měsíců (mosty však nejsou součástí předmětné akce). Bude řešeno po realizaci stavby. Technické řešení stavby je navrženo tak, aby nevyžadovalo provizorní stavy a provizorní stavební objekty.

k) Orientační náklady stavby

Náklady stavby a výkazy výměr jsou řešeny v samostatné části R.1 Náklady.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Všechna zábradlí na nástupištích budou městského typu. Výjimkou jsou oblasti přístupových komunikací, kde dosahuje hladina Labe Q100. V těchto oblastech budou navržena zábradlí třímadlová.

Přístřešky na nástupištích budou ocelové s šestimístnou lavičkou dělenou područkami. Přístřešek je navržen z uzavřených ocelových profilů. Střecha bude z trapézového plechu. Boky a zadní část jsou navrženy z tahokovu s průhledností 70 %.

Orientační systém je navržen podle směrnice č. 118 a grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému SŽ, s.o.

Provedení ostatních prvků nástupiště bude provedeno na základě platných norem a předpisů a pokynů investora.

Provedení jednotlivých prvků nástupišť proti poškození bude zajištěno úpravou „antivandal“.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Technologická část D.1:

D.1.2

- PS 64-02-21 Rozhlasové zařízení
- PS 64-02-71 Informační systém pro cestující
- PS 64-02-91 Kamerový systém

D.1.3

- PS 64-03-52 Velké Žernoseky, TTS 22kV, technologie

Stavební část D.2:

D.2.1

- SO 64-12-01 Nástupiště
- SO 64-14-01 Výstroj trati

SO 64-50-01 Přístupové komunikace k nástupištím

SO 64-60-01 Kabelovody

SO 64-61-01 PHS

D.2.2

SO 64-75-01 Přístřešky na nástupišti

SO 64-77-01 Orientační systém na nástupišti

D.2.3

SO 64-81-01 Trakční vedení

SO 64-86-01 Přípojka NN, rozvody NN, osvětlení zastávky

SO 64-86-02 Připojení silnoproudé technologie do DDTS

SO 64-87-01 Ukolejnění kovových konstrukcí

Základní popis jednotlivých objektů je uveden v části B.2.6 této souhrnné technické zprávy.

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

- elektrická energie – předpokládá se, že připojením nového informačního systému na nástupišťích, nového osvětlení na nástupišťích, kamerového systému, rozhlasového zařízení, dojde k navýšení příkonu z magistralního rozvodu uvažovaného v návazné akci „Optimalizace...“, a to o cca 6 kWh.

- tepelná energie – nejsou realizovány žádné úpravy, které mají nároky na teplo

- teplá užitková voda – nejsou realizovány žádné úpravy, které mají vliv na spotřebu TUV

c) celková spotřeba vody,

Nejsou realizovány žádné úpravy, které mají nároky na spotřebu vody.

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

Během provozu lze předpokládat vznik odpadů, které budou zařazeny do kategorie 20 03 01 Směsný komunální odpad, který bude vznikat provozní činností. Množství budoucího provozního odpadu v tuto chvíli není možné přesně stanovit.

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

Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě zůstávají neměnné.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

- pro cestující s omezenou schopností pohybu

- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost pro cestující s omezenou schopností pohybu

Přístupnost stavby pro osoby s těžce omezenou schopností pohybu je zajištěná úrovnovým přístupem do všech prostor pro cestující bez prahu. Překonání nutných výšek je pak zajištěno pomocí přístupových chodníků s úpravou pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Bezbariérová přístupnost pro cestující s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci například na vodících liniích kontrastních barev. Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Nová nástupiště a šikmé přístupové komunikace, které jsou součástí předmětné stavby, budou splňovat všechny legislativní požadavky na bezbariérovost.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Z důvodů silného vlivu stejnosměrných elektrických polí a zvýšené agresivity prostředí je nutné dodržet požadavky podle služební rukověti ČD SR 5/7 (především v souladu s TKP 18, TKP 25 a TKP 31). Pro TV zejména nepřímé ukolejnění (trakčních podpěr a kovových konstrukcí) a dostatečné krytí výztuží a svorníků v základech.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

Vzhledem k charakteru stavby byl vypracován protikorozní průzkum, který se zabývá výčtem ochranných opatření proti vlivu bludných proudů. Výpis ochranných opatření popisuje čl. B.2.10, odst. b) této zprávy nebo samostatná příloha B.6.3 Protikorozní průzkum.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

D.1.2

PS 64-02-21 ROZHLASOVÉ ZAŘÍZENÍ

STÁVAJÍCÍ STAV

Jedná se o novostavbu nástupiště, v současnosti zde není žádné rozhlasové zařízení nástupiště.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Bude navrženo nové rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaků.

Reproduktory pro ozvučení budou umístěny na stožáry osvětlení. Jako koncové prvky zařízení budou použity 15/10/6W, venkovní malé tlakové reproduktory s nastavitelným výkonem. Výkon jednotlivých reproduktorů bude definitivně nastaven až po poslechových zkouškách.

Napájení rozhlasové ústředny bude řešeno z rozvaděče RH.

Mluvené informace musí dosahovat minimální úrovně indexu přenosu řeči pro místní rozhlas (STI-PA) 0,45, a to v souladu se specifikací dle ČSN EN 60268-16.

Po osazení reproduktorů bude nutné provést zkoušku měření srozumitelnosti indexem přenosu řeči STI-PA dle ČSN EN 60268-16.

Kabelové rozvody pro rozhlasové zařízení se navrhuje vést kabely NYY 2x2,5. Veškerá kabelizace musí být přednostně vedena vnitřkem sloupků a nosníků informačních, rozhlasových

a kamerových systémů tak, aby bylo minimum kabelů vystaveno slunečnímu záření, případně vandalům.

Zařízení pro rozhlasové zařízení bude umístěno ve venkovní klimatizované rackové skříní.

Rozhlasové zařízení získá informace o jízdě vlaků ze softwaru rozhlasové ústředny, komunikace ústředny na dispečerské pracoviště Ústí nad Labem, DK (Litoměřice) a budoucí dálkové ovládání z CDP Praha bude v rámci Optimalizace traťového úseku Litoměřice – Ústí nad Labem.

Hlasový vstup do rozhlasového zařízení bude realizován digitálně skrz software rozhlasové ústředny nebo pomocí mluveného slova do mikrofonu v nejbližší DK (Litoměřice) a dispečerském pracovišti Ústí nad Labem.

Rozhlasové zařízení musí být dle platných předpisů a směrnice Správy železnic zapojen do systému DDTS. Rozhlasové zařízení má svojí vlastní svorkovnici, která nesmí být v kolizi s jištěním osvětlení.

PS 64-02-71 INFORMAČNÍ SYSTÉM PRO CESTUJÍCÍ

STÁVAJÍCÍ STAV

Jedná se o novostavbu nástupišť, v současnosti zde není žádný informační systém pro cestující.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Provedení tabulí informačního systému bude v souladu se směrnicí SŽ č.118 a grafického manuálu k této směrnici náplní tohoto PS tedy bude:

1x Nástupištní tabuli navrhujeme umístit na nástupišti vlevo (umístění mezi přístřeškem a schodištěm)

1x Nástupištní tabuli navrhujeme umístit na nástupišti vpravo (umístění u přístřešku)

1x Odjezdová tabule ve zkrácené verzi (umístěná u podjezdu vpravo – u nové přístupové cesty)

1x Odjezdová tabule ve zkrácené verzi (umístěná u podjezdu vlevo – u nového schodiště)

Tabule budou napájeny kabelem NY 2x2,5 z rozvaděče RH.

Nástupištní tabule budou osazeny hodinami, dle směrnice č.118.

Nástupištní tabule musí mít hlasový ovladatelný výstup pro nevidomé aktivovatelný pomocí hole pro zrakově postiženého uživatele.

Dle rozhodnutí komise o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (TSI PRM 1300/2014) jsou dle bodu 5.3.1.1. stanoveny následující vlastnosti displeje:

Displeje musí mít takovou velikost, aby mohly zobrazovat názvy jednotlivých stanic nebo celá slova zobrazovaného hlášení. Každý název stanice či jednotlivá slova hlášení se musí zobrazit na dobu nejméně 2 sekundy.

Při použití displeje s posouváním textu (svislým nebo vodorovným) se musí každé slovo zobrazit celé po dobu nejméně 2 sekund a rychlost vodorovného posouvání textu nesmí přesáhnout 6 znaků za sekundu.

Při návrhu a posuzování displejů je třeba zohlednit prostor, v němž se použijí a který je definován maximální vzdáleností pro čtení.

V prostoru zástavky je nutné instalovat všechny zobrazovací prvky informačního systému v "antivandal" provedení s ochrannou folií proti barvám vandalů. Informační tabule budou opáreny prvky proti sedání ptactva.

Výstup a funkce pro zrakově postižené občany a musí umožňovat následující funkce:

Nové informační zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE v platném znění a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, třetí vydání; informace o poruchách hlášení budou z informačního systému přenášeny do systému DDTS ŽDC prostřednictvím dotazu SNMP protokolem do MIB databáze řídicího systému (konverze SNMP na EN 60870-5-104).

Informační systém získá informace o jízdě vlaků z počítače dispečerského pracoviště Ústí nad Labem (SW informačního systému). Komunikace na dispečerské pracoviště Ústí nad Labem, DK (Litoměřice) a z CDP Praha bude řešena v rámci optimalizace traťového úseku Litoměřice – Ústí nad Labem.

Informační systém bude ovládán z dispečerského pracoviště Ústí nad Labem a bude také napojen na budoucí dálkové ovládání z CDP Praha. Komunikace z CDP Praha, dispečerského pracoviště Ústí nad Labem a DK (Litoměřice) bude řešena v rámci Optimalizace traťového úseku Litoměřice – Ústí nad Labem.

PS 64-02-91 KAMEROVÝ SYSTÉM

STÁVAJÍCÍ STAV

Jedná se o novostavbu nástupišť, v současnosti zde není žádný kamerový systém nástupiště.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Účelem této části projektu je návrh na vybudování kamerového systému z důvodů vizuální kontroly, ochrany majetku před poškozením či odcizením. Kamerový systém bude vybudován na technologii IP s kompresí H.264 nebo vyšší.

