

**Název akce:****Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem - Střekov –  
Děčín východ**

Zařazení dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění:



Zpracovali: RNDr. Jiří Starý, Ing. Pavel Majer a kol.

V Ústí nad Labem, 5. 9. 2019

**JUROS, s.r.o.** ⑦

Se sídlem: Doudova 544/11  
147 00 Praha 4

Provozovna: Masarykova 62/109  
400 01 Ústí nad Labem  
IČ: 25423363 DIČ: CZ25423363

Autorizovaný zhotovitel oznámení:

RNDr. Jiří Starý – autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, udělená Rozhodnutím MŽP č.j. 6718/ENV/17 ze dne 28.2.2017

<b>ÚVOD</b> .....	<b>3</b>
<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI</b> .....	<b>10</b>
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU</b> .....	<b>10</b>
B.I. Základní údaje .....	10
B.I.1. Název záměru a jeho zařazení dle přílohy č. 1 .....	10
B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru .....	10
B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	11
B.I.4. Charakter záměru a jeho kumulace s jinými vlivy .....	11
B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí.....	12
B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu integrované prevence včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.....	13
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení.....	71
B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávních celků.....	71
B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podel § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	71
B.II Údaje o vstupech.....	72
B.II.1. Půda .....	72
B.II.2. Voda .....	75
B.II.3. Ostatní přírodní zdroje .....	75
B.II.4. Energetické zdroje.....	75
B.II.5. Biologická rozmanitost.....	76
B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	76
B.III. Údaje o výstupech.....	81
B.III.1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží.....	81
B.III.2. Odpadní vody .....	87
B.III.3. Odpady .....	87
B.III.4. Ostatní emie a rezidua.....	95
B.III.5. Doplňující údaje.....	98
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ</b> .....	<b>98</b>
C.1. Přehled nejvýznamnějších enviromentálních charakteristik dotčeného území.....	98
C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny .....	118
C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit .....	144
<b>D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ</b> .....	<b>144</b>
D.1. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí .....	144
D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích.....	167
D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části d bodů i a ii z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů .....	167

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly ii a reakcí na ně .....	169
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí.....	172
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace.....	173
<b>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU .....</b>	<b>173</b>
<b>F. ZÁVĚR.....</b>	<b>174</b>
<b>G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....</b>	<b>175</b>
<b>H. PŘÍLOHY .....</b>	<b>178</b>

## ÚVOD

Dokumentace dle zákona 100/2001 Sb., v platném znění pro záměr „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“ je zpracována podle přílohy č. 4.

Předmětem záměru je rekonstrukce železničních stanic, mezistaničních úseků i většiny částí infrastruktury.

Pro posouzení záměru bylo v červenci 2018 podáno oznámení záměru, přístupné z portálu cenia, kód záměru OV4182. Ze závěru zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2018/530/1439 ze dne 24. 9. 2018 vyplývá, že záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona.

K předloženému oznámení byla v průběhu zjišťovacího řízení doručena vyjádření těchto subjektů:

1. Magistrát města Ústí nad Labem, odbor životního prostředí
2. Magistrát města Děčín
3. Krajský úřad Ústeckého kraje. Odbor životního prostředí a zemědělství
4. Krajská hygienická stanice, se sídlem Ústí nad Labem
5. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem
6. Statutární město Ústí nad Labem, Městský obvod Ústí nad Labem-Střekov
7. Ústecký kraj
8. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
9. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
10. AOPK ČR, Správa CHKO České Středohoří
11. Ing. Jitka Nováková
12. Pavel Hlava
13. Ing. Libor Teplan
14. František Páral
15. Stanislav Hýbl
16. Pavla Nováková – Štýbrová
17. Blanka Vladyková
18. Jitka Peterková
19. Jan Vladyka
20. Jiří Brož
21. Zdeňka Žáková
22. Šárka Tauberová
23. Karina Fridrichová
24. Daniela Rehnová
25. Jan Petráček
26. Zdeňka Hýblová
27. Lenka Fridrichová
28. Věra Páralová
29. Ing. Martin Novák

30. Alena a Ladislav Policarovi
31. Jiří Policar
32. Bohumil Frühauf
33. Marcela Malecká
34. Antonín Malecký
35. František Žák
36. Pavel Příbyl
37. Jana Žáková
38. Vladimír Suchý
39. Alena Policová
40. Martin Rehn
41. Dana Bartoňová
42. Aleš Šebesata
43. Radka Příbylová
44. Monika Rehnová
45. Regina Šebestová
46. Pavel Peterka
47. Petr Záh
48. Marlinda Šafářová
49. Martin Šafář
50. Martin Šafář, ml.
51. Eva Šefrová
52. Ivo Veselý
53. Věra Žáková
54. Helena Brožová
55. Martina Potencová a Alice Policová
56. Vladimíra Moravcová

Jednotlivé připomínky a jejich vypořádání (psané kurzívou):

1. **Magistrát města Ústí nad Labem, odbor životního prostředí** nemá k záměru připomínek a nepožaduje posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
2. **Magistrát města Děčín, tajemník magistrátu** doporučuje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. Magistrát města Děčín, odbor životního prostředí, jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 75 a § 76 odst. 1 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů po posouzení záměru sděluje:
  - Zpracovatelé nebo pořizovatelé dokumentace jsou povinni dbát zachování lesa a řídit se přitom ustanoveními lesního zákona;
  - Jsou povinni navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější;

- Jsou povinni provést vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení a navrhnout alternativní řešení;
- Pokud by navrhovanou koncepcí došlo k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa, může příslušný orgán státní správy rozhodnout jen se souhlasem orgánu státní správy lesů, který může svůj souhlas vázat na splnění podmínek. Tohoto souhlasu je třeba i k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa.  
Vzhledem k rozsahu, v jakém mají být dotčeny dřeviny rostoucí mimo les, doporučujeme záměr posoudit dle citovaného zákona

*Připomínky budu v souladu s platnou legislativou dodrženy, souhlas s dotčením pozemků je součástí dokumentace.*

3. **Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství** z hlediska ochrany ovzduší považuje umístění a provozování recyklační linky, byť dočasné, za neakceptovatelné, z hlediska vypočteného imisního příspěvku 24 hodinové koncentrace PM<sub>10</sub>, a to i přes konstatování, že se jedná o maximální možný příspěvek za nejnepříznivějšího provozu recyklační linky a povětrnostních podmínek. V lokalitě záměru umístění a provozování recyklační linky dochází dlouhodobě k překračování denního limitu pro PM<sub>10</sub>.

*Budou zpracovány rozptylové studie pro možné umístění dalších dvou recyklačních linek. Imisní příspěvek bude provozem recyklačních linek rozdělen.*

4. **Krajská hygienická stanice, se sídlem v Ústí nad Labem** k záměru konstatuje: V dalším stupni projektové přípravy bude předloženo podrobné posouzení hluku ze stavební činnosti ve vztahu k chráněným venkovním prostorám okolní obytné zástavby. Ve zkušebním provozu pak bude provedeno měření hluku. V případě potvrzení předpokladů hlukové studie budou provedena individuální protihluková opatření u z volených objektů, které nebylo možné ochránit protihlukovými stěnami.

*Bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace. V současné době není známa mechanizace, která bude použita k realizaci stavby, není tedy možné specifikovat hluk z provádění stavby. V průběhu provádění stavby budou realizována následující protihluková opatření: stavební práce budou prováděny pouze v denní době (8-17 hod), budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností apod.*

5. **Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem** má z hlediska ochrany ovzduší k záměru následující připomínky:  
V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší – jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, omezení provozu za nepříznivých povětrnostních podmínek, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací v suchém období roku a při provozu recyklační linky.

Vzhledem k poměrně výrazné zátěži kvality ovzduší pevnými částicemi PM<sub>10</sub> během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby byla důkladně dodržována následující opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na kvalitu ovzduší:

- Recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího zařízení
- Doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8-16 hod.), mimo neděle a svátky
- Budou dodržována opatření pro zamezení emisí TZL ze stavby – např. pravidelné uklízení komunikace, kropení...
- Recyklační linka zde bude umístěna pouze po dobu stavby

*Navržená opatření jsou součástí dokumentace - Soubor opatření během realizace záměru, kap. IV.*

**6. Statutární město Ústí nad Labem, Městský obvod Ústí nad Labem – Střekov** k předloženému záměru má následující připomínky:

Příloha č. 7 – Rozsah výluk železniční a silniční dopravy

Předmětem této přílohy jsou navrhované uzavírky na komunikacích dotčených stavbou. V působnosti městského obvodu Střekov je zde navržena úplná uzavírka viaduktu u Labské bašty. Objízdná trasa je navrhována ulicemi Litoměřická – Karla IV. – Žukovova – Děčínská. V současné době je komunikace Žukovova ve velice špatném technickém stavu. Pokud bude vedena objízdná trasa touto ulicí, dojde ke zvýšení hluku a prašnosti. Dále napojení ulice Žukovova na ulici Karla IV. je po technické stránce nevhodné pro nákladní dopravu. V neposlední řadě dojde k vyššímu ohrožení bezpečnosti silničního provozu, hlavně v ulici Karla IV., kde se nachází základní škola a školka. S navrhovanou objízdnou trasou souhlasíme v případě, že bude určena pouze pro osobní dopravu. Pro nákladní dopravu musí být navrženo jiné řešení.

*Komunikace navržené pro vedení objízdnych tras budou na začátku stavby komisionálně prohlédnuty za účasti investora a vlastníka/správce dotčené komunikace. Po ukončení používání konkrétní komunikace jako objízdne trasy proběhne druhá komisionální prohlídka, která stanoví rozsah poškození provozem objíždky. Následně bude komunikace na náklady investora stavby uvedena do původního stavu.*

*Stávajícím podjezdem u Labské bašty vzhledem k jeho parametrům nemohou projíždět velké nákladní automobily, nelze proto předpokládat, že by v ulici Žukovově došlo vlivem objíždky k nárůstu jejich počtu.*

*Jedinou reálnou variantou vedení objíždky Žukovovou ulicí je trasa Děčínská – Nová – Poslední cesta – Kojetická – Karla IV., která je významně delší a vzhledem k profilu trasy zatíží okolní zástavbu z hlediska hluku a exhalací více. Navíc uváděný problém se školskými zařízeními v ulici Karla IV. neřeší.*

**7. AOPK ČR, Správa CHKO České Středohoří**, s ohledem na lokalizaci záměru v chráněné krajinné oblasti (II. a IV. ochranná zóna) a liniovému vedení záměru v délce přesahující 25 km Agentura požaduje posouzení záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.

8. **Ústecký kraj** nemá k záměru připomínek a nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
9. **Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší** k předloženému záměru má následující připomínky:

Z rozptylové studie není zřejmé, s jakou maximální hodinovou kapacitou recyklační linky bylo počítáno (pokud s nejvyšší uvedenou, zda se jedná o hodnotu, která může být reálně zpracována vzhledem k možnostem odebírání a přepravy materiálu). Vzhledem k tomu, že příspěvky prachových částic u obytné zástavby jsou neakceptovatelné, požadujeme doplnit tabulku s hodnotami příspěvků prachových částic v jednotlivých třídách stability atmosféry pro jednotlivé rychlosti větru, aby bylo možné identifikovat nepříznivé rozptylové podmínky, ve kterých nesmí být recyklace provozována. Dále požadujeme zvážit umístění recyklační linky do jiného území, které není v blízkosti obytné zástavby a zároveň bude blíže k místu využití kameniva tak, aby vyvolaná doprava zbytečně nezatěžovala obce, přes které se má projíždět.

*V rozptylové studii je uvažováno a počítáno s průměrnou hodinovou kapacitou 110 t/hod. (72 000 t/650 hod. = 110 t/hod.), přičemž výkon linky je 80–150 t/hod. jedná se o množství, které lze reálně za uvedenou dobu zpracovat.*

*Rozptylová studie bude doplněna o požadovanou tabulku příspěvků.*

10. **Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod** nemá k záměru připomínek a nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
11. **Ing Jitka Nováková** jako vlastníka p.p.č. 122/1 v k.ú. Malé Březno nad Labem navrhuje, aby došlo k prodloužení navržené PHS v km 441,806 – 441,958 o výšce 2,5 m již od km 441,733 s ohledem na skutečnost, že předmětná parcela č. 122/1 je v územním plánu obce určena k výstavbě rodinných domů.

*Investor nemá povinnost zajistit ochranu před hlukem u plánovaných obytných budov, proto nejsou navrhována protihluková opatření. Náklady na ochranu před hlukem musí zajistit ten, kdo vstupuje do území jako druhý.*

12. **Pavel Hlava** požaduje o prošetření hlukové zátěže domu č.p. 514 v ul. Podlesí v Ústí nad Labem a o případné navržené odpovídajících protihlukových opatření

*Pro objekt Podlesí 514, Ústí nad Labem je proveden návrh na ověřovací měření hluku po provedené optimalizaci trati. V případě, že měření prokáže překročení hygienického limitu, bude u objektu přistoupeno k individuálním protihlukovým opatřením.*

13. **Ing. Libor Teplan** ve svém vyjádření uvádí:

a) V hlukové studii, která je součástí oznámení záměru se uvádí, že pro doplnění podkladů a zpřesnění výsledků hlukové studie bylo provedeno přímé akustické měření od železniční dopravy. V Malém Březně byl měřen bod označený jako M4



(Malé Březno 60). Tento bod se nachází v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu, železniční zastávky a je umístěn v blízkosti oblouku železniční trati. Proto navrhuji, aby bylo prověřeno, že v místě bodu M4 nedochází ke snížení rychlosti projíždějících vlaků, které by mohlo výsledky měření ovlivnit. K názoru, že k tomuto ovlivnění dochází, mě přivádí skutečnost, že naměřené hodnoty jsou u tohoto bodu nejnižší ze všech měřených bodů.

*Naměřené hodnoty jsou nižší, než předpokládá výpočtový model, což je pravděpodobně způsobeno nástupištěm. Pro výhledový stav se nepředpokládá omezení rychlosti a vychází se z modelu, který je v tomto místě nastaven o max. 2 dB nad hodnotu z měření.*

- b) Jsem vlastníkem a obyvatelem rodinného domu Malé Březno 145, který je od železniční trati vzdálen cca 80 metrů, Již dnes je hluková zátěž tohoto rodinného domu a přilehlé zahrady taková, že není možno na zahradě u rodinného domu v době příjezdu nákladních vlaků vést hovor, a to ani zvýšenou hlasitostí a není možno spát při otevřených oknech. Již dnes hodnoty hluku překračují aktuálně platné limity a je nutné používat limity pro hluk z dopravy na drahách s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž. Nesplnění limitů je předpokládáno i po realizaci záměru. Přesto není mezi drážním km 441,7 – 441,8 navrženo protihlukové opatření (stěna) a to i přes to, že v těchto místech se dle platného územního plánu obce Malé Březno nachází lokalita určená k výstavbě rodinných domů a v této lokalitě se nachází i RD Malé Březno 145. Proto navrhuji, aby došlo k rozšíření protihlukových opatření a navržena PHS v km 441,806 – 441,958 o výšce 2,5 m začínala již na cca km 441,730, čímž by došlo ke zlepšení ochrany RD malé Březno 145 i p.p.č 122/1 a 122/6 v k.ú. Malé Březno nad Labem, které jsou dle platného územního plánu obce Malé Březno určeny k výstavbě rodinných domů.

*Očekávaná ekvivalentní hladina akustického tlaku v noční době u objektu Malé Březno 145 překračuje 56 dB. Protože uvedená hodnota nepřesahuje hygienický limit, není nezbytné vynakládat finance na výstavbu PHS a ta tedy není navrhována. Investor nemá povinnost zajistit ochranu před hlukem u plánovaných obytných budov, proto nejsou navrhována protihluková opatření. Náklady na ochranu před hlukem musí zajistit ten, kdo vstupuje do území jako druhý.*

- c) Dále chci upozornit na rozpor mezi textovou částí hlukové studie, která v tabulce 9 (Soupis navržených protihlukových stěn) uvádí PHS v km 441,237 – 441,413 L o délce 108 m a výšce 1,8 m nad TK a grafickou částí (SITUACE KM 440,7 – KM 443,2), která v těchto místech uvádí PHS o délce 176 m a výšce 2,5 m.

*Uvedený rozpor nebyl nalezen.*

14. **Vlastníci nemovitostí v lokalitě Olšinky** ve svých prakticky identických vyjádřeních nesouhlasí s realizací protihlukových opatření v rámci lokality Olšinky v navržené podobě, tedy výstavbou PHS 2,5 m a 4 m nad TK, z důvodu významného zhoršení kvality života v celé oblasti. Navrhují jiné varianty protihlukových opatření, např. podvozky snižující hlučnost jízdy vozu, svařované bezстыkové kolejnice s pružným upevněním, antivibrační desky, zemní valy apod. Šárka Tauberová navíc oproti ostatním vyjádřivším se vlastníkům požaduje nové provedení hlukové studie, neboť „v návrhu výstavby PHS byly použity výsledky hlukové studie z roku 2000“.

*V lokalitě Olšinky se předpokládá překročení hygienického limitu. Součástí optimalizace je použití bezстыkových svařovaných kolejnic s pružným upevněním. Ostatní zmiňovaná protihluková opatření je problematické zavést, nemají dostatečný efekt nebo je nelze v lokalitě použít.*

*V současné době existují dva realizovatelné způsoby řešení – výstavba protihlukových stěn nebo odstranění chráněného venkovního prostoru staveb zajištěním větrání všech obytných místností jiným způsobem než otevřením oken do nadlimitně zasaženého prostoru, a to při dostatečné neprůzvučnosti obvodového pláště objektů. V hlukové studii byla zvolena ochrana formou stěn.*

*Posouzení stavu hlučnosti pro rok 2000 bylo provedeno z důvodu stanovení hygienického limitu. Návrh protihlukových opatření byl proveden na základě aktuálně zpracované hlukové studie.*

## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

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

IČO: 70 99 42 34

Sídlo: Dlážděná 1003/7  
110 00 PRAHA 1

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

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I ZÁKLADNÍ ÚDAJE

#### B.I.1 NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ DLE PŘÍLOHY Č. 1

##### **Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ**

Zařazení dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění:

Kategorie: I  
Bod: 44  
Název: Celostátní železniční dráhy  
Sloupec: MŽP

#### B.I.2 KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

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

*Základní údaje o kapacitě stavby:*

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

### **B.I.3 UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)**

Kraj:	Ústecký
Okres:	Ústí nad Labem, Děčín
Obec:	Ústí nad Labem, Velké Březno, Malé Březno, Těchlovice, Děčín
Katastrální území:	Střekov, Svádov, Valtířov nad Labem, Velké Březno, Malé Březno nad Labem, Přerov u Těchlovic, Těchlovice nad Labem, Přední Lhota u Těchlovic, Nebočady, Boletice nad Labem, Křešice u Děčína, Děčín – Staré Město, Děčín

### **B.I.4 CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY**

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

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

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

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

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

## **B.I.5 ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU A POPIS OZNAMOVATELEM ZVAŽOVANÝCH VARIANT S UVEDENÍM HLAVNÍCH DŮVODŮ VEDOUCÍCH K VOLBĚ DANÉHO ŘEŠENÍ, VČETNĚ SROVNÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **Zdůvodnění potřeby záměru:**

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

Účelem stavby je především zajištění bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu, rekonstrukce vybraných železničních stanic, zlepšení komfortu cestujících úpravou stávajících a zřízením nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK s bezbariérovým přístupem, rekonstrukce nástupišť a zřízení informačního a orientačního systému pro cestující, rekonstrukce trakčního vedení, mostních objektů a tunelu, umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m a také snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů. Dále bude realizací stavby dosaženo vyššího komfortu pro cestující a budou vytvořeny podmínky, které umožní posílit pozice železniční dopravy v obsluze zájmové činnosti.

### **Varianty záměru:**

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

V rámci Studie proveditelnosti – Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín (SUDOP Praha 2015) bylo definováno pět projektových variant:

- Varianta MIN
- Varianta STŘED 1
- Varianta STŘED 2
- Varianta MAX
- Varianta STŘED 3

Rekonstrukce je navržena na stávajícím železničním tělese, které je v přírodě již dlouhodobě stabilizováno. Rozdíly mezi variantami se nachází především rozsahu stavebních částí – železničního svršku, spodku, mostních objektů a trakčního vedení. Z hlediska ovlivnění složek životního prostředí se povětšinou nejedná o velké rozdíly. To je jedním z důvodů, proč byla pro další přípravu doporučena varianta STŘED 1, která plní všechny požadavky projektu a dosahuje požadované ekonomické efektivity.

**Varianta STŘED 1** – Zaměřena na odstranění nedostatků v železničních stanicích. Zcela komplexně řeší přestavbu mezistaničních úseků. V rámci stávajících směrových poměrů se navrhuje i zvýšení traťové rychlosti. Navrhuje se výměna všech prvků ŽDC kromě těch, které

byly realizovány po roce 2000 a splňují požadované parametry. Náklady na přestavbu jsou hrazeny z investičních zdrojů. Po technické stránce se jedná o optimální řešení.

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

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

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

Záměr svým rozsahem nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci.

##### **Technologická část**

##### **Železniční zabezpečovací zařízení**

###### *Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)*

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

PS 73-01-11 ŽST Velké Březno, SZZ

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

###### *Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)*

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

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

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

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

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

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

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

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

nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s návěstním bodem (hradlo Těchlovice) – se dvěma prostorovými oddíly v obou směrech. V traťovém úseku Boletice nad Labem – Děčín východ bude nové zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo s návěstním bodem (hradlo Křešice u Děčína) – se dvěma prostorovými oddíly v obou směrech.

S ohledem na vysunutí odjezdových návěstidel v ŽST Ústí nad Labem-Střekov dojde ve stávajícím TZS Sebusín – Ústí nad Labem-Střekov k posunu přilehlého návěstního bodu, aby byly zachovány vzdálenosti mezi návěstidly odpovídající stávající zábrzděné vzdálenosti. Stávající TZS bude převázáno do definitivního SZZ. Stávající TZS Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ bude převázáno do definitivního SZZ. Nově bude zajištěn přenos návěstního znaku mezi definitivním SZZ Ústí nad Labem-Střekov a stávajícím RZZ Ústí nad Labem západ. Definitivní TZS Boletice nad Labem – Děčín východ bude nově uvázáno do stávajícího SZZ ŽST Děčín východ (St.1). Stavbou budou upravena nebo nahrazena přejezdová zabezpečovací zařízení na dotčených přejezdech.

Zařízení bude se světelnými návěstidly, s třífázovými elektromotorickými přestavníky a s počítači náprav. Vnitřní část zařízení včetně klimatizace bude instalována do stavědlových ústředen v jednotlivých stanicích. Bude zřízena diagnostika s přenosem diagnostických informací do místa soustředěné údržby.

Zařízení bude ovládáno ze zálohovaného JOP v dopravní kanceláři v ŽST Ústí nad Labem-Střekov. Předpokládá se, že během realizace stavby v úseku Litoměřice d.n. – Ústí nad Labem-Střekov bude toto ovládací pracoviště rozšířeno i o ovládání tohoto úseku. Následnou překryvnou stavbou bude zřízeno ovládání úseku z CDP Praha a ovládací pracoviště bude rekonfigurováno na pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV).

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

## **Železniční sdělovací zařízení**

### *Místní kabelizace*

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

### *Rozhlasové zařízení*

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

#### Integrovaná telekomunikační zařízení

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

#### Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

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

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

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

#### Informační systém pro cestující

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

#### Traťové rádiové spojení

- PS 70-02-81 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, úprava rádiového systému GSM-R
- PS 71-02-81 ŽST Ústí n/L Střekov, úprava MR

#### Jiná sdělovací zařízení

- PS 70-02-91 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, přenosový systém
- PS 70-02-92 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, DDTS ŽDC
- PS 70-02-93 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, sdělovací zařízení na PZS
- PS 71-02-91 ŽST Ústí n/L Střekov, sdělovací zařízení
- PS 71-02-92 Ústí n/L Střekov, ATÚ

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

Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění) a



gestorského výkladu k Technickým specifikacím 2/2008 – ZSE, druhé vydání, č.j. 5641/2016-SŽDC-O14 ze dne 8.2.2016.

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

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

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

### **Kabelizace**

PS 71-02-11 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, místní kabelizace

PS 73-02-11 ŽST Velké Březno, místní kabelizace

PS 75-02-11 ŽST Boletice nad Labem, místní kabelizace

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

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

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

### **Rozhlasové zařízení**

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

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

V současné době je rozhlas pro cestující provozován v žst. Ústí n/L Střekov, Velké Březno a Boletice n/L. Analogové rozhlasové ústředny včetně zesilovače jsou umístěny ve sdělovací místnosti nebo v dopravní kanceláři, reproduktory jsou situovány na výpravní budovy, případně na nástupiště a do vnitřních prostor pro cestující. V železničních stanicích a zastávkách bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Umístění rozhlasového zařízení v železniční stanici Ústí n/L Střekov bude ve sdělovací místnosti ve výpravní budově, v zastávkách Svádov, Valtířov, Malé Březno n/L, Těchlovice, Boletice n/L,

Křešice u Děčína, Děčín St.Město a na nástupišti žst. Velké Březno budou rozhlasové ústředny umístěny ve venkovních skříních pro sdělovací zařízení. Reproduktory budou na nástupištích na rozhlasových stožárkách, popř. na zastřešení nástupišť a v prostorách pro odbavení cestujících v žst. Ústí n/L Střekov.

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

Integrovaná telekomunikační zařízení

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

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

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

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

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

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

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

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

Elektronická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

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

PS 73-02-41 ŽST Velké Březno, EZS

PS 74-02-41 TM Těchlovice, EZS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Informační systém pro cestující

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

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

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

Traťové rádiové spojení

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

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

Jiná sdělovací zařízení

PS 70-02-91 ŽST Ústí nad Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, přenosový systém

PS 70-02-92 ŽST Ústí nad Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, DDTS ŽDC

PS 70-02-93 ŽST Ústí nad Labem-Střekov – ŽST Děčín východ, sdělovací zařízení na PZS

PS 71-02-91 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, sdělovací zařízení

PS 71-03-11 ŽST Ústí nad Labem-Střekov, ATÚ

Dispečerská řídicí technika

PS 71-03-11 ŽST Ústí n. L. - Střekov, DŘT

PS 71-03-12 ŽST Ústí n. L. - Střekov, SpS Střekov, DŘT

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

#### **Technologie rozvoden vvn, vn**

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

#### **Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic**

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

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

#### **Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)**

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

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

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

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

- PS 75-03-51 ŽST Boletice n.L., TS 22/0,4kV, technologie
- PS 71-03-53 ŽST Ústí n.L. – Střekov, STS 22kV, technologie
- PS 72-03-51 Ústí n.L.-Střekov – Velké Březno, TTS 22 kV, technologie
- PS 73-03-51 ŽST Velké Březno, STS 22 kV, technologie
- PS 74-03-51 Velké Březno-TM Těchlovice, TTS 22 kV, technologie

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

## **Silnoproudá technologie elektrických stanic 6kv, 50Hz, technologie zařízení**

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

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

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

## **Ostatní technologická zařízení**

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

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

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

## **Stavební část**

### **Železniční svršek a železniční spodek**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V rámci stavby bude navržena následující konstrukce žel. svršku:

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

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

V místě přejezdových konstrukcí budou použity svěrky s antikorozní úpravou.

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

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

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

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

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

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

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

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

Kolej č. 5 bude kuse ukončena dynamickým zarážedlem.

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

### Všeobecné zásady

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

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

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

### Typ 2.1

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

### Typ 3.1

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodeř třídy A (frakce 0-32 mm) – 200, resp. 300 mm, zhutnění na hodnotu relativní ulehlosti  $\min I_D = 0,80$
- separační geotextílie min. 300 g/m<sup>2</sup>

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



Konstrukce ZKPP je navržena v následující skladbě:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kolejové spojky jsou vzhledem k vysunutí nástupišť k přejezdu v km 439,297 posunuty oproti stávajícímu stavu více do středu stanice. Výhybky kolejových spojek jsou tvaru 1:11-300. Manipulační kolej 3 je do hlavní koleje 1 zapojeny pomocí výhybky č. 2 tvaru 1:9-300. Vlečka „Místní dráha Velké Březno – Úštěk“ je nově zapojena výhybkou č. 5 tvaru 1:9-300. Nově bude také do kolejiště vlečky vložena výhybka 104A. Výhybka bude vložena do koleje 102 a bude tvaru 1:9-300. Zásahy do kolejiště vlečky jsou minimalizovány pouze na vložení nové výhybky 104A a směrové a výškové úpravy části koleje 102 mezi výhybkami 104 a 105.

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

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

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

V rámci stavby bude navržena následující konstrukce žel. svršku:

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

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

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

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

Výhybka 104A v koleji 102 (vlečka) bude navržena tvaru 49E1 první generace na dřevěných pražcích s tuhým upevněním.

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

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

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

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

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

Kolej č. 3 bude kuse ukončena dynamickým zarážedlem.

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

### Všeobecné zásady

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

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

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

#### Typ 3.1

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkodrtí třídy A (frakce 0-32 mm) – 200, resp. 300 mm, zhutnění na hodnotu relativní ulehlosti  $\min I_D = 0,80$
- separační geotextílie min. 300 g/m<sup>2</sup>

#### Typ 6.1

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

#### Typ 6.2

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

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

Konstrukce ZKPP je navržena v následující skladbě:

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

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

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

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

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

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

Dle nákrešného přehledu je novým materiálem tvaru UIC60 obnoven souvislý úsek v 1. TK v km 441,680 – 446,792 a v km 448,829 – 449,389. Ve zbývajících úsecích 1. TK a 2. TK je žel. svršek tvaru S49, případně R65 na betonových případně dřevěných pražcích. V rámci stavby OPD byl v tomto úseku rekonstruován žel. svršek a spodek pouze v oblasti rekonstruovaných přejezdů v km 447,490 a 447,546, zde byl vložen nový svršek tvaru S49 na bezpodkladnicových pražcích. Stávající koleje jsou svařeny do BK.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V celém úseku je dodržen volný a schůdný manipulační prostor.

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

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

- posunem nivelety koleje směrem dolů oproti stávající úrovni
- optimalizací směrového vedení trasy z hlediska polohy uvnitř tunelu
- optimalizací převýšení koleje v rámci tunelu

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

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

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

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

Nad rámec zadání by měly být novým svrškem tvaru UIC60 rekonstruovány také úseky traťových kolejí, které byly dosud obnoveny jiným materiálem než tvaru UIC60. V těchto úsecích by měla být zřízena sanace pražcového podloží a obnoveno jeho odvodnění. Jedná se

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

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

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

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

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

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

V místě přejezdových konstrukcí budou použity svěrky s antikorozií úpravou.

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

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

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

Štěrkové lože bude zřízeno z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5-63 mm, druh kameniva BII. Nové kolejové lože je navrženo štěrkové, v hlavních a



předjízdých kolejích v min tl. 0,35 m, v ostatních kolejích v min. tl. 0,30 m pod ložnou plochou betonového pražce přilehlého kolejnicového pasu od koruny skloněné pláně, s šířkou horní plochy 1,70 m od osy koleje, s případným rozšířením nebo nadvýšením dle BK.

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

Všeobecné zásady

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

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

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

#### Typ 3.1

- kolejové lože - 350 mm pod pražcem
- štěrkokodrá třídy A (frakce 0-32 mm) – 200, resp. 300 mm, zhutnění na hodnotu relativní ulehlosti min  $I_D = 0,80$
- separační geotextílie min. 300 g/m<sup>2</sup>

#### Typ 6

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

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

Konstrukce ZKPP je navržena v následující skladbě:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

kolej č.1 - luž.= 685 m

kolej č.2 - luž.= 810 m

kolej č.3 - luž.= 740 m

kolej č.4 - luž.= 475 m

Rychlostní profil kontinuálně navazuje na přilehlé mezistaniční úseky a umožňuje rychlosti VI100=80km/h; VI130=85km/h do km 449,554 (před novou výhybkou č.3), ve zbytku stanice je navržena rychlost VI100=85km/h; VI130=90km/h s návazností na následný mezistaniční úsek. V koleji č.3 je rychlost V=50 km/h. V ostatních kolejích V=40 km/h.

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

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

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

KPP typ 2 - podkladní vrstva ze štěrkodrtě (KPP s tloušťkou ŠD 200 mm + GTX)

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

Návrh ZKPP:

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

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

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

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

Na začátku úseku jsou navrženy trativody vně hlavních kolejí č.1 a 2, se zaústěním do propustku v km 449,173, který je situován těsně před začátkem stavby stanice. Obdobně je

odvodněna i část mezi železničním přejezdem (ev.km 449,449) a velkobřezenským zhlavím. Oblast je zaústěna k propustku v km 449,433.

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

Odvodnění v oblasti nástupišť (konstrukce SUDOP) bude svedeno proti směru staničení a obdobně jako předešlý úsek bude sveden do kanalizace v km 450,510. Úsek za nástupišti bude vlevo koleje odvodněn trativodem podél koleje č.1, vpravo podél koleje č.2 bude zpevněný (TZZ3) otevřený příkop se zaústěním do stávající kanalizace pomocí horské vpusti v km 450,596.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Osová vzdálenost traťových kolejí č.1 a 2 je navržena 4,0 m, kromě začátku úseku (km 450,806 - km 451,436), kde je napojení na vytažené spojky z žst. Boletice a přechod z 4,75m na 4,0m je vytracen v přílehlých obloucích R=395 m a R=390 m. Osová vzdálenost větší než 4,0m je také v konci úseku (km 454,806 - km 455,207 317) dle požadavků projektantů mostu v km 455,113 na rozšíření pro vložení nové konstrukce tohoto mostu a také z důvodu napojení na stávající stav.

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

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

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

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

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

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

Bude provedena demontáž koleje na pražcích betonových v dl. 3845 m + 3851 m.

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

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

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

Pro kolejové lože platí obecné technické podmínky – Kamenivo pro kolejové lože a předpis S3. Ustanovení těchto předpisů je třeba dodržet při veškerých dodávkách kameniva pro kolejové lože včetně využití recyklovaného kameniva ze stávajícího kolejového lože. Nové kolejové lože bude z kameniva hrubého drceného frakce 32–63 mm tř.A (železniční štěrk) o tloušťce 0,35m pod ložnou plochou betonových pražců.

