

 $\text{Duf}f.$

FUnth_c`cdfzj b bf`cgcVm

8 Uhi a .

```
?@KcJf'cnBU Ybt d tc\m
```



```
G** % $ - $SD8DGS6LLLLLLLLLLLLL SLLS%$$$$S$$$
```

STAVBA: **„Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice
- Náhrada přejezdu P2418 objízdnou komunikací“**

STUPEŇ: **Dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP)
a Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)**

Souhrnná technická zpráva

OBSAH:

SEZNAM ZKRATEK	4
B1. POPIS ÚZEMÍ	5
B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	13
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	13
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	15
B2.3 Celkové technické řešení	15
B2.4 Bezbariérové užívání stavby	16
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby	16
B2.6 Základní popis stavebních objektů	16
B2.7 Základní popis technických a technologických objektů	18
B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	18
B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	18
B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	18
B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	19
B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	20
B4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	20
B5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	20
B6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	21
B7. OCHRANA OBYVATELSTVA	21
B8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	22
B9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	22

Seznam zkratek

Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
d.ú.	definiční úsek
DÚ	Drážní úřad
GVD	Grafikon vlakové dopravy
KJŘ	knižní jízdní řád
PD	přípravná dokumentace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SO	stavební objekty
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽST	železniční stanice

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

B1. Popis území

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba „Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice - Náhrada přejezdu P2418 objíždnou komunikací“ v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Území je v současnosti využíváno převážně zemědělskou výrobou, je umístěno podél železniční dráhy (Praha-) Vraňany – Děčín č. 090 (dle knižního jízdního řádu) v úseku Bohušovice nad Ohří – Lovosice (cca km 490,35 až 491,45), který je součástí celostátní dráhy, zařazené do systému TEN-T. TÚDU: 0801 26. **Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách.** Jedná se o dvoukolejnou elektrizovanou železniční trať (Praha-) Vraňany – Děčín.

Stavba **Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice - Náhrada přejezdu P2418 objíždnou komunikací** je napojena na krajskou silnici III/2477, je vedena podél kolejíště a navazuje na účelovou komunikaci v prostoru rušeného žel. přejezdu P2418 (v rámci stavby **Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice**) na účelovou komunikaci využívanou zemědělskými vozidly.

Stavba se nachází na území Ústeckého kraje. Svým rozsahem zasahuje na k. ú.: **Bohušovice nad Ohří 606669, Nové Kopisty 706337, Keblice 664693, Prosmyky 733782.**

Stavbou dotčené pozemky v k. ú.: Bohušovice nad Ohří 606669, Nové Kopisty 706337, Keblice 664693, Prosmyky 733782 jsou uvedeny v příloze č. C.2 – Katastrální situační výkres.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Připravovaná stavba je umístěna v plochách severně a jižně od plochy dopravní infrastruktury - drážní dopravy v plochách (dle jednotlivých územních plánů přilehlých obcí) označených jako krajinná zeleň, trvalý travní porost, plocha zemědělská, plocha ornice, plocha LBK Slatinská cesta a plocha dopravní -silnice III. třídy. Krajský úřad Ústeckého kraje Odbor územního plánování a stavebního řádu vydal pod č.j. KUUK/165611/2021/UPS závazné stanovisko dle § 96b odst. 3 stavebního zákona, ve kterém konstatuje, že záměr je přípustný. Stanovisko je doloženo v dokladové části dokumentace.

c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Pro stavbu bylo vydáno územní rozhodnutí č.j. KUUK/188101/2022, které nabylo právní moci dne 23. 2. 2023 a vydal jej Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Ústeckého kraje. Rozhodnutí je doloženo v dokladové části dokumentace.

d) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,

Geomorfologické poměry

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) náleží zájmové území do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

Provincie:	Česká vysočina
Soustava (subprovincie):	Česká Tabule
Podsoustava (oblast):	Středočeská tabule
Celek:	Dolnooharská tabule
Podcelek:	Terežínska kotlina

Okrsek:

Bohušovická rovina

Klimatické poměry

Z klimatického hlediska náleží zájmové území dle klasifikace atlasu podnebí ČSR do teplé oblasti, okrsku A2, který je charakterizovaný jako teplý, suchý, s mírnou zimou a s kratším slunečním svitem.

Dále lze území charakterizovat těmito údaji:

- průměrná teplota vzduchu je 8 - 9°C
- průměrná teplota vzduchu v létě je 15 - 16°C
- průměrná teplota vzduchu v zimě je -1 - 0°C
- průměrný úhrn srážek je 450 - 550 mm
- první mrazový den je 10.-20.10.
- průměrný počet mrazových dnů je 80-100
- průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou je 30 - 40
- první den se sněhovou pokrývkou je po 30.11.

Geologické poměry

Předkvartérní podklad

Předkvartérní podklad je v zájmovém území budován horninami mesozoika – svrchní křídý. Jedná se o mořské sedimentární horniny svrchní křídý (turon). Jedná se o souvrství vápnitých prachovců, vápnitých jílovců a slínovců. Slinité a spongilitické prachovce, s výraznou jemně písčitou příměsí, jsou běžně známé pod názvem opuky. Tyto horniny mají šedou nebo hnědošedou barvu a vystupují ve vrstvách o mocnosti 5 – 30 cm, zhruba vodorovných. Mezi vrstvami jsou místy tenké vrstvičky slínovce. Horniny jsou ve svrchních částech prachovitě zvětralé, eluvia běžně dosahuje mocnosti kolem 1 – 3 m. Hluběji jsou horniny mírně zvětralé a navětralé. Horniny podkladu byly zastíženy pouze v některých archivních sondách v hloubkách cca 13 – 17 m.