Nově budovaný kamerový systém navrhovaný v zastávce Velké Žernoseky musí odpovídat směrnici SŽDC č.j.18453/2018-SŽDC-O14. Navrhují se následující parametry:

Citlivost	Lepší než 0.005Lux
Přepínání Den & Noc	ICR automaticky
WDR	Min. 100 dB
Video komprese	Hlavní stream: H.265
Rozlišení	Min. 1920 x 1080 px při 25sn/sec
Protokoly	TCP/IP
Standardy	ONVIF
Provozní teploty	-30°C – 60 °C, vlhkost 95% nebo menší
Krytí	IP67
Napájení	12 V či 24V DC, možnost napájení PoE (802.3af)
Dosah IR	až 30 m
Příkon	Max. 15W

Na začátku a na konci každého nástupiště bude vybudován nový kamerový stožár. Stožár se navrhuje osadit jednou či dvěma kamerami (viz situace) tak, aby nedošlo k vandalismu. Pro ukládání záznamu z jednotlivých kamer bude využito nové lokální kamerové uložení umístěné v nové venkovní klimatizované rackové skříni.

Pro datové napojení kamer na nástupišťích se navrhuje použít tzv. ring switche umístěné v kamerových skříních, zapojených do kruhové topologie a nasazené na optických kabelech s 4x SM vlákny. Kabeles jsou vedené v hvězdicové topologii. Výstup z kamerového systému bude napojen na optický kabel pro potřebu nepřetržitého sledování záběru v DK Litoměřice. Výstup bude napojen na TDS, která je ukončena v serverovně SŽ, s.o., OŘ Ústí nad Labem, Železničářská

1386/31. Komunikace na dispečerské pracoviště Ústí nad Labem, DK (Litoměřice) a CDP Praha bude řešeno v rámci Optimalizace traťového úseku Litoměřice – Ústí nad Labem.

Spolu se zmíněným optickým kabelem se položí i kabely napájecí typu NYY 3x2,5, které budou sloužit pro napájení ring switchů.

Optické kabely budou vedeny v mikrotrubičkách, které se umístí do ochranných HDPE trubek.

Napájení bude navrženo pomocí UPS z důvodu zálohování napájení kamer po dobu cca 6h.

Před konečným stanovením umístění a směrování jednotlivých kamer je nutné provést pohledové kamerové zkoušky za přítomnosti a vyjádření kompetentních zástupců budoucího uživatele zařízení.

V rámci kamerového systému bude proveden výpich 24vl. z nejbližší optické spojky na “budoucím” optickém kabelu Správy železnic, s.o. Výpich bude umístěn v nové projektové poloze v rámci návazné akce “Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně – Ústí nad Labem – Střekov (mimo)”. Návazná stavba “Optimalizace” však nedisponuje koordinační situací s přesnou polohou navrhovaného kabelu DOK, a proto nejsme v této fázi dokumentace schopni umístit přesnou polohu výpichu. Výpich bude umístěn v blízkosti kolejí (lze očekávat, že by mohl být umístěn ve společné kabelové trase jako zabezpečovací zařízení).

Kamerový systém musí být dle platných předpisů a směrnice Správy železnic zapojen do systému DOTS.

D.1.3

PS 64-03-52 VELKÉ ŽERNOSEKY, TTS 22kV, technologie

STÁVAJÍCÍ STAV

V současné době není v místě zastávka ani trafostanice.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

V prostoru konce nástupiště zastávky Velké Žernoseky u koleje č.2 směrem k Ústí nad Labem bude umístěn nový technologický objekt v provedení jako kiosková kompaktní betonová trafostanice. V trafostanici bude instalován rozváděč 22kV o 3 polích, transformátor 22/0,4kV, 20kVA a rozváděč 400V s vývody pro napájení osvětlení a informačních systémů v zastávce. V prvním poli rozváděče VN bude přívod z magistrálního rozvodu LDSŽ ze směru Litoměřice. Druhé pole bude přívod z magistrálního rozvodu LDSŽ ze směru Ústí nad Labem. Třetí pole bude obsahovat vývod na transformátor 22/0,4kV, 20kVA. Transformátor bude umístěn ve střední části TS. V části NN blíže k nástupišti bude umístěn rozváděč 400 V (R-NN), ze kterého budou provedeny jednotlivé vývody (osvětlení, informační systém, kamerový systém a rozhlas). Trafostanice je umístěna v blízkosti trakční podpěry, po které bude veden magistrální rozvod. Z této trakční podpěry bude veden svod do nové TS a z TS zpět na trakční podpěru, kde bude magistrální rozvod pokračovat k druhému napájecímu bodu.

D.2.1

SO 64-12-01 NÁSTUPIŠTĚ

STÁVAJÍCÍ STAV

Jedná se o novostavbu nástupiště, v současnosti nejsou v předmětné poloze žádná stávající nástupiště.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Nástupiště budou umístěna do pozice plánované zastávky Velké Žernoseky zastávka v km 414,545 - 414,655. Návrh umístění nástupišť zahrnuje několik faktorů. Je umístěno s ohledem na co možná nejkratší přístupové komunikace od nástupišť k nově vzniklému "dopravnímu uzlu" mezi několika módy dopravy (např. linka drážní dopravy U32, v létě linka RE20, vodní linka 901, autobusové linky 628 a 621, Labská cyklostezka s relativně vysokou intenzitou cyklistů, centrum obce Velké Žernoseky atd.). Důležitým faktorem pro umístění nástupišť je minimalizace terénních úprav přístupových komunikací. Nástupiště také co možná nejvíce využívá roviny na náspu v km 4,55-4,65. Je umístěno v oblasti inflexu směrového řešení návazné akce „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“. Inflex směrového řešení s převýšenými oblouky je vždy citlivé místo pro dosažení vzájemné polohy nástupní hrany a osy koleje jak při realizaci stavby, tak při následné údržbě. I z tohoto důvodu není nástupiště účelné ani žádoucí přisouvat blíže k mostu evid. km 414,476 a bodu obratu inflexu a je v co možná největší míře umístěno v levostranném oblouku v převýšení v km 414,553-414,734 v rámci návazné akce „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“.

Šikmý přístupový bezbariérový chodník z nástupišť u kol. č. 1 je vzhledem ke složitým terénním podmínkám (rozdíl mezi horní a spodní hranou náspového tělesa cca 6 m) připojen ze středu nástupišť na přístupovou komunikaci. Zadní hranu nástupišť zde tvoří prefabrikáty „L“. Šikmý přístupový chodník je ukončen monolitickou zídou se zábradlím. Vzhledem k tomu, že zde je docházková/přístupová vzdálenost vyšší než u nástupišť u kol. č. 2, je navržena paralelní přístupová cesta z konce nástupišť vedoucí přímo k přivozu a mostu evid. km. 414,476. Tato cesta umožňuje cestujícím dostat se z nástupišť co nejkratší, přehlednou cestou. Vložené přímé dvouramenné schodiště pak překonává vysoké náspové drážní těleso. Schodiště budou opatřena zábradlím. Šikmý přístupový bezbariérový chodník od konce nástupišť u kol. č. 2 a napojuje se v co možná nejkratší délce na přístupovou komunikaci. Zadní hranu nástupišť zde tvoří prefabrikáty „L“. Šikmý přístupový chodník je ukončen monolitickou zídou se zábradlím.

Celková délka nástupní hrany u kol. č. 1, 2 je 110 m. Obě nástupiště budou mimoúrovňová s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

Konstrukce poloostrovního nástupišť bude typu Sudop s novými konzolovými deskami KTD230 (příp. KTD 230 – signální; KTD 230 koncová leva/pravá), jednou řadou tvořené tvárnici Tischer, které budou uloženy na užitý úložný blok U95. Za zadní hranou úložných bloků U95 budou osazeny vždy 3 výplňové desky KZD.

Základní šířka obou vnějších nástupišť je 3,000 m. Šířka vnějších nástupišť je u přístřešků a přístupových cest až 5,15 m.

Skladba nástupištních hran:

- nástupištní deska KTD 230
- tvárnice Tischer
- cementová malta tl. 0,01 m
- úložný blok U95 (+ 3 výplňové desky za zadní stranou všech úložných bloků)
- podkladní beton C12/15, tl. 0,1 m

Pochozí plocha nástupišť + výplň:

Betonová dlažba min. 200x200mm bez zkosených hran	tl. 80 mm
Kladeční vrstva fr. 4-8	tl. 30 mm
Štěrkoдрť fr. 0-32	tl. 150 mm
Nenamrzavý propustný materiál hutněný po max. vrstvách 0,250 m na Id = 0,80, PS 100%	

Pochozí plocha šikmých chodníků:

Zámková dlažba	tl. 80 mm
Kladelcí vrstva fr. 4-8	tl. 30 mm
Štěrkodrt' fr. 0-32	tl. 150 mm
Nenamrzavý propustný materiál hutněný po max. vrstvách 0,250 m na $I_d = 0,80$, PS 100%	

Oba konce nástupiště u kol. č. 1 budou ukončeny bez služebních schodů, vyvýšeným obrubníkem a svahem o sklonu 1:2. Nástupiště u kol. č. 2 bude ze směru od Litoměřic dolní nádraží ukončeno bez služebních schodů, pouze zídou se zábradlím. Z hlediska bezpečnosti a zamezení vstupu do kolejiště bude konec nástupiště opatřen zábradlím výšky 1,100 m. Konec nástupiště u kol. č. 2 ze směru od Ústí nad Labem Střekov bude ukončeno bez služebních schodů, vyvýšeným obrubníkem a svahem o sklonu 1:2.

Zídky budou sloužit k ukončení nástupiště u kol. č. 2 v jeho čele, dále jako jeho zadní hrana, a k realizaci šikmých přístupových chodníků na obě nástupiště. Zídky budou železobetonové monolitické. Výškové rozdíly mezi zadní hranou vnějšího nástupiště a šikmými přístupovými chodníky na obou nástupištech je provedeno zídou z prefabrikovaných betonových dílců „L“.