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

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

V celém úseku rekonstrukce bude provedena bezstyková kolej. Bezstyková kolej musí být zřízena v souladu s novelizovaným předpisem SŽDC S3 Železniční svršek, díl XI jedenáctá „Uspořádání stykované a bezstykové koleje“ a předpisem SŽDC S3/2 „Bezstyková kolej“, který řeší uceleně problematiku BK a stanovuje i podmínky pro zřizování a udržování bezstykové koleje. Současně musí být dodrženy zásady pro svařování kolejí, které stanoví služební předpis SŽDC S3/5 „Svářečské práce na železničním svršku“. Při svařování BK je nutno bezpodmínečně dodržet podmínky a zásady služebního předpisu SZDC S3/5, zejména pokud se týká dovolených upínacích teplot. Sváry se kontrolují a přejímají rovněž podle ustanovení předpisu

S3/5. Pražcové kotvy budou zřízeny dle předpisu ČD S3/2 – Bezstyková kolej. Celkem se jedná o 314 ks pražcových kotev

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

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

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

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

V nové koleji č.1 bude potřeba zachovat v provizorním stavu stávající zab. zař. (do doby, než se zprovozní nové zab. zař. v celém úseku – počítače náprav) a tedy je nutné do nové koleje vložit LISy. Budou použity stávající LISy (kolejnice 49E1) a napojení na kolejnici 60E1 se provede přechodovým svárem. Po zprovoznění nového zab. zař. budou LISy demontovány a nahrazeny novou kolejnicovou vložkou. Celkem je potřeba 9ks provizorních LISů, 9ks nových kolejových vložek 60E1, řezání kolejnic 54ks, svar 36ks a úprava BK 50 m na každou stranu od místa nové vložky (dle článku 196 předpisu S 3/2) - celkem 900 m úpravy BK.

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

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

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

V rámci rekonstrukce žel. svršku bude provedeno zesílení konstrukce pražcového podloží, odvodnění tělesa železničního spodku a rozšíření drážního tělesa. Součástí stavebních objektů žel. spodku je oblast přechodů ZKPP na některé mostní objekty. Provedený geotechnický

průzkum stanovil rozsah sanace žel. spodku v úseku Boletice – Děčín východ. Návrh pražcového podloží vychází z předpisu SŽDC S4.

Mostní objekty, u nichž nebude provedena ZKPP:

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

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

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

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

1. Sanace v koleji č. 1 a 2 sanace navazující na úsek stanice žst. Boletice nad Labem. Plocha 372 m<sup>2</sup>. Je zde navržena tato konstrukce:

-ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM

-ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,30 m

- ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEA CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,4 m ve sklonu 4%.

2. Sanace v místech ZKPP celkem plocha 3193 m<sup>2</sup>. V místech ZKPP je navržena tato konstrukce:

-ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM

-ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,30 m

- ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEA CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,5 m ve sklonu 4%.

3. Sanace v koleji č.1. Plocha celkem 13337 m<sup>2</sup>. Je zde navržena tato konstrukce:

-ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM

-ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,30 m

- ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEA CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,4 m ve sklonu 4%.

4. Sanace v koleji č.2. Plocha 1514 m<sup>2</sup>. Je zde navržena tato konstrukce:

-ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM

-ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,20 m

-ZHUTNĚNÁ ZEMNÍ PLÁŇ VE SKLONU 4%

5. Sanace v koleji č.2. Plocha 11787 m<sup>2</sup>. Je zde navržena tato konstrukce:

-ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM

-ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,30 m

- ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEA CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,3 m ve sklonu 4%.

Sanace v koleji č.1 v koleji č.2. Plocha 3221 m<sup>2</sup>. Je zde navržena tato konstrukce:



- ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM
  - ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,20 m
  - SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE
  - ZHUTNĚNÁ ZEMNÍ PLÁŇ VE SKLONU 4%
- Sanace v Plocha 602 m<sup>2</sup>. Je zde navržena tato konstrukce:
- ŠTĚRKOVÉ LOŽE 32/63, min. tl. 0,35 m POD PRAŽCEM
  - ŠTĚRKODRŤ 0/32, tř.A, min. tl. 0,20 m
  - ZEMINY ZLEPŠENÉ VÁPNEM A CEMENTEM (frézou) min. tl. 0,5 m ve sklonu 4%.

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

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

#### **Železniční spodek – zvětšení šířky stezky tělesa železničního spodku**

Pro rozšíření stezky tělesa železničního spodku bylo využito několik níže uvedených způsobů: Svahovky jsou navrženy do míst, kde by jinak bylo nutné nákladně odtěžovat a zajišťovat velkou část zářezů a do míst, kde by byly výrazně dotčeny sousední pozemky.

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

V úsecích, kde není dodržena drážní stezka, je nutné provést její rozšíření pomocí gabionů. Celkem se jedná o 280 m. Gabiony jsou navrženy o rozměrech 1m/1m/2m oko 100/100 a budou vyplněny lomovým kamenem. Gabiony budou uloženy na separační geotextilii a podkladní beton C12/15 tl. 0,1m. Za rubem gabionu bude rozložena separační geotextilie. Zbytek rubu se zasype propustným nenamrzavým materiálem (lze využít i část výzisku). Na gabion bude položena vrstva štěrku o tl. 0,1m. Před gabionem bude proveden zásyp z propustného nenamrzavého materiálu a povrch nového terénu bude upraven do sklonu 1:1,5. Gabionové zdi jsou navrženy ze svařovaných dráto-kamenných košů. Výplň košů bude provedena jako rovnanina z lomového kamene, který je odolný vůči povětrnostním vlivům, neobsahuje vodou rozpustné soli, a který není křehký. Budou použity horniny s vyšší měrnou hmotností a nízkou pórovitostí. Kámen musí být čistý, bez příměsí jemnozrnné zeminy.

### **Odvodnění železničního spodku**

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

Příkopů TZZ3 – 3030m

Příkopů TZZ4 – 42m

Trativodů – 1270m

Šachet – 58ks

Příkopových žlabů "J" velkých s poklopem – 1198m

Svodného potrubí - 90,4m

Drenáže DN 100 u svahovek - 1927m

Drenáž DN 150 u svahového žebra - 2x4,3m

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

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

Výstroj trati a zajištění prostorové polohy koleje je řešena jednotně za celou stavbu v rámci tohoto stavebního objektu. V rámci stavby bude zřízena výstroj trati a zajištění prostorové polohy koleje pouze v úsecích, kde se zřizuje nový železniční svršek. V místech bez kolejových úprav budou provedeny pouze v nezbytně nutném vyvolaném rozsahu.

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

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

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

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

### **Nástupiště**

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

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

- Výška nástupních hran bude 550 mm nad spojnici temen přilehlých kolejnic u nástupní hrany nástupiště.
- Pochozí šířka vnějších nástupišť bude min. 2 500 mm, vyjma vnějších nástupišť v žst Střekov, kde bude min. pochozí šířka 3 000 mm. Všechny související objekty (lamps osvětlení atd) umísťovány za hranici 2 500 mm.

- Úložné bloky U 95 a L bloky, respektive vrstva podkladního betonu pod zmiňovanými prefabrikáty musí spočívat na nástupištní pláni (min.  $E_{def,2}=20$  MPa).

Konstrukce pochozích ploch nástupišť:

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

Navržená skladba nástupiště bude:

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

Požadavky na plochy nástupišť a dlažbu na nástupišťích:

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

Optické a hmatové značení pro slabozraké a nevidomé osoby:

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

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

### Železniční přejezdy

SO 71-13-01 ŽST Ústí n. L. - Střekov, Přejezd v km 431,772

SO 72-13-08 Ústí n. L. - Střekov – Velké Březno, Přejezd v km 437,479

SO 73-13-0	ŽST Velké Březno, Přejezd v km 438,865
SO 73-13-02	ŽST Velké Březno, Přejezd v km 439,133
SO 73-13-03	ŽST Velké Březno, Přejezd v km 439,297
SO 74-13-01	Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 441,459
SO 74-13-02	Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 441,727
SO 74-13-03	Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 443,316
SO 74-13-05	Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 445,364
SO 74-13-06	Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 445,508
SO 74-13-07	Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 446,249
SO 74-13-08	Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 447,490
SO 74-13-09	Velké Březno – Boletice n. L., Přejezd v km 447,546
SO 75-13-01	ŽST Boletice n. L., Přejezd v km 449,109
SO 75-13-02	ŽST Boletice n. L., Přejezd v km 449,449
SO 75-13-03	ŽST Boletice n. L., Přejezd v km 450,510
SO 76-13-01	Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 450,862
SO 76-13-02	Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 451,796
SO 76-13-03	Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 452,470
SO 76-13-04	Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 452,790
SO 76-13-05	Boletice n. L. - Děčín východ, Přechod v km 452,825
SO 76-13-06	Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 453,031
SO 76-13-07	Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 454,145

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

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

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

Každý přejezd byl posuzován z hlediska rozhledových poměrů. Bylo posuzováno rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího vozidla pro případ poruchy zabezpečovacího zařízení trati a v případě přechodu pro chodce rozhledová délka pro chodce. Rozhled je zajištěn. Pouze v některých případech dojde ke kácení a seřiznutí náletů a stromů zasahujících do rozhledových polí. U jednoho přejezdu dojde pro zajištění rozhledu k instalaci dopravního zrcadla.

## Mosty

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

## Propustky

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

## Zárubní a obkladní zdi

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

MOSTY		
SO 71-20-01	ŽST Ústí n. L. – Střekov, ev. km 430,080	Rekonstrukce
SO 71-20-02	ŽST Ústí n. L. – Střekov, ev. km 430,643	Sanace
SO 71-20-03	ŽST Ústí n. L. – Střekov, ev. km 431,010	Výstavba podchodu
SO 72-20-01	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 431,800	Sanace
SO 72-20-02	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 432,638	Bez úprav
SO 72-20-03	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 432,698	Bez úprav
SO 72-20-04	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 433,357	Bez úprav
SO 72-20-05	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 434,109	Bez úprav
SO 72-20-06	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 436,325	Bez úprav
SO 72-20-07	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 438,445	Bez úprav
SO 72-20-08	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 439,289	Bez úprav
SO 74-20-01	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 440,246	Sanace
SO 74-26-01	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 440,297	Výstavba návěstní lávky
SO 74-20-02	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 441,125	Sanace
SO 74-20-03	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 441,562	Demolice, výstavba nového

SO 74-20-04	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 444,015	Rekonstrukce
SO 74-20-05	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 444,070	Sanace
SO 74-20-06	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 444,985	Sanace
SO 74-20-07	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 445,446	sanace
SO 74-20-08	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 446,239	Demolice, výstavba nového
SO 74-20-09	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 447,036	Bez úprav
SO 74-20-10	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 447,502	Demolice, výstavba nového
SO 74-20-11	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 447,951	Přestavba na propustek
SO 74-20-12	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 448,360	Sanace
SO 75-20-01	ŽST Boletice n. L., ev. km 449,438	Demolice, výstavba nového
SO 76-20-01	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,008	Bez úprav
SO 76-20-02	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,147	Demolice, výstavba nového
SO 76-20-03	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,214	Bez úprav
SO 76-20-04	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 453,337	Bez úprav
SO 76-20-05	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 453,618	Sanace
SO 76-20-06	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 454,725	Sanace
SO 76-20-07	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 454,945	Sanace
SO 76-20-08	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 455,113	Demolice, výstavba nového
<b>PROPUSTKY</b>		
SO 72-21-01	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 432,020	Demolice
SO 72-21-02	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 432,031	Vyřazení z evidence
SO 72-21-03	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 432,971	Vyřazení z evidence
SO 72-21-04	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 433,513	Přestavba
SO 72-21-05	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 433,767	Přestavba
SO 72-21-06	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 434,287	Demolice, výstavba nového
SO 72-21-07	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 434,670	Vyřazení z evidence
SO 72-21-08	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 436,097	Vyřazení z evidence
SO 72-21-09	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 436,138	Přestavba
SO 72-21-10	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 436,775	Přestavba
SO 72-21-11	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 437,005	Přestavba
SO 72-21-12	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 437,588	Vyřazení z evidence
SO 72-21-13	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 428,150	Přestavba
SO 72-21-14	Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ev. km 439,460	Zrušení
SO 74-21-01	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 439,960	Přestavba
SO 74-21-02	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 440,385	Bez úprav
SO 74-21-03	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 440,687	Sanace
SO 74-21-04	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 440,920	Demolice, výstavba nového
SO 74-21-05	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 441,737	Přestavba
SO 74-21-06	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 442,620	Přestavba
SO 74-21-07	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 443,631	Přestavba
SO 74-21-08	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 444,276	Přestavba
SO 74-21-09	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 444,577	Sanace
SO 74-21-23	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 444,583	Výstavba podchodu
SO 74-21-23.1	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 444,583	Výstavba mostu
SO 74-21-10	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 445,340	Přestavba

SO 74-21-11	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 445,903	Přestavba
SO 74-21-12	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 446,208	Demolice
SO 74-21-13	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 446,550	Přestavba
SO 74-21-14	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 446,550	Demolice
SO 74-21-15	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 446,773	Přestavba
SO 74-21-16	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 447,298	Demolice
SO 74-21-17	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 447,371	Přestavba
SO 74-21-18	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 447,686	Bez úprav
SO 74-21-19	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 448,099	Bez úprav
SO 74-21-20	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 448,670	Bez úprav
SO 74-21-21	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 448,888	Bez úprav
SO 74-21-22	Velké Březno – Boletice n. L., ev. km 449,174	Demolice, výstavba nového
SO 75-21-01	ŽST Boletice n. L., ev. km 449,517	Přestavba
SO 75-21-02	ŽST Boletice n. L., ev. km 450,764	demolice
SO 75-21-02.1	ŽST Boletice n. L.,	Výstavba nového
SO 76-21-01	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,095	Sanace
SO 76-21-02	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,168	Vyřazení z evidence
SO 76-21-03	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,267	Demolice
SO 76-21-04	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,550	Demolice, výstavba nového
SO 76-21-05	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,550	Vyřazení z evidence
SO 76-21-06	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,775	Přestavba
SO 76-21-07	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 451,687	Přestavba
SO 76-21-08	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 452,138	Bez úprav
SO 76-21-09	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 452,783	Přestavba
SO 76-21-10	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 452,866	Vybudování šachet
SO 76-21-11	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 453,058	Přestavba
SO 76-21-12	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 453,770	Přestavba
SO 76-21-13	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 453,935	Sanace
SO 76-21-14	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 454,154	Přestavba
SO 76-21-15	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 454,486	Demolice, výstavba nového
SO 76-21-16	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 454,846	Přestavba
SO 76-21-16	Boletice n. L. – Děčín východ, ev. km 454,846	Přestavba
<b>SILNIČNÍ MOSTY A PROPUSTKY</b>		
SO 71-22-01	ŽST Ústí n. L. – Střekov, lávka pro pěší v km 431,056	Bez úprav
SO 72-22-01	ŽST Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, silniční nadjezd v km 432,214	Částečná sanace
<b>OPĚRNÉ ZDI</b>		
SO 72-23-01	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 432,275 - 432,320	Odstranění zdi
SO 72-23-02	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 432,400 – 432,540	Bez úprav
SO 72-23-03	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 432,540 – 432,780	Bez úprav
SO 72-23-04	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 432,780 – 732,985	Bez úprav



SO 72-23-05	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 434,490 – 434,650	Sanace
SO 74-23-01	Velké Březno – Boletice n. L., v km 440,250 – 441,110	Úprava
SO 74-23-02	Velké Březno – Boletice n. L., v km 447,442 – 447,483	
SO 75-23-01	ŽST Boletice n. L., v km 449,242 – 449,385	Změna velikosti
<b>ZÁRUBNÍ A OBKLADNÍ ZDI</b>		
SO 72-24-01	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 434,330 – 434,580	Sanace
SO 72-24-02	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 436,400 – 436,600	Sanace
SO 72-24-03	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 437,300 – 437,330	Sanace
SO 72-24-04	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 437,330 – 437,430	sanace
SO 72-24-05	Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno, v km 437,430 – 437,480	Sanace
SO 74-24-01	Velké Březno – Boletice n. L., v km 440,470 – 440,480	Sanace
SO 74-24-02	Velké Březno – Boletice n. L., v km 440,600 – 440,680	Sanace
SO 74-24-03	Velké Březno – Boletice n. L., v km 440,690 – 440,700	Sanace
SO 74-24-04	Velké Březno – Boletice n. L., v km 440,700 – 440,800	Očištění
SO 74-24-05	Velké Březno – Boletice n. L., v km 440,800 – 440,880	Sanace
SO 74-24-06	Velké Březno – Boletice n. L., v km, 440,880 – 441,000	Očištění
SO 74-24-07	Velké Březno – Boletice n. L., v km 440,890 – 441,910	Vyřazení z evidence
SO 74-24-08	Velké Březno – Boletice n. L., v km 443,165 – 443 268	Přestavba
SO 74-24-09	Velké Březno – Boletice n. L., v km 443,316 – 443,328	Odstranění
SO 74-24-10	Velké Březno – Boletice n. L., v km 443,660 – 443,795	Sanace
SO 74-24-11	Velké Březno – Boletice n. L., v km 447,600 – 447,619	Sanace
SO 74-24-12	Velké Březno – Boletice n. L., v km 448,100 – 448,200	Bez úprav
SO 74-24-13	Velké Březno – Boletice n. L., v km 448,100 – 448,557	Doplnění konstrukcí, sanace
SO 74-24-14	Velké Březno – Boletice n. L., v km 448,784 – 448,790	Bez úprav
SO 74-24-15	Velké Březno – Boletice n. L., v km 448,798 – 448,807	Bez úprav
SO 74-24-16	Velké Březno – Boletice n. L., v km 449,144 – 449,172	Demolice výstavba nové
SO 76-24-01	Boletice n. L. – Děčín východ, v km 454,042 – 454,067	Bez úprav
<b>ŽELEZNIČNÍ TUNELY</b>		
SO 74-25-01	Velké Březno – Boletice n. L., Jakubský tunel	

### Ostatní inženýrské objekty

Potrubní vedení (voda, kanalizace, plyn)

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

## **Železniční tunely**

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

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

## **Pozemní komunikace**

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

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

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

- Oblast – Olšinky

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

- Oblast – Svádov

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

- Oblast – Těchlovice

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

- Oblast – Boletice n.L., ul. Tovární

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

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

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

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

Svislé dopravní značky budou upraveny dle situace.

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

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

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným sklonem na okolní terén.

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

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

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

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

Svislé dopravní značky budou upraveny dle situace.

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

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

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

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

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

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

Svislé dopravní značky budou upraveny dle situace.

### **Kabelovody**

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

#### **SO 73-40-01 ŽST velké Březno kabelovod**

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

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

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

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

### **Protihlukové objekty**

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

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

**SO 73-27-01 ŽST Velké Březno, PHS**

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

**SO 75-27-01 ŽST Boletice n. L. , PHS**

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

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

### **Pozemní stavební objekty**

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

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

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

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

Sdělovací zařízení – stávající místnost pro sdělovací zařízení se nachází v přízemním přístavku vpravo staničení s označením OP14. Pro umístění sdělovacího zařízení budou dále využity navazující prostory, tj. OP14, OP15, OP09, OP12 a OP13. V těchto prostorech budou provedeny dispoziční změny, které umožní instalaci sdělovacího zařízení. Vstup do prostoru bude novou šachtou umístěnou v exteriéru u stěny stávající OP11.

Zabezpečovací zařízení – prostory pro stavědlovou ústřednu jsou navrženy do stávajících prostor archivu (OP28 a OP01A), které budou vymístěny a přestěhovány do jiného vhodného objektu určeného stavebníkem. Pro stavědlovou ústřednu bude také využita část v současné době nevyužívaných prostor restaurace (OP32). Tato místnost bude stavebně oddělená od sálu restaurace (OP31) a nově provozně propojená s navrženou stavědlovou ústřednou.

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

V rámci personálního obsazení se předpokládá:

1 x operátor pro žel. dopravu ve směně – ve 2 směnném provozu

2 x výpravčí – ve 2 směnném provozu

2 x dispečer železniční dopravy ve směně – ve 2 směnném provozu (výhled)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

72-01-21. Po osazení reléových domků bude okolní terén upraven pomocí betonové dlažby ve směru od objektu.

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

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

Na konstrukci základů je použito plošné zakládání, základové pasy se vybetonují z prostého betonu C25/30-XC2. Konstrukce nadzemních stěn budou ze zdiva z keramických svíle děrovaných cihel. Obvodové zdivo tl. 440 mm bude z tepelně izolačních cihel třídy objemové hmotnosti 0,79 (790 kg/m<sup>3</sup>) na zdící maltu v pevnostní třídě P10 s maltou M10. Z požárně bezpečnostních důvodů budou stropy nespalné. Je navrženo použití předpjatých ŽB panelů SPIROLL tl. 320 mm. Střešní konstrukci bude tvořit dřevěná vazníková konstrukce sedlového tvaru o sklonu 25°. Krytina bude vláknocementová na dřevěném laťování.

Budova nebude napojena na veřejnou vodovodní síť a nebude provedena splašková kanalizace. Dešťová kanalizace bude zaústěna do přilehlé vsakovací šachty objektu SO 73-11-01. Před objektem bude upravena plocha pro zaparkování dvou osobních vozidel a vjezd k objektu bude z přilehlé cesty.

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

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

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

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

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

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

Na konstrukci základů je použito plošné zakládání, základové pasy se vybetonují z prostého betonu C25/30-XC2. Konstrukce nadzemních stěn budou ze zdiva z keramických svísele děrovaných cihel. Obvodové zdivo tl. 440 mm bude z tepelně izolačních cihel třídy objemové hmotnosti 0,79 (790 kg/m<sup>3</sup>) na zdící maltu v pevnostní třídě P10 s maltou M10. Z požárně bezpečnostních důvodů budou stropy nespalné. Je navrženo použití předpjatých ŽB panelů SPIROLL tl. 320 mm. Střešní konstrukci bude tvořit dřevěná vazníková konstrukce sedlového tvaru o sklonu 25°. Krytina bude vláknocementová na dřevěném laťování.

Budova nebude napojena na veřejnou vodovodní síť a nebude provedena splašková kanalizace. Dešťová kanalizace bude zaústěna do stávajícího vedení přilehlé dešťové kanalizace přes novou šachtu. Budova bude napojena na stávající areálovou komunikaci.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

- ve všech místnostech bude provedena rekonstrukce podlah

- dle potřeby budou provedeny prostupy kleneb pro vedení technologických kabelů

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Reléový domek v km 451,804**

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

vlny o tl. 50 mm. Dle potřeby nového technologického zařízení se provede úprava elektroinstalace a objekt se doplní přímotopem.

#### Reléový domek v km 452,470

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

#### Reléový domek v km 452,790

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

#### Reléový domek v km 453,031

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

#### **Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích**

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

ŽST. Střekov – konstrukce zastřešení na stojkách.

ŽST. Velké Březno a jednotlivé zastávky.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kapacitní údaje - celková zastřešená plocha činí 1284 m<sup>2</sup>.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Individuální protihluková opatření**

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

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

#### **Orientační systém**

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

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

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

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

## **Demolice**

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

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

Jedná se demolici stavědel a skladu.

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

Demolice čekárny a zdiva.

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

Demolice skladu.

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

Demolice čekárny.

## **Trakční a energetická zařízení**

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

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

Základy pro stožáry trakčního vedení jsou navrženy hloubené. Vrchní hrany základů budou 20 cm nad novým terénem (nebo stávající bez úprav).

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

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

## **Ohřev výměn (elektrický – EOv, plynový - POv)**

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

V žst. Ústí n.L.-Střekov je Dopravní technologií navržen nový systém EOv v počtu 34ks výhybek, s příkonem 324,20 kW. Napájení EOv bude z rozvodny nn, přes skupiny rozvaděčů REOV v kolejišti. Referenční výhybky budou celkem dvě: na sebužinském zhlaví čidlo WH1 u výhybky č. 2, na březnovském zhlaví čidlo WH2 u výhybky č. 50. Obě zhlaví budou osazeny samostatným srážkovým čidlem a kolejovým teploměrem. Místní ovládání bude z panelu v

rozvodně nn, společně pro EOv a venkovní osvětlení. Dálkové ovládání bude v rámci sdělovacího zařízení řešeno dálkovou diagnostikou do systému dispečerské řídicí techniky.

#### **SO 73-74-01 ŽST Velké Březno, EOv**

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

#### **SO 75-74-01 ŽST Boletice n. L. , EOv**

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

#### **Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

##### **Napájení ŽST Ústí n.L.-Střekov**

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

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

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

Stávající zděná trafostanice TS 22/0,4kV bude zachována pro stávající napájení z rozvodny nn: objekt Viamont DSP (dnes STRABAG Rail) a dispečink. Dále jsou z ní napájeny venkovní

rozvody: vodárna a zděnné garáže, budova OTV, výpravní budova, sklad SDC, sociální budov a spínací stanice SpS Střekov.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Napájení ŽST Velké Březno**

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

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



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

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

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

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

### **SO 73-76-03 ŽST Velké Březno, DOÚO**

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

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

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

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

### **Napájení ŽST ŽST Boletice nad Labem**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **SO 75-76-03 ŽST Boletice n. L. , DOÚO**

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

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

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

### **Magistrální rozvod 22kV, 50Hz**

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

- stanovení napájecích bodů magistrálního rozvodu 22kV - v rámci sledovaných staveb (včetně této) jsou reálnými napájecími body magistrálního rozvodu 22kV TNS Těchlovice (vvn/vn), TNS Libochovany (vvn/vn), TNS Hoštka (vn), TNS Mělník (vn), TNS Stará Boleslav (vvn/vn) – tyto napájecí body budou uvažovány jako výchozí

- koncept napájení odběrů zabezpečovacích zařízení – zajištění 1.stupně napájení pro zabezpečovací zařízení bude koncepčně navrženo vždy ze dvou zdrojů, a to z distribuční sítě a magistralního rozvodu 22kV. Dle projektanta zab.zař. platí 1.stupně napájení pro staniční UNZ a výhybny. Pro napájení traťového zab.zař. postačí rozvod 6/0,4kV nebo 22/0,4kV a baterie v reléovém domku

Libochovany (vvn/vn), TNS Hoštka (vn), TNS Mělník (vn), TNS Stará Boleslav (vvn/vn) – tyto napájecí body budou uvažovány jako výchozí

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Magistrální rozvod 6kV, 50Hz**

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

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

Všechny traťové přejezdové zařízení TZZ v uvedeném úseku budou mít zajištěný přívod z nového magistrálního rozvodu 6/0,4kV, druhý zdroj napájení jsou záložní akumulátory zab.zař. Staniční STZ Boletice nad Labem bude napájena z magistrálního rozvodu 6kV, druhý přívod bude z distribuční sítě, z venkovní linky ČEZ 22kV, přes vlastní transformovnu SŽDC TS 22/0,4kV.

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

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

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

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

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

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

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

### **Zastávky, rozvody nn a osvětlení**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nové osvětlení je navrženo 7ks sklopných stožárů výšky 6 m s LED svítidly, přístupová cesta přes přejezd sklopným stožárem výšky 12m a osazením nového rozvaděče RVO v pilíři, s dálkovou diagnostikou. Napájení zastávky bude z rozvodny nn ŽST Boletice nad Labem.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Ukolejnění kovových konstrukcí**

**SO 71-77-01 ŽST Ústí n. L. - Střekov, ukolejnění vodivých konstrukcí**

**SO 72-77-01 Ústí n. L. – Střekov – Velké Březno, ukolejnění vodivých konstrukcí**

**SO 73-77-01 ŽST Velké Březno, ukolejnění vodivých konstrukcí**

**SO 74-77-01 Velké Březno – Boletice n. L., ukolejnění vodivých konstrukcí**

**SO 75-77-01 ŽST Boletice n. L., ukolejnění vodivých konstrukcí**

**SO 76-77-01 Boletice n. L. – Děčín východ, ukolejnění vodivých konstrukcí**

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

Ve stávajícím stavu je řešeno ukolejnění konstrukcí ukolejněním na stávající kolej. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejnění demontováno.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a bude provedeno nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

### **Vnější uzemnění**

**SO 72-78-01 Ústí n.L. – Střekov – Velké Březno, TTS 22 kV, vnější uzemnění**

**SO 74-78-01 Velké Březno – TM Těchlovice, TTS 22 kV, vnější uzemnění**

**SO 74-78-02 TM Těchlovice, NTS 22 kV, vnější uzemnění**

**SO 74-78-03 TM Těchlovice – Boletice n.L., TTS 6kV, vnější uzemnění**

**SO 76-78-01 Boletice n.L. – Děčín východ, TTS 6kV, vnější uzemnění**

Předmětem SO je vnější uzemňovací soustava napájecích (NTS), staničních (STS) a traťových transformoven (TTS). Vnější uzemňovací síť NTS, STS a TTS 22kV bude navržena dle ČSN 34 1500 na hodnotu  $R \leq 5$  ohm (uzel zdroje) a  $R \leq 2$  ohm (včetně odcházejících PEN vodičů). Vnější uzemnění navrženo jako soustava páskových a tyčových zemničů. Zemnič v zemi je navržen z

pásků FeZn 30/4 (1x/2x/3x). Tyčové zemniče se navrhují v minimální vzájemné vzdálenosti alespoň 6 m. Pásky FeZn budou uloženy ve výkopu v hloubce 0,75 m, při křížení s kabelovým vedením budou pásky uloženy 0,5m pod kabelovým vedením. Okolo objektů budou provedeny potenciálové prahy (řízení potenciálu) z pásku FeZn 30/4.

### Ostatní stavební objekty

#### SO 70-83-01 Odstranění lesní a mimolesní zeleně a náhradní výsadba

Zeleň bude kácena v nezbytně nutné míře. Z převážné části jde o náletovou zeleň na pozemcích dráhy, překážející provozu. V případě požadavku ze strany OOP bude provedena náhradní výsadba.

### B.I.7 PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ

Předpokládané zahájení realizace: srpen 2023

Předpokládané ukončení stavebních prací: prosinec 2026

### B.I.8 VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÍCH CELKŮ

Kraj: Ústecký

Obce: Ústí nad Labem, Svádov, Valtířov nad Labem, Velké Březno, Malé Březno, Přerov u Těchlovic, Těchlovice nad Labem, Přední Lhota u Těchlovic, Nebočady, Boletice nad Labem, Křešice u Děčína, Děčín

### B.I.9 VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODEL § 9A ODS. 3 A SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT

Tab. č. 1 - Výčet navazujících rozhodnutí

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Územní rozhodnutí	§ 92, zákona č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad (Mag. Města Děčín)
V případě potřeby schválení havarijního plánu	§ 39 zákona č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad (Mag. města Děčín, Mag. města Ústí nad Labem)
Souhlas k vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa	§ 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb.	Orgán státní správy lesů (Mag. města Děčín, Mag. města Ústí nad Labem)
Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu	§ 9 zákona č. 334/1992 Sb.	Orgán ochrany zemědělského půdního fondu (Mag. města Děčín, Mag. města Ústí nad Labem)



Souhlas ke stavbě v ochranném pásmu vodního zdroje	§ 17 zákona č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad (Mag. města Děčín. Mag. města Ústí nad Labem)
Povolení ke kácení dřevin	§ 8 zákona č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (obecní úřad)
Souhlas k provozu zařízení k využití/odstraněné odpadů	§ 14 zákona č. 185/2001 Sb.	Krajský úřad
Stavební povolení	§ 115 zákona č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad (Dražní úřad Praha)
Kolaudační souhlas, resp. ohlášení	§ 122 zákona č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad (Dražní úřad Praha)
Závazné stanovisko k zásahu do VKP	§ 4 zákona č. 114/1992 Sb.	Orgán ochrany přírody (obecní úřad)
Výjimka ze zákazů pro ohrožené, silně ohrožené a kriticky ohrožené druhy	§ 56 zákona č. 114/1992 Sb.	Správa CHKO České Středohoří

## B.II ÚDAJE O VSTUPECH

### B.II.1 PŮDA

Stavba bude probíhat ve stávající železniční trati, nachází se především na drážních pozemcích a ochranném pásmu dráhy ve vlastnictví SŽDC s. o. a ČD a.s. Zásah do dalších pozemků bude řešen dočasnými i trvalými zábory, součástí jsou i věčná břemena.

Dočasný zábor ZPF delší než 1 rok není stavbou vyvolán, celkový trvalý zábor ZPF je 6 475 m<sup>2</sup>. Stávající trať leží v blízkosti pozemků, určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). V souvislosti s provedením navrhované stavby dojde k trvalému záboru PUPFL v rozsahu 1 666 m<sup>2</sup>.

**Tab. č. 2 - Trvalé zábory ZPF a PUPFL**

Katastrální území	Parcela č.	Druh pozemku	Plocha záboru [m <sup>2</sup> ]	BPEJ
<b>Děčín-Staré Město</b>	70	zahrada	11	2.28.54
	725	TTP	126	2.28.54
	716	TTP	5	2.14.10
	97	zahrada	15	2.28.11
	15	zahrada	13	2.28.54
	1031/1	zahrada	24	2.28.11

	1033	Orná půda	813	2.28.11, 2.50.11
<b>Křešice u Děčína</b>	780	Orná půda	344	2.22.12
	370/1	Orná půda	434	2.22.12
	13/2	Ovocný sad	32	2.28.11
	896	TTP	801	2.14.10
<b>Malé Březno nad Labem</b>	610/4	TTP	89	2.21.10
	709	zahrada	3	2.28.11
	72/1	TTP	27	2.21.10
	610/7	TTP	13	2.21.10
	72/2	TTP	17	2.21.10
	612	Ovocný sad	8	2.21.10
	634	TTP	106	2.41.99
	684/1	TTP	54	2.56.00
<b>Nebočady</b>	594/1	Lesní pozemek	763	
	760	TTP	83	2.56.00
	762	Orná půda	80	2.56.00
	680/1	Orná půda	56	2.56.00
	25/2	Orná půda	762	2.56.00
	671	TTP	450	2.56.00
	680/2	Orná půda	459	2.56.00
	680/3	Orná půda	13	2.56.00
	734	Zahrada	5	2.41.78
	584/2	Lesní pozemek	133	
	666/1	TTP	134	2.41.78

<b>Přerov u Těchlovic</b>	52/1	Zahrada	73	2.56.00
	45/2	TTP	45	2.08.10
<b>Střekov</b>	3161	TTP	15	2.28.14
<b>Svádov</b>	763	Orná půda	5	2.13.00
	765	Zahrada	9	2.13.00
	532/1	Lesní pozemek	716	
	532/3	Lesní pozemek	6	
	721	TTP	43	2.13.00
	735	Orná půda	156	2.13.00
	704/3	Ovocný sad	17	2.55.00
	532/2	Lesní pozemek	48	
	766/1	Orná půda	39	2.13.00
	724/1	TTP	7	2.41.99
<b>Těchlovice nad Labem</b>	970/2	Orná půda	105	2.56.00
	836/6	Zahrada	5	2.56.00
	1108/4	Orná půda	198	2.56.00
	1108/3	Orná půda	172	2.56.00
	31/6	Zahrada	34	2.56.00
	40/4	Zahrada	1	2.56.00
	1140	TTP	56	2.56.00
	970/3	Orná půda	84	2.56.00
<b>Valtířov nad Labem</b>	324/6	TTP	192	2.28.14, 2.56.00
	324/3	TTP	40	2.56.00
<b>Velké Březno</b>	22/4	Orná půda	114	2.56.00

	176	zahrada	5	2.28.54, 2.08.50
--	-----	---------	---	------------------

## B.II.2 VODA

### Realizace záměru

Voda bude odebírána v prostoru zařízení staveniště jednak pro sociální účely a jednak pro potřeby stavby. Množství vody pro sociální účely bude záviset na počtu pracovníků a rychlosti stavebních prací. Předpokládaná spotřeba vody na jednoho pracovníka:

Pitná – 5l/os/směna

Mytí – 120l/os/směna (prašný a špinavý provoz)

Spotřeba vody pro technické účely vyčíslena není, specifikována bude až zhotovitelem stavby.