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv je v zájmovém území budován fluvialními, eolickými a antropogenními sedimenty.

Fluvialní sedimenty se vyskytují v celém zájmovém území a mají největší mocnost. Tvoří výplň údolní nivy Labe. Jsou zastoupeny mocným souvrstvím především hrubozrnných zemin – písků a štěrků různých faciálních přechodů. Písky jsou většinou středně až hrubě zrnité, podružně pak jemnozrnné. Štěrky bývají drobné s proměnlivým podílem valounů křemene a hornin velikosti až do 10 cm. Fluvialní zeminy zasahují do hloubek až cca 13 – 17 m. Na lokalitě se vyskytují reliktů původních, v současné době opuštěných koryt a slepých ramen řeky Labe. V těchto korytech lze očekávat jejich významnější zaplnění stlačitelnými jemnozrnnými nebo dokonce organogenními zeminami. Tyto hrubozrnné sedimenty jsou téměř v celém zájmovém území překryty eolickými sedimenty. Jedná se o spraše a sprašové hlíny, které mají charakter prachovitých, vápnitých, jemně slídnatých jílu a jílovitých hlin. Lokálně mohou být tyto zeminy přeplavené. Klastická příměs je tvořena zrny o velikosti několika mm a drobnými vápnitými konkrécemi (cicváry). Mocnost těchto sedimentů je značně proměnlivá a pohybuje se v rozmezí cca 0,4 – 3,0 m.

Navážky se vyskytují především v tělesech stávající železniční trati a v okolí stávajících umělých staveb. Charakter navážek je velmi různorodý – jílovité, písčité a štěrkovité materiály, stavební odpad, apod.

Tektonika a seismická aktivita

Tektonika

Křídové uloženiny jsou uloženy přibližně subhorizontálně s mírnými, lokálně se měnícími úklony. Horniny jsou především při povrchu silně všesměrně rozpukané, přičemž stupeň zvětření a rozpukání se směrem do podloží rychle zmenšuje.

Přímo v zájmovém území vedení železniční tratě se podle mapových podkladů nevyskytují žádné tektonické poruchy. Pouze jižním směrem od Bohušovic je vymapován zlom přibližného směru východ – západ.

Lokální tektonické poruchy nemají na projektovanou stavbu vliv.

Seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036 (která ukončila platnost 1.4.2010), nepatří zájmové území do seismických oblastí, není tedy potřeba uvažovat účinky zemětřesení. Ve smyslu ČSN EN 1998-1, tabulka 3.1 - Typy základových půd, lze zjištěné základové poměry, resp. půdy (křídové uloženiny) charakterizovat typem B.

Podle mapy seismických oblastí ČR, obr. NA.1 ČSN EN 1998-1/Z4, se v celém zájmovém území uvažuje referenční zrychlení a_{gR} menší než 0,03 g.

Poddolovaná území a ložiska surovin

Podle České geologické služby - Geofondu ČR nejsou v prostoru zájmového území železniční trati evidována žádná poddolovaná území. Z jižní strany přiléhá k železničnímu tělesu chráněné ložiskové území (CHLÚ) Bohušovice nad Ohří (surovina – štěrkopísky). V místě stavby objíždných komunikací se však CHLÚ od železničního tělesa odklání a nebude tak stavbou dotčeno.

Geodynamické jevy

Dle České geologické služby jsou v okolí zájmového území železniční trati nejsou evidovány svahové nestability.

Hydrogeologické poměry

Hydrogeologické poměry území jsou dány geologickou stavbou.

V pokryvných kvartérních uloženinách je podzemní voda vázána na mocné polohy hrubozrnných písčitých nebo štěrkovitých sedimentů náplavů řeky Labe. Tyto zeminy jsou značně propustné a hladina podzemní vody je souvislá. V průběhu vrtných prací byla zastižena v hloubkách cca 1,8 – 7,2 m pod povrchem terénu. Svrchní polohy jemnozrnných zemin vytvářejí nepropustný izolátor. Díky tomu je podzemní voda většinou mírně napjatá. Tato zvodeň také komunikuje přímo s vodou v blízkých vodních tocích. V širším slova smyslu se jedná o tzv. poříční vodu.

Propustnost hornin předkvartérního podkladu (jílovců a slínovců) je puklinová. Ve svrchních partiích horninového masívu se jedná se o zcela ojedinělé, nesouvislé a podružné zvodnělé pukliny. Hladina podzemní vody se vyskytuje ve větších hloubkách a je vázána na otevřené puklinové zóny s omezenou komunikací a propustností. Hladina podzemní vody bývá nespojitá a mírně napjatá. Podloží horniny bez výrazného rozpukání a podrcení jsou prakticky nepropustné a tvoří horninový izolátor, pro podzemní vodu nepropustný.

e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.,

Geotechnický průzkum pražcového podloží (GeoTec-GS, a.s. 10-11/2020, 03/2021) je podrobněji zhodnocen v dokumentaci DÚSP „Sanace železničního spodku Lovosice - Bohušovice“, tato stavba je souběžnou stavbou, její realizace je podmíněná stavbou - Náhrada přejezdu P2418 objíždnou komunikací.

f) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- těleso železniční trati tvoří hranici záplavového území pro Q20 a nachází se v záplavovém území pro Q100 vodního toku Labe, stavba zasahuje do aktivní zóny záplavového území (v území dotčeném stavbou komunikací jsou vymezeny dílčí plochy Q_{akt} vodního toku Labe)
- v konci úseků obou větví komunikace se napojují na LBK Slatinská cesta.
- zasahuje do silničního ochranného pásma ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., konkrétně se jedná o silnici III/2477.
- je v celém rozsahu umístěno do ochranného pásma dráhy.
- zasahuje do ochranného pásma inženýrských sítí drážních i mimodrážních

VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU

Zvláště chráněná území

Dotčené území záměru nezasahuje do žádného z velkoplošných ani maloplošných chráněných území. Všechna se nachází v dostatečné vzdálenosti od území stavby a nebudou realizací záměru ovlivněna.

Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Významné krajinné prvky

VKP ze zákona

V lokalitě realizace objíždných komunikací se nenachází žádné významné krajinné prvky ze zákona.

VKP registrované

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaného VKP dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Pro posuzovaný záměr není třeba žádat příslušný úřad o udělení závazného stanoviska k zásahu do významného krajinného prvku.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Nadregionální a regionální prvky ÚSES nejsou záměrem dotčeny.

Z lokálních prvků ÚSES záměr částečně zasahuje do LBK Slatinská cesta v místě zaústění obslužných komunikací do silnice severně a jižně od trati Lovosice – Bohušovice a do LBK U žst. Nové Kopisty (západní okraj obslužné komunikace větve A). Oba LBK jsou dle územního plánu města Lovosice v návrhovém stavu. Vzhledem k současnému stavu obou dotčených lokálních biokoridorů lze jejich dotčení záměrem považovat za akceptovatelné.

Migrační prostupnost

Lokalita záměru náleží dle kategorizace území ČR z hlediska výskytu a migrací velkých savců do kategorie IV – území méně významné. Řešenou stavbou dojde ke vzniku nové migrační bariéry, provoz na obslužné komunikaci však bude zanedbatelný. Z tohoto důvodu lze konstatovat, že vybudováním posuzovaného záměru dojde k částečnému zhoršení migrační prostupnosti v území, které bude spojené zejména s úbytkem potenciálních úkrytů, odstraněním dřevin a zpevněním povrchu.

Krajinný ráz

V souvislosti s realizací záměru nedojde ke vzniku nové významné dominanty, stavba bude navázána na současnou linii železničního tělesa, negativní ovlivnění krajinného rázu v souvislosti s předkládanou stavbou tak lze vyloučit.

Nerostné suroviny

Z jižní strany přiléhá k železničnímu tělesu chráněné ložiskové území (CHLÚ) Bohušovice nad Ohří (surovina – štěrkopísky). V místě stavby objíždných komunikací se však CHLÚ od železničního tělesa odklání a nebude tak stavbou dotčeno.

Území není poddolované.

Záměr nepřichází do přímého kontaktu se svahovými nestabilitami.

Kulturní památky a archeologické nálezy

Realizací záměru nedojde k dotčení žádné nemovité kulturní památky.

Lokalita záměru se nachází mimo území s archeologickými nálezy.

Soustava Natura 2000

Lokality soustavy Natura 2000 nebudou záměrem přímo ani nepřímo ovlivněny, tato chráněná území se nachází v dostatečné vzdálenosti od navrhovaného záměru. Stanovisko orgánu ochrany přírody – Krajského úřadu Ústeckého kraje je doloženo v dokladové části dokumentace s č.j. KUUK/173833/2021 ze dne. 21. 12. 2021.

Zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení

Pro nadřazenou stavbu „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“ vydal Krajský úřad Ústeckého kraje dne 7. 1. 2021 (č.j. KUUK/002101/2021) vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, v němž konstatoval, že uvedený záměr, konkr. změna záměru není dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona významnou změnou, a proto nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí.

Předkládaný záměr realizace dvou objíždných komunikací je záměrem, který svým rozsahem nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

Ochranná pásma dopravní infrastruktury

Ochranné pásmo je ohraničené území, v němž je zakázána jiná činnost než ta, pro kterou bylo toto území vymezeno. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem. Ochranná pásma, týkající se ochrany dopravy, jsou stanovena v jednotlivých zákonech, vydávaných většinou Ministerstvem dopravy.

Ochranné pásmo dráhy

Stavba je v celém rozsahu, včetně zařízení stavenišť, situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

Obvod dráhy je u celostátní dráhy a u regionální dráhy vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994).

V koordinačních situacích (část dokumentace C.3) je zakreslena hranice drážních pozemků (ČD, a.s., a Správy železnic, s.o.) z podkladů, zpracovaných geodetem. Tyto podklady byly aktualizovány podle platných údajů z katastru nemovitostí.

Ochranné pásmo silnic I., II. a III. třídy

Ve stavbě není uvažováno s přeložkami pozemních komunikací, nicméně v místě křížení tratě se silniční komunikací dojde k dotčení silničního ochranného pásma. Hranice silničních ochr. pásem je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice nebo rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu ostatních komunikací I. třídy
- 20 m od vozovky silnice III. tř.
- 15 m od osy přilehlého jízdního pásu silnic II. a III. tř. a místních komunikací II. tř.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Během realizace záměru stavby budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Bude se jednat zejména o kabely nn, vn v majetku ČD, a.s., ČEZ Distribuce, a.s., CETIN a T-Mobile.

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinačních situací. Ochranná pásma inž. sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do koordinačních situací zakreslena, a proto jsou textově uvedena na tomto místě:

Ochranné pásmo elektrického vedení

Stavbou dotčené kolejiště bude křížováno jak vzdušným, tak zejména podzemními vedením inženýrských sítí vvn, vn a nn.

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110 kV a 3 m pro vedení nad 110 kV od krajního kabelu na každou stranu.

Trať budou křížovat venkovní vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně.....	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně.....	15 m
u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně.....	20 m
u napětí nad 400 kV	30 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Při křížení s dálkovým optickým kabelem je nutné dodržení zejména ČSN 73 6005. DOK v chrániče je třeba v místě křížení kryt betonovými korýtky v délce přesahující místo křížení 1 m na obě strany.