Všechna zábradlí na nástupištech budou v. 1,1 m městského typu. Výjimkou jsou oblasti přístupových komunikací, kde dosahuje hladina Labe Q100. V těchto oblastech budou navržena zábradlí třímadlová. Docílí se tak minimalizace nahromadění naplavenin při záplavách (více viz SO přístupové komunikace). Všechna zábradlí budou barvy RAL 7016 (antracitová šedá), která je v souladu s požadavky SŽ OŘ UNL, SŽ O13, VÚŽ a splňuje požadavek ředitele SSZ na modernost.

Odvodnění nástupiště bude provedeno sklonem povrchu nástupiště max 2 % jednostranným sklonem od kolejí. V místech šikmých přístupových chodníků není možné vodu odvést za zadní hrany nástupiště, proto jsou v těchto místech vloženy betonové monolitické žlaby. V místech vyústění ze žlabů bude provedeno nové svodné potrubí DN 110 do vsakovacích jímek.

Všechny úpravy terénů po obvodu přístupových komunikací budou ve sklonu 1:2. Kde to není technicky proveditelné, budou svahy max o sklonu 1:1,5. Všechny svahy nástupiště budou opatřeny hydroosevem. Před výstavbou jakékoliv stavební části nástupiště je nutné provést skrývku stávajícího terénu v tl. 0,20 m.

Na obou vnějších nástupištech se uvažuje vždy 1 ks nádoba na posypový materiál a 1 ks kovového odpadkového koše.

Nástupiště budou splňovat veškeré podmínky bezbariérovosti.

SO 64-14-01 VÝSTROJ TRATI

STÁVAJÍCÍ STAV

Vzhledem k charakteru stavby (novostavba nástupiště), dnes v oblasti stavby není žádná výstroj trati související s nástupišti.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Předmětný objekt řeší výstroj trati vyvolanou novostavbou nástupiště. V rámci výstroje trati budou vloženy 4 ks návěsti „Vlak se blíží k zastávce“ a 4 ks návěsti „Konec nástupiště“. Všechny cedule se uvažují na samostatných sloupkách v betonových patkách. Sloupky budou vybavené objímkami a plastovými víčky a budou pozinkované.

Vzhledem k charakteru drážního provozu (banalizovaná dvoukolejná trať) budou návěsti usazeny vždy na obou nástupištech (resp. v obou kolejích) v obou dopravních směrech.

Dokumentace řeší orientační umístění výstroje trati, přesné umístění bude určeno v rámci stavby dle platných předpisů a požadavků investora a ČD.

Při instalaci tabulí výstroje trati musí být prověřeno, jestli nejsou v kolizi s jinými návěstidly (prověřena viditelnost).

Návěsti budou umístěny tak, aby byla zajištěna jejich dostatečná viditelnost.

SO 64-50-01 PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE K NÁSTUPIŠTÍM

STÁVAJÍCÍ STAV

Vzhledem k charakteru stavby (vybudování nových vnějších nástupišť) nejsou v zájmové oblasti žádné přístupové komunikace k nástupištím.

Stávající polní cesta vlevo trati vede na drážních pozemcích p. č. 85/1, 85/2, 1316/6, 1316/36 k obydlenému domu na p. č. 90/2 (SPÚ). Stávající polní cesta vpravo trati vede po pozemcích obce Velké Žernoseky p. č. 1280/2, 77/2 k soukromým pozemkům p. č. 75, 109. Navržené technické řešení ctí stávající přístupy k vyjmenovaným pozemkům.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Přístupové komunikace využívají po obou stranách stávající polní cesty (vpravo na pozemku obce Velké Žernoseky, která vede k vinicím, vlevo je to cesta na drážním pozemku, která vede od Labské cyklostezky k obývanému objektu). Tím dojde k minimalizaci terénních úprav v oblasti přístupových komunikací. Přístupové komunikace jsou navrženy s navázáním na šikmé přístupové chodníky nástupiště. Přístupové chodníky navázané na šikmé přístupové chodníky splňují všechny podmínky bezbariérovosti.

Přístupová komunikace vedoucí podél nástupiště u kol. č. 2 navádí cestující co možná nejkratší cestou od centra obce, příp. přístaviště, Labské cyklostezky, mostu evid. km 414,76 na nástupiště.

Přístupová komunikace vedoucí od nástupiště u kol. č. 1 vzhledem k náročným terénním podmínkám musela být výškově navržena delší trasou než v případě přístupové komunikace od nástupiště u kol. č. 2. Z tohoto důvodu je u nástupiště u kol. č. 1 navržena paralelní cesta přímo z konce nástupiště využívající dvouramenné přímé schodiště. Tato cesta navádí cestující co možná nejkratší trasou k centru obce, příp. přístaviště, Labské cyklostezky, mostu evid. km 414,76 z nástupiště.

V prostoru, kde se na přístupové komunikaci budou pohybovat cestující (úseky od šikmých přístupových chodníků po konce přístupových komunikací bližší obci), uvažujeme i výjimečně pohyb motorových vozidel, a to z důvodu využití 3 stávajících vjezdů podél přístupových komunikací (vrata do vinice, vrata ke dvěma soukromým objektům). Z tohoto důvodu je zde navržena skladba komunikace pro smíšený provoz (pěší + automobily). V prostorách, kde se na přístupové komunikaci nebudou pohybovat cestující, je navržena zpevněná skladba komunikace z recyklovaného materiálu. Předpokládá se totiž, že vlivem mechanizačních prostředků při výstavbě nástupišť dojde ke znehodnocení přístupových polních cest podél celých nástupišť.

Povrch přístupové komunikace se smíšeným provozem bude tvořen betonovou dlažbou tl. 0,08 m spočívající na kladecí vrstvě tl. 0,04 m a šterkodrti fr. 0-63 tl. 0,15 m. Maximální hodnota příčného sklonu dlažby bude 2 %.

Skladba komunikace pro smíšený provoz (skladba D2-D-1-TDZ-0):

- Dlažba zámková	tl. 80 mm
- Kladecí vrstva fr. 4-8	tl. 40 mm, 60 MPa
- Šterkodrt' fr. 0-63	tl. 200 mm, 45 MPa
- Zhutněná zemní pláň	

V prostorách, kde se na přístupové komunikaci nebudou pohybovat cestující, je navržena zpevněná skladba komunikace z recyklovaného materiálu.

Skladba komunikace – polní cesta (skladba D2-N-8-O-PIII):

- Dvouvrstvý nátěr (dle ČSN EN 12271)	tl. 20 mm
- Recyklovaný materiál stmelený asfaltovou emulzí	tl. 50 mm
- Infiltrační postřík	0,7 kg/m ²
- Štěrkodrt' fr. 0-32	min. tl. 150 mm

Skladba přístupové komunikace z konce nástupiště u kol. č. 1 přes schodiště bude totožná jako navazující skladba plochy nástupiště.

Skladba přístupové komunikace z konce nástupiště u kol. č. 1 přes schodiště:

- Betonová dlažba zámková	tl. 80 mm
- Kladecí vrstva fr. 4-8	tl. 30 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32	tl. 150 mm
- Nenamrzavý propustný materiál hutněný po max. vrstvách 0,250 m na $I_d = 0,80$; PS 100%	

Vzhledem k mírnému náspu nad schodištěm zde bude po levé straně vložena zídka z palisád. Pro zajištění stability svahu vpravo přístupové komunikace k nástupišti u kol. č. 1 je navržena jednoduchá zárubní zeď ze svahovek. Z důvodu výškového rozdílu z konce nástupiště u kol. č. 1 bude tento překonán navrženým dvouramenným přímým schodištěm.

Zábradlí v oblasti přístupových komunikací, kde dosahuje hladina Labe Q100, budou v. 1,1 m třímadlová. Docílí se tak minimalizace nahromadění naplavenin při záplavách (více viz SO přístupové komunikace). V oblastech mimo hladinu Labe Q100 budou v. 1,1 m městského typu. Všechna zábradlí budou barvy RAL 7016 (antracitová šedá), která je v souladu požadavky SŽ OŘ UNL, SŽ O13, VÚŽ a splňuje požadavek ředitele SSZ na modernost.

Odvodnění přístupových komunikací je navrženo pomocí příčného sklonu přístupových komunikací 2 % vně na stávající terén. Nad schodištěm je navržen polymerbetonový monolitický žlab v dl. 2,0 m, který zamezí vodě přitékající z šikmého chodníku do schodiště.

Všechny úpravy terénů po obvodu přístupových komunikací budou ve sklonu 1:2. Kde to není technicky proveditelné, budou svahy max o sklonu 1:1,5. Všechny svahy nástupiště budou opatřeny hydroosevem. Přístupové komunikace budou splňovat veškeré podmínky bezbariérovosti.D.2.2

SO 64-60-01 KABELOVODY

STÁVAJÍCÍ STAV

Vzhledem k charakteru stavby (novostavba nástupišť), dnes v oblasti stavby žádné kabelovody nejsou.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

V rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“ jsou v prostoru navrhované nové zastávky Velké Žernoseky vedeny nové kabelové trasy sdělovacího, zabezpečovacího a el. zařízení. Koordinací bylo zjištěn počet kabelových tras a kde povedou. Na poradě bylo domluveno se správcí SEE, SSZT atd. počet kabelových žlabů + jeden rezervní které povedou po pravé straně trati u koleje č.2 (3ks +1ks rezervní) a po levé straně trati u koleje č.1 (4ks +1ks rezervní). Případné další požadavky budou řešeny v dalším stupni dokumentace, kdy bude definitivně znám počet kabelových tras

provedených v rámci stavby Optimalizace. Zároveň budou kabelové žlaby využity i při realizování kabelových tras zřizovaných v rámci jednotlivých PS a SO této nové zastávky.

Kabelové žlaby u nástupiště u koleje č.1

Trasa kabelových žlabů je navržena souběžně s polohou nového vnějšího nástupiště u koleje č.1. Situování a umístění kabelových žlabů pod konstrukcí nástupiště a je zřejmé z doložených příčných řezů a situace. Kabelovod začíná šachtou Š1 cca v km 414,525 umístěnou ve volném terénu a dále pokračuje šachtami Š2 a Š3, které jsou umístěny v nástupišti. Ze šachty Š3 povedou kabelové žlaby v mírném sklonu do šachty Š4 umístěné ve volném terénu cca v km 414,662. Kabelové žlaby budou v mírném sklonu i mezi šachtou Š1 a Š2. Kabelové žlaby budou uloženy do nezámrzné hloubky pod zpevněnou plochou nástupiště nebo terénu. V šachtách č. Š1, Š4 jsou pro výstup kabelů navrženy adaptéry 9W-SDA. Šachty č. 1 a 4 budou typu 3648 910x1220 a výšky 1,22m. Šachty č. 2 a 3 budou typu 3636 910x910 a výšky 1,060m. Všechny šachty jsou opatřeny pochozím víkem z HDPE. Pochozí víka budou odpovídat příslušnému zatížení v místě konkrétní šachty.