### Provoz záměru

Během provozu nebudou vznikat zvýšené nároky na spotřebu vody oproti stávajícímu stavu. Stavba pro svůj běžný provoz nevyžaduje zdroj pitné vody, není tedy nutné zřizovat nové zdroje vody.

## B.II.3 OSTATNÍ PŘÍRODNÍ ZDROJE

### Realizace záměru

V rámci stavby budou spotřebovány standardní stavební hmoty od subdodavatelů realizátora stavby v co nejmenší vzdálenosti od stavby, podle vlastností ekonomických ukazatelů. Materiál bude pořízen z běžné obchodní sítě, část šterku pro kolejový svršek bude recyklována ze stávajícího, stejně tak i část podkladního materiálu.

### Provoz záměru

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na spotřebu materiálů mimo potřebné údržby.

## B.II.4 ENERGETICKÉ ZDROJE

### Realizace záměru

Potřebné zdroje během realizace – elektrická energie, paliva. V rámci výstavby budou použity nejekologičtější možnosti energetických zdrojů. Pohonné hmoty pro automobily budou odebírány dodavateli stavby z běžné distribuční sítě.

### Provoz záměru

V celkové spotřebě elektrické energie pro napájení železničních stanic, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení dojde k nárůstu, největší změna je v elektrickém ohřevu výměn. Využívat se i nadále budou stávající zdroje elektrické energie.

Tab. č. 3 - Spotřeba ŽST

ŽST	Stávající spotřeba	Nová spotřeba
ŽST Střekov	204 kW	596 kW
ŽST Velké Březno	47 kW	151 kW

ŽST Boletice nad Labem	47 kW	167 kW
------------------------	-------	--------

Energetická bilance – plánovaná roční spotřeba za jednotlivé tři stanice:

- Ústí nad Labem-Střekov = EOv 263 MWh, ŽST 938 MWh
- Velké Březno = EOv 37 MWh, ŽST 363,5 MWh
- Boletice nad Labem = EOv 61,7 MWh, ŽST 313,8 MWh

## B.II.5 BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

### Biogeografická charakteristika území

Záměr leží na území Verneřického bioregionu (*Culek, 1996*). Přehledné přírodní poměry území jsou uvedeny níže. Bioregion leží ve středu severních Čech, zabírá téměř celý geomorfologický podcelek Verneřické středohoří a má plochu 651 km<sup>2</sup>. Typická část bioregionu je tvořena převážně čedičovými lávovými příkrovy. Bioregion má mezofilní charakter s převažujícím stupněm 4.- bukovým (květnaté bučiny) a okraji náležejícími až do 2., bukovo – dubového (dubohabřiny). Biota regionu je ovlivněna absencí nejteplomilnějších stanovišť, absencí řady xerothermních elementů a pronikáním hercynských lesních podhorských prvků. Netytické části bioregionu jsou tvořeny plochými kotlinami na slínech s dubohabřinami a výběžky teplých svahů s ostrovy teplomilných doubrav, které se poněkud blíží poměrům ve vyšších částech sousedního Milešovického bioregionu. V současné době mají významné zastoupení přirozené lesy (květnaté bučiny) i mezofilní travní porosty.

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat zejména na drážních pozemcích a železnice je v krajině již dlouhodobě stabilizována, nedojde k narušení stávajících biotopů, biocenter ani biokoridorů. Záměr „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“ nebude snižovat biologickou rozmanitost území.

## B.II.6 NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

### Nároky na dopravní infrastrukturu

Přesun hmot a materiálů pro stavbu se předpokládá po železnici na začátku a konci stavebních prací. V průběhu stavby je vzhledem k charakteru stavebních prací možnost využití železniční dopravy omezena. Proto je zde alternativním způsobem dopravy, doprava silniční. Stavba se nachází v regionu, jehož silniční síť je poměrně hustá. Hlavní dopravní trasou budou příjezdy od silnice II/261 na jednotlivá zařízení stavenišť.

Plochy zařízení stavenišť jsou navrženy tak, aby byly využívány primárně plochy ve vlastnictví/majetkové správě ČD/SŽDC. Situování ploch je navrženo z hlediska možností přístupu a napojení na inženýrské sítě.

- ZS 01 – plocha o rozloze cca 30 m<sup>2</sup> v km cca 430,070 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 430,080. Jedná se o zpevněnou plochu komunikace II/261 (zastávkový záliv). Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je

součástí pozemku p. č. 1438/1 k. ú. Střekov, který je vlastnictvím Statutárního města Ústí nad Labem.

- ZS 02 – plocha o rozloze cca 760 m<sup>2</sup> v km cca 430,620 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se využití pro práce v prostoru mostu přes ulici Litoměřická. Jedná se o nezpevněnou plochu mezi kolejíštěm žst. Ústí n. L.-Střekov a silnicí II/261. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí p. p. č. 2140/92, který je vlastnictvím ČD a. s. (kolejiště žst.).
- ZS 03 – plocha o rozloze 2 500 m<sup>2</sup> v km cca 430,800 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se využití pro práce v železniční stanici Ústí n. L.-Střekov. Jedná se o zpevněnou plochu bývalého nákladiště. Příjezd od silnice II/261 místní komunikací U stanice. Plocha je součástí p. p. č. 2140/92, který je vlastnictvím ČD a. s. (kolejiště žst.).
- ZS 04 – plocha o rozloze cca 25 m<sup>2</sup> v km cca 432,000 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na přilehlých objektech umělých staveb. Jedná se o zpevněnou plochu komunikace II/261 (zastávkový záliv). Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 2970/1 a 2971 k. ú. Střekov, které jsou vlastnictvím Statutárního města Ústí nad Labem.
- ZS 05 – plocha o rozloze cca 50 m<sup>2</sup> v km cca 437,450 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce v prostoru zastávky Valtířov. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 205/1 k. ú. Valtířov, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 06 – plocha o rozloze 1 980 m<sup>2</sup> v km cca 439,800 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se využití pro práce v železniční stanici Velké Březno. Jedná se o zpevněnou plochu bývalého nákladiště. Příjezd přímo od silnice II/261. Plocha je součástí p. p. č. 30/5, který je vlastnictvím ČD a. s.
- ZS 07 – plocha o rozloze cca 25 m<sup>2</sup> v km cca 441,125 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 441,125. Jedná se o zpevněnou plochu. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 205/1 k. ú. Malé Březno nad Labem, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 08 – plocha o rozloze cca 50 m<sup>2</sup> v km cca 441,470 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na zastávce Malé Březno nad Labem a mostě v km 441,562. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 205/1 k. ú. Malé Březno nad Labem, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.

- ZS 09 – plocha o rozloze cca 120 m<sup>2</sup> v km cca 444,020 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 444,015. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 151 k. ú. Přerov u Těchlovic, který vlastní Pavlína Kališová, Malé Březno č. p. 9.
- ZS 10 – plocha o rozloze cca 25 m<sup>2</sup> v km cca 444,080 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 444,077. Jedná se o plochu příjezdové komunikace. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 45/3 k. ú. Přerov u Těchlovic, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 11 – plocha o rozloze cca 35 m<sup>2</sup> v km cca 444,990 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 444,985. Jedná se o plochu příjezdové komunikace. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 45/3 k. ú. Přerov u Těchlovic, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 12 – plocha o rozloze cca 100 m<sup>2</sup> v km cca 446,240 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 446,239. Jedná se o plochu příjezdové komunikace. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 136/2 k. ú. Těchlovice, který vlastní manželé Trlicovi (Těchlovice č. p. 66)
- ZS 13 – plocha o rozloze cca 450 m<sup>2</sup> v km cca 447,450 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 447,502. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 po komunikaci přes přejezd v km 447,490 (vlastník SM Děčín). Plocha je součástí pozemku p. č. 670 k. ú. Nebočady, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 14 – plocha o rozloze cca 45 m<sup>2</sup> v km cca 447,950 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 447,951. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 po staveništní komunikaci přes pozemek p. č. 680/2 k. ú. Nebočady (vlastník Aleš Vodička, Polská 1760/4, Děčín). Plocha je součástí pozemku p. č. 670 k. ú. Nebočady, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 15 – plocha o rozloze cca 50 m<sup>2</sup> v km cca 448,360 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 448,360. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 670 k. ú. Nebočady, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 16 – plocha o rozloze cca 350 m<sup>2</sup> v km cca 448,600 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na Jakubském tunelu. Jedná se o plochu silnice II/261 (jízdni pruh směr Ústí n. L. - Děčín). Příjezd přímo ze silnice II/261. Plocha je součástí pozemku p. č. 810/1 k. ú. Nebočady, na kterém vykonává vlastnické právo Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, p. o.

- ZS 17 – plocha o rozloze 1 900 m<sup>2</sup> v km cca 449,600 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se využití pro práce v železniční stanici Boletice nad Labem. Jedná se o zpevněnou plochu bývalého nákladistě. Příjezd od silnice II/261 místní komunikací K nádraží. Plocha je součástí p. p. č. 30/1 k. ú. Nebočady, který je vlastnictvím ČD a. s. (kolejiště žst.)
- ZS 18 – plocha o rozloze cca 100 m<sup>2</sup> v km cca 451,000 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 451,008. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 ulicí Spojenců a po polní cestě na p. p. č. 229/2 k. ú. Boletice nad Labem (SM Děčín). Plocha je součástí pozemku p. č. 34/2 k. ú. Boletice n. L., na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o.
- ZS 19 – plocha o rozloze cca 170 m<sup>2</sup> v km cca 451,160 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 451,147. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 ulicí Říční. Plocha je součástí pozemku p. č. 31/1 k. ú. Křešice u Děčina, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o. Přístup k vlastnímu mostu povede přes p. p. č. 31/2 k. ú. Křešice u DC (Alena Petříková, Na pěšině 268, Děčín)
- ZS 20 – plocha o rozloze cca 100 m<sup>2</sup> v km cca 453,610 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 453,618. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 cestou na p. p. č. 722 k. ú. Děčín-Staré Město. Plocha je součástí pozemku p. č. 721/1 k. ú. Děčín-Staré Město, který vlastní statutární město Děčín
- ZS 21 – plocha o rozloze cca 115 m<sup>2</sup> v km cca 454,730 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se pro práce na mostě v km 454,725. Jedná se o nezpevněnou plochu. Příjezd ze silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou a Růžovou. Plocha je součástí pozemku p. č. 409/15 k. ú. Děčín-Staré Město, který vlastní ALU A-Z spol. s r. o., Zelená 413/56, Děčín
- ZS 22 – plocha pro práce na mostě v km 455,113 je navržena ve třech částech:
  - ZS 22A o rozloze 910 m<sup>2</sup>, plocha na části pozemku p. č. 933/6 k. ú. Děčín-Staré Město, který vlastní SEMPRA PRAHA a. s., U topíren 860/2, Praha pro práce na boletické opěře. Přístup od silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou a Růžovou a po ploše továrního dvora (nutné oddělení dočasným plotem). Předpokládá se i pro práce na mostě v km 454,945
  - ZS 22B o rozloze 400 m<sup>2</sup>, plocha na části pozemku p. č. 344/2 k. ú. Děčín-Staré Město, který vlastní Statutární město Děčín pro práce na děčínské opěře. Přístup od silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou a Březovou a po staveništní komunikaci podél trati Děčín – Varnsdorf (nutné kácení značného množství stromů)



- ZS 22C o rozloze 190 m<sup>2</sup>, plocha na části pozemku p. č. 1032 k. ú. Děčín-Staré Město, na kterém vykonává vlastnické právo SŽDC s. o. pro přístup k boletické opěře. Přístup od silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou a Březovou a po staveništní komunikaci podél trati Děčín – Varnsdorf (nutné kácení značného množství stromů)
- ZS 23 – plocha o rozloze cca 8000 m<sup>2</sup> v km cca 454,730 trati Lysá n. L. – Děčín. Předpokládá se jako jedna z možností pro zřízení recyklační základny. Jedná se o zpevněnou plochu bývalého nákladiště. Příjezd ze silnice II/261 ulicemi Roudnickou, Zelenou, Březovou a po mostě přes Ploučnici. Plocha je součástí pozemku p. č. 3056/2 k. ú. Děčín, který vlastní ČD a. s.

V rámci stavby se předpokládá zřízení recyklační základny na pozemku p. č. 4306/1 v k. ú. Ústí nad Labem. V souvislosti s provozem recyklační linky budou dodržována opatření, navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší. Tato opatření vyplývají z výsledků rozptylové studie.

Přístupy na staveniště

ZS 01, 02, 04 – 12, 15, 16: přímo ze silnice II/261

ZS 03: silnice II/261 – U stanice

ZS 13: silnice II/261 – polní cesta přes přejezd v km 447,490 (vlastník SM Děčín)

ZS 14: silnice II/261 – staveništní komunikace přes pozemek p. č. 680/2 k. ú. Nebočady (vlastník Aleš Vodička, Polská 1760/4, Děčín).

ZS 17: silnice II/261 – K nádraží.

ZS 18: silnice II/261 – Spojenců – polní cesta na p. p. č. 229/2 k. ú. Boletice nad Labem (SM Děčín).

ZS 19: silnice II/261 – Říční. Přístup k vlastnímu mostu povede přes p. p. č. 31/2 k. ú. Křešice u DC (Alena Petříková, Na pěšině 268, Děčín).

ZS 20: silnice II/261 – cesta na p. p. č. 722 k. ú. Děčín-Staré Město.

ZS 21: silnice II/261 – Roudnická – Zelená – Růžová.

ZS 22A: silnice II/261 – Roudnická – Zelená – Růžová – plocha továrního dvora (nutné oddělení dočasným plotem).

ZS 22B,C: silnice II/261 – Roudnická – Zelená – Březová – staveništní komunikace podél trati Děčín – Varnsdorf.

ZS 23: silnice II/261 – Roudnická – Zelená – Březová – most přes Ploučnici.

staveniště všech propustků: ze silnice II/261 buď přímo nebo po staveništních komunikacích

## B.III ÚDAJE O VÝSTUPECH

### B.III.1 ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ, VODY, PŮDY A PŮDNÍHO PODLOŽÍ

#### *Znečištění ovzduší*

##### **Emise z přípravy záměru**

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací (výměna štěrkového lože, přeložky, pokládka inž. sítí). V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic – jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, omezení provozu za nepříznivých povětrnostních podmínek, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací v suchém období roku a při provozu recyklační linky. Tato opatření vyplývají ze zpracované rozptylové studie, která je přílohou tohoto oznámení.

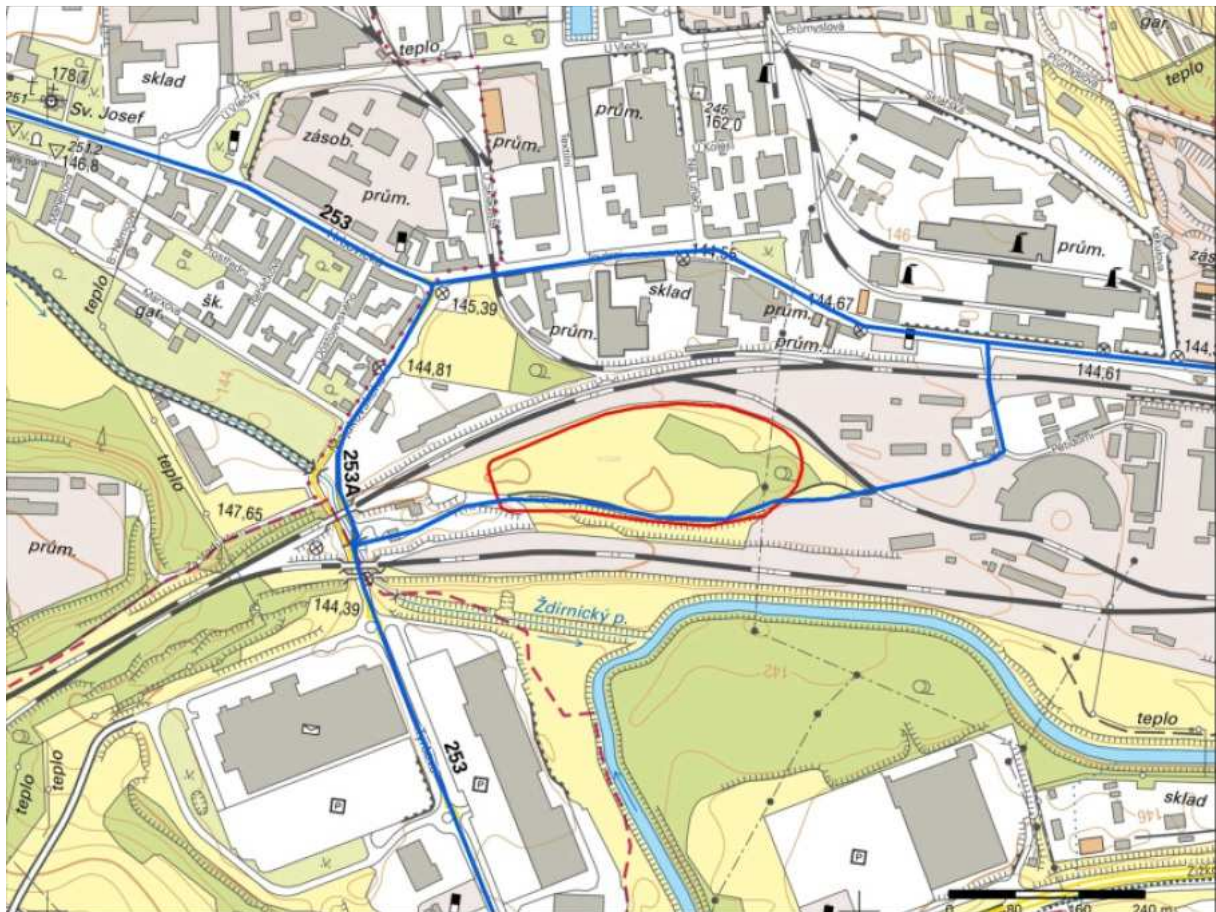
Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi vlivem stavebních mechanismů a provozem dočasné recyklační linky v ŽST Ústí nad Labem – západ. V rámci přípravné dokumentace se předpokládá, že převážná většina vytěženého štěrkového lože bude přepravována po železnici, nedojde tedy k výraznému ovlivnění ovzduší. Vytěžená zemina, která se stane odpadem, bude od jednotlivých stavebních objektů přepravována automobilovou dopravou. Způsob přepravy materiálu bude zpřesněn v navazujících stupních dokumentace a také bude záležet na možnostech vybraného dodavatele stavby.

V období výstavby bude zdrojem znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic (prach) vlastní staveniště. Proto je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou k minimalizaci znečišťování ovzduší během stavebních prací.

Emise lze účinně snížit nejen dobrou dodavatelskou kázní, ale také dodržením následujících opatření:

- minimalizace plošného rozsahu zařízení stavenišť
- používané komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti
- používané komunikace a zařízení staveniště budou v suchém období roku pravidelně skrápěny
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány
- zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu
- pravidelná kontrola technického stavu nákladních automobilů a ostatních stavebních mechanismů

Mezi zdroje znečištění jsou zahrnuty i pojezdy nákladních automobilů v rámci stavby. V souvislosti s provozem, zásobováním recyklační základny a odvozem materiálu je uvažováno s pohybem 10ti nákladních automobilů za hodinu, kdy jeden odveze cca 8 t materiálu. Rychlost vozidel při pohybu na silnici 2. třídy je uvažována 40 km/hod, na obslužné komunikaci 20 km/hod. Automobily budou využívat přilehlé komunikace. Materiál z mezistaničních úseků bude dopravován na místo určení převážně nákladními vlaky (cca 1 nákladní vlak za hodinu). Dále je uvažován pro manipulaci s materiálem pohyb bagru a nakladače.



**Obr. 1** – vymezení pohybu nákladních automobilů

Pro výpočet emisí z dopravy byl použit software MEFA 13. V emisích tuhých znečišťujících látek a benzo(a)pyrenu jsou zahrnuty také emise vznikající resuspencí prachu z vozovky.

**Tab. č. 4** - Výčet navazujících rozhodnutí

Znečišťující látka	Množství emise [g.s <sup>-1</sup> .m <sup>-1</sup> ]
PM <sub>10</sub>	0,00003072 – 0,00003139
NO <sub>2</sub>	0,000000578 – 0,000001301
PM <sub>2,5</sub>	0,000007807 – 0,000008373
benzen	0,000000025 – 0,000000046
benzo(a)pyren	0,000396 – 0,000411 x 10 <sup>-6</sup>

### **Vyjmenovaný zdroj znečištění ovzduší**

Dočasným stacionárním zdrojem ve smyslu zákona 201/2012Sb., o ochraně ovzduší bude recyklační linka umístěná na ploše zařízení staveniště s předpokládaným umístěním na dražním pozemku k. ú. Ústí nad Labem, parc. č. 4306/1. Dalšími vyvolanými zdroji bude manipulace s jednotlivými frakcemi štěrkového lože.

Dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, je recyklační linka stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m<sup>3</sup>/den vyjmenovaným zdrojem dle přílohy č. 2 zákona.

Předpokládaná kapacita recyklační linky:

- ŽST Ústí nad Labem – západ

Celkové množství materiálu (šterku) určeného k recyklaci je 75 000 t. Předpokládaná celková doba provozu recyklační linky je 80 dní (za celé období stavby = 3 stavební sezóny). Celkové množství bude zpracováno během tří stavebních sezón následovně: 1. rok – 30% materiálu, 2. rok - 40% a 3. rok 30%. Pracovní doba je plánovaná na 8 hodin denně v době (8-16 h). Recyklační linka bude vybavena skrápěcím (mlžícím) systémem. Tato linka byla použita pro výpočty v rozptylové studii. Po ukončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Pro umístění zařízení recyklační linky byla zpracována „Rozptylová studie“ (Ecological Consulting /2019), vypracovaná autorizovanou osobou Mgr. Terezou Veselou, viz příloha č. 6 části H tohoto oznámení. V následujícím textu jsou uvedeny pouze závěry zpracované rozptylové studie.

Výpočet byl proveden v programu Symos '97 pro pravidelnou síť 1599 referenčních bodů plus tři referenční body umístěné v místě nejbližší obytné zástavby.

Stanovené referenční body v místě vybrané (nejbližší) dotčené obytné zástavby:

- bod č. 1 – objekt k bydlení, Majakovského 123/26, Předlice (p. p. č. 319, k. ú. Předlice) – vzdálenost 460 m
- bod č. 2 – objekt k bydlení, Majakovského 170/4, Předlice (p. p. č. 311, k. ú. Předlice) – vzdálenost 440 m
- bod č. 3 – rodinný dům, Tovární 1737/32, Ústí n. Labem (p. p. č. 386, k. ú. Ústí nad Labem) – vzdálenost 340 m



**Obr. 2** – rozložení referenčních bodů v okolí záměru

Výpočtem byly získány pouze přírůstky koncentrací daných látek ke stávající imisní situaci vyvolané realizací stavebního záměru. V rámci rozptylové studie byly modelovány následující znečišťující látky a jejich charakteristiky:

- a. průměrná roční koncentrace  $\text{NO}_2$
- b. maximální hodinová koncentrace  $\text{NO}_2$
- c. průměrná roční koncentrace  $\text{PM}_{10}$
- d. maximální denní koncentrace  $\text{PM}_{10}$
- e. průměrná roční koncentrace  $\text{PM}_{2,5}$
- f. průměrná roční koncentrace benzenu
- g. průměrná roční koncentrace benzo(a)pyrenu
- h. maximální osmihodinová koncentrace CO

Průměrné charakteristiky představují hodnoty, které nastanou, při provozu posuzovaných zdrojů znečišťování ovzduší, respektují směr a četnost proudění větrů dle konkrétní větrné růžice. Maximální charakteristiky představují nejvyšší vypočtené hodnoty (maximální hodnoty koncentrací z jednotlivých tříd stability a rychlosti větru). Tato hodnota představuje nejnepríznivější stav, který může v hodnocené lokalitě nastat.

Návrh kompenzačních opatření vychází z § 11 odst. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, kde je uvedeno, že pokud by provozem tzv. vyjmenovaného zdroje označeného v příloze č. 2 zákona ve sloupci B došlo v oblasti jeho vlivu na úroveň znečištění k překročení

některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 zákona nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, lze vydat souhlasné závazné stanovisko k umístění stavby pouze při současném uložení opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku (kompenzační opatření). Kompenzační opatření se neuloží u zdroje, jehož příspěvek vybrané znečišťující látky (s dobou průměrování jeden kalendářní rok) je do 1% imisního limitu (viz vyhláška č. 415/2012 Sb.). Posuzovaný záměr nenaplňuje požadavky pro uložení kompenzačních opatření. Podle přílohy č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., nejsou pro tento typ zdroje znečištění ovzduší kompenzační opatření vyžadována.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že v lokalitě stavebního záměru (umístění recyklační linky) jsou v současné době dodrženy imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek (roční koncentrace benzo(a)pyrenu je právě na hodnotě stanoveného limitu).

Procentuální příspěvky jednotlivých znečišťujících látek v místech obytné zástavby uvádí tabulka č. 5.

**Tab. č. 5 – Srovnání vypočtených hodnot imisního příspěvku v místě vybraných dotčených obytných objektů s imisními limity a stanoveným imisním pozadím**

Znečišťující látka	Bod č. 1	Bod č. 2	Bod č. 3	Imisní pozadí	Imisní limit
	Příspěvek stavebního záměru				
	Koncentrace [ $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ]				
PM <sub>10</sub> (rok)	0,665	0,783	0,346	26,2	40
PM <sub>10</sub> (rok)	25,19	24,72	28,02	47,2	50
PM <sub>2,5</sub> (rok)	0,179	0,209	0,095	19,4	20
NO <sub>2</sub> (rok)	0,0097	0,011	0,0042	19,9	40
NO <sub>2</sub> (rok)	0,264	0,301	0,336	85	200
Benzen (rok)	0,000369	0,000445	0,000146	1,4	5
Benzo(a)pyren (rok)	0,000000540	0,000000673	0,000000205	0,001	0,001
CO	0,233	0,238	0,314	1 612	10 000

Z výsledků vyplývá, že příspěvek daný realizací záměru k průměrné roční koncentraci benzenu a benzo(a)pyrenu a maximální hodinové koncentraci CO bude představovat maximálně několik setin procenta podílu na imisním pozadí i imisním limitu daných látek.

V případě roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby činit cca 0,209  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , což odpovídá přibližně 1 % podílu na imisním pozadí a imisním limitu. U roční koncentrace PM<sub>10</sub> dojde k navýšení koncentrace v řádu jednotek procent (maximálně 3 % imisního pozadí a 2% imisního limitu), realizace záměru však nebude znamenat překročení zákonného imisního limitu. Příspěvek roční koncentrace NO<sub>2</sub> bude v místě nejbližší obytné zástavby činit řádově pouze setiny procenta podílu na imisním pozadí a imisním limitu. Maximální hodinová koncentrace NO<sub>2</sub> v místě nejbližší obytné zástavby byla vypočtena na 0,336  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , tedy cca 0,39 % imisního pozadí a 0,16 % imisního limitu.

K překročení limitních hodnot dojde k 24hodinové koncentraci PM<sub>10</sub>. Je však třeba zdůraznit, že vypočtené hodnoty (28  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , resp. 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  u nejbližší obytné zástavby) porovnávané s imisními limity jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejneprůzračnějšího provozu zdroje a povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje

znečištění. Lze konstatovat, že v reálném provozu budou dosahované koncentrace nižší. Maximální vypočtené hodnoty budou dosahovány pouze v některých dnech za nepříznivých rozptylových podmínek. Při provozu zařízení za běžných klimatických podmínek (stabilita III. a IV.) a při bezvětří, případně nízké rychlosti větru, dosahují vypočtené hodnoty téměř maximálních hodnot. Vypočtené příspěvky se snižují zejména v závislosti na rychlosti větru. Nejnižší hodnoty jsou pak vypočteny při labilním teplotním zvrstvení. K překročení limitů bude docházet pouze v časově omezeném období – a to maximálně v období provozu recyklační linky (tedy dle předpokladu max. 38 dní v roce). Po skončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší. Vypočtené hodnoty však nezahrnují opatření na snížení emisí při realizaci stavby, která je nutno vzhledem k předpokládané vysoké zátěži ovzduší prachovými částicemi dodržet. Při dodržení opatření budou prachové emise výrazně eliminovány a s tím i negativní vliv na pohodu a zdraví obyvatel v okolí recyklační základny. Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší pevnými částicemi PM<sub>10</sub> během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby byla důkladně dodržována následující opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel:

- použitá recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího zařízení, kterým bude prašnost eliminována
- materiál bude dostatečně zvlhčován i před jeho zpracováním
- doba provozu recyklačního zařízení bude omezena na denní dobu (8–16 hod.), mimo neděle a svátky
- budou dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – zaplachtování automobilů, převážející stavební materiál, pravidelné uklízení komunikace, kropení staveniště při suchém počasí, pravidelné čištění stavebních mechanismů

Dále je investor, resp. zhotovitel stavby povinen dodržovat opatření uvedená v Programu zlepšování kvality ovzduší – zóna Severozápad.

Provozem recyklační linky dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy provoz recyklační linky může za nepříznivých povětrnostních podmínek způsobit překročení imisních limitů u průměrné denní koncentrace PM<sub>10</sub>. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv (po dobu provozu recyklační linky), můžeme konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný. To potvrzují i vypočtené průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub>, u kterých dojde k nárůstu u dotčené obytné zástavby o max. 0,78 µg/m<sup>3</sup>, což nezpůsobí překročení imisních limitů, jelikož požadované koncentrace se v dané lokalitě pohybují hluboko pod imisním limitem.

U dalších sledovaných znečišťujících látek dojde pouze k mírnému zvýšení požadované koncentrace a nedojde k překročení imisních limitů.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že záměr je při striktním dodržování navržených opatření v dané lokalitě možné realizovat.

### *Znečištění vody*

V souvislosti s negativním působením stavby na vodní prostředí jsou možnými zdroji znečištění stavební stroje s případnými úkapy látek (dle rozsahu havarijního stavu).

### *Znečištění půdy a půdního podloží*

Potencionálním výstupem ve fázi realizace s možností působení na půdy jsou případné havarijní stavy či úniky ropných látek ze stavebních strojů. Vlastní provoz na trati také neznamená významné výstupy do půdy, lze předpokládat zejména úkapy mazacích látek z projíždějících souprav a přepravovaných kapalných materiálů.

## **B.III.2 ODPADNÍ VODY**

### **Realizace záměru**

Splaškové odpadní vody – budou vznikat během výstavby v areálech dodavatelských firem, řešeny budou v rámci těchto areálů, a na celé trase stavby, tj. ve stanicích (ŽST Ústí n. L. - Střekov, ŽST Velké Březno a ŽST Boletice n. L.). Při zřizování dočasných zařízení staveniště se předpokládá využívání hygienických zařízení v železniční stanici, případně využívání chemických WC. V současném stupni dokumentace není znám počet pracovníků.

Předpokládaná produkce splaškových vod na 1 pracovníka stavby: 120 l/osoba/směna

Technologické vody – stavba bude ve fázi realizace vytvářet pouze minimální množství technologických odpadních vod, například z kropení betonu, čištění strojních zařízení, odprášení některých prací. Množství ani kvalitu těchto vod nelze v současnosti přesně specifikovat.

Srážkové vody – srážkové vody ze staveniště budou odváděny do místních odvodňovacích zařízení nebo nejbližších vodotečí. Kvalita srážkových vod odvedených odvodňovacím systémem ze zpevněných ploch stavebních dvorů, zařízení stavenišť může být ovlivněna:

- způsobem odvodnění ploch
- způsobem ošetřování ploch v zimním období
- klimatickými podmínkami

### **Provoz záměru**

*Splaškové odpadní vody* – při provozu se produkce odpadních vod, včetně nakládání s nimi, oproti stávajícímu stavu nemění.

*Srážkové vody* – předpokládá se zachování současného způsobu odvodnění trati (patní příkopy, trativody).

## **B.III.3 ODPADY**

Řešení posuzované stavby neobsahuje žádné dílenské nebo opravárenské celky. Odpady produkované v běžném provozu dopravy podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy, tj. trvalými smlouvami zajištěnému odběru těchto odpadů



oprávněnými firmami. Uvedené složky jsou začleněny do plánu odpadového hospodářství kraje.

### Realizace záměru

Ve zvýšené míře budou odpady produkovány v procesu výstavby. Během ní bude stavba produkovat jednak výzisk, tj. hmoty určené k recyklaci, jednak odpady. Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit štěrkové lože ze železničního svršku, výkopová zemina kontaminovaná i nekontaminovaná, betonové a dřevěné pražce, výkopové inertní materiály, stavební sutě a betonu z demolic, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další. V tabulce č. 6 jsou uvedeny předpokládané odpady vznikající při realizaci stavby.

Dále budou vznikat odpady související s pohybem osob, půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu.

Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s požadavky zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, a to jako vhodné recykláty v téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění.