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranné pásmo plynovodů je definováno následovně:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně – 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm – 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm – 12 m
- u VTL plynovodu nad 40barů DN 150 (NET4GAS) – 4 m na obě strany, bezpečnostní pásmo 100 m na obě strany
- u nízkotlakých a středotl. plynovodů a přípojek v zast. území – 1 m
- u technologických objektů – 4 m

Ochranné pásmo kanalizací a vodovodů

U kanalizací a vodovodů je ochranné pásmo vymezeno dle průměru potrubí a pro vedení rozvodů v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005. Činí:

- do DN 500 mm – 1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm – 2,5 m na obě strany

Přírodní ochranné pásma

Ochranné pásmo lesa

Ochranné pásmo lesa je vymezeno do vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků.

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Zákon o ochraně přírody vymezuje tzv. zvláště chráněná území. Jsou to přírodovědecky nebo. esteticky velmi významná nebo jedinečná území a člení se do následujících kategorií:

- národní parky
- chráněné krajinné oblasti
- národní přírodní rezervace
- přírodní rezervace
- národní přírodní památky
- přírodní památky

Ochrana vod

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se stavební činností či s opravnými pracemi mostních objektů a propustků (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 bude zpracován v dalších fázích přípravné dokumentace.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Těleso komunikace nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů. V okolí stavby se nenachází místa odběrů povrchových vod, ani ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod

V zájmovém území se nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod.

Nemovitě kulturní památky

Základními pravidly pro ochranu nemovitě kulturní památky jsou ustanovení § 9, § 11 a zejména § 14 zákona České národní rady č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 20/1987 Sb.“). Posuzovaný záměr nezasahuje do nemovitých kulturních památek.

g) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Území spadá do povodí Labe a úmoří Severního moře. Mezi významné vodní toky dle vyhlášky č. 178/2012 Sb., v platném znění, patří Labe a Ohře. Přehled křížených vodních toků je uveden v následující tabulce.

Tab. 1: Přehled vodních toků v kontaktu se záměrem

Název toku	ID dle HEIS	poloha (drážní km)	správce
Labe	100010000100	Nekříží komunikaci	Povodí Labe s.p
Ohře	139660000100	487,870 (mimo stavbu)	Povodí Labe s.p

Část úseku železničního tělesa tvoří hranici stanoveného záplavového území vodního toku Labe. Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 a aktivní zónu vodního toku Labe v ř. km 726,6 – 826,6 stanovil Krajský úřad Ústeckého kraje pod č. j. 3949/ZPZ/2014/Labe/Ko. Záplavové území pro Q5, Q20 a Q100 a aktivní zónu vodního toku Ohře ř. km 5,336 – 30,600 (železniční most Bohušovice nad Ohří – Křesín) stanovil Krajský úřad Ústeckého kraje pod č. j. 3761/ZPZ/2014/Ohře5-30/Ko dne 19. 8. 2016 (aktualizace stávajícího záplavového území a aktivní zóny záplavového území).

Stavba se **nenachází** v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

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

Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. Stavba „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice - Náhrada přejezdu P2418 objíždnou komunikací“ je umístěna podél drážního tělesa a hranicí dráhy a okolních zemědělsky využívaných pozemcích.

Posuzovaná stavba nevyvolá hlukovou zátěž jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Vozidla používající komunikaci k pojezdu v současné době využívají stávající účelovou komunikaci v rámci stavby „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“ rušeným přejezdem P2418. Vzhledem k těsné blízkosti železniční trati s jejím provozem, je hluková zátěž od vozidel na komunikaci minimální. Ke zvýšení hlukové zátěže tedy nedojde.

Zásadní vlivy na povrchové vody, jako např. změna jejich trasování, nebudou realizací záměru vyvolány. Komunikace jsou navrhovány v úrovni stávajícího terénu. Nejsou budovány násypy ani zářezy čili nebudou vznikat bariéry v území, které by narušovaly stávající odtok vod. Jediným rozdílem bude povrch komunikací, který bude asfaltový. Tím bude snížena plocha zasakování vod. Dešťové vody budou z povrchu komunikace odtékat jejím příčným sklonem a budou zasakovány v nejbližším území v okolí komunikací. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není stavba reálným ohrožením kvality povrchových i podzemních vod.

i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.

V rámci stavby „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“ byl proveden podrobný dendrologický průzkum, při němž byly zaznamenávány všechny dřeviny do vzdálenosti 10 m od osy koleje. Pro realizaci stavby „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice – Náhrada přejezdu P2418 objíždnou komunikací“ bude potřeba rozsah kácení rozšířit až po plochy obou navrhovaných komunikací. V prostoru mezi zaznamenanými plochami a plochami pro výstavbu komunikací se nachází pouze náletové dřeviny s převahou akátin, tento samostatný dendrologický průzkum proto v rámci této stavby byl dopracován a je součástí přílohy B.6 Vliv stavby na ŽP. O stanovisko ke kácení dřevin rostoucích mimo les nad rozsah daný stavbou „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“ byly požádány příslušné orgány ochrany přírody, jejich vyjádření jsou doložena v dokladové části dokumentace. Jedná se o:

- č.j. MBnO/338/2022 ze dne 17. 2. 2022 – Městský úřad Bohušovice nad Ohří
- č.j. OKEB 85/2022 ze dne. 24. 3. 2022 – Obec Keblice
- č.j. MULO 4360/2022 ze dne 8. 2. 2022 – Městský úřad Lovosice, odbor životního prostředí

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

Celá stavba bude realizována v ochranném pásmu dráhy. Pozemky PUPFL nebudou stavbou dotčeny.