Kabelové žlaby u nástupiště u koleje č.2

Trasa kabelových žlabů je zpočátku navržena v přístupovém chodníku k nástupišti téměř až k přístřešku, kde se lomí a dále je vedena souběžně s polohou nového vnějšího nástupiště u koleje č.2. Situování a umístění kabelových žlabů pod konstrukcí nástupiště a je zřejmé z doložených příčných řezů a situace. Kabelovod začíná šachtou Š5 cca v km 414,526 umístěnou ve volném terénu a dále pokračuje šachtou Š6 umístěnou v přístupovém chodníku. V této šachtě se kabelové žlaby lomí do šachty Š7, která je již umístěna v nástupišti. Dále kabelové žlaby pokračují do šachty Š8 umístěné opět v nástupišti a pak do šachty Š9, která bude již ve volném terénu. Mezi šachtou Š8 a Š9 budou kabelové žlaby vedeny v mírném sklonu (taktéž i mezi šachtami Š5 a Š6). Kabelové žlaby budou uloženy do nezámrzné hloubky pod zpevněnou plochou nástupiště nebo terénu. V šachtách č. Š5, Š9 jsou pro výstup kabelů navrženy adaptéry 9W-SDA. Šachty č. 5 a 9 budou typu 3648 910x1220 a výšky 1,22m. Šachty č. 6, 7 a 8 budou typu 3636 910x910 a výšky 1,060m. Všechny šachty jsou opatřeny pochozím víkem z HDPE. Pochozí víka budou odpovídat příslušnému zatížení v místě konkrétní šachty.

SO 64-61-01 PHS

STÁVAJÍCÍ STAV

Žádné protihlukové stěny ani opatření se v současnosti v území plánované zastávky nenachází.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Ze závěrů odborné akustické studie č. 6131-S76-21 vyplynula nutnost zřídit podél kol. č. 2 vpravo v určeném místě protihlukovou bariéru - protihluková stěna (PHS) na ochranu obyvatel proti působení nadměrného hluku ze železniční dopravy. Sniží se tak hluková zátěž venkovního prostředí.

Předmětná PHS dlouhá cca 30 m vpravo kol. č. 2 v km 414,511 – 414,541 je vlastně prodloužení PHS návazné stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem – Střekov (mimo)“, která končí cca 12 m za mostním objektem evid. km 414,476. PHS dlouhá cca 30 m je umístěna v mírném náspu výšky 1,5 – 0,5 m nad přístupovou komunikací k nově budovaným nástupišťům. Poloha nové PHS vede od PHS

návazné stavby „Optimalizace...“ kolem stávajícího solárního panelu k vnějšímu nástupišti u kol. č. 2.

Architektonické řešení je dáno charakterem stavby na dráze. Jedná se o typizovanou konstrukci. Protihluková stěna (PHS) bude klasické konstrukce – betonové sloupky, protihlukové panely. Barevný odstín protihlukových panelů bude určen v návazném stupni dokumentace. Předběžně se předpokládá stejný jako na jaře 2017 dokončená protihluková stěna ve Velkých Žernosekách – zelený na pohltivých částech. Ve spodní části stěny budou prefabrikované soklové panely ze železobetonu. Založení PHS na zemním tělese je navrženo hlubinné do železobetonových betonových pilot. Prodloužením předmětné PHS by došlo k navýšení její celkové délky přes 300 m od nejbližšího únikového východu. Z tohoto důvodu musí být v předmětném prodloužení PHS umístěn únikový východ. Protihlukové stěny budou ukolejny.

SO 64-75-01 PŘÍSTŘEŠKY NA NÁSTUPIŠTI

STÁVAJÍCÍ STAV

Jedná se o novostavbu nástupišť, v současnosti není v místě stavby žádný přístřešek pro cestující.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Pro ochranu před povětrnostními vlivy je na vnějších nástupištech u koleje č. 1 a 2 navrženo umístění přístřešků pro cestující. Přístřešky pro cestující jsou umístěny v místě napojení bezbariérového přístupu na nástupiště.

Přístřešek na nástupišti je navržen ocelový „antivandal“, tvaru „U“ na monolitickém betonovém základu. Půdorysné rozměry nadzemní části přístřešku jsou 5,58 x 1,86 m (včetně přetažení střechy), výška je v nejvyšším místě 2,78 m nad pochozí plochou. Podchozí výška v přístřešku je minimálně 2,5 m.

Nosná konstrukce je tvořena sloupy a nosníky z uzavřených hranatých profilů. Příčné vazby jsou spojeny krajními vaznicemi, které tvoří nosnou konstrukci pro střešní plášť. Střešní plášť je tvořen trapézovým plechem s výškou vlny 32 mm a je vyspádován ve sklonu 8° od hrany nástupiště do podokapního plechového svodu, který je přichycen na vaznici. Zadní a boční stěny jsou vyplněny tahokovem s min. průhledností 70 %. Výplně stěn jsou instalovány cca 150 mm na pochozí povrch. Sloupy přístřešku jsou kotveny do železobetonového základového pasu pomocí dodatečně vrtaných chemicky lepených kotev. Volné okraje uzavřených profilů budou opatřeny zátkou proti vnikání dešťové vody. Podlaha přístřešku bude stejná jako na přístupových chodnicích, tj. zámková dlažba tl. 80 mm ve sklonu 2 % od hrany nástupiště. Součástí přístřešku je integrovaná šestimístní lavička s područkami a mobiliář. Výška lavičky od dlažby bude upravena dle platných norem. Přístřešek bude osvětlen dvěma světly s čidlem.

Připojení osvětlení přístřešku bude provedeno ve středu přístřešku protažením kabelu CYKY - J 3x1,5 středovým sloupkem až k vaznici a vaznicí až ke světlům, která budou integrována do přístřešku.

Uzemnění bude provedeno pomocí zemního pásku připojeného ke konstrukci na sloupu přístřešku.

SO 64-77-01 ORIENTAČNÍ SYSTÉM NA NÁSTUPIŠTI

STÁVAJÍCÍ STAV

Jedná se o novostavbu nástupišť, v současnosti není v místě stavby žádný stávající orientační systém.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

V rámci stavby dojde k návrhu nového orientačního systému. Stavební objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nástupištích a na přístupech k nim.

Orientační systém bude zahrnovat tabule s názvem železniční stanice, označení jednotlivých nástupišť, směry jízdy, směry východu a označení přístupu k nástupišťům. Nasměrování cestujících zde bude řešeno pomocí sektorů. Ty budou na nástupištích vyznačeny vždy pro délku 2 vozů klasické stavby, tj. cca 50 m. Použití, rozměry a grafické provedení tabulí s názvem stanice odpovídá TNŽ 73 6390. Ostatní prvky orientačního systému odpovídají směrnici č. 118 a grafickému manuálu. Orientační hlasové majáčky zřizovány nebudou. Pro informace cestujícím bude rovněž sloužit nový informační systém a nové rozhlasové zařízení. V přístřešku pro cestující bude instalována uzamykatelná vitrina, kde budou umístěny papírové příjezdy a odjezdy.

Budou osazeny tabule s názvem stanice (dle TNŽ 73 6390) o rozměru 5170 x 600 mm, celkem 8ks. Tabule budou umístěny na obou vnějších nástupištích u koleje č. 1 a 2 a min. 100 m před a za zastávkou vlevo i vpravo koleje č. 1 a 2.

Dále budou osazeny tabule se směry jízdy vlaku o rozměru 1550 x 470 mm, celkem 2 ks ve dvou provedeních. Tabule budou umístěny na obou vnějších nástupištích u koleje č. 1 a 2 v blízkosti přístřešku pro cestující.

Tabule s číslem koleje a sektoru o rozměru 450 x 340 mm, celkem 10ks budou umístěny na nástupištích.

Ve stanici jsou navrženy též směrové orientační tabule o rozměru 440 x 240 mm v počtu 3ks, navádějící cestující k důležitým cílům, jako jsou schodiště a východy.

Dále budou osazeny tabule s piktogramem „Zákaz vstupu“ nebo „Zákaz kouření“ v počtu 6ks. Tabule se zákazem vstupu budou osazeny na konce nástupišť. Tabule se zákazem kouření pak do míst předpokládaného největší frekvence cestujících, tj. u přístřešků pro cestující.

Přehled tabulí použitých na zastávce:

- 1 Tabule s názvem zastávky 8 ks
- 2 Směry jízdy vlaků 2 ks
- 3 Tabule s číslem koleje a sektorem 10 ks
- 4 Směrové orientační tabule 3 ks
- 6 Zákazové piktogramy 6 ks
- Celkem tabulí 29 ks

D.2.3

SO 64-81-01 TRAKČNÍ VEDENÍ

STÁVAJÍCÍ STAV

Úsek od Litoměřic d.n. do Ústí n.L. je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou 3kV. Elektrizace byla provedena v šedesátých letech. S ohledem na rozsah plánovaných úprav železničního spodku a svršku a stav stávajícího trakčního vedení v rámci stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice d.n. (včetně) – Ústí n.L. (mimo)“ je navržena kompletní rekonstrukci trakčního vedení včetně nových podpěr v celém rozsahu stavby. Přes zastávku bude na trakčních podpěrách veden závěsný kabel magistralního rozvodu 22kV. U stožáru č.6 bude proveden svod kabelu do nové TS.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

V místě nově navržené zastávky bude upravena poloha nových trakčních podpěr v koordinaci s nástupišti a dalšími objekty nové zastávky včetně koordinace s navazující stavbou „Optimalizace“. Nově jsou navrženy bránové dvojice, břevna budou osazena konzolami SIK.

Celkem bude vybudováno 7 trakčních stožárů. Izolačně (izolátory 25kV) bude stavba připravena na plánovaný přechod na střídavou trakční napěťovou soustavu 25kV.