Tab. č. 6 – odpady z realizace záměru

Katalogové číslo	Druh	Název odpadu	Popis odpadu	Způsob nakládání
02 01 03	O	Odpad rostlinných pletiv	Smýcené stromy a keře Pařezy	Využití, kompostování
07 02 99	O	Odpady jinak blíže neurčené	Pryžové podložky (žel. svršek)	Spec. Firma
08 01 11		Odpadní nátěrové hmoty		Spec. Firma
16 02 13*	N	Vyřazená zařízení obsahující nebezpečné složky neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 12	Trafa s olejem nebo s jinými škodlivinami Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní Výkonové vypínače vvn, vn s olejovou náplní Kondenzátory a kondezátorové baterie s obsahem minerálního oleje	Spec. firma

			Přístrojové transformátory s olejovou náplní	
16 02 14	O	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	Trafo bez náplně PCB a škodlivin Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché) Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - Al, Cu a vz. kovy) Přístrojové transformátory bez olejové náplně Výkonové vypínače vvn, vn bez olejové náplně Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory Průchodky, pojistky Omezovače přepětí (vvn a vn)	Spec. Firma
16 06 01	N	Olověné akumulátory		Spec. Firma
16 06 02*	N	Nikl – kadmiové baterie a akumulátory	Nikl – kadmiové baterie a akumulátory	Spec. firma
17 01 01	O	Beton	Prostý beton, železobeton Železniční pražce betonové Kůly a sloupy betonové	
17 01 02	O	Cihly	Stavební a demoliční suť (cihly)	Skládkování
17 01 03	O	Tašky a keramické výrobky	Izolátory porcelánové Odpojovače-ocel, porcelán 100 kg Porcelánové podpěrky	
17 02 01	O	Dřevo	Dřevo po stavebním použití, z demolic	
17 02 02	O	Sklo	Sklo z interiérů rekonstruovaných objektů	Recyklace
17 02 03	O	Plasty	Plasty z interiérů demolovaných objektů	Recyklace

			Polyetylenové podložky (žel. svršek)	
17 02 04	N	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné		
17 03 02	O	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	
17 03 03	N	Asfaltové stavební nátěry		
17 04 02	O	Odpad z hliníku		
17 04 05	O	Železo a ocel	Železniční pražce ocelové Železný šrot – konstrukce, stožáry, kolej. Rozvaděče kovové bez výbroje	
17 04 07	O	Odpad směsných kovů		
17 04 09*	N	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	Výhybky znečištěné mazadly	Spec. firma
17 04 10*	N	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	Kabely s izolací papír – olej	Spec. firma
17 04 11	O	Kabely neuvedené pod 17 04 10	Zbytky kabelů a vodičů	
17 05 07*	N	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	Lokálně znečištěný štěrka a zemina z kolejiště (výhybky)	Skládkování (N)
17 05 08	O	Štěrka ze železničního svršku neuvedená pod číslem 17 05 07	Štěrka z kolejiště	recyklace
17 06 01*	N	Izolační materiál s obsahem azbestu	Izolační materiály s obsahem azbestu	Spec. firma
17 06 03*	N	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	Spec. firma

17 06 04	O	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	Zbytky izolačních materiálů	
17 05 04	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Čistá výkopová zemina, stávající sypaný materiál z nástupišť, kamenná suť, zeminy a horniny V. a VII. třídy těžitelnosti	recyklace
17 09 04	O	Laminát z demolic reléových domků		
20 03 01	O	Směsný komunální odpad	Odpad podobný komunálnímu odpadu	Skládkování, spalovna

Část odpadů z likvidací a rekonstrukcí bude dále využitelná – železo (koleje, výhybky apod.), nekontaminovaná stavební suť na recyklaci apod., jako druhotné suroviny. Mezi významné odpady v rámci stavby bude patřit štěrkové lože, stavební suť, příp. výkopová zemina (nekontaminovaná). Předpokládá se, že s přebytky bude nakládáno jako s odpadem, případně mohou být nabídnuty dalším fyzickým či právnickým osobám.

#### ŠTĚRKOVÉ LOŽE ZE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU

Stávající materiál štěrkového lože v současnosti nevyhovuje jak z hlediska únosnosti mechanických vlastností, tak ani z hlediska kvality materiálu. Tento materiál bude recyklován a z části zpětně využit.

V dokumentaci je uvažováno s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože (recyklátu) v souladu s Obecnými technickými podmínkami "Kamenivo pro kolejové lože železničních drah" (č. j. 59 110/2004-O13 ve znění změny 1 vydané pod č.j. 23155/06-OP) a s předpisem SŽDC S3, část desátá.

Z celkového množství odtěženého štěrkového lože bude po recyklaci využito 50% zpět do štěrkového lože železničního svršku a 30% jako štěrkodrt v železničním spodku.

Recyklační základna je navržena v železniční stanici Ústí nad Labem-západ. Zde bude štěrk vytříděn pro další použití do kolejového lože, do sanačních vrstev, násypů apod.

Před odtěžením štěrku ve stanici budou z daného úseku odebrány vzorky pro stanovení kontaminace štěrkového lože. Odběrům budou přítomni zástupci SŽDC, pověřená osoba dle zákona o odpadech, zúčastněných dodavatelských společností a zástupci orgánů státní správy. Podle výsledků chemických analýz bude upřesněno další nakládání se štěrkovým ložem.

Provedení vlastní recyklace spočívá v mechanickém zpracování materiálu a jeho roztřídění na zrnitostní frakce 0-8 mm (zahliněná frakce), 8-32 a 32-63 mm. Využití recyklátu vychází z mechanických vlastností štěrku. Při provedení recyklace dojde k oddělení jemné frakce podsítného (zrnitostní frakce 0 - 8 mm) od kamene.

Materiál v areálu recyklační základny přebírá zaškolená obsluha a provádí jeho uložení na přechodnou deponii. Původ, druh a množství materiálu je průběžně evidováno. Nekontaminovaný materiál je dočasně skladován nebo přímo recyklován, na základě místních

podmínek. Po recyklaci jsou opět odebrány vzorky jednotlivých frakcí a laboratorně stanovena míra kontaminace.

Linka se skládá z předtřídícího stroje, rotačního odrazového drtiče a sítového stroje. Stroje jsou napájeny z vlastního dieselaagregátu. Plnění stroje je prováděno kolovým nakladačem. Při provozu je podle potřeby možné skrápění podávaného materiálu vodou. Výkon stroje se pohybuje od 80 - 150 t/h, podle druhu zpracovávaného materiálu. Velmi výhodné je umístění areálu přímo u kolejíště, tak aby byla umožněna doprava pouze přepravními vagóny až na místo přechodné deponie. V případě průběžného odvozu není potřeba materiál přechodně skladovat, a tak jsou omezeny požadavky na přechodné deponie.

### **Recyklační základna**

Je navrženo odtěžení stávajícího štěrkového lože s následnou recyklací, která bude probíhat na recyklační základně zřízené v železniční stanici Ústí nad Labem-západ:

Katastr nemovitostí, parcela číslo: 4306/1

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastník: ČD, a. s.

Katastrální území: Ústí nad Labem [774871]

Plocha určená pro recyklační základny se předpokládá o výměře cca 3 200 m<sup>2</sup>. Přeprava materiálu štěrkového lože je předpokládána po železnici, lokalita je přístupná i silniční dopravou.

Vlastní prostor recyklační základny a prostor pro uložení prosevu z recyklace bude, z důvodu ochrany vod, zpevněn zapanelováním s utěsněnými spárami a vyspádován do bezodtoké záchytné jímky s dostatečným objemem. Recyklovány budou pouze odpady kategorie OSTATNÍ, tj. nekontaminovaný štěrk ze železničního svršku, kamenná, betonová a stavební suť.

Recyklace nebude prováděna kontinuálně, ale postupně v závislosti na realizaci stavby. Podle zkušeností z již realizovaných staveb využívají zhotovitelé stavby pro recyklaci mobilní mechanizaci, nasazovanou vždy na určené časové období.

#### **PODSÍTNÉ**

**/kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O/**

Jedná se o kamenivo nevyhovující frakce (0-8 mm). Jde o úlomky štěrku, drobného kameniva, příměsi prachu, minerálních i organických částic. Na tyto složky jsou v převážné míře vázány škodlivé látky obsažené v železničním svršku. Je nutné s tímto materiálem nakládat v závislosti na míře znečištění. V projektové dokumentaci je uvažováno s uložením podsítného na skládce skupiny S-ostatní odpad.

Podsítné činí z celkového objemu odtěženého štěrkového lože cca 43 122 t.

#### ŠTĚRKOVÉ LOŽE KONTAMINOVANÉ

**/kód odpadu 17 05 07\* - Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N/**

Do kategorie kontaminovaného odpadu patří štěrk a půda zasažené škodlivými látkami. Toto se týká míst stání hnacích jednotek kolejových vozidel, odstavných kolejí.

Jedná se převážně o štěrkové lože znečištěné ropnými látkami pod stáním hnacích vozidel. Odtěžení kontaminovaného materiálu z výhybek doporučeno pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Z praktických zkušeností (zejména z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů) je průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku 15 m<sup>3</sup>. Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (nepolární extrahovatelné látky) je možné dekontaminovat na odpovídající dekontaminační ploše v regionu.

#### VÝKOPOVÁ ZEMINA

**/kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O/**

Výkopová zemina v souvislosti s realizací stavby vznikne zejména úpravami a obnovou železničního spodku, úpravami a obnovou okolí trati, úpravami svahů, výkop pro podchod, kanalizaci.

#### STAVEBNÍ SUŤ

**/kód odpadu 17 01 02 – Cihly, kategorie O; 17 01 03 – Tašky a keramické výrobky, kategorie O/**

Stavební suť bude zpracována v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů provozovaných v daném regionu. Lze ji následně využít jako obsypový materiál na předmětné stavbě. Před započítáním demoličních prací budou z pozemních objektů odstraněny nebezpečné materiály tak, aby bylo zabráněno kontaminaci stavební suti určené k recyklaci.

#### BETON

**/kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie O/**

Beton, z demolic základů trakčního vedení a z ostatních stavebních úprav bude zpracován v některém z recyklačních zařízení provozovaných v daném regionu nebo na recyklační základně určené pro stavbu s následným využitím pro násypy, obkladové vrstvy a obsypy, příp. jako kamenivo do betonu nižších pevnostních tříd předmětné stavby.

#### SMÝCENÉ KEŘE A ROSTLINNÉ ZBYTKY

**/kód odpadu 02 01 03 - Odpad rostlinných pletiv, kategorie O/**

Jedná se o pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště. Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo (doporučení – nabídnout k prodeji právníckým a fyzickým osobám).

*Pozn.“ V případě, že kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo k prodeji právníckým nebo fyzickým osobám, nebude výše uvedený způsob nakládání s pokácenými stromy z prostoru staveniště podléhat zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.*

Smýcené keře a náletové dřeviny lze zpracovat štěpkovačem, s následným využitím dřevních štěpků jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad využít v nejbližší kompostárně, lze jej využít v zařízení na energetické zpracování odpadů.

#### ŽELEZNIČNÍ PRAŽCE

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci SŽDC. Využitelnost materiálu železničního svršku bude zhodnocena předkategorizací materiálu žel. svršku v průběhu zpracování projektu pro stavební povolení. Počet pražců, které budou odstraněny jako odpad, může být upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Dřevěné pražce (kód odpadu 17 02 04\* - dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné), které svou kvalitou již neodpovídají a nemohou být znovu použity pro konstrukci železničního svršku, budou odstraněny na skládce skupiny S – nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně nebezpečného odpadu. Použité dřevěné pražce s odpovídající kvalitou mohou být na základě rozhodnutí SŽDC znovu používány. Dřevěné pražce nesmějí být v žádném případě odstraňovány volným pálením. Pro nakládání s betonovými pražci platí obdobná opatření jako při nakládání s dřevěnými pražci (kód odpadu 17 01 01 – beton, kategorie odpadu O). Celkový počet betonových pražců bude zpřesněn v rámci další projektové přípravy. Nepoužitelné a vyřazené betonové pražce budou přednostně recyklovány na drtícím zařízení.

#### KOVOVÝ ODPAD

**/17 04 05 – železo a ocel (cca 3817 t), vše kategorie O/** zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, troleje, nosná lana, konzoly, kabely, spojovací materiál, je majetkem SŽDC, ČD. Materiál, který se již nehodí pro potřeby SŽDC nebo ČD (např. využití na údržbu a opravy provozně méně zatížených kolejí a regionálních tratí) nebo pro své opotřebení, stáří, nevyhovující technické vlastnosti, je využitelný jako druhotná surovina (lze jej odprodat právníkům nebo fyzickým osobám oprávněným k podnikání, které se zabývají výkupem a následnou recyklací kovového odpadu).

#### STAVEBNÍ ODPADY OBSAHUJÍCÍ AZBEST

V rámci demolic pozemních objektů může dojít k odstraňování materiálů s obsahem azbestu. Materiály s obsahem azbestu je nutno odstranit před samotným prováděním demolice, objekt odstrojít a pak teprve provádět demolici. V případě odpadu z azbestu je nutno postupovat v souladu s hygienickými předpisy, předpisy na úseku bezpečnosti práce a legislativy na úseku odpadového hospodářství.

#### Provoz záměru

Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu bude úklid železničních stanic a údržba veškerého zařízení souvisejícího s provozem železniční dopravy. Způsoby využívání a odstraňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a budou respektovat platnou legislativu.

V následující tabulce č. 7 jsou uvedeny předpokládané druhy produkovaných odpadů.

Tab. č. 7 – Odpady z budoucího provozu

Druh odpadu	kat. číslo	kategorie	způsob nakládání
obaly plastové	15 01 02	O	recyklace
obaly papírové	15 01 01	O	recyklace
obaly dřevěné	15 01 03	O	recyklace
zbytky kabelů vodičů	17 04 11	O	recyklace + likr. opr. osobou
směsný komunální odpad	20 03 01	O	spalovna, skládkování
zářivky	20 01 21*	N	likvidace oprávněnou osobou
objemný odpad	20 03 07	O	spalovna
směsný komunální odpad	20 03 01	O	spalovna
čistící tkaniny	15 02 02*	N	likvidace oprávněnou osobou

### B.III.4 OSTATNÍ EMIE A REZIDUA

#### Hluk

#### Realizace záměru

Hluk v období výstavby nebyl pro potřeby oznámení samostatně modelován. Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanismy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů – bagry, nakladače, nákladní auta, hutnicí mechanismy apod.

Hluk ze stavby bude v čase proměnný a bude záviset na druhu, množství a místě prováděných prací, druhu a stavu stavebních strojů, počtu pracovníků a organizaci práce. Hlukové působení bude maximálně redukováno organizací výstavby a bude časově omezeno, hlučné práce budou prováděny pouze nárazově dle aktuálních potřeb stavby, ne v průběhu stavby celé. Akustická studie hluku ze stavby bude zpracována v další fázi přípravy. Při stavebních pracích lze minimalizovat zatížení obyvatelstva hlukem dodržováním následujících pokynů:

- dobré vytěžování nákladních aut a jejich udržování v dobrém technickém stavu
- provádění prací pouze v denní době
- zkrácení doby provádění dobrou organizací práce apod.

Tato opatření jsou v možnostech dodavatele stavby – lze je zavést jako součást stavebního řádu. Velmi důležité je místní obyvatelstvo dostatečně a s předstihem informovat o postupu prováděných prací a o opatřeních, která budou v rámci eliminace hlukové zátěže prováděny.

#### Provoz záměru

Pro etapu provozu byla vypracována hluková studie (příloha č. 2, část H). Do hlukové studie bylo pro posouzení ovlivnění obytné zástavby hlukem od provozu v železniční stanici zahrnuto území, ve kterém se obytná zástavba nachází v blízkosti rekonstruované železniční trati. Pro tvorbu modelu byly použity veškeré dostupné podklady. Převážně byly využity



materiály z připravované dokumentace dodané zadavatelem. Intenzity vlakové dopravy byly získány od zadavatele (SUDOP EU a.s.).

**Tab. č. 8 – Porovnání stavu hlučnosti v referenčních bodech**

(zdroj: Hluková studie)

Bod výpočtu (místo měření)	L <sub>Aeq</sub> rok 2000		L <sub>Aeq</sub> rok 2017		L <sub>Aeq</sub> rok 2045 s PHS	
	den	noc	den	noc	den	noc
M1 – Litoměřická 858/8, Ústí n. Labem	68,7 dB	70,8 dB	68,3 dB	68,6 dB	67,0 dB	66,2 dB
M2 – Za Tratí 99, Ústí n. Labem	70,5 dB	73,5 dB	68,4 dB	69,3 dB	57,8 dB	57,2 dB
M3 – Děčínská 81, Velké Březno	74,2 dB	77,1 dB	75,0 dB	75,9 dB	71,1 dB	70,4 dB
M4 – Malé Březno 60, Malé Březno	67,3 dB	70,2 dB	68,1 dB	69,0 dB	67,1 dB	66,5 dB
M5 – Spojenců 130, Děčín	63,2 dB	66,1 dB	64,0 dB	64,9 dB	63,8 dB	63,2 dB
M6 – Valtířov 10, Velké Březno	69,5 dB	72,5 dB	67,4 dB	68,3 dB	68,4 dB	67,8 dB
M7 – Těchlovice 62, Těchlovice	72,1 dB	75,1 dB	71,6 dB	72,5 dB	71,0 dB	70,3 dB
M8 – Jakuby 107, Děčín	70,8 dB	73,7 dB	68,7 dB	69,5 dB	68,4 dB	67,8 dB

**Tab. č. 9 - Rozdílové hodnoty v referenčních bodech**

(zdroj: Hluková studie)

Bod výpočtu (místo měření)	Δ L <sub>Aeq</sub> „rok 2017“ – „rok 2000“		Δ L <sub>Aeq</sub> „rok 2045 s PHS“ – „rok 2000“	
	den	noc	den	noc
M1 – Litoměřická 858/8, Ústí n. Labem	-0,5 dB	-2,2 dB	-1,7 dB	-4,6 dB
M2 – Za Tratí 99, Ústí n. Labem	-2,1 dB	-4,2 dB	-12,7 dB	-16,3 dB
M3 – Děčínská 81, Velké Březno	0,8 dB	-1,3 dB	-3,1 dB	-6,7 dB
M4 – Malé Březno 60, Malé Březno	0,8 dB	-1,2 dB	-0,2 dB	-3,7 dB
M5 – Spojenců 130, Děčín	0,8 dB	-1,2 dB	0,6 dB	-2,9 dB
M6 – Valtířov 10, Velké Březno	-2,1 dB	-4,2 dB	-1,1 dB	-4,7 dB
M7 – Těchlovice 62, Těchlovice	-0,4 dB	-2,5 dB	-1,1 dB	-4,7 dB
M8 – Jakuby 107, Děčín	-2,1 dB	-4,2 dB	-2,4 dB	-5,9 dB

## Limity

Podle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se hygienický limit hluku v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A L<sub>Aeq,T</sub> (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem je zřejmé, že nedošlo k prokazatelnému nárůstu hlukové zátěže v okolí posuzované železniční trati. Na úsecích, kde proběhne rekonstrukce trati včetně změny z pevného upevnění kolejnic na pružné bezpodkladnicové, lze očekávat pokles stavu hluku o 1 dB v denní době a cca 2 dB v noční době při výhledových intenzitách dopravy. V úsecích, kde rekonstrukce trati již proběhla, lze očekávat mírný nárůst hlučnosti v denní době přibližně o 1

dB, v noční době pokles cca o 0,5 dB. Pro následné posouzení hlukové zátěže pro výhledový stav a případné návrhy protihlukových opatření je možné použití korekce pro starou hlukovou zátěž a výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku jsou porovnány s hygienickým limitem pro hluk z dopravy na drahách s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž.

### Závěry akustické studie:

Železniční trať je využívána silnou nákladní dopravou v průběhu celého dne. Výsledky měření hluku ukazují na ovlivnění okolí, a proto jsou navržena i doplňující protihluková opatření. Pro snížení hodnoty hluku jsou navržena protihluková opatření, protihlukové stěny i individuální protihluková opatření. Konfigurace terénu, objekty v blízkosti trati, nedostatečná velikost drážních pozemků a úrovněvé křížení se silničními komunikacemi značně omezují návrh smysluplných protihlukových stěn.

Tab. č. 10 – Navržené protihlukové clony

Umístění stěny	Délka	Výška	Min. pohltivost Ke koleji / od koleje
433,028 – 433,126 L	97,5 m	2,5 m nad TK	A2/A3
433,513 – 433,820 L	307 m	2 m nad TK	A3
434,019 – 434,202 L	183 m	2 m nad TK	A3
434,227 – 434,340 L	113 m	2 m nad TK	A3
434,227 – 434,329 P	102 m	4 m nad TK	A3
434,650 – 434,740 L	90 m	2 m nad TK	A3
434,763 – 435,763 L	1000 m	2 m nad TK	A3
435,635 – 435,765 P	129,5 m	2,5 m nad TK	A3
440,075 – 440,199 L	124 m	1,5 m nad TK	A3
441,237 – 441,413 L	176 m	1,8 m nad TK	A3
441,806 – 441,958 P	152 m	2,5 m nad TK	A3
445,092 – 445,236 L	144 m	1,2 m nad TK	A3

### Vibrace

Měření vibrací od pojezdů železničních souprav v okolí železniční trati Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ bylo provedeno za účelem zjištění vlivu šíření vibrací. Vibrace jsou mechanická chvění, vznikající při průjezdu vozidla, a přenášejí se podloží do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Měřeny byly jednotlivé průjezdy vlakových souprav a z naměřených hladin byly vyloučeny vibrace produkované zdroji nesouvisejících s dopravou na žel. trati. Dle Nařízení vlády č. 272/2011, §18 je dán hygienický limit vibrací za dobu jejich působení v chráněných vnitřních prostorech staveb vyjádřený průměrnou váženou hladinou zrychlení vibrací  $L_{aw,T} = 75$  dB a korekcí podle přílohy č. 5 pro obytné místnosti. Pro denní dobu je korekce + 6 dB, pro noc + 3 dB. Jelikož lze předpokládat, že průjezd vlakových souprav se projevuje stejně v denní i noční době, lze naměřené hodnoty porovnávat s hygienickým limitem platným pro denní dobu (81 dB) i pro noční (78 dB), nejistota měření byla stanovena  $\pm 2$  dB.

Pro měření vibrací byla určena tři místa v nejbližším okolí trati, a to:

- Ústí nad Labem, Litoměřická č.p. 858/10
- Děčín, Spojenců č.p. 130
- Těchlovice, č.p. 62

**Tab. č. 11 – Naměřené hodnoty vibrací**

Měřicí bod č.	Vzdálenost (m)	Osa		
		X	Y	Z
1	30	66,4	68,1	75,3
2	26	63,8	72,2	75,9
3	5	74,3	80,2	83,7

Z výsledků měření je zřejmé, že na prvním a druhém měřicím výsledné hodnoty prokazatelně splňují hygienický limit pro denní i noční dobu. Na třetím měřicím místě došlo k překročení limitních průměrných vážených hladin vibrací. Byla navržena odpovídající antivibrační opatření – antivibrační rohože. Předpokládané snížení naměřené hodnoty vibrací jsou 2-3 dB.

#### *Záření a ostatní*

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

### **B.III.5 DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE**

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží tato lokalita v území, které je řazeno do kategorie s nízkým až středním radonovým rizikem, pouze v okolí zámku ve Velkém Březně, ve vzdálenosti cca 50 m od nejbližšího místa železniční trati, je radonový index v úrovni vysoké.

## **C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ**

### **C.1 PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH ENVIROMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ**

Celý záměr se nalézá ve Verneřickém bioregionu (Culek, 1996). Přehledné přírodní poměry území jsou uvedeny níže. Bioregion leží ve středu severních Čech, zabírá téměř celý geomorfologický podcelek Verneřické středohoří a má plochu 651 km<sup>2</sup>. Typická část bioregionu je tvořena převážně čedičovými lávovými příkrovy. Bioregion má mezofilní charakter s převažujícím stupněm 4.- bukovým (květnaté bučiny) a okraji náležejícími až do 2., bukovo – dubového (dubohabřiny). Biota regionu je ovlivněna absencí nejteplomilnějších stanovišť, absencí řady xerothermních elementů a pronikáním hercynských lesních podhorských prvků. Netytické části bioregionu jsou tvořeny plochými kotlinami na slínech

s dubohabřinami a výběžky teplých svahů s ostrovy teplomilných doubrav, které se poněkud blíží poměrům ve vyšších částech sousedního Milešovického bioregionu. V současné době mají významné zastoupení přirozené lesy (květnaté bučiny) i mezofilní travní porosty.

V geologických poměrech dominují horniny rozsáhlé škály bazických neovulkanitů – typické čediče, tefrity a trachyandezity až po neutrální vápníkem chudé trachyty a znělce. Tyto horniny jsou proloženy vrstvami pyroklastik jak je patrné v údolí Labe. Na rozdíl od Milešovického bioregionu se zde neovulkanity uplatňují na daleko větších plochách a ve formě příkrovů. V okrajové zóně, včetně údolí Labe se reliéf vyznačuje značnou členitostí i velkými výškovými rozdíly. Jádrem oblasti tvoří ploché hřbety a plošiny na vulkanických příkrovech. V údolí Labe je vyvinut velkorozměrný údolní fenomén.

Reliéf má charakter převážně ploché hornatiny s výškovou členitostí 300 – 450 m, pouze v údolí Labe, a v okolí nejvyššího kopce Sedla má charakter členité hornatiny s výškovou členitostí až 550 m. Nejnižším bodem je koryto Labe v Děčíně s výškovou kótou cca 123 m, nejvyšším je Sedlo s kótou 726 m. Typická výška území je 400 – 630 m.

### **PODNEBÍ**

Dle Quitta do jižní periferie, zejména do údolí Labe u Litoměřic a odtud směrem k Ústí, zasahuje teplá suchá oblast T2, zde s průměrnými ročními teplotami mezi 8,5 – 9°C a srážkami kolem 500 mm. Směrem k severovýchodu však teplota klesá a srážky rychle narůstají. Tato území náležejí do oblasti mírně teplé, přitom nejrozsáhlejší plochy (vrcholové plošiny) zabírá oblast MT 7.

### **PŮDY**

Půdní poměry jsou charakterizovány naprostou převahou eutotrofních kambizemí, které jsou však ve vyšších rovinatých polohách často oglejené. V labské nivě převládá typická fluvizem.

### **BIOTA**

Potenciální vegetaci tvoří v nižších polohách, zejména na svazích půlomových údolí, dubohabřiny (*Melampyrum nemorosum-Carpinetum*). Na plošinách převládají květnaté bučiny (*Fagenion*), zastoupené asociacemi *Dentario enneaphylli-Fagetum* a *Melico-Fagetum*. Podél větších vodních toků jsou vyvinuty úzké nivy (zřejmě s převažující asociací *Stellario-Alnetum glutinosae*).

Flóra bioregionu je dosti pestrá, s převahou hercynské lesní květeny, ale je obohacená i o některé význačné mezní a exklávní prvky.

Zvířena odpovídá fauně s převážně lesním prvkem (z měkkýšů např. zuboústka trojzubá nebo sklovatka *Daudebardia rufa*). Zejména silně ochuzená je xerothermní složka fauny. Labe náleží do cejnového pásma, Ploučnice do parmového, ostatní drobné toky patří do pstruhového.

### **Územní systémy ekologické stability**

Cílem ÚSES je zachování biodiverzity přírodních ekosystémů, stabilizační působení na okolní, antropicky narušenou krajinu. Trať funguje jako migrační koridor, podél něhož se druhy pohybují, a zároveň jako bariéra pohybu živočichů. Průchodnost železnice pro živočichy je dána intenzitou dopravy, výškovým vedením trati (trať na náspu, v zářezu, v rovině s okolní

krajinou) a množstvím a charakterem migračních profilů (propustků, mostů). Prvky systému ekologické stability se dělí na nadregionální, regionální a lokální.

ÚSES v širším zájmovém území se opírá o existující krajinné prvky s výrazným přírodovědným potenciálem a projektované prvky ve smyslu požadovaných prostorových parametrů.

### Nadregionální ÚSES

V blízkosti stavby se vyskytují tyto prvky nadregionálního ÚSES:

- NRBK K10 (Labe) „Stříbrný roh – Polabský luh“, vedený v trase vodního toku (osa vodní) a v nivě Labe (osa nivní). Celá trasa stávající železniční trati je vedena v ploše NRBK K10.
- NRBK 354 K 10 – nefunkční, navazuje na LBC 189
- NRBC 19 Stříbrný roh

### Regionální prvky ÚSES

V blízkosti stavby se vyskytují tyto prvky regionálního ÚSES:

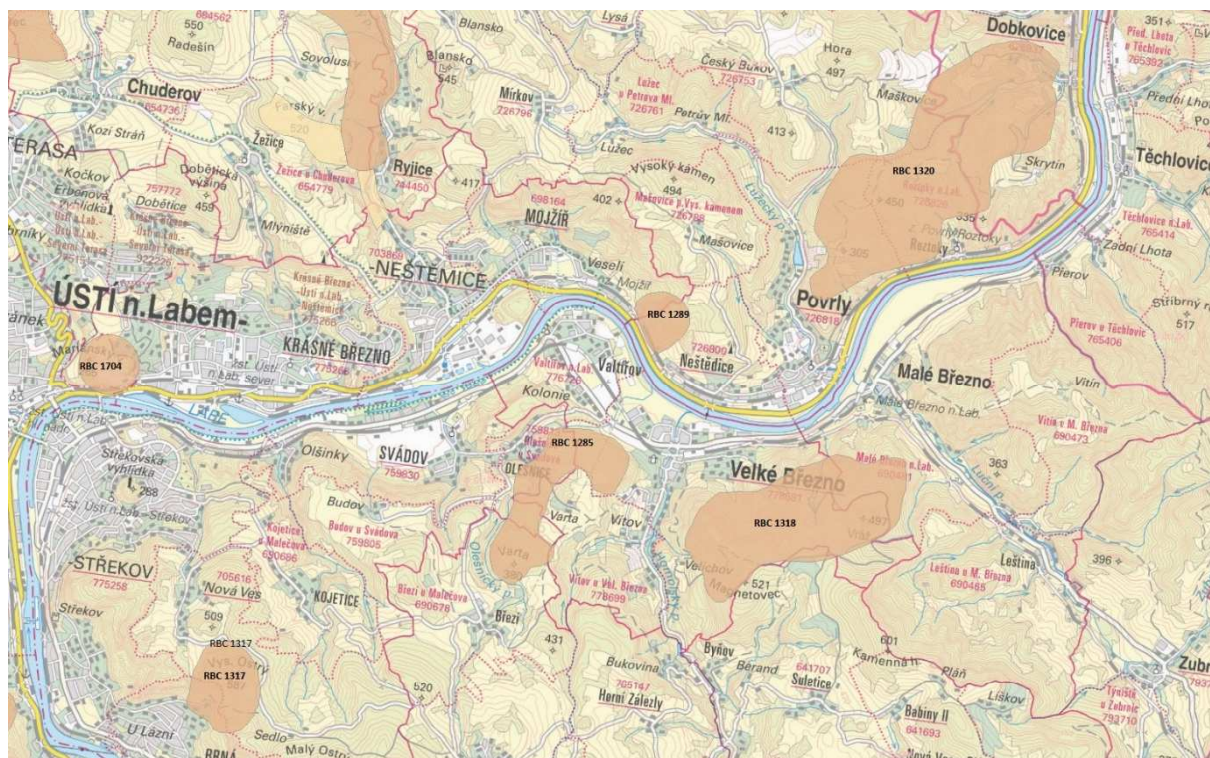
- RBC 1317 „Vysoký Ostrý“, ve vzdálenosti 2,2 km od ŽST Ústí nad Labem – Střekov
- RBC 1285 „Varta“, vzdálené cca 200 m od nejbližšího místa žel. Tělesa
- RBC 1318 „Velké Březno“, ve vzdálenosti cca 500 m od ŽST Velké Březno
- RBC 1367 „Chlum“, ve vzdálenosti cca 700 m ŽST Křešice u Děčína
- RBC 1370 „Údolí Labe“, vzdálené cca 1,3 km od ŽST Děčín – východ

Vzdálenost výše popsaných regionálních prvků ÚSES od nejbližší části stavby je minimálně 200 m. Stavba svým rozsahem regionální prvky ÚSES nezasahuje.



Obr. 3 - NRBK Stříbrný roh

(zdroj: mapy.nature.cz)



Obr. 4 - Regionální biocentra v okolí Ústí nad Labem

(zdroj: mapy.nature.cz)



Obr. 5 - Regionální biocentra v okolí Děčína

(zdroj: mapy.nature.cz)

Dalšími RBC v blízkosti stavby jsou:

- RBC 1704 „Mariánský vrch“
- RBC 1289 „Kozí vrch“
- RBC 1320 „Labské stráně mezi Povrly a Dobkovicemi“

- RBC 1322 „Sedmihoří“

Všechny výše uvedené RBC se nalézají na levém břehu řeky Labe, a řešenou rekonstrukcí železniční trati nebudou nijak zasaženy ani ovlivněny.

#### **Lokální prvky ÚSES**

LBC 187 Pod Střekovským jezem – funkční (kopíruje žel. trať v km cca 430 – 431)

LBC 189 Pod sedlem – funkční (v nejbližším místě kopíruje přímo žel. trať, a to v km 432,4 – 432,5)

LBC 191 Farská louka – funkční (nejbližším místem je km 433,4 kde navazuje přímo na trať)

LBC 190 Olšinky – funkční (v nejbližším místě kopíruje žel. trať kolem km 434)

LBC 195 Rameno u Svádova – funkční (ve vzdálenosti cca 160 m kopíruje trať v km 435 – 435,6)

LBC 166 Laguny u Svádova – funkční (nachází se v blízkosti žel. trati v km 436 – 437,3)

LBK 653 Pravý břeh Labe u Střekova – funkční (v některých místech kopíruje žel. trať v km 432,5 – 434)

LBK 658 Kojetický potok – funkční (kříží trať v km 434,1)

LBK 657 Pravý břeh Labe nad Svádovem – funkční (v úrovni drážních km 434 – 435, nejbližše vzdálený cca 130 m)

LBK 659 Pravý břeh Labe u Svádova – funkční (nachází se mezi LBC 195 a LBC 166, tj. ve vzdálenosti cca 190 m v km 435,6 – 436)



Obr. 6 - Přibližné umístění LBC a LBK

(zdroj: mapy.nature.cz)



## **Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky**

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

### **Národní parky (NP)**

Na území Ústeckého kraje se nachází oblast Českosaské Švýcarsko, na jejímž území je vyhlášen národní park České Švýcarsko obdobně na německé straně je národní park Saské Švýcarsko.