V případě dotčení pozemků ZPF je nutné zažádat o závazné stanovisko – souhlas podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, s trvalým a dočasným odnětím dotčené zemědělské půdy ze ZPF. Celková potřeba trvalého záboru půdy ZPF činí 5989 m². Podrobný popis z hlediska ochrany ZPF je uveden v samostatné příloze B.6.1.

k) územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě.

Stavba je stavbou dopravní – je součástí silniční dopravní infrastruktury v lokalitě. Vzhledem k jejímu účelu – zřízení objíždných komunikací nahrazujících rušený železniční přejezd P2418 - je určen pouze pro provoz zemědělské techniky.

Z hlediska pozemních komunikací je stavba napojena na silnici III/2477 a účelovou komunikaci, vedoucí mezi zemědělskými areály.

V rámci realizace stavby nedojde k přeložkám stávajících inženýrských sítí – ty budou z trasy komunikace vymístěny v rámci stavby „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“, včetně ochrany stávajících sítí, které nebudou překládány do nové polohy.

l) věcné a časové vazby, podmiňující, vyvolané, související investice.

Stavba je předběžně uvažována **v období od února 2025 do listopadu 2025**. Bude probíhat současně se související stavbou „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“.

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavby provádí,

Stavba svým rozsahem zasahuje na tyto katastrální území - k. ú.: **Bohušovice nad Ohří 606669, Nové Kopisty 706337, Keblice 664693, Prosmky 733782.**

Seznamy pozemků jsou v samostatné části dokumentace – výkresu č. C.2 – Katastrální situační výkres.

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

Jedná se o nové účelové komunikace, u nichž nevzniká ochranné pásmo.

o) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou.

p) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu,

viz. odst. k)

B2. Celkový popis stavby

B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o novostavbu. Cílem stavby je vytvoření objíždných účelových komunikací nahrazujících rušený železniční přejezd P2418 – větve komunikací A a B propojují kolejištěm rozdělenou stávající účelovou komunikaci.

b) Účel užívání stavby

Navržená stavba – objíždné komunikace – jsou navrženy pro náhradu rušeného železničního úrovněového přejezdu. Budou sloužit pouze pro pojezd zemědělskou technikou. Stavba „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice - Náhrada přejezdu P2418 objíždnou komunikací“ v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Území je v současnosti využito převážně zemědělskou výrobou. Místem stavby je okolí železniční trati (Praha-) Vraňany – Děčín č. 090 (dle knižního jízdního řádu)

v úseku Bohušovice nad Ohří – Lovosice, která je součástí celostátní dráhy, zařazené do systému TEN-T. TÚDU: 0801 26. Stavba „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice - Náhrada přejezdu P2418 objíždnou komunikací“ je umístěna přibližně v drážním km 490,35 a končí cca v km 491,45. Stavba se nachází na území Ústeckého kraje.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou. Cílem stavby je vytvoření objíždných účelových komunikací nahrazujících rušený železniční přejezd P2418 – větve komunikací A a B propojují kolejištěm rozdělenou stávající účelovou komunikací.

d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby

Nejsou. Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách.

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

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny jak v samotné části B. Souhrnné technické zprávě, tak i v částech dokumentace ke stavebnímu povolení, zejména v části D. Dokumentace objektů. Samotné stanoviska DOSS jsou pak doložené v části N. Dokladová část, této dokumentace.

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staniční, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.

Navrženy jsou dvě samostatné účelové komunikace – větev A (délka 826, 15 m) a větev B (délka 820,05 m) umožňující průjezd zemědělských vozidel. Předpokládá se průjezd max. 20 souprav nákladních vozidel za 10 hodin. Celkové investiční náklady (CIN) činí cca 19 mil. Kč bez DPH.

Stavba zasahuje nebo se kříží:

- těleso železniční trati tvoří hranici záplavového území pro Q20 a nachází se v záplavovém území pro Q100 vodního toku Labe
- stavba zasahuje do aktivní zóny záplavového území (v území dotčeném stavbou komunikací jsou vymezeny dílčí plochy Q_{akt} vodního toku Labe
- v konci úseků obou větví komunikace se napojují na LBK Slatinská cesta.
- zasahuje do silničního ochranného pásma ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., konkrétně se
 - jedná o silnici III/2477.
- je v celém rozsahu umístěno do ochranného pásma dráhy.
- zasahuje do ochranného pásma inženýrských sítí drážních i mimodrážních

g) u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí,

Stavby se netýká.

h) Ochrana podle jiných právních předpisů

Není. Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách.

Stavba je navržena v souladu s:

- Vyhl. č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb. – navržené řešení stavby je v podrobnostech dokumentace pro stavební řízení v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se na tento charakter stavby a stupeň přípravy stavby vztahují.

- Vyhl. č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášek č. 269/2009 Sb., č. 22/2010 Sb., č. 20/2011 Sb. a č. 431/2012 Sb. – navržené řešení stavby je v souladu se všemi paragrafy vyhlášky, které se vztahují k umístování stavby.
- Výjimky z norem a předpisů nejsou uplatňovány

i) 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.,

Dešťová voda bude z komunikace odváděna jejím příčným a podélným sklonem na přilehlé pozemky, kde bude přirozeně zasakována. Při provádění stavby bude zhotovitel využívat zařízení staveniště hlavní související stavby „Sanace železničního spodku Lovosice-Bohušovice“. Z hlediska odpadů bude stavba generovat zejména výkopovou zeminu, jejíž množství ale nebude výrazně velké, a to z důvodu, že komunikace je navržena v úrovni terénu.

j) základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání

Stavba je předběžně uvažována v období od února 2025 do listopadu 2025.