SO 64-86-01 PŘÍPOJKA NN, ROZVODY NN, OSVĚTLENÍ ZASTÁVKY

STÁVAJÍCÍ STAV

Jedná se o novostavbu nástupiště, v současnosti není v místě stavby žádné osvětlení.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Napájení zastávky Velké Žernoseky bude provedeno z nové trafostanice (TS) kabelem CYKY-J 4x25mm² do rozvaděče RE SŽ. Z elektroměrového rozvaděče RE SŽ budou napájeny měřenými vývody RVO a RSDĚL.

Rozvaděč RVO je z elektroměrového rozvaděče (RE SŽ) připojen kabelem CYKY 4x25mm² s hlavním jističem 20 A. Z jističů v rozvodnici osvětlení RVO bude napájeno venkovní osvětlení nástupiště včetně přístřešku pro cestující.

Rozvaděč RSDĚL je z elektroměrového rozvaděče (RE SŽ) připojen kabelem CYKY 4x10 mm².

SO 64-86-02 PŘIPOJENÍ SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE DO DDTS

STÁVAJÍCÍ STAV

Ve stávajícím stavu není v předmětném úseku systém DDTS ŽDC instalován.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Předmětem provozních souborů DDTS ŽDC je zapojení technologických systémů železniční dopravní cesty (TLS) do systému dálkové diagnostiky železniční infrastruktury. Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, třetí vydání, č.j. 50418/2017-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 15.1.2018. Systém bude umožňovat jeho následné rozšíření a doplnění v souladu s pokračujícími a navazujícími stavbami.

Předpokládá se integrace následujících technologií do DDTS (pokud to koncová zařízení budou umožňovat) z této stavby z řešeného traťového úseku v rámci navazující stavby „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“:

- Osvětlení (OSV)
- Rozhlas (ROZ)
- Informační systém cestujících (ISC)
- Kamerový systém (KAMS)
- Aktivní prvky lokální technologické datové sítě (LTDS)
- Hlídání jisticích prvků systémů elektroniky a energetiky (EE)
- Dálkové odečty spotřeby elektrické energie (OSE)
- Teplotní čidla a čidla vlhkosti v technologickém objektu (skříni RACK sděl. zař.)
- Dveřní kontakty a PIR čidla na technologických domcích (venkovních skříních)

Sběr dat z jednotlivých technologií bude probíhat pomocí určených sériových rozhraní (RS 485, M-Bus...) a přes ethernetové rozhraní sítě Ethernet TCP/IP technologické datové sítě. Signály I/O technologií budou směřovány na PLC automat. Data z TLS budou přes TDS směřována na příslušný integrační koncentrátor InK v ŽST Velké Žernoseky. Integrační

koncentrátor bude primárně připojen k integračnímu serveru InS na ústředním stavědle v ŽST Ústí nad Labem a následně replikován na InS v CDP Praha. V rámci tohoto SO budou doplněny stávající stacionární a mobilní klienti.

SO 64-87-01 UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ

STÁVAJÍCÍ STAV

Ukolejnění v předmětném úseku pochází ještě z dob elektrizace. Po dobu provozu na něm probíhaly pouze nutné opravy.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Bude provedena kompletní rekonstrukce ukolejnění akceptující změny v kolejišti a instalaci nových souvisejících zařízení v rámci této stavby, zvláště pak v realizaci nového TV, zabezpečovacího zařízení, rozhlasů, osvětlení, zábradlí apod.

B.2.7 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Viz samostatná příloha dokumentace D.3.

Při stavebních pracích je nutné dodržovat ustanovení předpisu SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic, v aktuálním znění.

B.2.8 Úspora energie a tepelná ochrana

Netýká se navrhované stavby.

B.2.9 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Netýká se navrhované stavby.

B.2.10 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Stavba se nachází na rozhraní oblastí s nízkým a středním radonovým indexem (dle <http://www.geologicke-mapy.cz/radon/>). Pro objekty nástupiště ani dalších návazných objektů stavby není přítomnost radonu rozhodující pro jejich užívání.

Stavba neobsahuje pobytové místnosti, proto se neřeší výskyt a působení radonu podle Vyhlášky č. 307/2002 Sb., o radiační ochraně.

b) ochrana před bludnými proudy a korozi

Protikorozní ochrana oceli

Konstrukce bude proti korozi chráněna nátěrovými systémy, dle předpisu TKP 3 25B. Životnost nátěrů velmi vysoká, tj. více jak 15-letá, stupeň korozní agresivity atmosféry C4. Konkrétní nátěrový systém musí být:

- opatřen certifikátem tuzemské akreditované zkušebny, včetně technologického postupu a posouzení přílnavosti na kovových povlacích. Technologický postup musí obsahovat způsob úpravy povrchu odpovídající konkrétním podmínkám.
- schválen stavebním dozorem investora.

Opatření proti bludným proudům

Opatření proti bludným proudům podrobně popisuje samostatná příloha B.6.3 Protikorozní průzkum.

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Ochrana před seizmicitou je řešena dodržením obecných podmínek kladených na stavbu.

d) ochrana před hlukem,

OBDOBÍ VÝSTAVBY

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 48 dB (A)).
- Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (Při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14-hodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.

Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.272/2011 Sb. Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

OBDOBÍ PROVOZU

Po realizaci stavby nedojde k navýšení hlukových emisí. Vlivem výměny žel. svršku a spodku včetně protihlukových opatření (vše je řešeno v navazující stavbě „Optimalizace“) se velmi pravděpodobně hluková zátěž oproti dnešnímu stavu sníží.

Součástí DÚR je dodatek k odborné hlukové studii č. 4569-S-66-17, z 10/2017, zpracované na akci: „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“, kterým je vyhodnoceno hlukové zatížení z provoz budoucí zastávky vůči nejbližší obytné zástavbě obce Velké Žernoseky, včetně případné revize návrhu PHS v km 414,067 – 414,510. Souhlasné stanovisko KHS vč. podmínky pro zpracování dodatku hlukové studie je součástí dokladové části dokumentace.

Na základě hlukové studie č. 6131-S76-21 pro tuto dokumentaci bude původní protihluková bariera č.7 dle studie č. 4569-S66-17 prodloužena tak, že bude končit v km 414,541, tedy před začátkem nového peronu u kol. č. 2, její ostatní parametry se nemění.

e) protipovodňová opatření,

Samotná nástupiště a hlavní objekty nezasahují do záplavového území Q100, Q2002.

Do záplavového území Q100, Q2002 řeky Labe zasahují pouze spodní části přístupových komunikací. Vzhledem k charakteru stavby tato stavba neřeší protipovodňová opatření.

V oblasti záplavového území hladin Q100, Q2002 řeky Labe budou vložena třímadlová zábradlí (místo klasicky uvažovaných zábradlí městského typu), aby se se při případných záplavách omezilo nahromadění naplavenin.

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

Stavba se nenachází nad poddolovaným územím ani na území s výskytem metanu.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Vzhledem k novostavbě není v současnosti žádné napojení na technickou infrastrukturu. Datové napojení a dálkové ovládání nového informačního systému pro cestující, nového osvětlení na nástupištích, nového kamerového systému a nového rozhlasového zařízení bude vázáno na související stavbu „Optimalizace“, kde jsou řešeny kabelové trasy v části D.2. železniční sdělovací zařízení a pro zastávku Velké Žernoseky zde bude proveden tzv. „výpich“ z kabelu DOK.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Předpokládá se, že připojením nového informačního systému na nástupištích, nového osvětlení na nástupištích, kamerového systému, rozhlasového zařízení, dojde k navýšení příkonu z magistralního rozvodu uvažovaného v návazné akci „Optimalizace...“, a to o cca 6 kWh. **Na základě požadavku správce OŘ UNL SEE nebude stavba (nový informační systém pro cestující, nové osvětlení na nástupištích, nový kamerový systém, nové rozhlasové zařízení) napojena na technickou infrastrukturu do sítě ve správě ČEZ (jak bylo v dokumentaci zamýšleno původně), ale bude napojena na magistralní rozvod uvažovaný v rámci návazné akce „Optimalizace...“.**

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

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu.

Předkládaná dokumentace respektuje vyhlášku č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, která stanovuje obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

Bezbariérová přístupnost pro cestující s omezenou schopností pohybu

Přístupnost stavby pro osoby těžce omezenou schopností pohybu je zajištěná úrovnovým přístupem do všech prostor pro cestující bez prahu. Překonání nutných výšek je pak zajištěno pomocí šikmých přístupových chodníků s úpravou pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Bezbariérová přístupnost pro cestující s omezenou schopností orientace

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci například na vodících liniích kontrastních barev. Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Nová nástupiště budou v rámci stavby opatřena reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace. Dále bude vybudován také orientační systém sloužící k navigaci a orientaci pro cestující s omezenou schopností orientace.

Orientační systém (dále jen OS) spolu s informačním systémem pro cestující za pomoci rozhlasového zařízení a OS s piktogramy usměrní cestující s omezenou schopností orientace k přístupu na nástupiště a k opuštění nástupiště.

Stavba zastávky Velké Žernoseky je navržena ve všech ohledech jako bezbariérová.

Přístupové komunikace jsou napojeny na stávající cyklostezku č.2 EV7 „Labská“.

V blízkosti je rovněž přívoz do Malých Žernosek (cca 62m od stavby žel. zastávky) a přístaviště lodní linky DUK T91 (cca 80m od stavby žel. zastávky).

V dosahu jsou rovněž autobusové zastávky linek 621 a 628 (cca 270m od stavby žel. zastávky).

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

Samostatná příloha B.4 souhrnné technické zprávy.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Terénní úpravy jsou řešeny ve velké části výstavby nástupišť a přístupových komunikací.

Vnější nástupiště, která jsou ve větší míře v novém mírném náspu, budou ukončena terénem o sklonu 1:2 (příp. 1:1,5), pokud nejsou z důvodu stísněných poměrů ukončena zídkami. Terénní úpravy podél přístupové komunikace k nástupišti u kol. č. 1 (mírný zářez) budou vyrovnány svahovkami. Terénní úpravy u přístupové komunikace ke schodišti a schodiště samotné jsou opatřeny nízkým náspem a betonovými palisádkami. V případě svahů o sklonu strmějším než 1:2 budou tyto ochráněny zábradlím.