#### NP České Švýcarsko

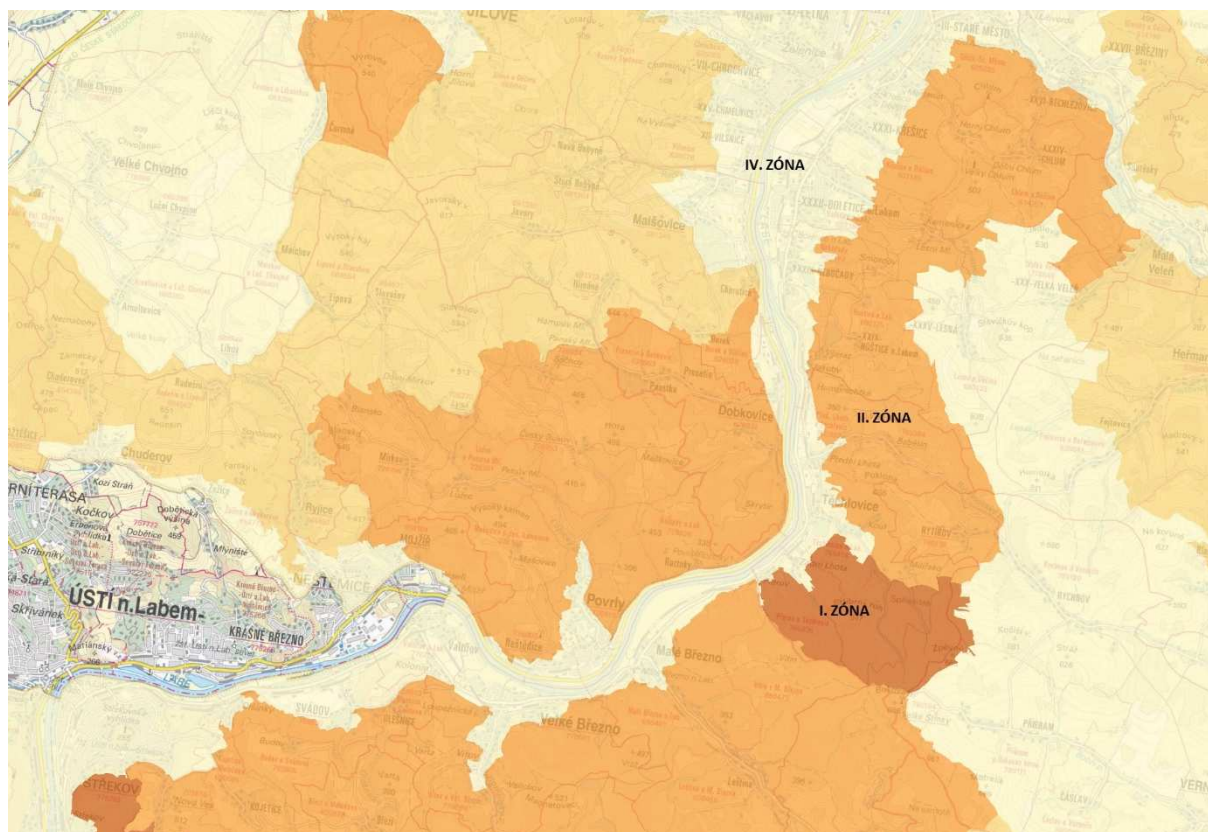
Národní park České Švýcarsko je, se svojí celkovou rozlohou 79 km<sup>2</sup>, z 97 % tvořen lesy. Hlavním předmětem ochrany je unikátní geomorfologie skalního města a na ni vázaná rozmanitost rostlin a živočichů. Typické jsou skalní hřebeny, kaňony, pískovcové věže a stolové hory. Krajina je obohacena třetihorními vyvěřelinami s nejvyšší horou NP České Švýcarsko Růžový vrch (619 m), nejnižším místem je Kaňon Labe ve Hřensku (114 m). Záměr do Národního parku České Švýcarsko nezasahuje, NP jím tedy nebude ovlivněn.

### **Chráněné krajinné oblasti (CHKO)**

V celé délce řešeného úseku prochází železniční trať územím CHKO České středohoří. V převážné většině prochází trať IV. zónou CHKO. Pouze v prostoru Olšinek a v blízkosti zámku Velké Březno se dotýká hranic II. zóny CHKO. Mapa přesné zonace CHKO je přístupná na portále AOPK (<http://mapy.nature.cz/>)

#### CHKO České středohoří

Chráněná krajinná oblast České středohoří byla vyhlášena v roce 1976, její rozlohou 1063 km<sup>2</sup> je druhou největší chráněnou krajinnou oblastí v ČR. Nejvyšším bodem je vrchol Milešovky (837 m), nejnižším naopak hladina Labe v Děčíně (122 m). V rámci CHKO je vyhlášeno 43 chráněných území s přísnějším režimem ochrany. Mezi předměty ochrany patří více než 160 druhů živočichů, z toho je 39 druhů kriticky ohrožených a 66 silně ohrožených. Dále je tu registrován výskyt více než 100 zvláště chráněných taxonů, v různém stupni ohrožení.



**Obr. 7 - Zonace CHKO České Středohoří**

(zdroj: [mapy.nature.cz](http://mapy.nature.cz))

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

V blízkosti železniční trati nebo jeho okolí se nenachází žádná NPR. NPP jsou v okolí dvě.

Národní přírodní památka Vrkoč, nacházející se ve vzdálenosti cca 2 km, nebude stavbou nijak ovlivněna, v jejím okolí nedochází k žádným stavebním pracím.

V blízkosti města Děčín, ve vzdálenosti cca 1 km od železniční trati je NPP Březinské tisy. Ani tato NPP nebude záměrem ovlivněna, není v kontaktu se stavbou.

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

Podél rekonstruované železniční trati se nachází několik přírodních rezervací i přírodních památek. V blízkém okolí stavby se vyskytují přírodní rezervace PR Kozí vrch (vzdušnou čarou cca 750 m vzdálený, na levém břehu Labe) a PR Vrabinec (ve vzdálenosti přibližně 700 m) a přírodní památky PP Loupežnické jeskyně (necelých 900 m), PP Magnetovec – Skalní hřib, PP Stříbrný roh, a PP Nebočadský luh. Řazení základního popisu PP a PR je od nejbližší po nejvzdálenější v okruhu stavby.

#### **PP Nebočadský luh**

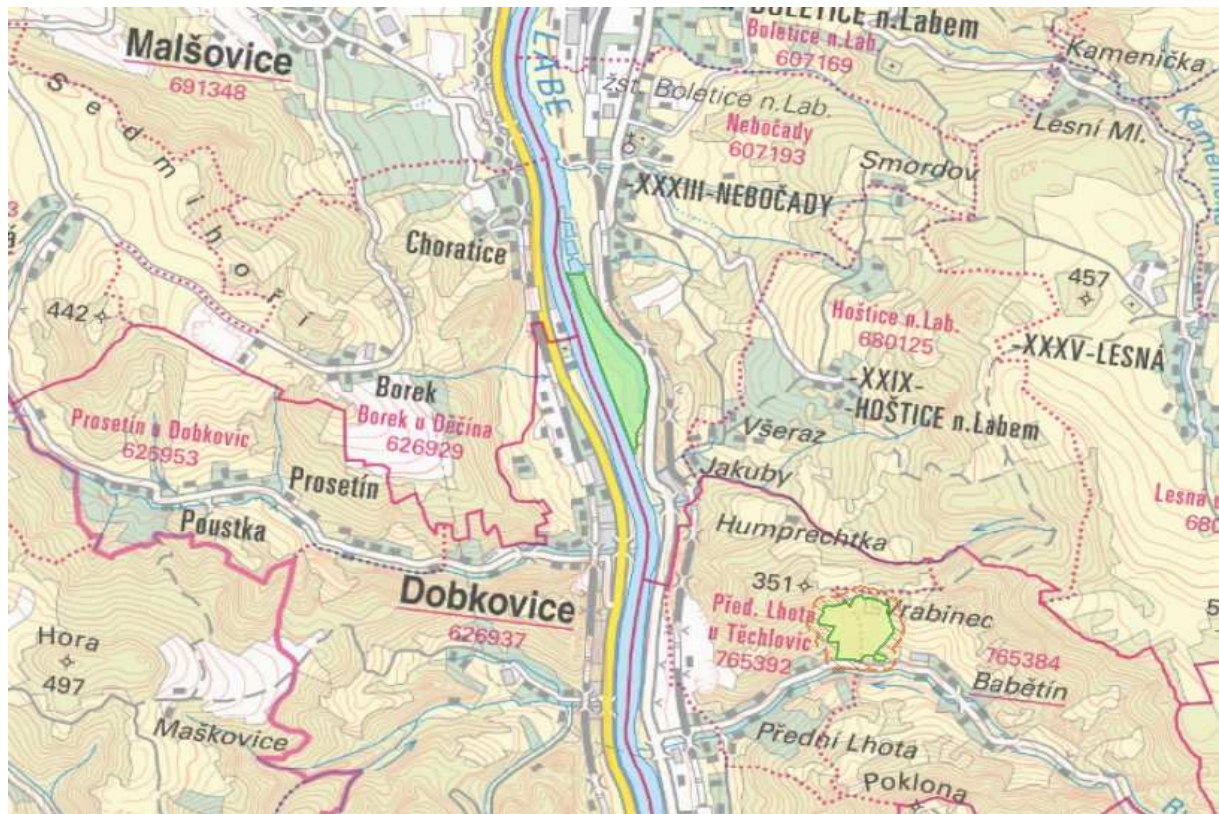
Jedná se o slepé říční rameno s vyvinutým lužním lesem, významné ornitologické hnízdiště a stanoviště. Území se nachází v blízkosti obce Nebočady. Východní hranice PP běží souběžně se stávající komunikací, jejíž trasa je vedena podél náspu železničního tělesa. V její blízkosti se nalézá stavbou řešené SO 74-25-01 Jakubský tunel. Stavba zasahuje do ochranného pásma přírodní památky. V rámci rekonstrukce tunelu bude provedeno očištění skalního masivu od náletové od zeleně, významný vliv na PP se nepředpokládá. V rámci postupů výstavby bude

v navazujícím stupni zpřesněna doba a mechanismy použité při provádění, tak aby předměty ochrany v rámci PP nebyly dotčeny vůbec, nebo míra jejich ovlivnění byla co nejmenší.

Katastrální území: Nebočady

Vyhlášena: 1994

Výměra: 12,5 ha



**Obr. 8** - PP Nebočadský luh

(zdroj: mapy.nature.cz)

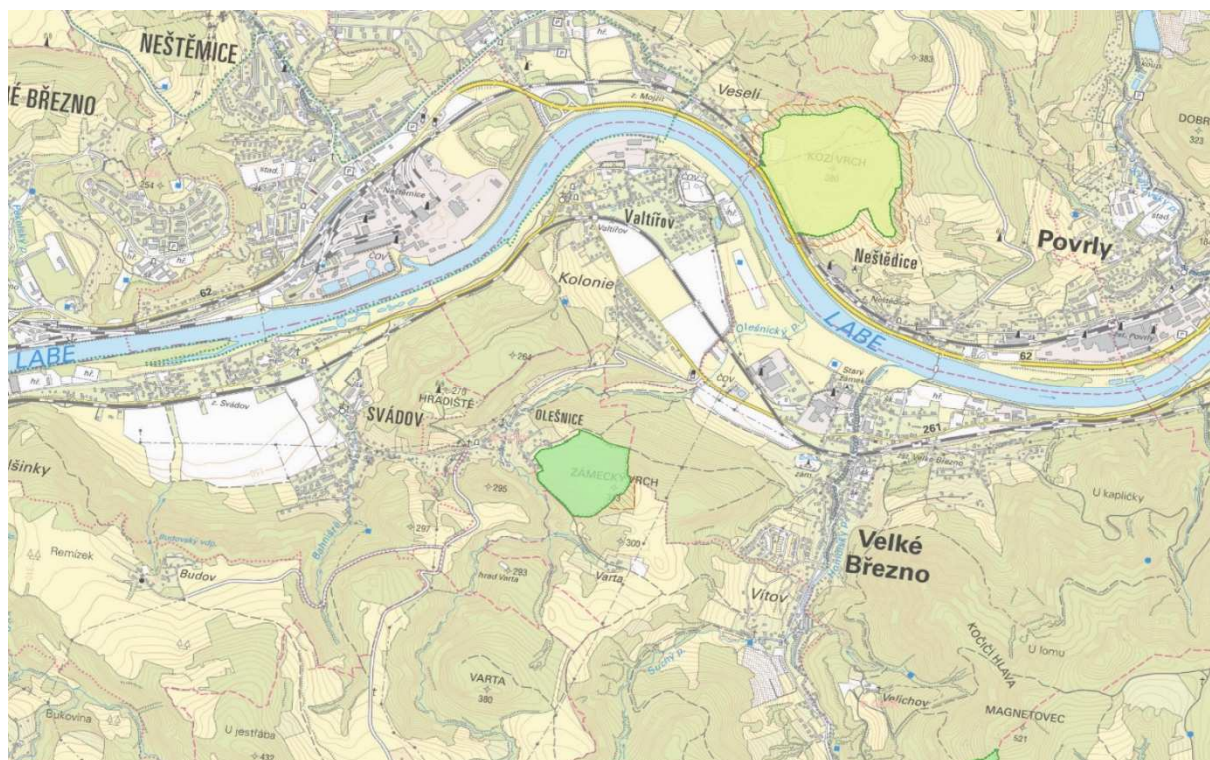
### PP Loupežnická jeskyně

Předmětem ochrany je rozsáhlá puklinová jeskyně v neovulkanickém masivu, která vznikla posunem jednotlivých bloků rozpukané horniny ve strmém svahu Zámeckého vrchu. Dále ochrana populací letounů a mloka skvrnitého. Přírodní památka se nachází cca 900 m od hranice stavby, předmět ochrany stavbou nebude narušen.

Katastrální území: Olešnice u Svádova, Vítov u Velkého Března

Vyhlášena: 2001

Výměra: 13,04 ha



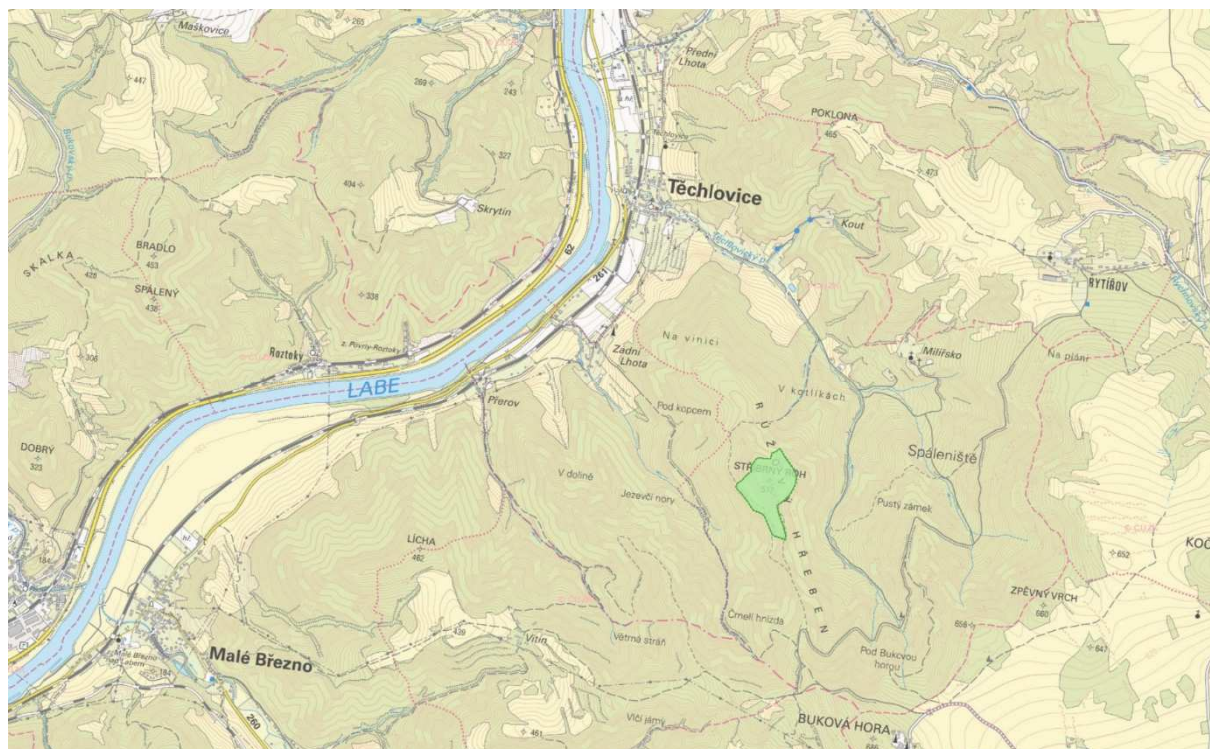
**Obr. 9 - PP Loupežnická jeskyňě**

(zdroj: mapy.nature.cz)

### PP Stříbrný roh

Cílem ochrany je stará přirozená bučina na čedičovém vrcholu.

Katastrální území: Těchlovice nad Labem



**Obr. 10 - PP Stříbrný roh**

(zdroj: mapy.nature.cz)

### PP Magnetovec – Skalní hřib

Hranice stavby se nachází v minimální vzdálenosti cca 1,6 km od PP Magnetovec – skalní hřib. Předmětem ochrany je zde bazanitový skalní hřib. Jedná se o vypreparovanou část lávového příkrovu, tvořené dvěma výlevy bazanitové horniny. Spodní výlev je pórovitější a více zvětralý, čímž vzniká tenká noha hřibu, na které sedí mohutná horní část široký klobouk.

Katastrální území: Velké Březno

Vyhlášena: 1992



**Obr. 11** - PP Magnetovec – Skalní hřib

(zdroj: mapy.nature.cz)

Vyjma přírodní památky Nebočadský luh žádná z uvedených nezasahuje do těsné blízkosti stavby, ani jejich ochranných pásem, nelze tedy předpokládat jejich ovlivnění v rámci provádění stavby. V blízkosti přírodní památky Nebočadský luh bude řešeno, jak kolejiště (koleje, kabelizace), tak i SO 74-25-01 Jakubský tunel.

### **Přírodní park**

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí zákona o ochraně přírody, může orgán ochrany přírody zřídit závazným právním předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

V blízkosti území stavby se nenalézá žádný přírodní park.

### **Památné stromy**

Podle § 46 zákona o ochraně přírody lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil.

Je-li třeba památné stromy zabezpečit před škodlivými vlivy z okolí, vymezí pro ně orgán ochrany přírody, který je vyhlásil, ochranné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace.

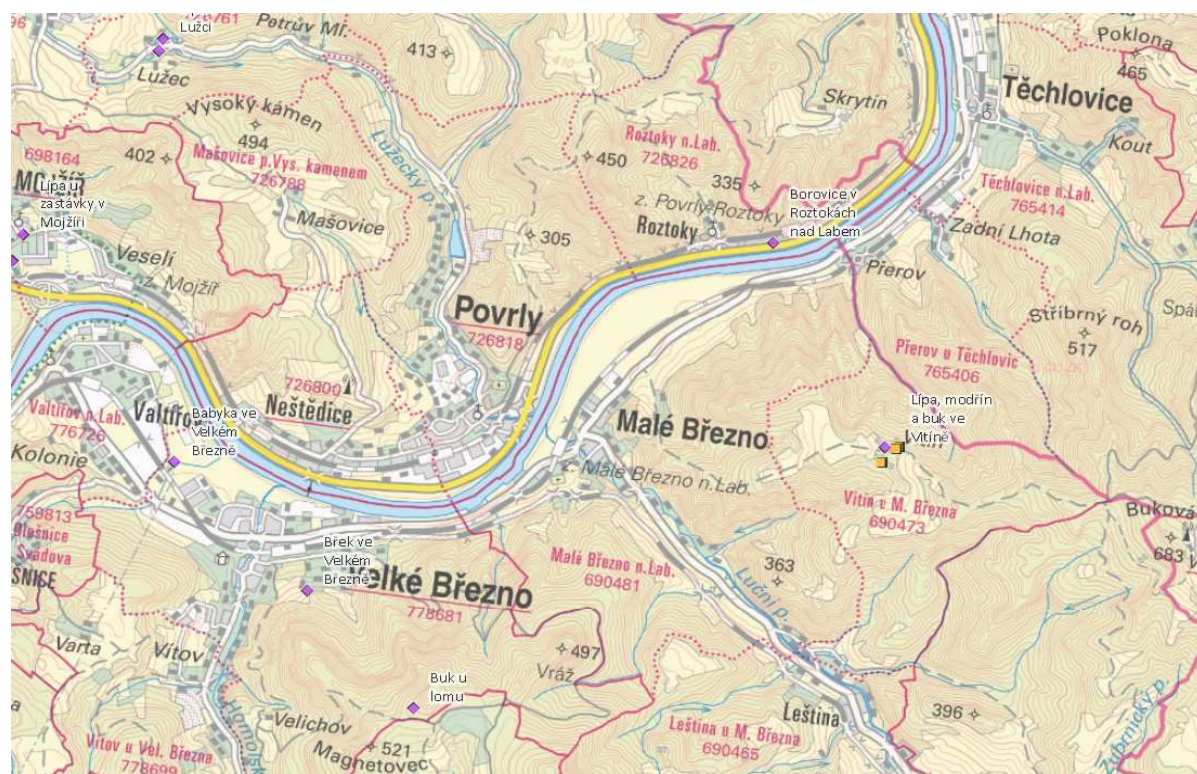
Na území OOP Ústí nad Labem ve vzdálenosti do 2 km od hranic stavby jsou tyto památné stromy:

- Břestovce ve Smetanových sadech (kód ÚSOP 104750), ve vzdálenosti cca 1,3 km od hranice stavby na levém břehu Labe
- Dub letní v Krásném Březně (kód ÚSOP 101774), ve vzdálenosti cca 1,2 km od hranice stavby na levém břehu Labe
- Lípa u radnice v Neštěmicích (kód ÚSOP 101747), ve vzdálenosti cca 800 m od hranice stavby na levém břehu Labe
- Lípa malolistá (kód ÚSOP 101752), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Lípa u Neštěmického potoka (kód ÚSOP 101753), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby na levém břehu Labe
- Lípa u sídliště v Mojžíři (kód ÚSOP 101754), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby na levém břehu Labe
- Lípa u zastávky v Mojžíři (kód ÚSOP 101769), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby na levém břehu Labe
- Borovice v Roztokách nad Labem (kód ÚSOP 1017925), ve vzdálenosti cca 300 m od hranice stavby na levém břehu Labe
- Buk na Střekově (kód ÚSOP 101775), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Babyka ve Velkém Březně (kód ÚSOP 101775), ve vzdálenosti cca 90 m od hranice stavby
- Břek ve Velkém Březně (kód ÚSOP 101767), ve vzdálenosti cca 330 m od hranice stavby
- Lípa, modřín a buk na Vitíně (kód ÚSOP 101796), ve vzdálenosti cca 1330 m od hranice stavby



Obr. 12 - Památné stromy na území města Ústí nad Labem

(zdroj: mapy.nature.cz)



Obr. 13 - Památné stromy na území OOP Ústí nad Labem

(zdroj: mapy.nature.cz)

Na území OOP Děčín ve vzdálenosti do 2 km od hranic stavby jsou tyto památné stromy:

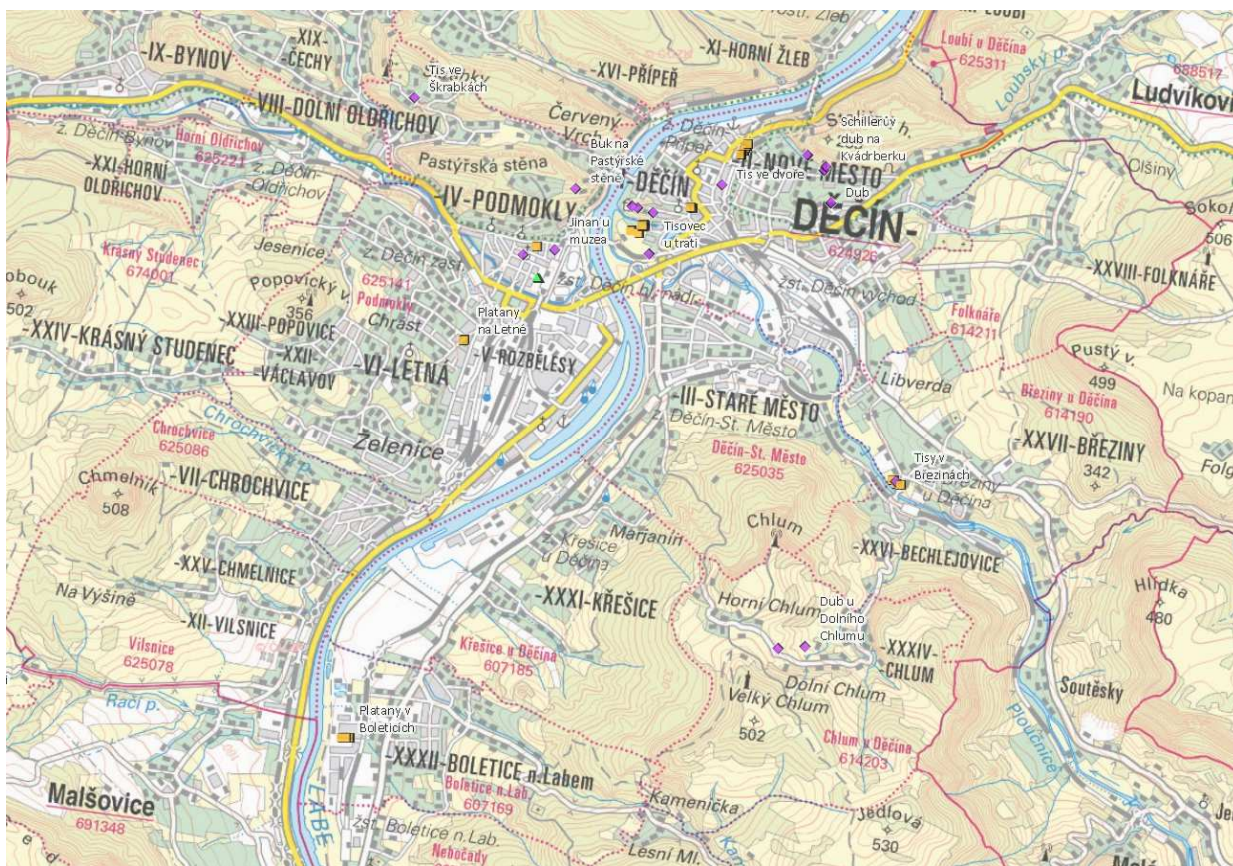
- Platany v Boleticích (kód ÚSOP 102129), ve vzdálenosti cca 130 m od hranice stavby
- Platany na Letné (kód ÚSOP 102155), ve vzdálenosti cca 1,4 km od hranice stavby na levém břehu Labe
- Tisovec u trati (kód ÚSOP 102156), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby
- Platany v Podmoklech (kód ÚSOP 102134), ve vzdálenosti cca 1,3 km od hranice stavby na levém břehu labe
- Tisovce u Jordánky (kód ÚSOP 102153), ve vzdálenosti cca 1,5 km od hranice stavby
- Jinan u muzea (kód ÚSOP 102154), ve vzdálenosti cca 1,4 km od hranice stavby
- Tisovec u trati (kód ÚSOP 102156), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby
- Tisovce na Mariánské louce (kód ÚSOP 102157), ve vzdálenosti cca 700 m od hranice stavby
- Jinan u zámku (kód ÚSOP 102150), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby
- Buk na nádvoří zámku (kód ÚSOP 102152), ve vzdálenosti cca 1 km od hranice stavby
- Liliovníky v Děčíně (kód ÚSOP 102160), ve vzdálenosti cca 600 m od hranice stavby
- Buk na Pastýřské stěně (kód ÚSOP 106080), ve vzdálenosti cca 1,6 km od hranice stavby na levém břehu Labe
- 2x javor klen, 2x platan javorolistý, lípa malolistá a buk lesní (kód ÚSOP 102082), ve vzdálenosti cca 700 m od hranice stavby
- Buk v lesoparku na Kvádrberku (kód ÚSOP 102105), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Schillerův dub na Kvádrberku (kód ÚSOP 105910), ve vzdálenosti cca 900 m od hranice stavby
- Dub (kód ÚSOP 105020), ve vzdálenosti cca 700 m od hranice stavby
- Skupina v březinském parku (kód ÚSOP 102127), ve vzdálenosti cca 800 m od hranice stavby

Ve vzdálenosti pod 300 m se nachází památné stromy:

- Babyka ve Velkém Březně (kód ÚSOP 101775), ve vzdálenosti cca 90 m od hranice stavby
- Platany v Boleticích (kód ÚSOP 102129), ve vzdálenosti cca 130 m od hranice stavby

Ostatní památné stromy se nacházejí ve vzdálenosti větší 300 m (vzdušnou čarou), nepředpokládá se žádné ovlivnění stavbou. Záměr nezasahuje do ochranného pásma žádného z památných stromů.





Obr. 14 - Památné stromy na území města Děčín

(zdroj: mapy.nature.cz)

### Významné krajinné prvky

Za významné krajinné prvky (VKP) dle zák.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP chráněné dle pravidel obecné ochrany přírody (§3 zák.č. 114/1992 Sb.) jsou lesy, rašelinště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Dále mezi VKP může orgán ochrany přírody zaregistrovat vybrané hodnotné prvky krajiny, a to zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy, podle §6 zák.č. 114/1992 Sb.

### VKP – vyhlášené

Níže jsou uvedeny vyhlášené VKP, ve vzdálenosti menší 2 km od hranice stavby:

- Labe – pravý břeh v Ústí – šterkovitopísčité labské břehy při pravé straně toku v oblasti centra města Ústí n. Labem (v současné době v návrhu)
- U Svádova – mokřad starého říčního ramene při pravém břehu Labe, vzdálenost od hranice stavby cca 170 m.
- Pod Svádovem – pás drobných tůní podél břehů Labe. Prvek kopíruje stávající silnici a v některých místech sousedí s železniční tratí.
- Labe – pravý břeh u Valtířova – široký pás lužního porostu, ve vzdálenosti cca 300 m od stavby.

- Zámecký park Velké Březno – jedná se o starý upravený parkový porost, v jedné čísti sousedící s železniční tratí.
- Kočičí hlava – rozsáhlý komplex starých různověkých listnatých lesních porostů v prudkých kamenitých, místy skalnatých svazích údolí Labe nad Velkým Březnem. Vzdálenost od hranice stavby je v některých místech cca 30 m.

#### **VKP – „ze zákona“**

Níže jsou uvedeny VKP „ze zákona“, které jsou v kontaktu se stavbou:

Lesy:

- Les mezi obcemi Jakuby – Nebočady ve vlastnictví Lesů ČR, s.p. a Statutárního města Děčín

Vodní toky:

- Labe ID 10100002 ve správě Povodí Labe
- Novoveský potok ID 10231821 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Bezejmenný tok ID 10237241 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- Kojetický potok ID 10220806 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Bahniště ID 10237271 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Olešnický potok ID 10232670 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Homolský potok ID 10232511 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Místní potok (Malé Březno II) ID 10220005 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Luční potok ID 10100780 ve správě Povodí Ohře, s.p. a Lesů ČR, s.p.
- LVB Labe v ř. km 83,6 ID 10237133 ve správě Lesů ČR, s.p.
- PVB Labe v ř. km 84,1 ID 102230009 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Těchlovický potok ID 10230023 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Rychnovský potok ID 10232374 ve správě Lesů ČR, s.p.
- PVB Labe v ř. km 87 ID 10225288 ve správě Lesů ČR, s.p.
- Bezejmenný tok ID 10234245 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- VT Nebočady–Hoštice ID 10231820 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- PBP Labe Nebočady ID 10222394 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- VT 45 Nebočady ID 10229884 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- Bezejmenný tok ID 10236501 ve správě Města Děčín
- Kamenička ID 10102310 ve správě Povodí Ohře, s.p. a Lesů ČR, s.p.
- PBP Labe Křešice 01 ID 10222397 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- VT Křešice u továrny ID 10234659 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- PBP Labe Křešice – Marjánín ID 10222778 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- M. P. Děčín – Staré město ID 10220415 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- Ploučnice ID 10100027 ve správě Povodí Ohře, s.p.
- Bezejmenný tok ID 10232094 ve správě Města Děčín
- Folknářský potok ID 10227403 ve správě Lesů ČR, s.p.

V rámci optimalizace trati dojde k zásahu do některých VKP. K rekonstrukci nebo přestavbě je navrženo 17 mostů či propustků přes vodní toky vedené centrální evidenci vodních toků. Stavební úpravy mostů a propustků budou řešeny v souladu s metodikou „*Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR 1995*“ a metodikou „*Mosty přes vodní toky – ekologické aspekty a požadavky, Hlaváč, 2008*“. Vodní toky nebudou přestavbou ovlivněny, stávající profily mostů a propustků nebudou zmenšeny, nedojde tedy k ovlivnění migrační propustnosti.