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb

Předčasné užívání stavby není uvažováno.

l) orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby činí cca 19 mil. Kč bez DPH (CIN).

B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Umístění této stavby dopravní infrastruktury je dáno stávající polohou drážního tělesa, podél kterého jsou obě komunikace navrženy.

b) Architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Vzhledem k charakteru stavby nebyly definovány speciální požadavky na architektonická řešení.

B2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení

V rámci stavby jsou navrženy dvě samostatné účelové komunikace nahrazující rušený úrovnňový železniční přejezd P2418 – větev A (délka 826, 15 m) a větev B (délka 820, 05 m). Jejich realizací bude umožněn průjezd zemědělských vozidel mimo zastavěné části okolních obcí (Nové Kopisty a Keblice). Obě komunikace jsou navrženy jako jednopruhové, obousměrné s vloženými výhybnami a rozšířením v začátku a konci úseku zajišťujícím míjení vozidel. Míjení je navrženo maximálně pro soupravy nákladního vozidla s přívěsem o celkové délce 18 m.

Stavba nevytváří nové požadavky na trvalé zdroje.

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

Stavba negeneruje nároky na energie, vody. Jedná se o stavbu pozemních komunikací bez zásahu do technologické části. Zvýšený odběr elektrické energie bude pouze krátkodobě při provádění stavby.

c) **celková spotřeba vody,**

Není předpokládána spotřeba vody s výjimkou doby provádění stavby. Po stavbě se nezmění.

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

Při realizaci stavby dojde k bourání částí stávajících vozovek a zejména výkopů pro konstrukce vozovek.

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.

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

V rámci projektové přípravy nejsou známy žádné požadavky na kapacitu komunikačních sítí.

B2.4 Bezbariérové užívání stavby

Z hlediska plnění požadavků Vyhlášky č. 398/2009 O bezbariérovém užívání staveb..., je stavba posuzována dle ustanovení §2 odst. 1 pís. a) – pozemní komunikace a veřejné prostranství a současně dle ustanovení §2 odst. 1 pís. b) – občanské vybavení v částech určených pro užívání veřejností.

Přístup cestujících s omezenou schopností pohybu do prostor určených pro pohyb cestujících (nástupiště v zast. Nové Kopisty) je řešen v rámci stavby pomocí přístupu ze stávajících veřejných komunikací a nového chodníku do prostoru nástupiště úrovnově, pro přístup na nástupiště za kolejemi je navržený úrovnově, přes stávající zabezpečený (výstražné kříže, světla, závora) železniční přejezd P2417, který bude také rekonstruován (v rámci stavby Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice).

Navržená stavba:

SO 101 – Objíždne komunikace – nejsou určeny pro pohyb pěších, jsou určeny pouze pro pohyb vozidel zemědělské techniky.

SO 102 – Chodník - je určen pro pohyb pěších a je navržený v souladu s vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

B2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby je dána obecnými právními předpisy, pozemní komunikace budou značeny svislým a vodorovným dopravním značením, které zabezpečí plynulý provoz jak motorových vozidel, tak pěších.

B2.6 Základní popis stavebních objektů

a) Popis stávajícího stavu

V současném stavu vede přes rušený železniční přejezd P2418 (v rámci hlavní drážní stavby) účelová komunikace pro provoz zemědělské techniky. V prostoru navržených objíždnych komunikací jsou nevyužité zatravněné pozemky s náletovými dřevinami nebo zemědělsky využívané pozemky.

b) Popis navrženého řešení

SO 101 - Objíždne komunikace

V rámci stavby jsou navrženy dvě samostatné účelové komunikace nahrazující rušený úrovnový železniční přejezd P2418 – větev A (délka 826, 15 m) a větev B (délka 820, 05 m). Jejich realizací bude umožněn průjezd zemědělských vozidel mimo zastavěné části okolních obcí (Nové Kopisty a Keblice). Obě komunikace jsou

navrženy jako jednopruhové, obousměrné s vloženými výhybnami a rozšířením v začátku a konci úseku zajišťujícím míjení vozidel.

Vozovky komunikací jsou navrženy v základní šířce 4,0 m doplněnými výhybnami a rozšířeními v začátcích a koncích úseků. Míjení je navrženo maximálně pro soupravy nákladního vozidla s přívěsem o celkové délce 18 m. Osy komunikací jsou navrženy v tečnovém polygonu s vloženými kružnicovými oblouky o poloměrech 15 m až 1000 m.

Niveleta komunikací je navržena v souladu se stávajícím sklonem terénu – 50 až 100 mm nad jeho úroveň. V začátcích úseků je vlivem výškových rozdílů mezi terénem a vozovkou krajské silnice III/2477 použit podélný sklon až 6 % - viz v.č. 2.001 – Situace 1:500.

Vozovka komunikace je navržena pro provoz těžkých nákladních vozidel s živičným krytem ve skladbě:

- Asfaltový beton ohrusný	ACO 11S	tl. 50 mm
- Spojovací postřik asfaltový		0,5 kg/m ²
- Asfaltový beton ložný	ACL 16S	tl. 60 mm
- Spojovací postřik asfaltový		0,5 kg/m ²
- Asfaltový beton podkladní	ACP 22S	tl. 60 mm
- Infiltrační postřik		1,0 kg/m ²
- Štěrka frakce 32-63 mm s výplní		tl. 200 mm
- Štěrkostráť	ŠDa	tl. 150 mm
- Geotextilie		300 g/m ²
- Hutněná zemní pláň Edef,2=60 MPa		
- Sanace zemní pláň – dle zadání geologa		
Celkem		tl. 520 mm

Vozovky budou po obvodě lemovány štěrkovými krajnicemi šířky 0,5 m z drceného kameniva frakce 0-16 mm v tloušťce 100 mm. Případné svahy zemních těles v začátcích a koncích úseků budou ohumusovány a zatravněny.

Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno příčným sklonem do přilehlého zatravněného terénu. Pro zabránění nátoky dešťových vod do konstrukce vozovky budou ve vhodných místech provedeny vsakovací rýhy vyplněné drceným kamenivem frakce 16-32 mm chráněných geotextilií.

Příjezd na komunikaci bude zamezen svislými dopravními značkami B1 s dodatkovými tabulkami E13 a textem „MIMO ZEMĚDĚLSKOU TECHNIKU“. V místech pro míjení vozidel budou vyznačeny místa pro zastavení vozidel v příslušném směru vodorovným dopravním značením – V5 a V1a. Tato místa budou rovněž doplněna svislými dopravními značkami P7 a P8 stanovujícími přednost v jízdě jednopruhovými úseky.

Ochrana stávajících kabelů (CETIN, ČD-Telematika, SŽ, T-Mobile...) – uložení do chrániček pod objíždnými komunikacemi bude provedena v rámci souběžné akce „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“. Pro využití společnosti CETIN bude umístěna také jedna rezervní chránička.

SO 102 – Chodník

Návrh nového chodníku podél komunikace, je napojen na plánovanou investici obce Terežín – zřízení chodníku od obce Nové Kopisty směrem k přejezdu P 2417 a zastávce Nové Kopisty. Chodník je zřízen na délku úprav pozemní komunikace vedený po pravé straně při pohledu směrem od obce Nové Kopisty do obce Keblice. K nástupišťům jsou zřízena místa pro přecházení, stejně tak v místě sjezdu na nově budovanou objíždnou komunikaci.

Hrana chodníku u komunikace je tvořena betonovým obrubníkem šířky 150 mm. Obrubník bude oproti povrchu komunikace vyvýšen o 120 mm s výjimkou míst pro přecházení, kde v nejnižším místě bude obrubník ve výšce

20 mm nad úroveň komunikace. Povrch chodníku je tvořen betonovou dlažbou se zkosenými hranami o rozměrech 200x200 mm tl. 80 mm uložené v loži z drobného kameniva fr. 2-5 mm tl. 40 mm. Pod touto vrstvou bude zřízena vrstva ze zhutněné šterkodrti fr. 0/32 mm min. tl. 200 mm. V okolí signálních a varovných pásů bude dlažba v provedení bez zkosených hran v min. šířce 400 mm. Chodník bude ukončen obrubníkem tl. 100 mm, který bude převýšen o 80 mm a bude tvořit vodící linii. Sklon chodníku bude 2 % směrem ke komunikaci. Celková šířka chodníku včetně obrubníků je 1,65 m.

Součástí SO 102 jsou také místa pro přecházení na straně u přístupových chodníků na nástupiště. Dlažba v tomto prostoru bude tvořená betonovou dlažbou bez zkosených hran o rozměrech 200x200 mm tl. 80 mm, stejně jako je tomu na nástupišti zast. Nové Kopisty a přístupech na nástupiště. Vzhledem k poloze stávajících skříní technologií bude částečně zadní hrana chodníku tvořena betonovými palisádami, které pak navazují na stejnou konstrukci v rámci přístupového chodníku nástupiště.

SO 102 je rozdělen na tři podobjekty. Rozdělení je navrženo z důvodu majetkoprávního projednání a následnému předání objektů jednotlivým správcům. Jedná se o část chodníku, která bude po stavbě předána SÚS – pobočce Litoměřice a část, která zůstane investorovi – Správě železnic. Dále je odděleno osvětlení chodníku, které bude předáno také budoucímu správci – SÚS.

B2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Stavba neobsahuje žádné technické ani technologické objekty.

B2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty (budovy), popř. volné skládky a s tím související příjezdy pro požární vozidla a zabezpečení vody pro hašení požáru. Na jiné stavební objekty a provozní soubory stavby se požární zpráva nezpracovává.

Koncepce řešení požární ochrany pozemních staveb vychází z ČSN 730802/2009, ČSN 730834/2011 +Z1/2011+Z2/2013- Požární bezpečnost staveb - Změny staveb a norem navazujících. Budou dodrženy požadavky týkající se požární bezpečnosti vyplývající z platné legislativy, tj. zákona č.133/85 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a prováděcích vyhlášek č.246 Sb. a č.23/2008 Sb. o požární ochraně a vyhl.č.268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby.

Požárně bezpečnostní řešení (PBR) je zpracováno dle § 41 odst.2 vyhl. č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti, což je v zásadě stejné, ale podrobnější, než uvádí příl.1 vyhl.č.499/2006Sb. ve znění vyhl. č. 62/2013 Sb. o dokumentaci staveb.

Navržené komunikace neomezují stávající trasy pro pohyb požárních vozidel a ani přístup k nim.

B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Nejsou předmětem stavby.

B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

Stavba je stavbou dopravní, není třeba řešit parametry stavby v oblasti větrání, vytápění, osvětlení a zásobování vodou. Odpady – vybourané hmoty a zemina – budou přednostně využity na stavbě jako druhotný materiál, v případě nemožnosti využití jako druhotné suroviny budou dle jejich povahy na základě zařazení dle katalogu odpadů předány do příslušných zařízení pro nakládání s odpady (recyklační zařízení, zasypávání, skládka odpadů apod.)“

V souvislosti s ochranou okolí před nepříznivými vlivy stavby budou přijata následující opatření:

- Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skráceny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypaných stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveniště a případné sklady sypaných hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.
- Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.

B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V rámci realizace stavby nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizujícího záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření.

Území stavby rovněž není ohroženo účinky bývalé nebo současné důlní činnosti.