Úpravy drážních svahů budou provedeny dle VZ.L.Ž. 5 a dle předpisu S4 v platném znění.

b) použité vegetační prvky

Na upravovaných svazích je použit hydroosev.

c) biotechnická, protierozní opatření

Jako protierozní opatření je použit hydroosev o ploše 425 m². Zároveň jsou svahy navrženy, pokud je to možné, v mírnějším sklonu 1:2. tam, kde to možné není, je navržen sklon svahů 1:1,5.

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

a) vliv na životní prostředí

OVZDUŠÍ

Období výstavby

Dočasným negativním působením v průběhu stavby bude zvýšená prašnost a emise ze stavebních strojů v bezprostředním okolí staveniště. V obci Velké Žernoseky bude nutné negativní vlivy tohoto projevu eliminovat např. vhodnou organizací práce (koordinací přesunů stavební techniky, optimalizací dopravních tras a vytižeností nákladních aut), očištěnou vozidel vyjíždějících ze staveniště, ohrazením staveniště a klopením kritických míst.

Období provozu

V období provozu nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb. Po dokončení stavby se nepředpokládá zhoršení stávající kvality ovzduší z provozu železnice. Na upravenou trať budou postupně nasazovány modernější a ekologičtější vlakové jednotky, jejichž provozem se emise do ovzduší sníží.

HLUK

Období výstavby

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB).
- Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4 8 dB (A)).
- Kombinovat hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (Při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14-hodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č.272/2011 Sb.
- Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.

Období provozu

Po realizaci stavby nedojde k navýšení hlukových emisí. Vlivem výměny žel. svršku a spodku včetně protihlukových opatření (vše je řešeno v navazující stavbě „Optimalizace“) se velmi pravděpodobně hluková zátěž oproti dnešnímu stavu sníží. Na nástupišťích budou v rámci výstavby zastávky instalována rozhlasová zařízení, která umožňují dálkové ovládání hlasitosti.

Součástí DÚR je dodatek k odborné hlukové studii č. 4569-S-66-17, z 10/2017, zpracované na akci: „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem Střekov (mimo)“, kterým je vyhodnoceno hlukové zatížení z provoz budoucí zastávky vůči nejbližší obytné zástavbě obce Velké Žernoseky, včetně případné revize návrhu PHS v km 414,067 – 414,510. Souhlasné stanovisko KHS vč. podmínky pro zpracování dodatku hlukové studie je součástí dokladové části dokumentace.

Na základě hlukové studie č. 6131-S76-21 pro tuto dokumentaci bude původní protihluková bariera č.7 dle studie č. 4569-S66-17 prodloužena tak, že bude končit v km 414,541, tedy před začátkem nového peronu, její ostatní parametry se nemění.

VODA

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody potřebné na zkrápění staveniště, či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasím. V této fázi projektové přípravy nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti spojené s realizací záměru. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby na základě způsobu realizace stavby. Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude na takovýto odběr vydáno řádné vodoprávní povolení příslušným orgánem státní správy.

Bude nutné zajistit vodu pro technické zázemí nutného při výstavbě, která bude spotřebovávána především v souvislosti s mytím rukou (standardní vybavení chemickým WC). Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení staveniště dovážena balená,

přičemž její množství je odhadováno na 6 l na osobu za den. Tyto výše uvedená opatření budou v kompetenci zhotovitel stavby.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

V období provozu posuzované stavby bude voda spotřebovávána pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a nebo čištěním přístřešků. Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (případně požáry, apod.). Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány. V záplavových územích nebudou zřizována zařízení staveniště, nebudou zde skladovány žádné stavební materiály apod..

Hydrologická charakteristika

Oblast dotčená stavbou zastávky není pramennou oblastí. Velmi významný tok v oblasti stavby je řeka Labe. V oblasti stavby zastávky se nenachází žádný přítok řeky Labe. Oblast náleží povodí Labe (Dolní Labe a ostatní přítoky Labe). Území stavby náleží do pomoří Severního moře, hlavní povodí I. řádu Labe.

Označení toku Labe dle IDVT: 10100002

Označení toku dle DIBAVOD/HEIS ČR: 100010000100

Hydrogeologický rajon základní vrstvy 4523 Křída Obrtky a Úštěckého potoka. Hydrogeologický rajon I. vrstevního kolektoru, tvořený jizerským křídových souvrstvím.

Stavba se nenachází v oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V místě stavby je hloubka hladiny podzemní vody kolem 8,5 m, což bude zhruba odpovídat hladině řeky Labe. Hlavní směr proudění vody je na Z.

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se stavební činností (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který je vypracován jako samostatná příloha B.8.3.

Vzhledem k umístění a charakteru stavby nebude mít stavební záměr vliv na odtokové poměry území. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

ODPADY

Platná legislativa

Při veškerém nakládání s odpady (tzn. jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) je původce odpadů povinen postupovat dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů v platném znění. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. Provázení ustanovení zákona o odpadech upravují ke dni zpracování dokumentace následující vyhlášky:

- č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů (v platném znění),
- č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů (v platném znění),
- č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (v platném znění)
- č. 384/2001 Sb., o nakládání s PCB (v platném znění),
- č. 237/2002 Sb., o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků (v platném znění),
- č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, (v platném znění),
- č. 352/2005 Sb., o nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady (v platném znění),

- č. 341/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady (v platném znění)

S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu (v platném znění).

Nakládání s odpady

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech upřesňuje, mimo jiné i pravidla pro nakládání s odpady při dodržování ochrany životního prostředí, ochrany zdraví člověka a trvale udržitelného rozvoje. Nakládání s odpady je v zákoně o odpadech definováno jako jejich shromažďování, soustřeďování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala. Při nakládání s odpady musí každý původce dodržovat jednak obecné povinnosti dané legislativou, tj.:

- předcházet vzniku odpadů
- přednostně odpady nabízet k využití
- odstraňovat odpady v zařízeních k tomu určených
- odpady předávat pouze oprávněným osobám (viz §12 odst.3 zákona o odpadech), buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby, ale i dodržovat povinnosti původců odpadů, tak jak jsou uvedeny v § 16 zákona o odpadech
- odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6,
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném tímto zákonem. Tuto evidenci archivovat po dobu, kterou stanovuje zákon o odpadech nebo prováděcí právní předpis,
- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství,
- ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených zákonem č.541/2020Sb. podle § 15,
- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech.

Původce, v tomto případě tedy dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č.541/2020 Sb., v platném znění. Dodavatel stavby předloží zpracovanou písemnou dokumentaci o nakládání s odpady, v níž bude jako původce odpadu dokladovat způsob nakládání s odpady v průběhu stavby a předá ji zástupci SŽ při kolaudaci stavby.

Hierarchie způsobů nakládání s odpady

Zákon o odpadech č. 541/2020 Sb. v platném znění ukládá v paragrafu 9a povinnost dodržovat v rámci odpadového hospodářství hierarchii způsobů nakládání s odpady, a to v tomto pořadí:

- a) předcházení vzniku odpadů,
- b) příprava k opětovnému použití,
- c) recyklace odpadů,
- d) jiné využití odpadů, například energetické využití,
- e) odstranění odpadů.

Od hierarchie způsobů nakládání s odpady je možno se odchýlit, pokud se na základě posuzování životního cyklu celkových dopadů zahrnujícího vznik odpadu a nakládání s ním prokáže, že je to vhodné.

Nebezpečné odpady

Nebezpečný odpad je definován jako odpad vykazující jednu nebo více nebezpečných vlastností uvedených v příloze přímo použitelného předpisu Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů (nařízení komise (EU) č. 1357/2014), nebo který je uveden v Katalogu odpadů (vyhl. č. 93/2016 Sb.) jako nebezpečný odpad, nebo je smíšen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v Katalogu odpadů jako nebezpečný. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů musí provádět pouze osoba s pověřením k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Shromažďování odpadů

Shromažďováním je míněno krátkodobé soustředění odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpady. Odpady, které vzniknou v průběhu realizace, budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, které bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby. K shromažďování odpadů zpravidla slouží plochy zařízení staveniště. Obecně však platí zásada, že na plochách zařízení staveniště budou odpady shromažďovány jen krátkodobě, po nezbytně nutnou dobu. Ze strany zhotovitele stavby bude zajištěno, aby odpady byly chráněny před povětrnostními vlivy, aby shromažďovací nádoby odolaly chemickým vlivům odpadů v nich skladovaných.

Dále zajistí, aby shromažďovací nádoby zabezpečily odpad před nežádoucím znehodnocením, zneužitím, odcizením, smícháním s jinými druhy odpadů, nebo únikem ohrožujícím zdraví lidí nebo životní prostředí. Zhotovitel stavby je odpovědný za nakládání s odpady až do doby jejich předání oprávněné osobě ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb. v platném znění.

Shromažďovací nádoby by měly dále samy o sobě nebo v kombinaci s technickým provedením a vybavením místa, v němž jsou umístěny, zabezpečit ochranu okolí před druhotnou prašností. Shromažďovací místo nebo umístění shromažďovacího prostředku bude voleno tak, aby byly zohledněny otázky bezpečnosti při jeho obsluze, požární bezpečnosti, jeho dostupnosti a možnosti obsluhy mechanizačními a dopravními prostředky. Místa určená pro shromažďování odpadů budou řádně označena.

Shromažďování nebezpečných odpadů

Nebezpečné odpady budou ukládány do nádob k tomu určených, tyto nádoby budou označeny dle platné legislativy (vyhl. č. 383/2001 Sb.). Jako shromažďovací nádoby mohou sloužit např. kontejnery, obaly, jímky, nádrže, které splňují technické požadavky kladené na shromažďovací prostředky nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky nebezpečných odpadů budou odlišeny (tvarově, barevně) od prostředků nepoužívaných pro nakládání s odpady nebo používaných pro jiné druhy odpadů. Shromažďovací prostředky pro komunální odpad musí splňovat příslušné technické normy (např. ČSN EN 840).