### **NATURA 2000**

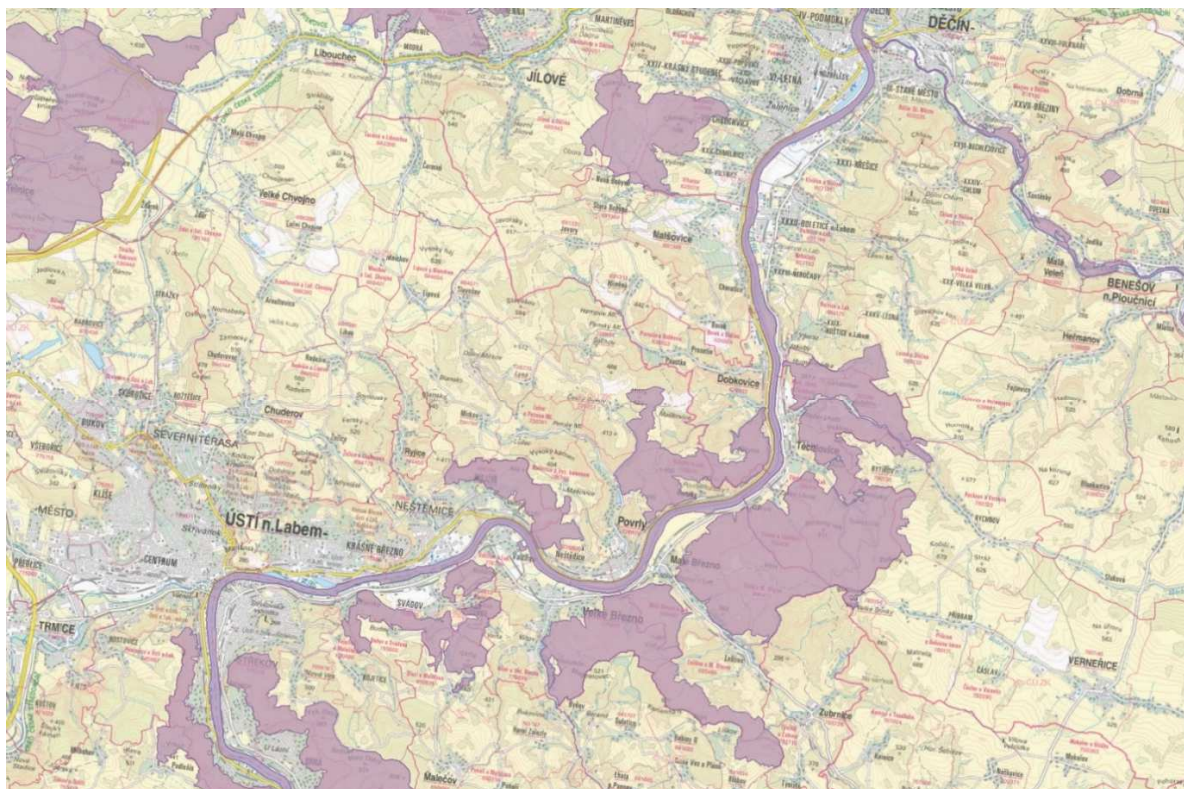
Natura 2000 (def. *zák.č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění*) je celoevropská soustava chráněných území, kterou tvoří síť přírodně významných lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť spolu s tzv. ptačími oblastmi, což jsou území nejvhodnější pro ochranu vybraných druhů ptáků z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací.

### **Evropsky významné lokality (EVL)**

V dotčeném CHKO se nachází několik evropsky významných lokalit. Revitalizace proběhne na stávající trati. Stávající trať se nachází v blízkosti hranic či prochází níže uvedenými:

#### EVL 6090 Porta Bohemica (CZ0424141)

EVL je vymezena tokem řeky Labe a jejím okolím. Jedná se o údolí řeky o celkové délce 60 km od Třeboutic (okres Litoměřice) po Prostřední Žleb (okres Děčín). Území tvoří řeka Labe se svým mimořádně hodnotným údolím, místy až 400 m hlubokým, vzniklým zařezáváním velkého toku do pozvolna se zvedajícího terénu (antecedentní údolí). Údolí je tvořeno prudkými svahy, které přecházejí v plošiny nebo vrchy s hřbety s hluboce zaříznutými přítoky Labe. Prudké svahy jsou holé skalnaté nebo lesnaté, vrchy a plošiny jsou lesnaté. Předmětem ochrany jsou vápnitě nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*); střeoevropské silikátové sutě; vápnitě sutě pahorkatin a horského stupně; lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklích; lokalita bobra obecného a lososa obecného



Obr. 15 - EVL Porta Bohemica

(zdroj: mapy.nature.cz)

### EVL Dolní Ploučnice (CZ0513505)

Lokalitu tvoří tok a část nivy Ploučnice od České Lípy po soutok Ploučnice s Labem v Děčíně. Pro lososa obecného (*Salmo salar*) představuje Ploučnice unikátní lokalitu, území je také kvalitní lokalitou vydry říční (*Lutra lutra*). Jediný kontakt záměru s EVL Dolní Ploučnice je most přes řeku Ploučnici, záměr tím lokalitu nijak neovlivňuje.

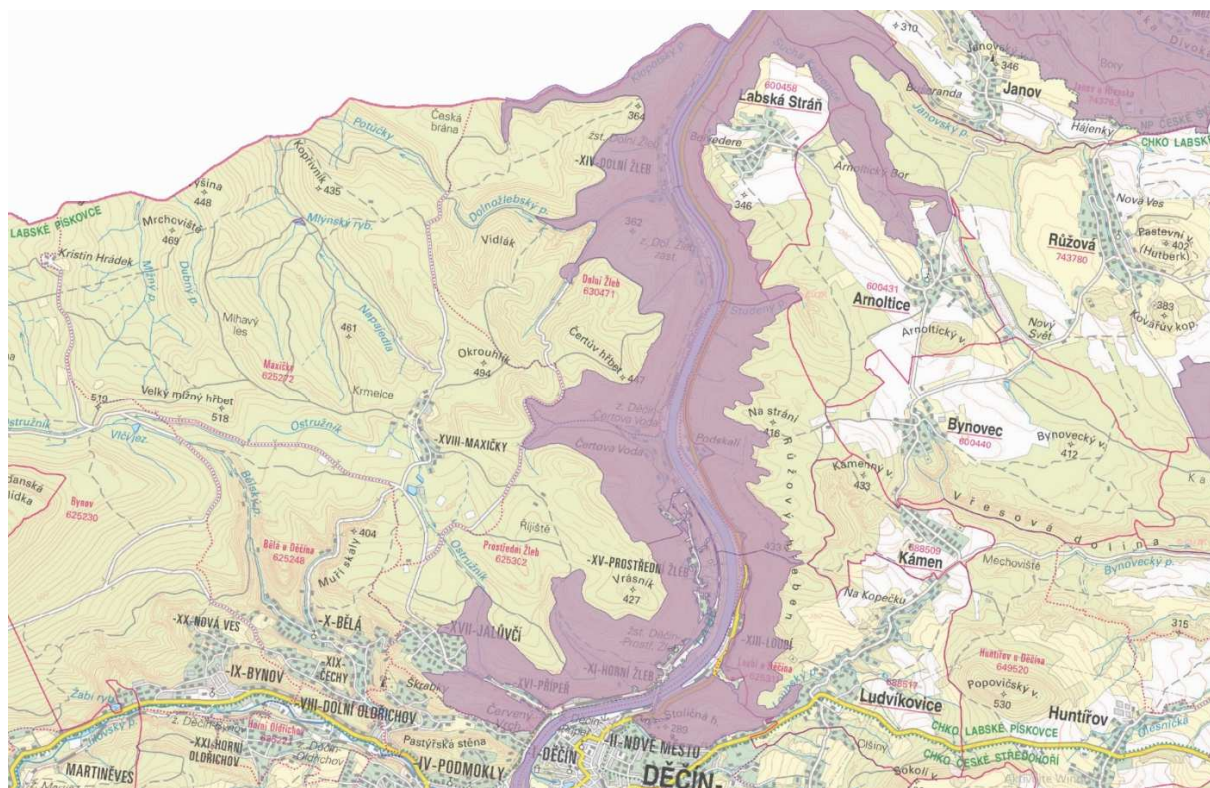


Obr. 16 - EVL Dolní Ploučnice

(zdroj: mapy.nature.cz)

### EVL 2818 Labské údolí (CZ0424111)

Jedná se o dolní úsek Labe v délce cca 8,3 km mezi Prostředním Žlebem v Děčíně a státní hranicí SRN ve Hřensku. Hranice EVL je ve vzdálenosti cca 3,3 km od ŽST Děčín východ.



Obr. 17 - EVL Labské údolí

(zdroj: mapy.nature.cz)

### **Ptačí oblasti (PO)**

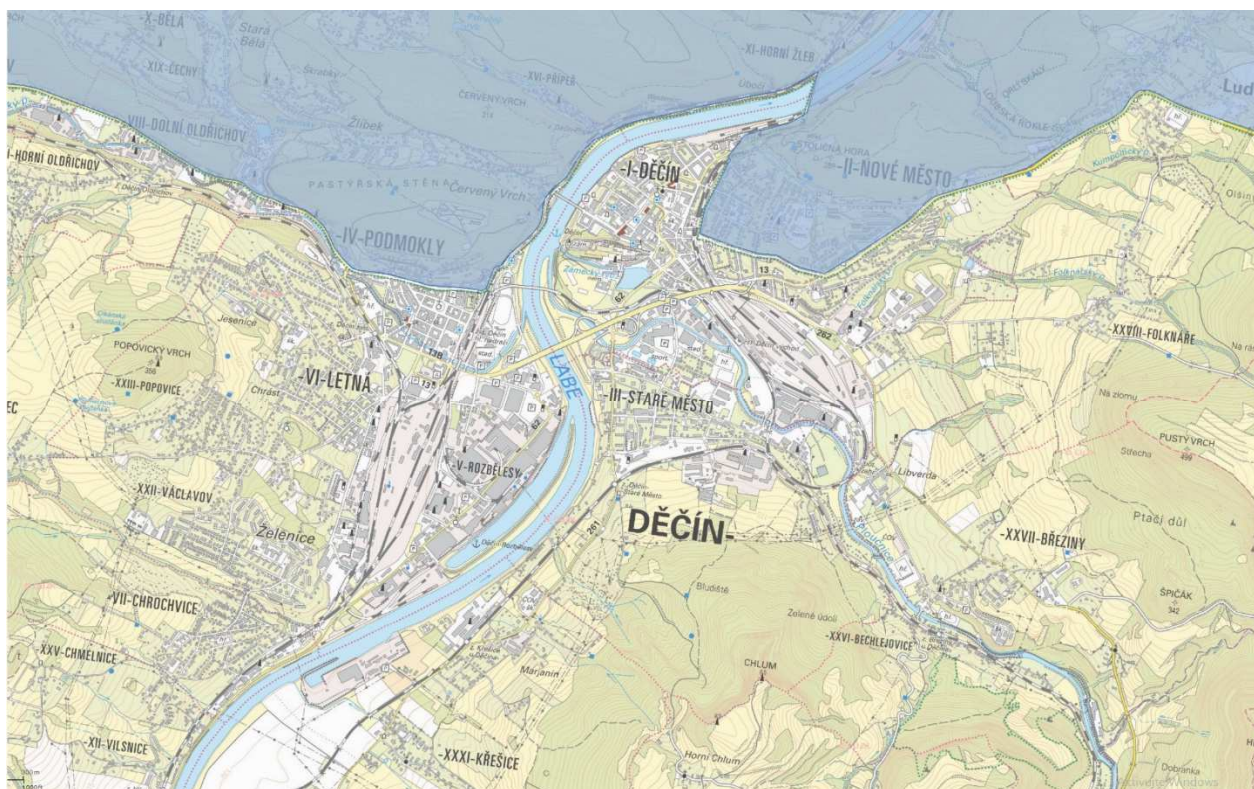
Přímo podél železniční tratě se nenachází žádná ptačí oblast. Nejbližší ptačí oblastí jsou Labské pískovce.

### Labské pískovce (CZ0421006)

Území se rozkládá podél státní hranice s Německem o celkové délce 43 km, v nejširším místě má 17 km a leží mezi obcemi Tisá, Děčín, Česká Kamenice a Mikulášovice. Oblast zaujímá většinou rozlohu NP České Švýcarsko a CHKO Labské pískovce.

Charakteristické pro zdejší oblast jsou výrazné skalní útvary, které slouží jako hnízdiště pro dva cílové druhy – sokola stěhovavého (*Falco peregrinus*) a výra velkého (*Bubo bubo*). Dalším cílovým druhem je datel černý (*Dryocopus martinus*), který je typickým lesním zástupcem a vzhledem k velké lesnatosti území je poměrně hodně zastoupen.

Dne 8. 6. 2018 bylo vydáno stanovisko k záměru „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“ se závěrem, že lze vyloučit významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. (Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, reg. pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti České Středohoří, 8. 6. 2018)



**Obr. 18 - PO Labské pískovce**

(zdroj: mapy.nature.cz)

## Krajinný ráz

Podle § 3 zákona o ochraně přírody je krajina část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačními prvky. Podle § 12 zákona o ochraně přírody krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umísťování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody. Krajinný ráz určují území člověkem nejvíce pozměněná, kde jsou přírodní poměry zásadně negativně ovlivněny, zejména zástavbou, průmyslem a zemědělstvím.

V rámci rekonstrukce trati nedojde k zásadní úpravě polohy kolejí v mezistaničních úsecích. Výšková a polohová úprava bude provedena v rámci přibližně třiceti centimetrů. V ŽST Ústí nad Labem-Střekov, ŽST Velké Březno a ŽST Boletice nad Labem dojde k úpravám konfigurace kolejí, které jsou prováděny na stávajících stabilizovaných pozemcích pro dopravu v jednotlivých stanicích. Pro omezení hluku z železniční dopravy jsou v souladu se zpracovanou hlukovou studií navrženy PHS. Rozsah PHS je optimalizován použitím i IPO. PHS jsou v převážné míře navrženy v silně urbanizovaném území sídel mimo silně urbanizované území jsou s výhodou použita individuální protihluková opatření (IPO).

### **Hydrologické poměry**

Území stavby je odvodňováno do Severního moře. Páteřním tokem je Labe. Povodími III. řádu je Labe od Ohře po Bílinu (čhp:1-13-05), Labe od Bíliny po Ploučnici (čhp:1-14-02), Ploučnice (čhp:1-14-03) a Labe od Ploučnice po Kamenici (čhp:1-14-04). Lokalita je zařazena do hydrologického rajonu č. 4620 (Křída dolního Labe po Děčín – pravý břeh), s celkovou plochou 289,59 km<sup>2</sup>.

### **Kulturní památky**

Jako vstupní podklady byly využity informace a mapové podklady poskytnuté investorem. Informace o kulturních památkách a archeologických nálezích byly získány z internetových stránek NPÚ a mapového portálu NPÚ <http://mapy.npu.cz/>.

Stavba bude v několika místech procházet územím s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů – ÚAN I a také ÚAN II – územím, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51–100 %. Sem patří všechny sídelní útvary (obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina), území v těsné blízkosti ÚAN I, atd.

Stavba leží mimo památkovou zónu města Ústí nad Labem.

Záměrem je rekonstrukce stávající železniční trati, která je v krajině již dlouhou dobu stabilizovaná, nelze tedy předpokládat ovlivnění kulturních památek v okolí uvažovaného záměru.

Dle ust. §22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, jsou stavebníci povinni tento záměr oznámit Akademickému ústavu Akademie věd ČR a případně umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu. Přítomnost archeologického dozoru je nutná již při samotném zahájení stavby a stavebník je ve smyslu § 22 odst. 2 zákona o státní památkové péči povinen oznámit Archeologickému ústavu AV ČR, případně oprávněné organizaci (např. muzeu) svůj záměr a umožnit mu provedení záchranného archeologického výzkumu. K provedení archeologického výzkumu oprávněná organizace uzavře se stavebníkem písemnou dohodu o podmínkách archeologického výzkumu. Nejpozději 10 pracovních dní předem stavebník (investor) písemně oznámí vybranému archeologickému pracovišti zahájení zemních a stavebních prací.

## **C.2 CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, RESP. KRAJINY V DOTČENÉM ÚZEMÍ A POPIS JEHO SLOŽEK NEBO CHARAKTERISTIK, KTERÉ MOHOU BÝT ZÁMĚREM OVLIVNĚNY**

### ***Ovzduší a klima***

Podle mapy klimatických oblastí (E. Quitt, 1971) náleží zájmové území do klimatického okrsku T – 2, tj. teplému který se vyznačuje teplým klimatem s mírnou zimou a kratším svitem slunce. Průměrná roční teplota se pohybuje okolo 8,5 - 9 °C. Srážky se pohybují kolem 500 mm ročně. Směrem k severovýchodu však teplota klesá a srážky rychle narůstají. Hlavní meteorologická stanice, kde se měří teploty vzduchu, se nachází v Ústí nad Labem (ČHMÚ, pobočka Ústí nad Labem-Kočkov), v nadm. výšce 375 m n. m.

Průměrné měsíční a roční teploty vzduchu naměřené na této stanici jsou uvedeny v tab. č. 9.

Srážkové poměry v průměrném roce vycházející z dlouhodobých měření srážek za období let 1960 do současnosti na této stanici jsou uvedeny v tabulce č. 10.

**Tab. č. 12 – Průměrné měsíční a roční teploty vzduchu na stanici v Ústí nad Labem**

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VI	VIII	IX	X	XI	XII	rok
°C	-0,8	0,3	4,1	8,9	13,6	16,4	18,5	18,2	13,8	8,7	3,5	- 0,1	8,8

Ve vegetačním období, tedy v období od dubna do září se pohybuje průměrná teplota okolo 14,9 ° C, od října do března je pak 2,6 ° C.

**Tab. č. 13 – Průměrné množství srážek na stanici v Ústí nad Labem**

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VI	VIII	IX	X	XI	XII	rok
mm	35	28	31	30	52	62	76	73	44	39	41	41	552

Průměrný roční úhrn srážek činí 552 mm, ve vegetačním období spadne v ZÚ v průměru 56 mm, v období od března pak 36 mm.

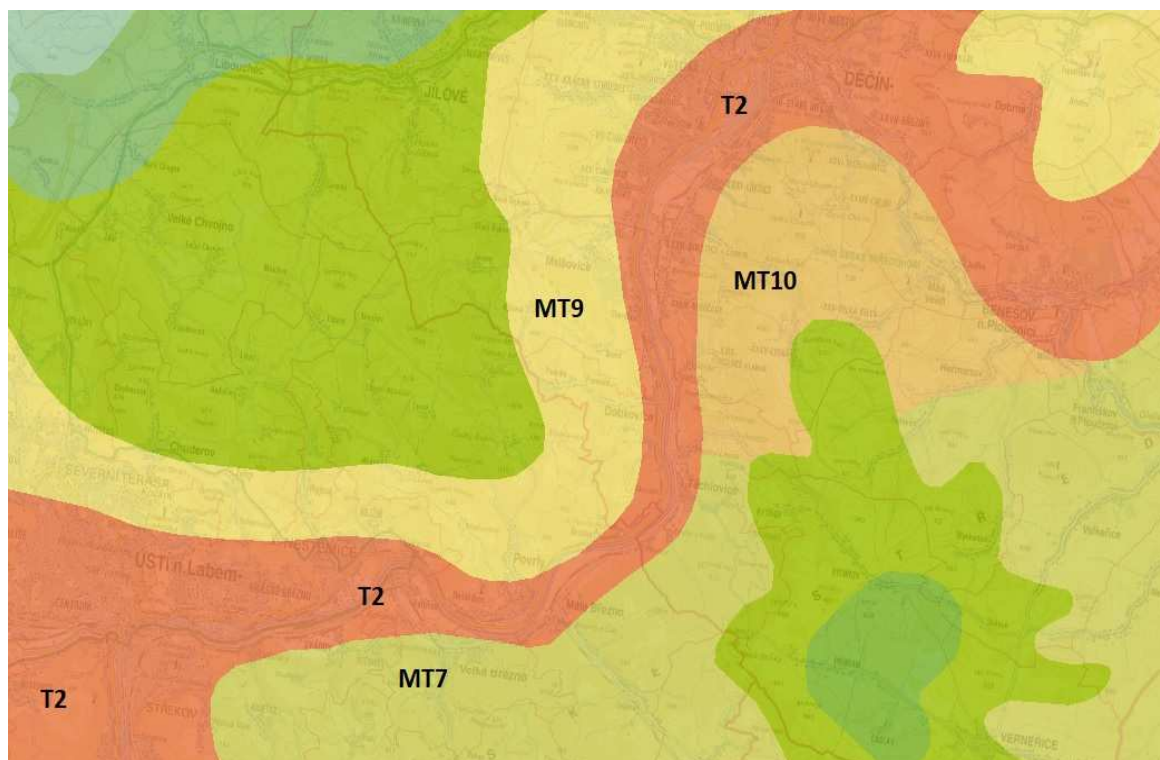
Koncentrace škodlivin v ovzduší je sledována mimo jiné na meteorologických stanicích v Ústí nad Labem. Průměrné imisní koncentrace z Ústí nad Labem jsou uvedené v tabulce č. 11.

**Tab. č. 14 – Průměrné koncentrace škodlivin v ovzduší měřené na stanici v Ústí nad Labem**

škodlivina	NO <sub>x</sub>	NO <sub>2</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
µg/m <sup>3</sup>	34,1	22,4	429,2	3,8	23,8

Lze konstatovat, že imisní limit NO<sub>x</sub> je při srovnání ročního průměru a imisního limitu v lokalitě nepatrně překročen, ostatní imisní limity dané Nařízením vlády č. 350/2002 Sb. překračovány nejsou.





**Obr. 19** - Klimatické oblasti

(zdroj: nature.cz)

### Změna klimatu

Pro účely kvantifikace relevantních meteorologických prvků a jevů pro blízkou budoucnost (2021-2050) a zároveň pro kvantifikaci relevantních meteorologických jevů pro současnost byla vytvořena studie „Odborný podklad k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury“ (ČHMÚ a MFF UK, 2017). Pro současnost byla využita měření ze stanic za období 1986-2015, na jejichž základě byly vytvořeny vrstvy požadovaných klimatologických charakteristik.

Sledovány byly – teplota vzduchu; srážky; sucho; silný vítr; sněhová pokrývka; fázové přechody vody, teplota vody, zamrzání, tání, vzdušná vlhkost; kvalita vzduchu, počet dní se špatnými rozptylovými podmínkami

Použitím regionálních klimatických modelů (RCM) byla provedena kvantifikace relevantních meteorologických prvků pro blízkou budoucnost – období 2021-2050. Modelová situace v RCM probíhá pouze v omezené oblasti a v dnešní době se používají aktualizované scénáře emisí „Representative concentration pathways“ (RCP). Jednotlivé RCP jsou označovány číslicí, popisující předpokládané radiační působení v roce 2100 v porovnání s obdobím před průmyslovou revolucí. Pro následujících 30 let nemůžeme očekávat výrazný rozdíl mezi jednotlivými emisními scénáři, i tak byly použity modelové situace pro dva různé emisní scénáře – RCP4.5 a RCP8.5.

Mírný nárůst emisí do poloviny 21.století a poté pomalý pokles předpokládá scénář RCP 4.5, naopak druhý scénář RCP8.5 předpokládá rychlý nárůst emisí skleníkových plynů v průběhu celého 21. století. Změna dané charakteristiky je odvozena tzv. delta metodou – rozdíl mezi hodnotou simulovanou pro období budoucí a hodnotou pro období referenční.

V níže uvedené tabulce je přehled vybraných meteorologických prvků – porovnání z let 1986-2015 i výhledy pro blízkou budoucnost (2021-2050) pro emisní scénáře RCP4.5 a RCP8.5.

**Tab. č. 15 – Porovnání vybraných meteorologických jevů**

	<b>Pozorování 1986-2015</b>	<b>RCP4.5</b>	<b>RCP8.5</b>
<b>TEPLOTA VZDUCHU</b>			
Průměrná roční teplota vzduchu [°C]	8–9	+ 0,9-1,2	+ 1,2-1,4
Průměrná sezónní teplota vzduchu [°C]			
Jaro	8–9	+1-1,2	+1,2-1,6
Léto	16–17	+0,8-1	+0,8-1
Podzim	8–9	+0,8-1	+1-1,2
Zima	(-1) - 0	+1,2-1,4	+1,2-1,6
Průměrný roční počet jasných (slunečných) dní	30–40	-1 až -3	-4 až -6
Průměrný roční počet dní s max. teplotou nad 34 °C	1,5 – 2	0,5-1	-0,5 až 1
Průměrný roční počet dní s min. teplotou pod -20 °C	0-1	-0,5 až 0,5	-0,5 až 0,5
Horké vlny	8–12	1-4	1-3
<b>SRÁŽKY</b>			
Průměrný roční úhrn srážek	550 – 700 mm	+1-1,04	+1,04-1,08
Průměrný sezónní úhrn srážek			
Jaro	125 – 175 mm	+1,04-1,06	+1,06-1,1
Léto	225 – 275 mm	+1-1,02	1-1,04
Podzim	125 – 175 mm	+1,04-1,06	1,02-1,06
Zima	100 – 150 mm	+1,08-1,1	+1,08-1,12
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 20 mm	3–5	-0,5 až 1	-0,5 až 1
Průměrný roční počet dní se srážkami s denním úhrnem alespoň 30 mm	1-1,5	-0,5 až 0,5	-0,5 až 0,5
Průměrný roční počet dní se srážkami 30 mm a více za jednu hodinu	Max. 0,1		
<b>SUCHO</b>			
Průměrný podíl měsíců zasažených suchem v % za celý rok a v teplé části roku (duben až září) (12měs.SPEI)	20–35	35-40	35-40
Průměrný podíl měsíců zasažených suchem v % za celý rok a v teplé části roku (duben až září) (6měs.SPEI)	30-40	25-40	30-40
<b>SILNÝ VÍTR</b>			
Průměrná roční rychlost větru [m/s]			
Průměrná sezónní rychlost větru [m/s]	2–3	-0,02 až 0	-0,02 až 0
Jaro	2–4	-0,02 až 0,2	0 až 0,02
Léto	1–3	-0,02 až 0	-0,04 až 0,02
Podzim	2–3	-0,06 až 0,02	-0,06 až -0,02
Zima	2–4	-0,02 až 0	0,04 až 0,06
Počet dní s max. nárazem větru nad 20,8 m/s	5-20	-	-
<b>SNĚHOVÁ POKRÝVKA</b>			

Průměrný měsíční a sezónní počet dní se sněžením (listopad až březen)			
Listopad	4-6	-11 až -13	-11 až -15
Prosinec	10-12		
Leden	12-14		
Únor	10-12		
Březen	8-10		
Průměrný sezónní (listopad až březen) počet dní s novým sněhem 5 cm a více	<5	-0,5 až 0	-0,5 až 0
Sezónní a měsíční úhrn výšky nového sněhu (listopad až březen)	60-80	-4 až 0	-4 až 0
<b>FÁZOVÉ PŘECHODY VODY, TEPLOTA VODY, ZAMRZÁNÍ, TÁNÍ, VZDUŠNÁ VLHKOST</b>			
Průměrný sezónní (říjen až duben) počet dní s přechodem teploty přes 0 °C	60-80	-8 až -10	-10 až -14
<b>KVALITA VZDUCHU, POČET DNÍ SE ŠPATNÝMI ROZPTYLOVÝMI PODMÍNKAMI</b>			
Sezónní (listopad až březen) počet dní se zhoršenými rozptylovými podmínkami	16-40	-	-

Z tabulky vyplývá následující:

- Průměrná roční teplota se zvýší cca o 1 °C, resp. o cca 1,3 °C
- Počet jasných dní podle obou modelů zřejmě poklesne
- Průměrný počet dní s maximální teplotou nad 34 °C zůstane stejný, maximálně o jeden vzroste, průměrný počet dní s minimální teplotou -20 °C zůstane téměř stejný
- Při obou scénářích se očekává nárůst dnů s horkou vlnou
- Není očekávaná změna v průměrném ročním počtu dní se srážkovým úhrnem nad 10 mm, 20 mm ani 30 mm
- Očekává se nárůst suchých dní
- Změny průměrné rychlosti větru jsou velmi malé
- Při obou scénářích se sníží počet dní se sněžením, počet dní s novým sněhem se téměř nezmění
- Pokles se očekává i u průměrného sezónního počtu dní s přechodem teploty přes 0 °C

### **Voda**

Hlavním tokem tvořícím osu povrchové vodní sítě je řeka Labe, záměr je navržen na jeho pravém břehu. Labe je jednou z největších vodních cest Evropy, pramení v Krkonoších, protéká Německem a ústí do Severního moře. V Česku je dlouhé 370,74 km a jeho povodí má rozlohu necelých 50 000 km<sup>2</sup>. Celé území spadá do oblasti povodí Labe, správce povodí: Povodí Ohře, s. p. s výjimkou vodního toku Labe, která je správě Povodí Labe, s. p. Území záměru odvodňuje Labe s postranními přítoky (Bílina, Kojetický potok, Neštěmický potok, Olešnický potok, Homolský potok, Luční potok, Těchlovický potok, Rychnovský potok, Kamenička a Ploučnice), celkově je odvodňováno do Severního moře.

Níže v tabulce č.16 jsou uvedena povodí 4.řádu v prostoru stavby.

**Tab. č. 16 - Přehled povodí 4. řádu**

hydrologické povodí 4. řádu	recipient	Povodí III. řádu
1-13-05-0210-0-00	Labe	Labe od Ohře po Bílinu

1-14-02-0010-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0020-0-00	Labe Kojetický potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0030-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0050-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0060-0-00	Olešnický potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0070-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0100-0-00	Homolský potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0110-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0140-0-00	Luční potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0150-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0160-0-00	Těchlovický potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0170-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0180-0-00	Rychnovský potok	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0190-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0210-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0230-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0240-0-00	Kamenička	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-02-0250-0-00	Labe	Labe od Bíliny po Ploučnici
1-14-03-1020-0-00	Ploučnice	Ploučnice
1-14-04-0010-0-00	Labe	Labe od Ploučnice po Kamenici

#### Základní hydrologické údaje

Záměr je navržen na pravém břehu Labe v úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín. K dispozici jsou hlášené profily stanic Ústí nad Labem a Děčín v následující tabulce.

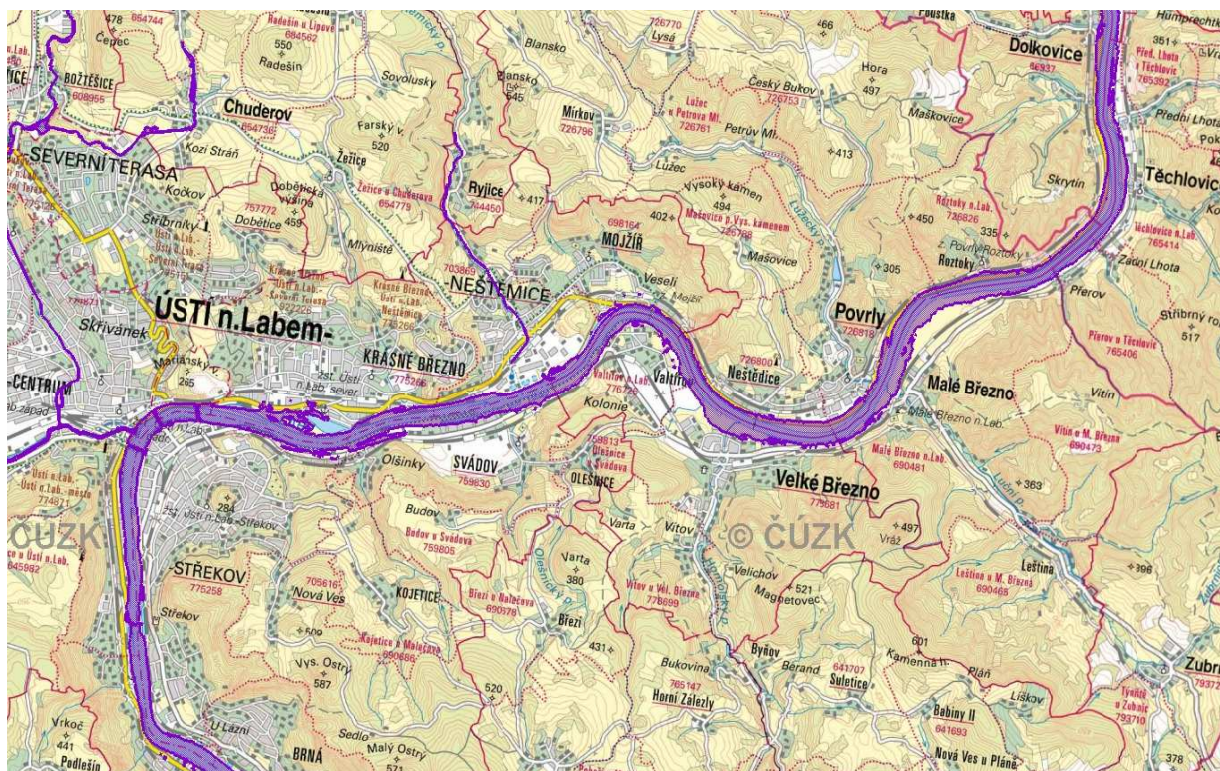
**Tab. č. 17 – Základní hydrolog. údaje z nejbližších stanic**

(zdroj: hydro.chmi.cz)

Stanice – hlášený profil		Labe – Ústí nad Labem	Labe – Děčín
Číslo hydrologického pořadí		1-13-05-021	1-14-04-001
Staničení (km)		765,96	740,52
Plocha povodí (km <sup>2</sup> )		48560,58	51120,39
Průměrný roční průtok Q (m <sup>3</sup> /s)		296	315
N-leté průtoky (m <sup>3</sup> /s)	Q <sub>1</sub>	1240	1300
	Q <sub>5</sub>	2220	2300
	Q <sub>10</sub>	2670	2760
	Q <sub>50</sub>	2780	3900
	Q <sub>100</sub>	4290	4410

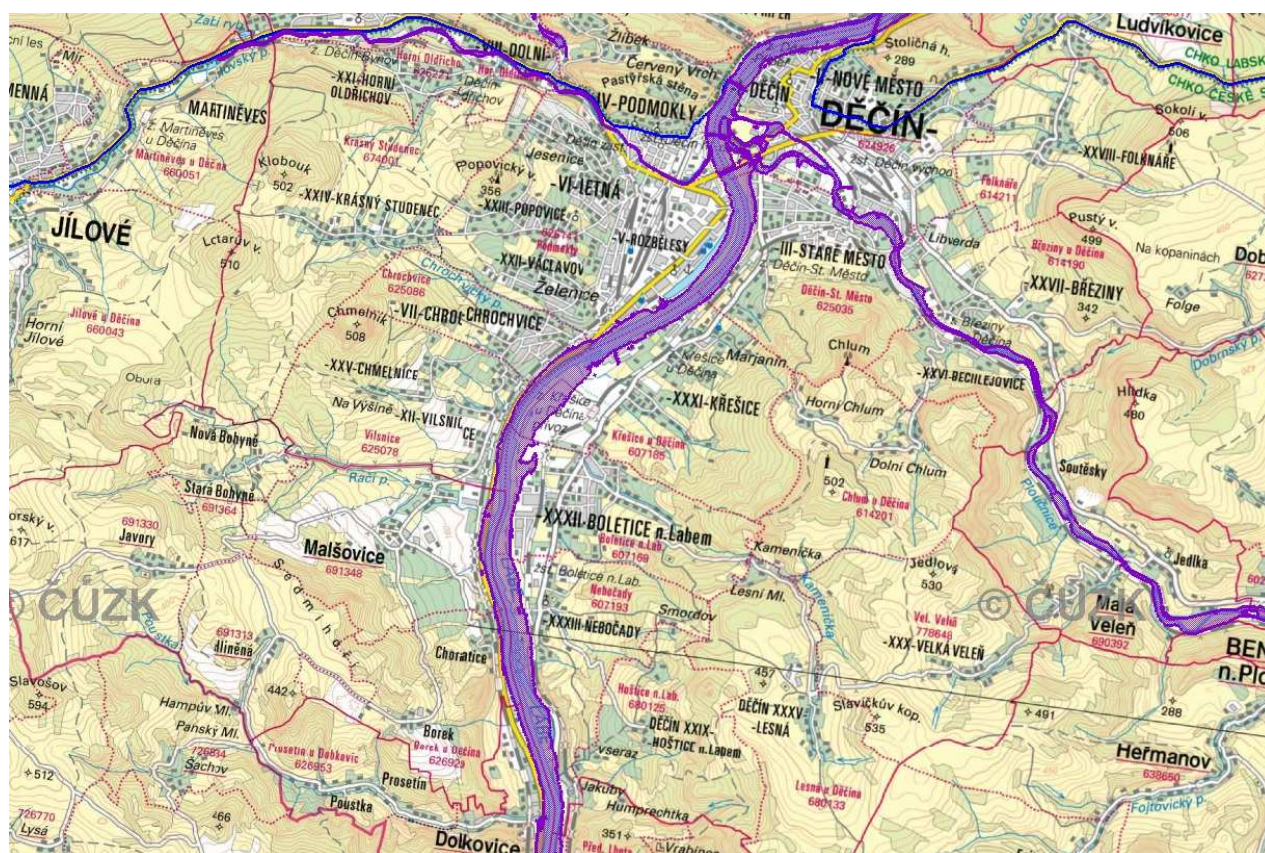
#### Záplavová území

Stávající trať je vedena podél toku Labe a v blízkosti toku Ploučnice, na kterých jsou stanovena záplavová území. Záplavové území řeky Labe je omezeno záplavovými čarami průtoků vody při Q<sub>5</sub>, Q<sub>20</sub> a Q<sub>100</sub> včetně aktivní zóny záplavového území a je stanoveno rozhodnutím č.j.3282/03/ZPZ/Ko ze dne 18. 3. 2004. Záplavové území řeky Ploučnice je stanoveno rozhodnutím č.j.128217/ZPZ/2010/Ploučnice/Ko ze dne 30. 07. 2010. Toto záplavové území je (především Q<sub>100</sub>) a jeho aktivní zóna záplavového území jsou vymezeny v souladu s řekou Labe.