V souvislosti s ochranou stavby před negativními účinky vnějšího prostředí jsou navržena následující opatření:

- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.
- Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot.
- Zařízení staveniště bude situováno přednostně mimo stanovená záplavová území.
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- Při stavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopot celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech opatřit kmen pomocí vypořádávaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru!
- Dojde-li v průběhu stavebních prací k poranění kořenových náběhů, kmene či větví, je nutné provést adekvátní ošetření stromu!

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Stavby se netýká.

b) ochrana před bludnými proudy,

Stavby se netýká.

c) ochrana před technickou seismicitou,

Stavby se netýká.

d) ochrana před hlukem,

Není předmětem stavby, vybudováním komunikací nedojde ke zvýšení hluku, jelikož již v současném stavu je prostor využíván zemědělskou technikou k obhospodařování půdy.

e) protipovodňová opatření,

Nejsou předmětem stavby, charakter stavby to nevyžaduje.

f) ochrana před sesuvy půdy,

Není předmětem stavby.

g) ochrana před vlivy poddolování,

Stavba se nenachází na poddolovaném území.

h) ostatní negativní vlivy.

Nejsou známy.

B3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Stavba je napojena přímo na krajskou silnici III/2477 v obou začátcích úseků, na jejich konci na účelovou komunikaci u rušeného železničního přejezdu P2418.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Nejsou předmětem stavby.

B4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace,

Objíždné komunikace nejsou přístupné pro pěší, nejsou tedy předmětem řešení návrhu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. SO 102 Chodník je navržen v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. a technické řešení respektuje užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu,

Objíždné komunikace jsou napojeny na silnici III/2477 v blízkosti železničního přejezdu P2417.

c) doprava v klidu,

Není předmětem stavby.

d) pěší a cyklistické stezky.

Není předmětem stavby s výjimkou chodníku, jehož technické řešení je popsáno výše.

B5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Podrobně je tato problematika řešena v části B.6.1 Vliv stavby na životní prostředí (kapitola B.1 Ochrana dřevin).

Záměr bude vyžadovat kácení dřevin rostoucích mimo les. Požadovaný rozsah kácení je vyvolán umístěním navržených obslužných komunikací. Vyžadováno je kácení o celkové rozloze 1266 m² zapojených porostů dřevin ve čtyřech katastrálních územích. Jedná se o nepříliš hodnotné pásy náletových a invazních dřevin. Dominují zde invazní trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*) a kustovnice cizí (*Lycium barbarum*). Dále jsou zastoupeny bez černý (*Sambucus nigra*), trnka obecná (*Prunus spinosa*) a svída krvavá (*Cornus sanguinea*).

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, v tomto případě zapojených porostů dřevin s plochou nad 40 m² byla vydána stanoviska, která jsou doložena v dokladové části dokumentace. Kácení dřevin je doporučeno realizovat v období vegetačního klidu (od 1. 11. do 31. 3.).

Náhradní výsadbu neuložil žádný dotčený orgán.

a) terénní úpravy,

Nejsou předmětem stavby. Dojde k vybudování pozemních komunikací a chodníku a pouze drobným úpravám svahů v souvislosti s výškovým vedením těchto ploch.

b) použité vegetační prvky,

Nejsou předmětem stavby.

c) biotechnická, protierozní opatření.

Nově vznikající svahy budou opatřeny zeminou vhodnou k ohumusování s následným osetím travním semenem, čímž se svahy zpevní a nebudou zvyšovat rizika eroze půdy.

B6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

PODROBNĚJI ZPRACOVÁNO JAKO SAMOSTATNÁ ČÁST DOKUMENTACE V NÁSLEDUJÍCÍCH PŘÍLOHÁCH:

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

B.6.1 Zemědělská příloha

B7. Ochrana obyvatelstva

Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana)

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

V rámci stavby jsou navržena standardní technická řešení, běžně navrhovaná u liniových železničních staveb.

Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

Jedná se o soubor opatření na straně zhotovitele stavby, stavebníka, popřípadě, vedoucí k prevenci, vyloučení či snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při realizaci stavby.

Nepříznivé vlivy na obyvatelstvo jsou přímé nebo nepřímé:

1. Přímé vlivy souvisí bezprostředně s lidským zdravím a patří mezi ně především:
 - znečištění ovzduší (emise, prach)
 - hluk
 - vibrace
2. Nepřímé vlivy souvisí s ochranou životního prostředí:

- vliv na faunu a floru
- vliv na významné krajinné prvky, chráněná území a ÚSES
- vliv na ovzduší
- vliv na půdu
- vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí
- vliv na vodní toky, vodní plochy a vodní zdroje
- vliv na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Všeobecně lze konstatovat, že stavba „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice - Náhrada přejezdu P2418 objíždou komunikací " vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru liniové stavby situované v extravilánu.

Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby

Tato liniová dopravní stavba nevede v zónách ohrožení např. nebezpečnými látkami. V rámci provozování není třeba vzhledem k poloze stavby (extravilán) zajišťovat opatření na ochranu obyvatelstva.

B8. Zásady organizace výstavby

Stavba bude realizována současně se související stavbou „Sanace železničního spodku Lovosice – Bohušovice“, proto je tato část podrobně řešena v rámci dokumentace výše uvedené stavby.

Předpoklad realizace od února 2025 do listopadu 2025.

B9. Celkové vodohospodářské řešení

Stavba svým charakterem nemění stávající hospodaření a nakládání s dešťovými vodami.

Stavba je stavbou dopravní, při svém provozu nevyžaduje zdroj vody.

Zpracoval:

Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o., tel. 722 929 849, mojzisek@exprojekt.cz

Brno, září 2023