Pokud budou shromažďovací prostředky sloužit zároveň i jako přepravní obaly, budou splňovat požadavky právních předpisů upravujících přepravu nebezpečných věcí a zboží. Místo určené ke shromažďování nebezpečného odpadu nebo v jeho blízkosti bude označeno identifikačním listem příslušného nebezpečného odpadu. V něm bude uveden zejména název odpadu, katalogové číslo odpadu, původce odpadu, fyzikální a chemické vlastnosti, nebezpečné vlastnosti odpadu, bezpečnostní opatření při manipulaci, skladování a přepravě, opatření při haváriích, nehodách a požárech (podrobněji viz vyhl. č. 383/2001 Sb.). Shromažďovací prostředky odpadů s nebezpečnou vlastností budou označeny grafickým symbolem v souladu s platným právním předpisem.

Výkup

Předávání odpadů je z hlediska ekonomického v převážné míře v záporných finančních položkách, ale u některých položek lze kalkulovat i ekonomický přínos, pokud jsou předány do výkupu odpadů (odpady katalog. č. 16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, 17 04 01 – Měď a její slitiny, 17 04 05 – Železo a ocel, 17 04 11 Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10– kabely a vodiče). Výkupem odpadů je sběr odpadů osobami oprávněnými k nakládání s odpady, v případě kdy jsou odpady odkupovány od původců za předem sjednanou cenu.

Před odevzdáním výše zmíněných odpadů do zařízení určenému k výkupu odpadů je třeba se řídit Směrnicí SŽ č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem, která je závazná pro organizační složky SŽ, i pro všechny právnické a fyzické osoby provádějící projekční, stavební či udržovací práce na železniční dopravní cestě.

Recyklace odpadů

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci novostavby nástupišť, budou tvořit odpady patřící dle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) do skupiny č. 17- Stavební a demoliční odpady. Tyto odpady mohou být při vhodném řízení jejich vzniku a nakládání s nimi významným zdrojem úspor primárních surovin. Při odstraňování stavby je doporučeno nejprve vytrdit části, které by mohly být považovány za nežádoucí příměsi a které by mohly komplikovat recyklaci stavební sutě. Prioritně je doporučováno, aby stavební výrobky byly použity v místě stavby, pokud je tato varianta technicky možná. Podmínkou pro jejich použití na stavbě je splnění bezpečnosti (např. výrobky nejsou kontaminovány). Pro uvažované množství vytěženého šterkového lože není počítáno s recyklační linkou v místě stavby.

Odstranění

Odpad, který nebude možno již dále využít na stavbě, bude odvezen do zařízení na využití či odstranění odpadů, případně na skládku příslušné skupiny dle vlastností odpadů. Níže je uveden seznam zařízení nacházející se v blízkosti předmětného záměru, na kterých je možno odpad odstranit.

Doporučené skládky v okolí stavby:

- CELIO, a.s., V Růžodolu 2, 435 14, Litvínov 7, tel. 736 758 017, 736 758 025
- Mondi Packaging Paper Štětí, a.s., centrální skládka odpadů, Litoměřická 272, 411 08, Štětí, tel. 416 801 111
- Purum s.r.o. - Areál Lafarge a.s. Čížkovice 27 - tel. 733 612 501
- Marius Pedersen, a.s., skládka Tušimice, a.s., 721 263 690
- SONO PLUS s.r.o., Čížkovice, Želechovice 48, 410 02 Lovosice, tel. 416 532 483, 416 532 482
- SUEZ CZ, a.s. – skládka Všebořice, Podhoří 328/28, 400 10, Ústí nad Labem, tel. 725 178 219
- Ladeo Lukavec, s.r.o., Lukavecká, 410 02 Lovosice, 410 02, tel. 604 228 956

Doporučené recyklace stavebních a demoličních odpadů v okolí stavby:

- Recyklační centrum s.r.o., Ústecká 253, 403 17, Chabařovice, tel. 775 408 408
- KVD Plus, s.r.o., Recyklační středisko Dolní Beřkovice, 277 01, Dolní Beřkovice, tel. 777 712 030

V případě, že do zásypů nástupišť bude použit materiál vytěžený ze šterkového lože žel. svršku nebo vytěžená zemina žel. spodku z návazné akce „Optimalizace“, bude nutné před vlastní stavbou provést odběry vzorků ze šterkového lože a vytěžené zeminy (v místě stavby) pro zjištění jejich kontaminace (v rámci návazné akce „Optimalizace“). Na základě vyhodnocení výsledků chemických rozborů vzorků šterkového lože pak bude určeno, jak bude tento materiál skládkován. Vzhledem k tomu, že se novostavba nástupišť nachází v traťovém úseku, kontaminaci případně vytěžené zeminy nebo šterkového lože návazné akce „Optimalizace“ nepředpokládáme.

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ (vyhl. č. 93/2016 Sb.) do skupiny č. 17 - Stavební a demoliční odpady. Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s výše uvedenými požadavky zákona o odpadech, a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění. Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu (množství těchto odpadů ale nelze dopředu odhadnout).

Předpokládané množství a jednotlivé druhy odpadů, které vzniknou v rámci výstavby nové železniční zastávky při realizaci jednotlivých SO/PS:

Celkové odhadované množství odpadů:

17 05 04	Výkopová zemina – I. třída těžitelnosti	3163t
17 05 04	Výkopová zemina – II. třída těžitelnosti	3t
17 01 01	Beton z demolic objektů, základů TV	25,8t
17 05 08	Štěrky z kolejiště	1,5t
20 02 01	Smýcené stromy a keře	6,4t
17 02 01	Dřevo po stavebním použití, z demolic	0,2t
17 04 05	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej	3,9t
17 04 11	Zbytky kabelů a vodičů	0,14t
20 03 99	Odpad podobný komunálnímu odpadu	0,1t
16 02 14	Elektrošrot (vyřazená el. zař. a přístr. – Al, Cu a vz. kovy)	1,5t
17 06 04	Zbytky izolačních materiálů	0,24t

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady uvedené v Katalogu odpadů ve skupině 20 Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic a zastávek - množství těchto odpadů ale nelze dopředu odhadnout.

Bude-li s odpady v průběhu výstavby a provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

PŮDA

Stavba zasahuje přístupovými komunikacemi do obecních pozemků Velké Žernoseky (p. č. 1280/2, 77/2), pozemků Ústeckého kraje (p. č. 1282/1) a části soukromého pozemku (p. č. 75), který vyčnívá do stávající přístupové polní cesty mezi obecními pozemky. Tento soukromý pozemek je chráněn ZPF – výměra přístupové komunikace ležící na ZPF 16 m². Vzhledem k výše uvedené výměře a charakteru pozemku nemusí být dle zák. 334/1992 §9 zažádáno o vynětí ze ZPF této části pozemku (plocha je menší než 25 m²).

Krajní hranice uvažované stavby nezasahují do ochranného pásma lesa, tzn. do území ve vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků.

Riziko pro půdy mohou představovat pouze možné havárie při realizaci stavby. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím a vzhledem k tomu, že se jedná o novostavbu zastávky na tělese stávající železnice, nepředpokládáme negativní vlivy tohoto záměru na půdy.

b) Vliv stavby na přírodu a krajinu

V souvislosti s realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Dřeviny nemají charakter významného krajinného prvku, stromořadí a rostou mimo les. Na základě dendrologického průzkumu je pro případné kácení navrženo 1 ks stromu – trnovník akát (č. 23 v příloze B.6.1) a cca 2 467 m² ostatních dřevinných vegetačních prvků.

Dřeviny budou káceny pouze v nezbytně nutné míře a v období vegetačního klidu.

Kácení bude v souladu s MP 8611/2021-SŽ-GŘ-O15 Metodický pokyn pro údržbu stromoví ve znění změny č. 1 (účinnost od 4. června 2021).

V blízkosti stavebního záměru se nenacházejí památné stromy.

Na železniční těleso není vázán výskyt zvláště chráněných druhů rostlin podle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění.

Vzhledem k charakteru stavby, kde práce budou prováděny výhradně ve vlastním kolejišti a v oblasti náspového železničního tělesa, nepředpokládáme výrazné ovlivnění ochrany živočichů.

Území dotčené tímto záměrem bylo rámcově prozkoumáno během tří terénních návštěv ve vegetační době v roce 2021 se zřetelem k ověření výskytu zvláště chráněných druhů, které by mohly být plánovanými opatřeními negativně zasaženy. Byl zde zjištěn výskyt ještěrky obecné řazené mezi silně ohrožené druhy a slavíka obecného, který patří mezi druhy ohrožené. V místě záměru nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný druh rostliny. V území dotčeném záměrem se nevyskytují přírodní biotopy. Dotčené území je silně poznamenáno dosavadním využitím, tedy existencí frekventované železniční trati, cyklostezky a využití pro pěstování vinné révy. Je možné konstatovat, že plánovaný záměr bude mít minimální vliv na chráněné části přírody. Toto vše podrobněji popisuje samostatná příloha B.6.2 Biologický průzkum.

Vliv na soustavu chráněných území

Zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovní rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

V nejbližším okolí záměru se nevyskytují žádná maloplošná zvláště chráněná území. Nejbližší maloplošné ZCHÚ je PR Kalvárie, která se nachází severo-severozápadně ve vzdálenosti cca 800 m od stavby a která je součástí evropsky významné lokality Porta Bohemica.

Stavba se nachází v CHKO České Středohoří (IV. Zóna). Vzhledem k charakteru stavby, kdy dojde k novostavbě nástupišť převážně na dražním pozemku, a vzhledem k poloze stavby, nedojde k negativnímu ovlivnění chráněného území.

V dotčeném území se nenachází lokality v rámci NATURY 2000. Hranice nejbližší lokality Natury 2000 leží cca 800 m severně od stavby (EVL Porta Bohemica).

Na území stavby se nenachází památné stromy, ptačí oblasti, maloplošné zvláště chráněné území atd.

Nejbližší přírodní rezervace je Kalvárie, která se nachází severo-severo-západně ve vzdálenosti cca 800 m od stavby a která je součástí evropsky významné lokality Porta Bohemica.

Na území stavby se nenachází památkově chráněné budovy, rezervace ani památkové zóny. Nejbližší památkově chráněné budovy jsou kostel sv. Mikuláše vzdálen od stavby min. 70 m, památkově chráněný viničný domek vzdálen od stavby min. 60 m, zámek Velké Žernoseky vzdálen od stavby min. 150 m, kovárna ve Velkých Žernosekách vzdálena od stavby min. 100 m.