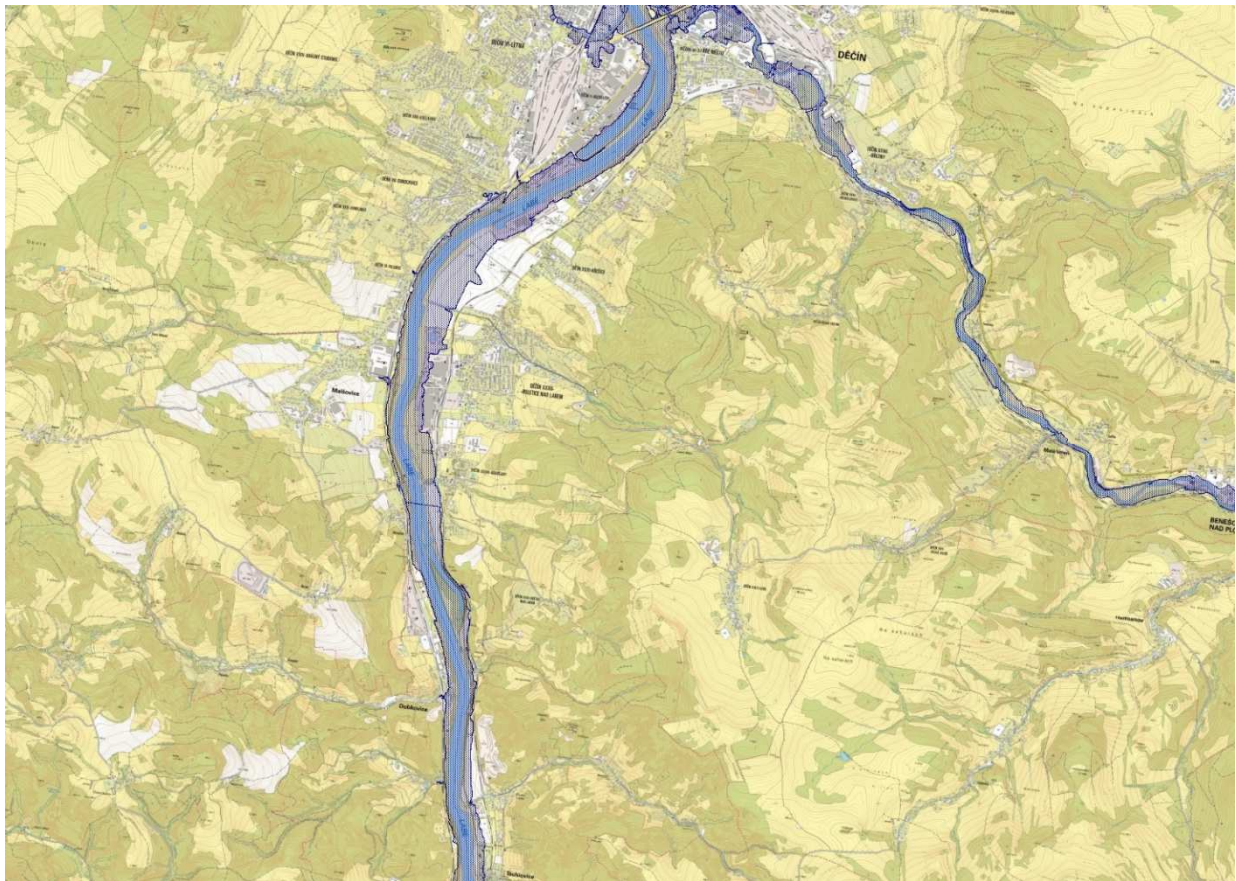
Obr. 20 - Aktivní zóna záplavového území

(zdroj: heis.vuv.cz)



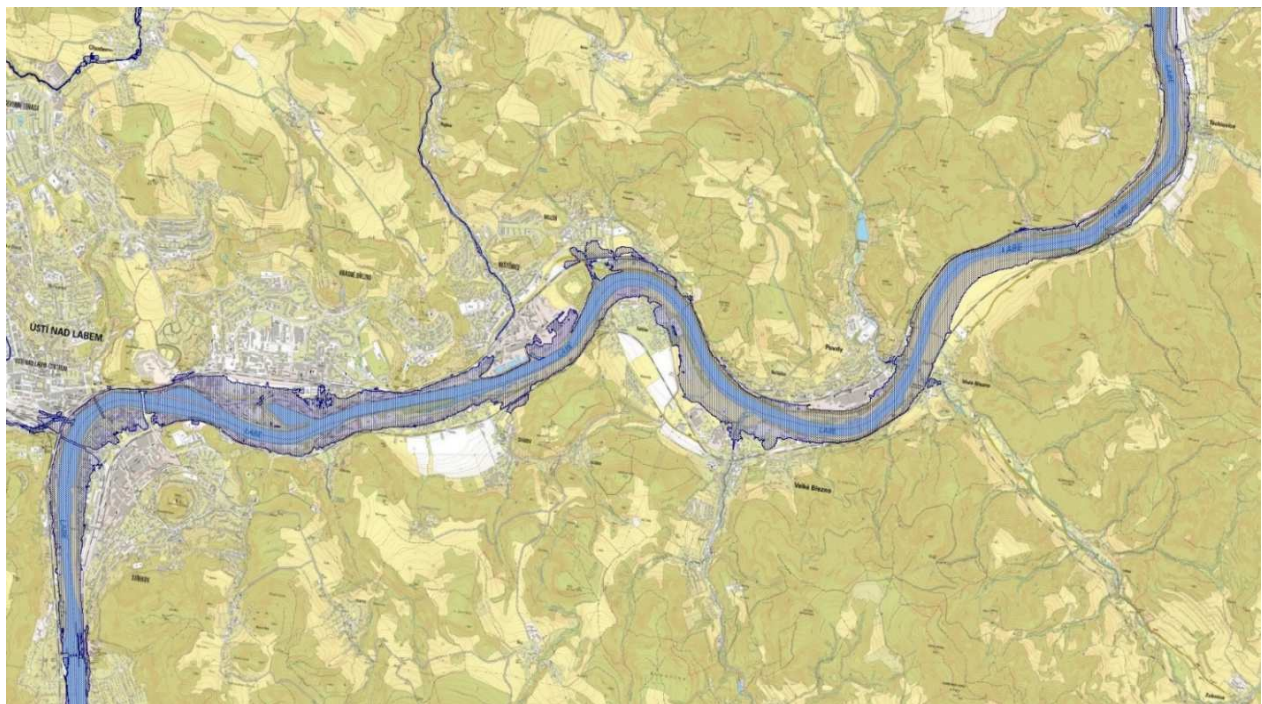
Obr. 21 - Aktivní zóna záplavového území

(zdroj: heis.vuv.cz)



**Obr. 22** - Záplavové území při průtocích Q100

(zdroj: heis.vuv.cz)



**Obr. 23** - Záplavové území při průtocích Q100

(zdroj: heis.vuv.cz)

## Podzemní vody

Téměř celé území, dotčené záměrem, se nachází v hydrogeologickém rajonu 4620 (Křída dolního Labe po Děčín – pravý břeh), s celkovou plochou 289,59 km<sup>2</sup>. Malá část zasahuje také do hydrogeologického rajonu 4650 (Křída Dolní Ploučnice a Kamenice), s plochou 481,4 km<sup>2</sup>. Zároveň stavba zasahuje do rajonu hlubinné vrstvy č. 4730 (Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále). Hodnocení stavu útvarů podzemních vod se skládá ze dvou částí – hodnocení kvantitativního stavu podzemních vod a hodnocení chemického stavu na základě monitoringu. Pro celkové hodnocení stavu útvarů podzemních vod platí princip, že stav je určen nepříznivějším výsledkem chemického a kvantitativního stavu.

Vyhodnocení stavu je patrné v následující tabulce

**Tab. č. 18 - Vyhodnocení stavu vodních útvarů podzemních vod**

(zdroj: Plán dílčího povodí Ohře).

ID útvaru podz. vod	Název útvaru podzemních vod	Chemický stav	Kvantitativní stav	Celkový stav
46200	Křída Dolního Labe po Děčín – pravý břeh	rizikové	Potencionálně nevyhovující	rizikové
46500	Křída Dolní Ploučnice a Kamenice	rizikové	nerizikové	rizikové
47300	Bazální křídový kolektor v benešovské synklinále	nerizikové	nerizikové	rizikové

## Vodní zdroje

Stavba nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV), nejbližší se vyskytující CHOPAV je Severočeská křída, jejíž hranice je stavbě vzdálena více jak 360 m, na území města Děčín.



**Obr. 24 - Hranice CHOPAV Severočeská křída**

(zdroj: heis.vuv.cz)

### **Půda a přírodní zdroje**

Převažujícím půdním typem na území záměru jsou kambizemě – eutotrofní a modální, dále pak hnědozem. Jelikož záměr nelze umístit pouze na pozemcích drah, dojde k záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) na ploše 11 001 m<sup>2</sup>, z toho bude zábor dočasný do 1 roku 4609 m<sup>2</sup>.

#### Ohroženost půd erozí

Území záměru a jeho okolí má přibližně stejnou míru ohroženosti vodní erozí, větrnou erozí je nejvíce ohrožené území měst Ústí nad Labem a Děčín. Zastoupení půd stupně ohrožení na trase záměru je uvedeno v následující tabulce, stejně tak potenciaální ohroženost půd větrnou erozí.

Tab. č. 19 – Ohrožení vodní erozí

(zdroj: vumop.cz)

Stupeň ohrožení vodní erozí	Obec				
	Ústí nad Labem	Velké Březno	Malé Březno	Těchlovice	Děčín
Velmi silná eroze	25,47 % (774,51 ha)	28,15 % (61,14 ha)	27,20 % (77,81 ha)	26,31 % (53,79 ha)	19,49 % (531,02 ha)
Silná eroze	5,10 % (155,10 ha)	5,86 % (12,72 ha)	4,95 % (14,17 ha)	6,29 % (12,86 ha)	6,75 % (183,91 ha)
Střední eroze	9,46 % (127,57 ha)	7,97 % (17,30 ha)	12,47 % (35,68 ha)	12,22 % (24,98 ha)	10,77 % (293,46 ha)
Eroze žádná až nepatrná	59,97 % (1823,56 ha)	58,02 % (123,02 ha)	55,37 % (158,39 ha)	55,19 % (112,83 ha)	63 % (1716,68 ha)

Tab. č. 20 – Potenciaální ohrožení větrnou erozí

(zdroj: vumop.cz)

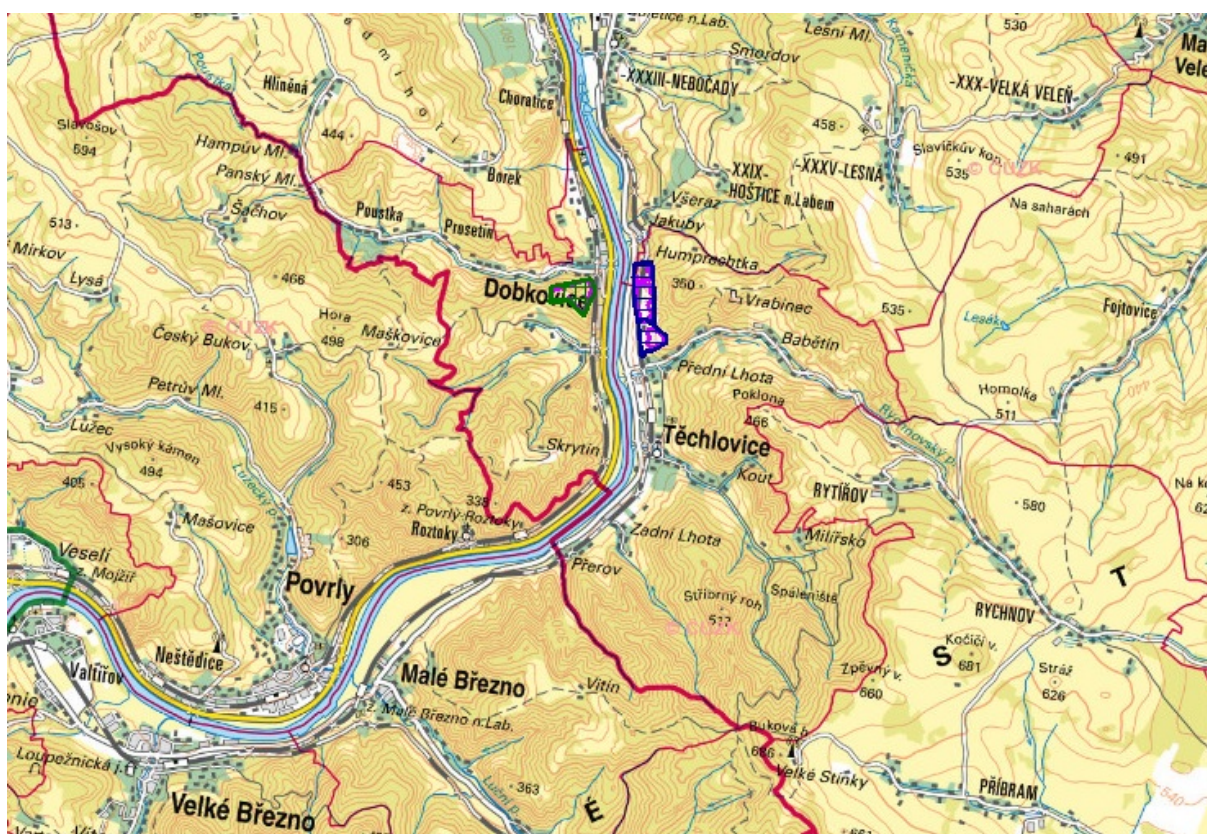
Stupeň potenciaálního ohrožení větrnou erozí	Obec				
	Ústí nad Labem	Velké Březno	Malé Březno	Těchlovice	Děčín
Půdy nejohroženější	88,42 % (30,08 ha)	-	39,73 % (13,43 ha)	-	64,42 % (79,29 ha)
Půdy silně ohrožené	-	-	-	-	-
Půdy ohrožené	10,61 % (3,61 ha)	-	-	-	27,41 % (33,74 ha)
Půdy mírně ohrožené	-	90,45 % (13,55 ha)	60,27 % (20,37 ha)	100 % (14,94 ha)	8,18 % (10,06 ha)
Půdy náchylné	0,97 % (0,33 ha)	-	-	-	-



<b>Půdy bez ohrožení</b>	-	9,55 % (1,43 ha)	-	-	-
--------------------------	---	---------------------	---	---	---

### Nerostné suroviny

V těsné blízkosti záměru, podél železniční trati mezi obcemi Těchlovice a Nebočady, se nachází těžený dobývací prostor (DPT ID 70996, Přední Lhota), surovinou je stavební kámen, nerost čedič (Organizace: Kalivoda DC s.r.o., Děčín). Zároveň se zde nachází i výhradní ložisko současné povrchové těžby (ID 3168200, Těchlovice-Jakuby), surovinou je stavební kámen, nerost trachyt, čedič, nefelinit (Organizace: Kalivoda DC s.r.o., Děčín)



**Obr. 25 - Nerostné suroviny**

(zdroj: geology.cz)

### **Biologická rozmanitost**

Posuzovaná železniční trať prochází podél dolního toku Labe, který ve své délce kopíruje. Z velké části prochází podél železnice také silniční komunikace, resp. cyklostezky.

Pro zpracování kapitoly zabývající se biologickou rozmanitostí byla použita aktuální data z biologických průzkumů, které jsou součástí. Průzkumy byly provedeny s ohledem na jarní a letní aspekt, v dubnu a srpnu 2017. Byly zaměřeny zejména na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů.

V okolí posuzované železnice se nachází celá řada přírodních či přírodě blízkých biotopů. Největší koncentrace je na svazích mezi Střekovem a Valtířovem a Těchlovicemi a Boleticemi. Jedná se o suché acidofilní doubravy (L7.1), místy v mozaice se štěrbínovou vegetací

silikátových skal a drolin (S1.2). Rozšířeny jsou také květnaté bučiny (L5.1) a hercynské dubohabřiny (L3.1). Z bezlesé vegetace jsou výrazné širokolisté suché trávníky (T3.4), často v mozaice s vysokými mezofilními a xerofilními křovinami (K3). Mezi Těchlovicemi a Nebočady lze zaznamenat také vysokostébelné trávníky skalních terás (S1.3), suché bylinné lemy (T4.1), skalní vegetaci s kostřavou sivou (*Festuca pallens*) (T3.1), suťové lesy (L4) a střeoevropské bazilní teplomilné doubravy (L6.4). Drobné toky jsou doprovázeny fragmenty údolních jasanovo-olšových luhů (L2.2).

## Flóra

Na vlastní těleso dvoukolejné trati jsou vázány spíše ruderalní druhy, často jarní efemery či druhy snášející aplikaci herbicidních prostředků a vysychavá stanoviště. Jmenovat lze osívku jarní (*Erophila verna*), plevel okoličnatý (*Holosteum umbellatum*), pilát lékařský (*Anchusa officinalis*), prlinu rohlí (*Lycopsis arvensis*), pomněnku rolní (*Myosotis arvensis*) a další. Plochy v kolejišti pokrývá také rosička krvavá (*Digitaria sanguinalis*). Místy expanduje třtina křovištní (*Calamagrostis epigejos*).

Na skalních výchozech ve Střekově a v okolí portálu tunelu u PP Nebočadský luh rostou bohaté populace tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), rozchodníku bílého (*Sedum album*), mochny jarní (*Polentilla verna*), řeřišníku písečného (*Arabidopsis arenosa*), česneku chlumního horského (*Allium senescens* subsp. *Montanum*), seselu sivého (*Seseli osseum*) či strdivky brvité (*Melica ciliata*). Tyto druhy pak sestupují až do kolejiště. Z nádraží Ústí nad Labem-Střekov vede podél areálu Setuzy, porost je zde silně eutrofizován a ruderalizován, s přítomností křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*), vlašovičnicku většího (*Chelidonium majus*), kopřivy dvoudomé (*Urtica dioica*) či ostružiníku křovitého (*Rubus fruticosus* agg.) V drážním km 432,05 – 432,15 byla zaznamenána populace přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*) rostoucí na okraji kolejiště.

Drážní těleso dále prochází podél prudkých svahů, v souběhu s pravobřežně položenou komunikací. Jeho okraje jsou opět silně ruderalizované, šíří se invazivní druhy, zejména netýkavka žláznatá a malokvětá (*Impatiens glandulifera*, l. *parviflora*), dále jsou přítomny konopnice (*Galeopsis* spp.), celík kanadský (*Solidago canadensis*), mydlice lékařská (*Saponaria officinalis*), hluchavka bílá (*Lamium album*), lnice květel (*Linaria vulgaris*), komonice bílá a lékařská (*Melilotus albus*, *M. officinalis*), chmel otáčivý (*Humulus lupulus*), sadec konopáč (*Eupatorium cannabinum*) a další. Na výchozech skal jsou patrné trsy kostřavy sivé (*Festuca pallens*). V pozdním létě zde hodně kvete zlatobýl obecný (*Solidago virgaurea*). Mezi železnicí a silnicí je místy patrná výsadba dřevin rostoucích mimo les, mj. také čimišníku stromovitého (*Caragana arborescens*).

V okolí Svádova prochází železnice intenzivně využívanou krajinou, v okolí jsou rozsáhle plochy celíku kanadského (*Solidago canadensis*). Jihozápadně od Valtířova se rozkládají sušší stráně s kakostem krvavým (*Geranium sanguineum*), válečkou prapořitou (*Brachypodium pinnatum*), silenkou nadmutou (*Silene vulgaris*), hvozdíkem kartouzkem (*Dianthus carthusianorum*), chrpou čekánkem (*Centaurea scabiosa*) či zvonkem broskvovlistým (*Campanula persicifolia*). Přímo v ŽST. Valtířov a dále východně od trati se v drážních km 437,6 – 437,7 rozkládá cca 5 m

široký pás křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*), objevuje se zde také trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*).

Na překladišti vlakové stanice Velké Březno byl zaznamenán porost invazní křídlatky sachalinské (*Reynoutria sachalinensis*), roztroušeně se zde vyskytují také další invazní druhy, trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), topinambur hlíznatý (*Helianthus tuberosus*), celík kanadský (*Solidago canadensis*), turanka kanadská (*Conyza canadensis*) či turan roční (*Erigeron annuus*). Za Malým Březnem trať opět prochází zemědělskou krajinou, náspy jsou ruderalizované s kopřivou dvoudomou (*Urtica dioica*) a ostružiníkem křovitým (*Rubus fruticosus* agg.)

Ve vlhčích partiích úseku mezi Těchlovicemi a Boleticemi nad Labem byla kromě šířící se netýkavky žláznaté (*Impatiens glandulifera*) a porostu křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*) zaznamenána rozsáhlá populace přesličky největší (*Equisetum telmateia*). Velikost populace byla odhadnuta na stovky až tisíce jedinců. Železnici zde doprovází také výchozy skal, kde jsou přítomny tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), kakost krvavý (*Geranium sanguineum*), čistec přímý (*Stachys recta*), tolita lékařská (*Vincetoxicum hirundinaria*), dobromysl obecná (*Origanum vulgare*), ostřice sivá (*Festuca pallens*), rmen barvířský (*Cotula tinctoria*), pelyněk ladní (*Artemisia campestris*) či sleziník severní (*Asplenium septentrionale*). Na skále nad železničním tunelem je vyvinuta vegetace, kterou lze přiřadit k teplomilným doubravám, zaznamenán byl jeřáb břek (*Sorbus torminalis*), na svazích dál od železnice se vyskytuje okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*).

Úsek z Boletic nad Labem až po Děčín prochází kulturní krajinou s ruderalizovanými náspy. Ve vazbě na křížené vodní toky se vyskytují porosty křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*), před Děčínem se vyskytují porosty náletových či ovocných dřevin.

Během terénních průzkumů byla zaznamenána přítomnost dvou zvláště chráněných druhů. Jedná se o porost přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*) a tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), které jsou řazeny mezi druhy zvláště chráněné dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Patří mezi druhy ohrožené. Zároveň jsou zařazeny dle Červeného seznamu ČR (Grulich 2012) mezi silně ohrožené taxony ČR. Další taxony uváděné v Červeném seznamu, které byly zaznamenány jsou prvosenka jarní (*Primula veris*), kakost krvavý (*Geranium sanguineum*), třešeň křovitá (*Prunus fruticosa*), česnek chlumní horský (*Allium senescens* subsp. *montanum*), smldník jelenní (*Peucedanum cervaria*), sesel sivý (*Seseli osseum*), jeřáb břek (*Sorbus torminalis*) a přeslička největší (*Equisetum telmateia*).

Tab. č. 21 - Soupis zaznamenaných druhů

TAXON	STATUS	TAXON	STATUS
<i>Acer campestre</i>		<i>Lamium maculatum</i>	
<b>Acer negundo</b>	Invazní, neofyt	<i>Lamium purpureum</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Acer platanoides</i>		<i>Larythrus pratensis</i>	
<i>Acer pseudoplatanus</i>		<i>Ligustrum vulgare</i>	
<i>Aegopodium podagraria</i>		<i>Linaria vulgaris</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Agrimonia eupatoria</i>		<i>Lotus corniculatus</i>	
<i>Achillea millefolium</i> agg.		<i>Luzula campestris</i>	
<b>Ailanthus altissima</b>	Invazní, neofyt	<i>Luzula pilosa</i>	
<i>Ajuga reptans</i>		<i>Lycopsis arvensis</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Alchemilla</i> sp.		<i>Lysimachia nummularia</i>	
<i>Alliaria petiolata</i>		<i>Mahonia aquifolium</i>	Naturalizovaný, neofyt
<i>Allium oleraceum</i>		<i>Malus domestica</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<b>Allium senescens subsp. montanum</b>	C4a	<i>Malva neglecta</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Allium vineale</i>		<i>Medicago lupulina</i>	
<i>Alopecurus pratensis</i>		<i>Medicago sativa</i>	Naturalizovaný, neofyt
<b>Amaranthus retroflexus</b>	Invazní, neofyt	<i>Melica ciliata</i>	
<b>Ambrosia artemisiifolia</b>	Invazní, neofyt	<i>Melilotus albus</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Anagalis arvensis</i>	Naturalizovaný, archeofyt	<i>Melilotus officinalis</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Anemone nemorosa</i>		<i>Mentha</i> sp.	
<i>Anchusa officinalis</i>	Naturalizovaný, archeofyt	<i>Microrrhinum minus</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Anthoxanthum odoratum</i>		<i>Myositis arvensis</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Arabidopsis arenosa</i>		<i>Myosotis palustris</i> agg.	
<i>Arabidopsis thaliana</i>		<i>Oenothera</i> sp.	
<i>Arctium lappa</i>	Naturalizovaný, archeofyt	<i>Origanum vulgare</i>	
<i>Arenaria serpyllifolia</i>		<i>Oxalis sticta</i>	Naturalizovaný, neofyt
<i>Arrhenatherum elatius</i>	Invazní, archeotyp	<i>Petasites hybridus</i>	
<i>Artemisia campestris</i>		<b>Peucedanum cervaria</b>	<b>C4a</b>
<i>Artemisia vulgaris</i>		<i>Phalaris arundinacea</i>	
<i>Asplenium ruta-muraria</i>		<i>Picris hieracioides</i>	
<i>Asplenium septentrionale</i>		<i>Pilosella officinarum</i>	
<b>Aurinia saxatilis</b>	<b>C4a, §3</b>	<i>Pimpinella saxifraga</i>	
<i>Ballota nigra</i>	Naturalizovaný, archeofyt	<i>Plantago lanceolata</i>	
<i>Bellis perennis</i>		<i>Plantago major</i>	
<i>Berteroa incana</i>	Naturalizovaný, archeofyt	<i>Poa annua</i>	

<i>Betula pendula</i>		<i>Poa bulbosa</i>	
<i>Brachypodium pinnatum</i>		<i>Poa nemoralis</i>	
<i>Brassica napus</i>	Z kultury	<i>Poa pratensis</i>	
<i>Bromus erectus</i>		<i>Polygonum aviculare</i>	
<i>Bromus inermis</i>		<i>Populus tremula</i>	
<i>Calamagrostis epigejos</i>		<i>Populus xcanadensis</i>	
<i>Calystegia sepium</i>		<i>Portulaca oleracea</i>	Invazní, archeotyp
<i>Campanula persicifolia</i>		<i>Potentilla erecta</i>	
<i>Capsella bursa-pastoris</i>	Naturalizovaný, archofyt	<i>Potentilla reptans</i>	
<i>Caragana arborescens</i>		<i>Potentilla supina</i>	
<i>Cardamine amara</i>		<i>Potentilla verna</i>	
<i>Cardamine hirsuta</i>	Naturalizovaný, archofyt	<b><i>Primula veris</i></b>	<b>C4a</b>
<i>Cardamine pratensis</i>	Příležitostný, neofyt	<i>Prunus avium</i>	
<i>Carpinus betulus</i>		<i>Prunus domestica</i>	Naturalizovaný, archofyt
<i>Centaurea jacea</i>		<b><i>Prunus fruticosa</i></b>	<b>C2t</b>
<i>Centaurea stoebe</i>		<i>Prunus spinosa</i>	
<i>Cerastium sp.</i>		<i>Pulmonaria obscura</i>	
<i>Cichorium intybus</i>	Naturalizovaný, archofyt	<i>Pyrus communis</i>	Naturalizovaný, archofyt
<i>Cirsium vulgare</i>		<i>Quercus robur</i>	
<i>Clematis vitalba</i>		<i>Ranunculus acris</i>	
<i>Convolvulus arvensis</i>	Naturalizovaný, archofyt	<i>Ranunculus lanuginosus</i>	
<b><i>Conyza canadensis</i></b>	<b>Invazní, neofyt</b>	<i>Reseda lutea</i>	Naturalizovaný, archofyt
<i>Cornus sanguinea</i>		<b><i>Reynoutria japonica</i></b>	<b>Invazní, neofyt</b>
<i>Corylus avelana</i>		<b><i>Reynoutria sachalinensis</i></b>	<b>Invazní, neofyt</b>
<b><i>Cota tinctoria</i></b>	<b>C4a</b>	<i>Ribes sp.</i>	
<i>Crataegus sp.</i>		<b><i>Robinia pseudoacacia</i></b>	<b>Invazní, neofyt</b>
<i>Crepis biennis</i>		<i>Rosa canina</i>	
<i>Dactylis glomerata</i>		<i>Rubus fruticosus agg.</i>	
<b><i>Datura stramonium</i></b>	<b>Příležitostný, neofyt</b>	<i>Rubus idaeus</i>	
<i>Daucus carota</i>		<i>Rumex acetosa</i>	
<i>Dianthus carthusianorum</i>		<i>Salix caprea</i>	
<i>Digitaria sanguinalis</i>	Naturalizovaný, archofyt	<i>Salix euxinia</i>	
<i>Dipsacus fullonum</i>		<i>Salix purpurea</i>	
<i>Dryopteris filix-mas</i>		<i>Sambucus nigra</i>	
<i>Echinochloa crus-galli</i>	Invazní, archeotyp	<i>Sanguisorba officinalis</i>	
<b><i>Echinops sphaerocephalus</i></b>	<b>Invazní, neofyt</b>	<i>Saponaria officinalis</i>	Naturalizovaný, archofyt
<i>Echium vulgare</i>		<i>Scabiosa ochroleuca</i>	
<i>Epilobium angustifolium</i>		<i>Scrophularia nodosa</i>	
<i>Equisetum arvense</i>		<i>Securigera varia</i>	

<i>Equisetum ramosissimum</i>	<b>C2b, §3</b>	<i>Sedum album</i>	
<i>Equisetum telmateia</i>	<b>C4a</b>	<i>Sedum sexangulare</i>	
<i>Eragrostis minor</i>	Invazní, archeotyp	<i>Senecio jacobaea</i>	
<i>Erigeron annus</i>	<b>Invazní, neofyt</b>	<i>Senecio viscosus</i>	
<i>Erodium cicutarium</i>	Naturalizovaný, archeofyt	<i>Senecio vulgaris</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Erophilla verna</i>		<b>Seseli oseum</b>	<b>C4a</b>
<i>Eupatorium cannabinum</i>		<i>Setaria pumila</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Euphorbia cyparissias</i>		<i>Silene latifolia</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Euphorbia helioscopia</i>	Naturalizovaný, archeofyt	<i>Silene nutans</i>	
<i>Euphorbia lathyris</i>	Příležitostný, neofyt	<i>Silene vulgaros</i>	
<i>Fagus sylvatica</i>		<i>Sisymbrium officinale</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Fallopia convolvulus</i>	Naturalizovaný, archeofyt	<i>Solanum nigrum</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Festuca gigantea</i>		<b>Solidago canadensis</b>	<b>Invazní, neofyt</b>
<i>Festuca pallens</i>		<i>Solidago virguarea</i>	
<i>Festuca rubra</i>		<i>Sorbus aucuparia</i>	
<i>Festuca sp.</i>		<b>Sorbus torminalis</b>	<b>C4a</b>
<i>Ficaria verna</i>		<i>Stachys recta</i>	
<i>Forsythia xintermedia</i>	V kultuře	<i>Stellaria graminea</i>	
<i>Fragaria vesca</i>		<i>Stellaria media</i>	
<i>Fraxinus excelsior</i>		<b>Symphoricarpos albus</b>	<b>Invazní, neofyt</b>
<i>Galeobdolon luteum sgg.</i>		<i>Symphytum officinale</i>	
<i>Galeopsis pubescens</i>		<i>Syringa vulgaris</i>	Naturalizovaný, neofyt
<i>Galeopsis tetrahit</i>		<i>Tanacetum vulgare</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Galium album</i>		<i>Taraxacum sect. Ruderalia</i>	
<i>Galium aparine</i>		<i>Thlaspi arvense</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Galium mollugo agg.</i>		<i>Thymus pulegioides</i>	
<i>Geranium pratense</i>		<i>Tilia cordata</i>	
<i>Geranium pyrenaicum</i>	Naturalizovaný, neofyt	<i>Torilis japonica</i>	
<i>Geranium robertianum</i>		<i>Tragopogon sp.</i>	
<b>Geranium sanguineum</b>	<b>C4a</b>	<i>Trifolium arvense</i>	
<i>Geum urbanum</i>		<i>Trifolium repens</i>	
<i>Glechoma hederacea</i>		<i>Tripleurospermum inodorum</i>	Naturalizovaný, archeofyt
<i>Hedera helix</i>		<i>Trisetum flavescens</i>	
<b>Helianthus tuberosus</b>	<b>Invazní, neofyt</b>	<b>Ulmus minor</b>	<b>C4a</b>
<i>Hepatica nobilis</i>		<i>Urtica dioica</i>	
<i>Heracleum sphondylium</i>		<i>Verbascum nigrum</i>	
<i>Hieracium sabaudum</i>		<i>Verbascum sp.</i>	

<i>Hieracium sp.</i>		<i>Verbascum thapsus</i>	
<i>Holosteum umbellatum</i>		<i>Veronica arvensis</i>	Naturalizovaný, archofyt
<i>Humulus lupulus</i>		<i>Veronica beccabunga</i>	
<i>Hylotelephium maximum</i>		<i>Veronica hederifolia</i> <i>agg.</i>	
<i>Hypericum perforatum</i>		<i>Vicia craca</i>	
<i>Chelidonium majus</i>	Naturalizovaný, archofyt	<i>Vicia hirsuta</i>	
<i>Chenopodium album</i>		<i>Vicia sepium</i>	
<i>Chrysosplenium alternifolium</i>		<i>Vinca minor</i>	
<b><i>Impatiens glandulifera</i></b>	<b>Invazní, neofyt</b>	<i>Vincetoxicum hirundinaria</i>	
<b><i>Impatiens parviflora</i></b>	<b>Invazní, neofyt</b>	<i>Viola arvensis</i>	
<i>Juglans regia</i>	Naturalizovaný, archofyt	<i>Viola hirta</i>	
<i>Knautia arvensis</i>		<i>Viola odorata</i>	Naturalizovaný, archofyt
<i>Lactuca serriola</i>	Naturalizovaný, archofyt	<i>Viola riviniana</i>	
<i>Lamium album</i>	Naturalizovaný, archofyt		

C2t – silně ohrožený taxon dle Červeného seznamu

C2b – silně ohrožený taxon dle Červeného seznamu (Grulich 2012), §3 – druh ohrožený dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění

C4a – taxon, vyžadující pozornost

Železniční trati, jejich náspy a vlaková nádraží jsou běžně doprovázeny celou řadou nepůvodních, v území často invazních druhů, které využívají koridory liniových staveb a jejich narušované okolí ke svému šíření krajinou.