Území stavby není v ochranném pásmu vodního zdroje. Stavba se nenachází na území chráněné pro akumulaci vod (CHOPAV). Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se stavební činností (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

Na území stavby se nenachází ochranná pásma vodních zdrojů.

Vliv na nerostné suroviny

Předmětný záměr nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

VKP registrované

Dle mapy Registrovaných významných krajinných prvků v Ústeckém kraji v CHKO České středohoří se v okolí stavby nenachází žádný registrovaný VKP dle §6 zák. č. 114/1992 Sb.

Územní systém ekologické stability (ÚSES) [2]

Dle ZÚR Ústeckého kraje a územního plánu Velké Žernoseky

S ohledem na své přírodní kvality se celé řešené území nachází v CHKO České středohoří, krajina je charakteristická dominantním působením vodních ploch (řeka Labe a Žernosecké – Píšťanské jezero vzniklé zaplavením pískoven). Dle ZÚR Ústeckého kraje a územního plánu Velké Žernoseky předmětná stavba respektuje řeku Labe jako vymezený nadregionální biokoridor NRBK K10 (vlastní vodní tok, údolní niva a přilehlé svahy). Dle ÚP obce je na opačné straně obce, než kde se stavba nachází, nadregionální biokoridor NRBK K13 Vědlice - Oblík, Raná, dále lokální systém - lokální biokoridor LBK (U4) a lokální biocentra LBC (U2 a U3). Návrhem stavby není narušen systém účelových případně místních obslužných komunikací, a tak je v plném rozsahu zachována propustnost krajiny.

Vzhledem k umístění stavebního záměru nové zastávky na stávajícím drážním tělese neočekáváme významný vliv na zachování ekologických funkcí v krajině a narušení prvků ÚSES.

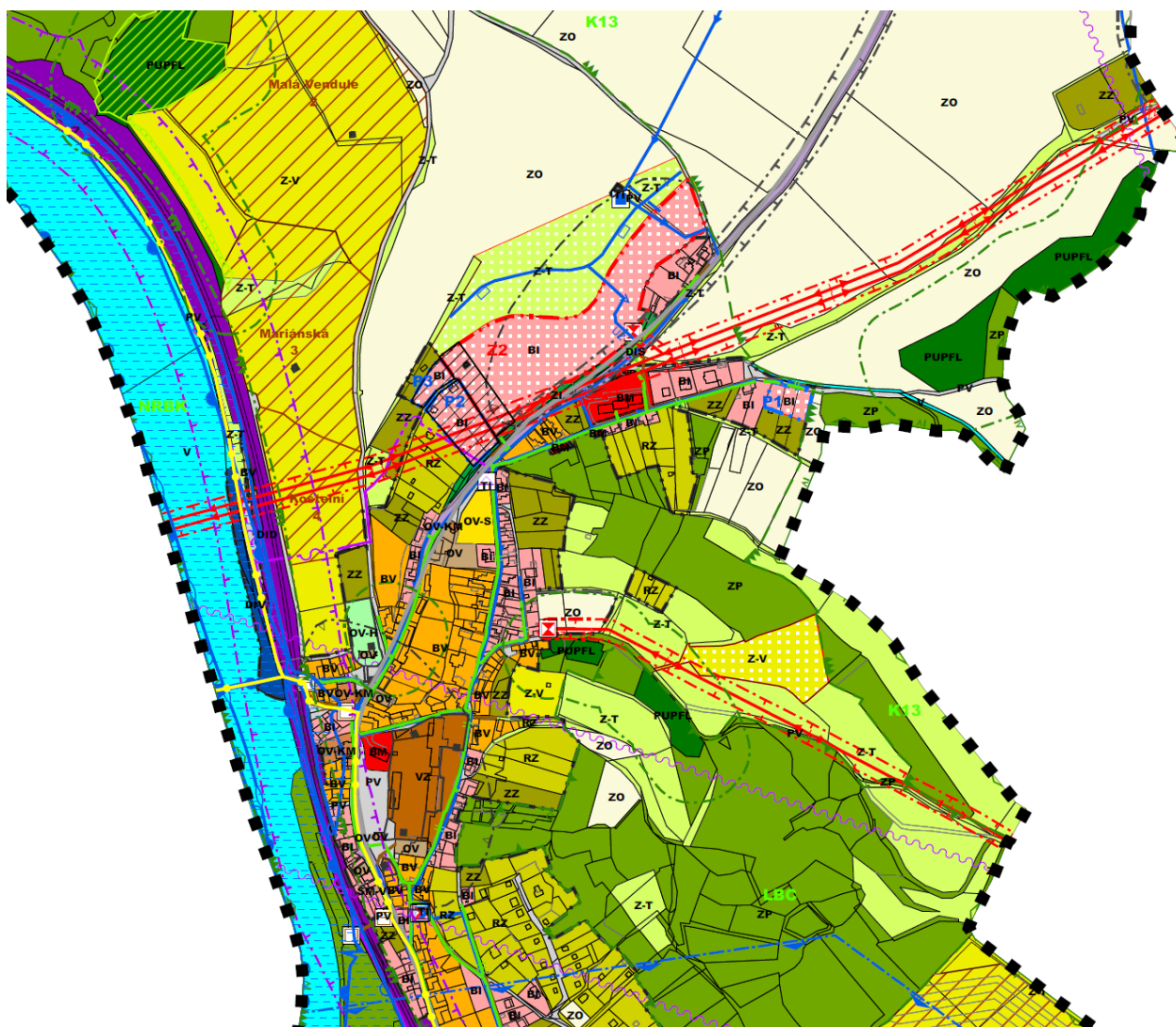
Migrační propustnost

Předmětem posuzované stavby je novostavba nástupišť ve stávající, v krajině již plně stabilizované trati. Stavba nástupišť se nenachází v žádném pásmu biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců a ani migračně významném území. V rámci stavby nedojde k zásahům do mostů či propustků. Migrační propustnost posuzovaného území bude zachována stejná jako doposud.

Krajinný ráz

Řešený záměr představuje novostavbu nástupišť na stávajícím náspovém tělese železniční trati. Z architektonického hlediska stavba nenavrhuje žádné významné vizuálně registrovatelnými objekty. Krajinný ráz se realizací stavby nezmění. Vzhledem k náplni stavby a jejímu rozsahu nedojde k návrhu a realizaci řešení, které by mohly významněji zasáhnout do pohledového začlenění stavby v dotčeném území. Součástí stavby nebudou žádné významné výškové komponenty, které by měly vliv na harmonické měřítko a vztahy v krajině (dojde k rekonstrukci trakčního vedení, které je již dnes součástí dvoukolejné trati). V souvislosti s realizací záměru se

předpokládá instalaci protihlukové stěny (prodloužení stěny, která je řešena v navazující stavbě „Optimalizace“, a to o cca 30 m k nástupišti u kol. č. 2). Z hlediska vlivu na estetickou hodnotu krajiny lze konstatovat, že realizace stavebního záměru nebude mít významný vliv na krajinný ráz.



Výřez z územního plánu Velké Žernoseky (zdroj: <https://www.velke-zernoseky.cz/uzemni-plan-obce-2012/d-44105/p1=5093>)

Kulturní památky a archeologické nálezy

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace.

Archeologická a paleontologická naleziště

Stavba bude z malé části zasahovat do území s prokázanými archeologickými nálezy kategorie I. Zásah do zmíněného území je pouze v místě části přístupové komunikace (cca 10m²), která svými konstrukčními vrstvami výrazně nezasahuje do jejího podloží. Předpokládáme tedy, že archeologické nálezy nebudou tímto zásahem dotčeny (i vzhledem k již provedeným inženýrským sítím CETIN, ČEZ, osvětlení obce v místě stavby, které jsou zahloubeny více, než bude konstrukce

samotné přístupové komunikace). Konstrukce přístupové komunikace je rozebíratelná (ze zámkové dlažby).

Vzhledem k tomu, že dráha v prostoru stavby byla realizována již v 80. letech 19. století, a to včetně relativně vysokého náspu, tak výskyt paleontologických nálezů (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany

Ochranná pásma

Stavba je v celém svém rozsahu (včetně zařízení stavenišť) navrhována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Ochranné pásmo dráhy se stavbou nemění. Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Projektové řešení nepředpokládá žádné mimořádné řešení ani opatření k ochraně obyvatelstva ve smyslu civilní ochrany.

B.8 Zásady organizace výstavby

Samostatná příloha dokumentace část B.8 ZOV.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Stavbou nedojde při realizaci nových nástupišť k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod. Odvedení srážkových vod z části prostoru nástupišť se uvažuje do volného terénu. Dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.10 BOZP

Základní povinností účastníků výstavby v oblasti bezpečnosti práce je dodržovat a postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., O zajištění dalších podmínek BOZP, NV č.591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy vč. ustanovení Zákoníku práce č.262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy. Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat "Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace" SŽ Bp 3, platný od dne 1.1.2021 a vyhlášku MD č.101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost. Pro práce ve výškách a nad hloubkou - platí NV č. 362/2005 Sb., Bližší požadavky na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky. Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Při provozu na železničních tratích a používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy. Stavební činnost bude probíhat při zachování drážního provozu. Z toho důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, vybavení pracovníků ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, bude třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti zajistit organizačně a technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništem ap.).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti sítí, zvláště v případech, kdy není možnost zjistit před zahájením prací jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již při zpracování dokumentace, musí být při pracích v blízkosti sítí dodržován následující postup:

- Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo

v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby v místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.

- Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příslušné platné normy a předpisy (příkaz "B") a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.
- Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.
- Ochránění a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců.
- Odkryté sítě je nutno zajišťovat proti poškození.

Práce a dozor v prostoru Správy železnic a ČD mohou provádět pouze pracovníci poučení a seznámení s provozem a příslušnými bezpečnostními předpisy.

Před zahájením stavby musí být vypracován podrobný plán BOZP dle zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

B.11 Použitá literatura

[1] Biografické regiony České republiky; Martin Culek, Vít Grulich, Zdeněk Laštůvka, Jan Divíšek

[2] Územní plán Velké Žernoseky

v Ústí nad Labem 09/2021

Ing. Hajniš Jan a kolektiv