Během průzkumů byly zaznamenány ze dřevin následující druhy: javor jasanolistý (*Acer negundo*), pajasan žláznatý (*Ailanthus altissimus*), trnovník akát (*Robinia pseudacacia*), pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*), ze zástupců bylin pak tyto druhy: ambrosie peřenolistá (*Ambrosia artemisiifolia*), turanka kanadská (*Conyza canadensis*), turan roční (*Erigeron annuus*), bělotrn kulatohlavý (*Echinops sphaerocephalus*), celík kanadský (*Solidago canadensis*), křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*), křídlatka sachalinská (*Reynoutria sachalinensis*), netýkavka žláznatá a malokvětá (*Impatiens glandulifera*, *I. parviflora*) a topinambur hlíznatý (*Helianthus tuberosus*).

## Fauna

V lokalitě záměru byl proveden zoologický průzkum stavby se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů. Průzkum probíhal v jarním a letním období v roce 2017 (duben a srpen). Průzkum byl doplněn o druhy uváděné v literatuře. Seznam použité literatury je součástí přílohy č. 4 - Biologický průzkum. Dále se jedná o údaje z plánů péče o blízká ZCHÚ

(Správa CHKO České Středohoří 2014) nebo údaje zveřejněné v odborných databázích (ceson.org, avif.birds.cz). V průběhu roku 2019 byly stávající výzkumy doplněny, zejména s ohledem na výskyt bezobratlých.

### **Obojživelníci**

V zájmovém území byly zjištěny dva druhy obojživelníků. V blízkosti lomu u Těchlovic byl v kolejišti zaznamenán kadaver ropuchy obecné (*Bufo bufo*). Vzhledem k charakteru prostředí se však pravděpodobně jednalo o náhodný výskyt. V sousedství Nebočadského luhu byla v kalužích mezi řekou Labe a silnicí zaznamenána přítomnost skokanů skřehotavých (*Pelophylax ridibundus*), v počtu méně než 10 ex.

Záměr prochází z velké části pozměněnou krajinou, která s výjimkou lokalit v blízkosti Labe netvoří příliš vhodné prostředí potencionálně umožňující rozmnožování obojživelníků. Jedinou potencionálně vhodnou lokalitou hodnotíme mokřinu vpravo od železniční tratě v km 447,4. Ani zde však nebyla přítomnost během žádného průzkumu zaznamenána. Dle plánu péče o PP Nebočadský luh se v této PP vyskytuje skokan skřehotavý, jedná se o vitální populaci cca 200 jedinců.

Kolizní místa dopravy s obojživelníky nejsou z posuzovaného území uváděny (*mapy.nature.cz*).

### **Bezobratlí**

V rámci zpracování původního biologického průzkumu v roce 2017 byly v zájmovém území zaznamenány samice a dělnice čmeláka rodu *Bombus* (*Bombus* sp.). Náspy trati pro čmeláky představují především zdroj potravy, místa vhodná pro umístění jejich hnízd očekáváme spíše v okolí železniční tratě. V blízkosti trati, v km 436,99, bylo zaznamenáno mraveniště rodu *Formica*, nacházející se cca 7 m od hrany koleje. Jižně od ŽST Ústí nad Labem-Střekov byly zaznamenány housenky otakárka fenyklového (*Papilio machaon*). Jedná se o druh vývojem vázaný na miříkovité rostliny, můžeme jej předpokládat i v blízkosti jiných úseků tratě nebo v okolních zahradách. Poblíž Valtířova byli zaznamenáni i dospělci přástevníka kostivalového (*Euplagia quadripunctaria*). Podél trati se hojně vyskytovala páskovka žíhaná (*Cepaea vindbonensis*). Dle plánu péče o PP Nebočadský luh se v jeho prostoru vyskytuje několik zvláště chráněných bezobratlých. Jedná se o velevruba malířského (*Unio pictorum*), velevruba tupého (*Unio crassus*), škebli rybníčnou (*Anodonta cygnea*), střevlíka druhu *Dyschirius intermedius*, drpačků druhu *Acrotona sylviconia*, *Gabrius appendiculatus* a *Sunius bicolor*. V rámci dopracování průzkumů byl během května 2019 až července 2019 proveden biologický průzkum se za měřením na bezobratlé (Příloha č. 10). Pro determinaci druhů vybraných skupin hmyzu bylo vybráno celkem 15 stanovišť. V současné době není potvrzena žádná kolonie zvláště chráněných ohrožených druhů mravenců rodu *Formica*. V okolí zájmového území nebyly pozorované ani žádné zvláště chráněné druhy hmyzu nebo jiných bezobratlých. Součástí bylo i vypracování faunistického průzkumu motýlů na třech vybraných lokalitách. Na první (Olšinky) a druhé (Svádov – Valtířov) nebyl zjištěn faunisticky významný druh, žádný se nenachází na „Červeném“ seznamu ohrožených druhů. Na třetí lokalitě (Jakuby – Nebočadský luh) byly zaregistrovány tři ekologicky významné druhy, z toho dva se nacházejí na Červeném



seznamu ohrožených druhů, otakárek ovocný (*Iphiclides podalirius*) – kategorie NT (téměř ohrožený) a dlouhozobka zimolezová (*Hemaris fuciformis*) – kategorie VU (zranitelný).

### Plazi

Dle literatury je v zájmové oblasti uváděn výskyt několika druhů plazů, jedná se o ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*) a ještěrku živorodou (*Zootoca vivipara*). Ani jeden z druhů nebyl v blízkosti železnice během průzkumu zaznamenán, během terénních výzkumů nebyla zaznamenána přítomnost žádného z druhů plazů.

### Ptáci

Trasa současné železniční trati je lokalizována do říčního údolí, paralelně s trasou protéká řeka Labe. Lze tak očekávat široké druhové spektrum ptactva.

Během průzkumu byla zaznamenána jak běžná plejáda druhů ptáků, tak vzácnější druhy. Pozorované druhy nebo druhy uváděné z nedalekých zvláště chráněných území jsou uvedeny v následující tabulce.

Posuzovaným záměrem budou pravděpodobně dotčeny některé dřeviny, zejména křoviny v přímém okolí železniční trati, ve kterých lze očekávat hnízdění některých druhů. Z tohoto důvodu je nutné kácet dřeviny mimo období hnízdění těchto druhů

V případě provádění prací v hnízdním období je doporučeno provést doprůzkum nebo na jeho konci zajistit ekologický dozor.

**Tab. č. 22** - Druhy ptáků, zaznamenané nebo uváděné jako vyskytující se v lokalitě záměru

Český název	Latinský název	Typ záznamu *	Zákonná ochrana **	Červený seznam ***	Směrnice EU ****
Kachna velká	<i>Anas platyrhynchos</i>	A			
Labuť velká	<i>Cygnus olor</i>	A		VU	
Hohol severní	<i>Bucephala clangula</i>	B	SO	EN	
Ostralka štíhlá	<i>Anas acuta</i>	B	KO	RE	
Morčák velký	<i>Mergus merganser</i>	B	KO	CR	
Kopřivka obecná	<i>Anas strepera</i>	B	O	VU	
Kormorán velký	<i>Phalacrocorax carbo</i>	A, B		VU	
Volavka popelavá	<i>Ardea cinerea</i>	A, B		NT	
Volavka bílá	<i>Ardea alba</i>	B	SO		I a II
Krahujec obecný	<i>Accipiter nisus</i>	C	SO	VU	
Jestřáb lesní	<i>Accipiter gentilis</i>	C	O	VU	
Luňák červený	<i>Milvus milvus</i>	A	KO	CR	I a II
Káně lesní	<i>Buteo buteo</i>	A			
Poštolka obecná	<i>Falco tinnunculus</i>	A			
Kalous ušatý	<i>Asio otus</i>	C		LC	
Bažant obecný	<i>Phasianus colchicus</i>	A			
Racek chechtavý	<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	A		VU	

Racek bělohlavý	<i>Larus cachinnans</i>	A		NA	
Pisík obecný	<i>Actitis hypoleucos</i>	B	SO	EN	
Kulík říční	<i>Charadrius dubius</i>	B		VU	
Slípka zelenonohá	<i>Gallinula chloropus</i>	B		NT	
Holub domácí	<i>Columba livia f. domestica</i>	A			
Holub hřivnáč	<i>Columba palumbus</i>	A			
Holub doupňák	<i>Columba oenas</i>	A	SO	VU	
Hrdlička zahradní	<i>Streptopelia decaocto</i>	A			
Krutihlav obecný	<i>Jynx torquilla</i>	A, C	SO	VU	
Datel černý	<i>Dryocopus medius</i>	A		LC	I a II
Žluna zelená	<i>Picus viridis</i>	A, C		LC	
Žluna šedá	<i>Picus canus</i>	A		VU	I a II
Strakapoud prostřední	<i>Dendropus medius</i>	C	O	VU	I a II
Strakapoud velký	<i>Dendrocopos major</i>	A			
Rorýs obecný	<i>Apus apus</i>	A	O		
Ledňáček říční	<i>Alcedo atthis</i>	B	SO	VU	I a II
Břehule říční	<i>Riparia riparia</i>	A	O	NT	
Jiříčka obecná	<i>Delichon urbica</i>	A		NT	
Vlaštovka obecná	<i>Hirundo rustica</i>	A, B	O	LC	
Skřivan polní	<i>Alauda arvensis</i>	A			
Brhlík lesní	<i>Sitta europaea</i>	A			
Sýkora koňadra	<i>Parus major</i>	A			
Sýkora modřinka	<i>Cyanistes caeruleus</i>	A			
Konipas bílý	<i>Motacilla alba</i>	A			
Konipas horský	<i>Motacilla cinerea</i>	A			
Pěnkava obecná	<i>Fringilla coelebs</i>	A			
Zvonohlík zahradní	<i>Serinus serinus</i>	A			
Stehlík obecný	<i>Carduelis carduelis</i>	A			
Strnad obecný	<i>Emberiza citrinella</i>	A			
Kos černý	<i>Turdus merula</i>	A			
Drozd zpěvný	<i>Turdus philomelos</i>	A			
Drozd kvíčala	<i>Turdus pilaris</i>	A			
Červenka obecná	<i>Erithacus rubecula</i>	A			
Rehek domácí	<i>Phoenicurus ochrusos</i>	A			
Slavík obecný	<i>Luscinia megarhynchos</i>	A, B, C	O	LC	
Špaček obecný	<i>Sturnus vulgaris</i>	A			

Budníček menší	<i>Phylloscopus collybita</i>	A			
Pěnice pokřovní	<i>Sylvia curuca</i>	A			
Pěnice černohlavá	<i>Sylvia atricapilla</i>	A			
Pěnice hnědokřídla	<i>Sylvia communis</i>	A			
Pěnice vlašská	<i>Sylvia nisoria</i>	C	SO	VU	I a II
Vrabc domácí	<i>Passer domesticus</i>	A		LC	
Vrabc polní	<i>Passer montanus</i>	A		LC	
Krkavec velká	<i>Corvus corax</i>	A, C	O	VU	
Havran polní	<i>Corvus frugileus</i>	A		VU	
Vrána šedá	<i>Corvus cornix</i>	A			
Vrána černá	<i>Corvus corone</i>	A			
Straka obecná	<i>Pica pica</i>	A			
Sojka obecná	<i>Garrulus glandarius</i>	A			
Žuhák obecný	<i>Lanius collurio</i>	A	O	NT	I a II
Žluva hajní	<i>Oriolus oriolus</i>	B	SO	LC	

*\*Typ záznamu*

*A – zaznamenány během aktuálního výzkumu*

*B – výskyt v PP Nebočadský luh (zdroj – Buk et al. 2014)*

*C – výskyt v PR Vrbinec (zdroj – Správa CHKO České Středohoří 2014)*

*\*\*Druhy zvláště chráněné zákonem*

*O – ohrožený druh*

*SO – silně ohrožený druh*

*KO – kriticky ohrožený druh*

*\*\*\*Druhy zapsané na Červeném seznamu (Štastný et Bejček 2003)*

*LC – málo dotčený*

*NT – téměř ohrožený*

*VU – zranitelný*

*EN – ohrožený*

*CR – kriticky ohrožený*

*RE – pro území ČR vymizelý*

*NA – nevhodný pro hodnocení*

*\*\*\*\*Druhy zapsané v evropských směrnicih*

*I – Druh zapsaný v příloze I Směrnice Rady Evropských společenství ze dne 2.dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (79/409/EHS)*

*II – Druh zapsaný v příloze II Směrnice 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin – Druhy živočichů a rostlin v zájmu Společenství, jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany*

## Savci

V zájmovém území byl zaznamenán výskyt ježka západního (*Erinaceus europaeus*), krtek obecný (*Talpa europaea*), hraboše obecný (*Microtus arvalis*), myšky drobné (*Micromys minutus*), kuny skalní (*Martes foina*), zajíce polního (*Lepus europaeus*), prasete divoké (*Sus scrofa*), srnce obecný (*Capreolus capreolus*), jelena evropského (*Cervus elaphus*).

Dle plánu péče PP Nebočadský luh tento prostor obývá jedna rodina vydry říční (*Lutra lutra*). Z letounů jsou uváděny pravidelně obsazované úkryty netopýra rezavého (*Nyctalus noctula*) v dutých topolech

Jižně od Těchlovic kříží záměr dálkový migrační koridor pro velké savce, identifikovaný kódem 894. V místě křížení se v drážním tělese nachází most přes místní komunikaci (polní cestu), který svými rozměry umožňuje průchod živočichů do velikosti srnce či prasete.

### Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Hodnocený záměr prochází územím několika obcí, a to Ústí nad Labem, Velké Březno, Malé Březno, Těchlovice a Děčín. V následující tabulce je uveden stav obyvatelstva, dle údajů Českého statistického úřadu, k 1. lednu roku 2018.

Tab. č. 23 – Stav obyvatel k 1. 1. 2018

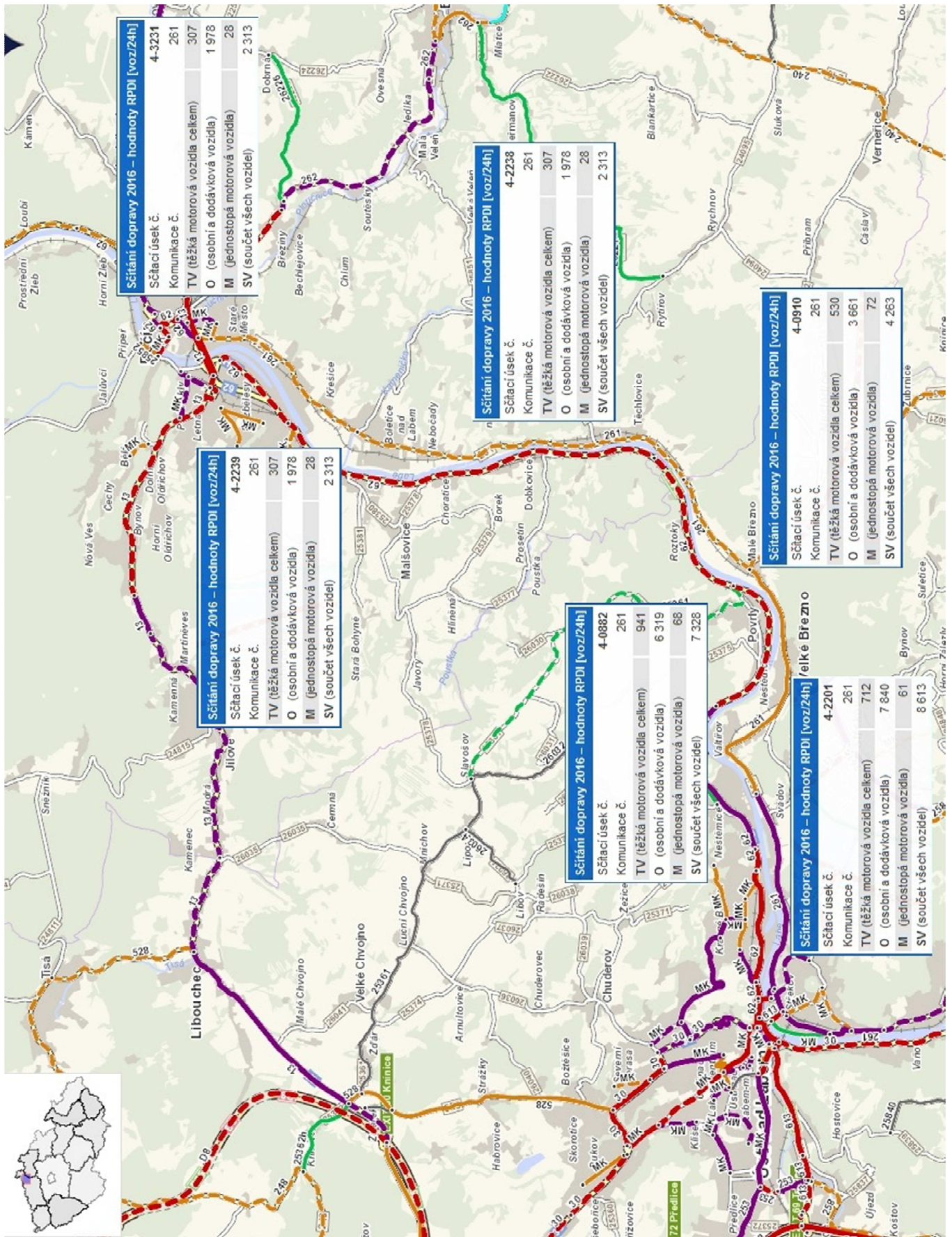
(zdroj: czso.cz)

	Muži	Ženy	Celkem
<b>Ústí nad Labem</b>			
Počet obyvatel	45 169	47 871	93 040
Průměrný věk	40,3	43,4	41,9
<b>Velké Březno</b>			
Počet obyvatel	1 108	1 160	2 268
Průměrný věk	40,1	43,4	41,8
<b>Malé Březno</b>			
Počet obyvatel	261	247	508
Průměrný věk	42,5	46	44,2
<b>Těchlovice</b>			
Počet obyvatel	281	244	525
Průměrný věk	39,2	40,6	39,8
<b>Děčín</b>			
Počet obyvatel	23 929	25 297	49 226
Průměrný věk	40,9	43,9	42,4

Z hlediska ochrany veřejného zdraví je v případě záměru stěžejní řešení hlukové situace. Trať prochází všemi výše uvedenými obcemi ve větším či menším kontaktu s obytnými objekty. Vzhledem k současnému stavu železniční dopravní cesty a také k intenzitě dopravy, je nadlimitní hluková zátěž některých obytných objektů zřejmá. V rámci záměru byla zpracována hluková studie (příloha č. 2), kde je problematika podrobně popsána. V současné době nejsou protihluková opatření – protihlukové zdi, realizována na žádném úseku trati Ústí nad Labem – Děčín. Další problematikou jsou vibrace (příloha č. 8), které rovněž negativně působí na své okolí, ve srovnání s hlukem však podstatně méně. Železniční trať je v krajině již dlouhodobě

stabilizována, vliv hluku a vibrací se tak může zdát méně významný, to však nesnižuje význam požadavků na plnění hlukových limitů dle nařízení vlády č. 272/2011, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Obyvatelstvo dotčených obcí je vystavováno rovněž vlivům silniční dopravy, což je dáno především silnicí II/261 z Ústí nad Labem do Děčína. Silnice, stejně jako železniční trať, vede podél pravého břehu řeky Labe a několikrát se navzájem kříží. Intenzita dopravy je zobrazena na následujícím obrázku. Použita jsou data z posledního Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR2016.



Obr. 26 – Intenzita dopravy

(zdroj: scitani.2016.rsd.cz)

### **Kulturní dědictví, architektonické a archeologické aspekty**

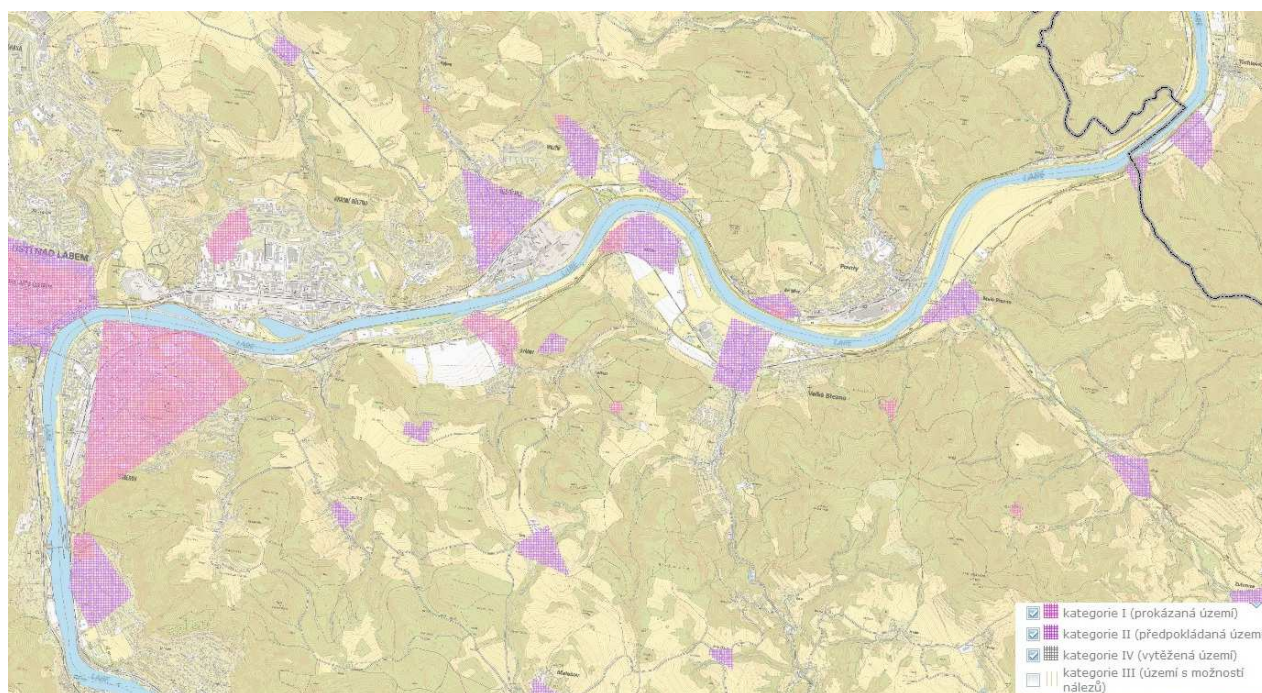
Zdrojem informací o kulturních památkách a archeologických nálezích jsou data z portálu Národního památkového ústavu. Záměr leží mimo památkovou zónu města Ústí nad Labem i Děčín. V blízkosti záměru se nachází několik kulturních památek, viz následující tabulka.

**Tab. č. 24 – Kulturní památky v blízkosti záměru**

(zdroj: [geoportal.npu.cz](http://geoportal.npu.cz))

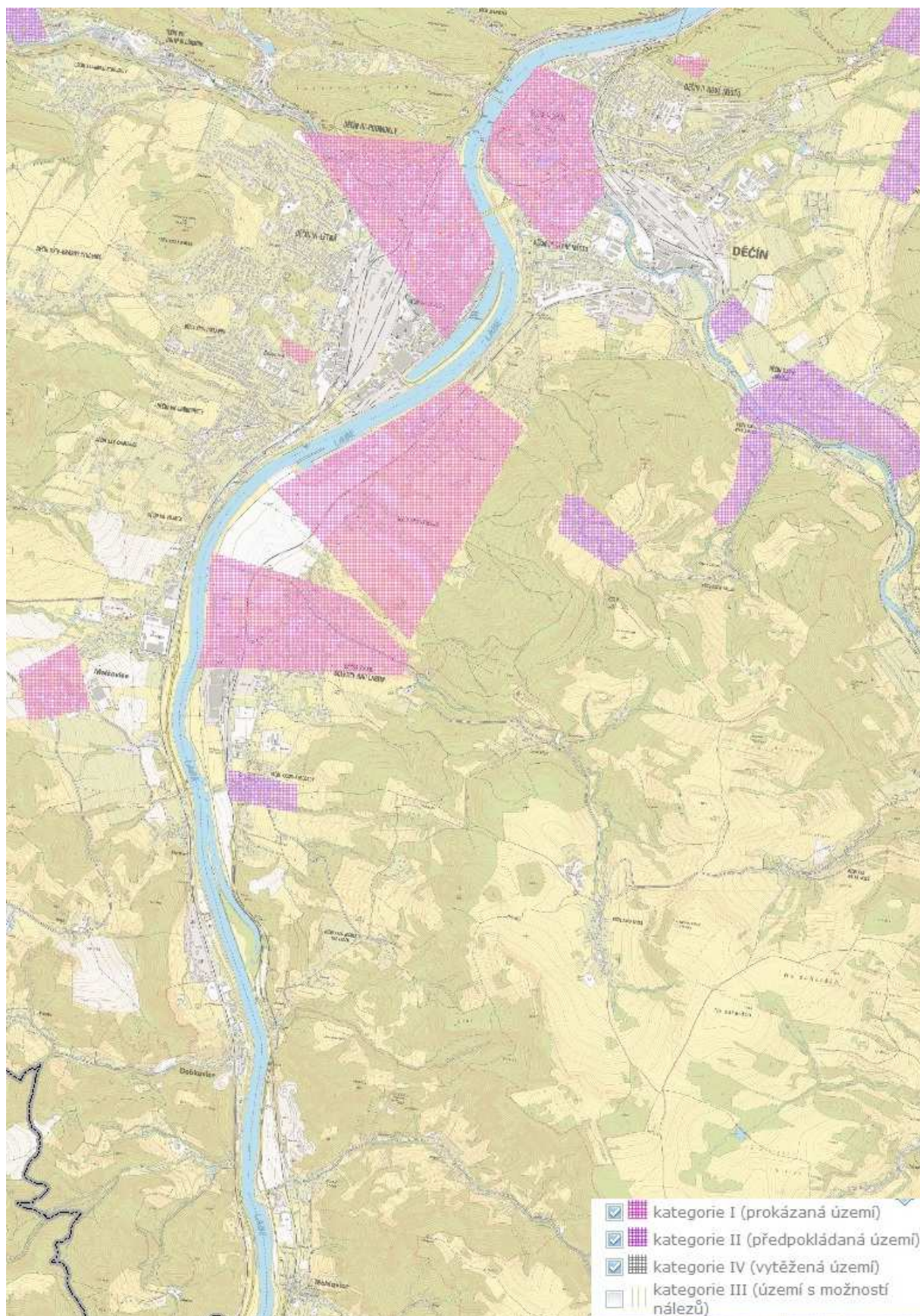
Číslo rejstříku	Název	Umístění
104623	Parní vodárna s cisternou	Ústí nad Labem, Střekov
42563/5-4830	Sloup se sousoším sv. Tří králů	Ústí nad Labem, Střekov
43558/5-250	Fara	Ústí nad Labem, Svádov
43081/5-282	Kostel Sv. Václava	Velké Březno, Valtířov
47648/5-483	Sloup se sochami čtrnácti sv. pomocníků	Velké Březno, Valtířov
86103/5-283	Hrobka hrabat Chotků	Velké Březno, Valtířov
42315/5-211	Kaple	Malé Březno
44846/5-3998	Pivovar	Těchlovice
26917/5-3997	Kostel sv. Jana Křtitele	Těchlovice
18175/5-3595	Kaple	Děčín, Nebočady
40263/5-3593	Kostel sv. Vavřince	Děčín, Nebočady

Stavba bude v několika místech procházet územím s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů – ÚAN I a také ÚAN II – územím, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51–100 %. Sem patří všechny sídelní útvary (obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina), území v těsné blízkosti ÚAN I atd.



**Obr. 27 – Území s archeologickými nálezí**

(zdroj: [geoportal.npu.cz](http://geoportal.npu.cz))



Obr. 28 – Území s archeologickými nálezy

(zdroj: geoportal.npu.cz)



### **C.3 CELKOVÉ ZHODNOCENÍ STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ A PŘEDPOKLAD JEHO PRAVDĚPODOBNÉHO VÝVOJE V PŘÍPADĚ NEPROVEDENÍ ZÁMĚRU, JE-LI MOŽNÉ JEJ NA ZÁKLADĚ DOSTUPNÝCH INFORMACÍ O ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍ A VĚDECKÝCH POZNATKŮ POSOUDIT**

Při hodnocení životního prostředí v okolí záměru při současném stavu je nejvýznamnějším zatížením pro obyvatelstvo, veřejné zdraví apod. zátěž hluková. Převážně díky absenci protihlukové ochrany a vzhledem ke stavu stávajícího železničního tělesa, je na některých místech limit přípustného hlukového zatížení překročen.

V souvislosti s plánovaným nárůstem železniční dopravy, osobní i nákladní, by neprovedení záměru znamenalo mimo jiné zvýšení potencionálních negativ pro obyvatele hlukem zasažených lokalit, potencionálně pro celé obce. Jelikož stávající železniční zařízení nesplňují technické požadavky dnešní doby, mohlo by neprovedení záměru znamenat postupem času úplné zastavení provozu na trati. V případě vyloučení železničního provozu by veškerá osobní, potažmo hlavně nákladní, doprava byla odkázána pouze na silniční přepravu. Ve vztahu k životnímu prostředí by to znamenalo navýšení emisí znečišťujících látek ve vzduchu, zvýšení prašnosti podél komunikace a v neposlední řadě také výrazného ovlivnění obyvatel, žijících v zasažených obcích. Nedílnou součástí optimalizace trati je také oprava Jakubského tunelu, jehož stav není ideální, stejně tak stav skalního masivu, který podléhá zvětrávání a rozrušování náletovou vegetací. Při nerealizaci záměru a tím pádem neprovedení sanace, která je důležitou částí záměru, by bylo nutné v blízké době provést ochranná zajištění.

## **D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ**

**D.1 CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI PŘEDEPOKLÁDANÝCH PŘÍMÝCH, NEPŘÍMÝCH, SEKUNDÁRNÍCH, KUMULATIVNÍCH, PŘESHRANIČNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH, DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH I DOČASNÝCH, POZITIVNÍCH I NEGATIVNÍCH VLIVŮ ZÁMĚRU, KTERÉ VYPLÝVAJÍ Z VÝSTAVBY A EXISTENCE ZÁMĚRU (VČETNĚ PŘÍPADNÝCH DEMOLIČNÍCH PRACÍ NEZBYTNÝCH PRO JEHO REALIZACI), POUŽITÝCH TECHNOLOGIÍ A LÁTEK, EMISÍ ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY, KUMULACE ZÁMĚRU S JINÝMI STÁVAJÍCÍMI NEBO POVOLENÝMI ZÁMĚRY (S PŘIHLÉDNUTÍM K AKTUÁLNÍMU STAVU ÚZEMÍ CHRÁNĚNÝCH PODLE ZÁKONA O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY**

## A VYUŽÍVÁNÍ PŘÍRODNÍCH ZDROJŮ S OHLEDEM NA JEJICH UDRŽITELNOU DOSTUPNOST) SE ZOHLEDNĚNÍM POŽADAVKŮ JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

### D.I.1 VLIV NA OBYVATELSTVO A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Záměr je v souladu s cíli v oblasti železniční dopravy České republiky a Ústeckého kraje, které sledují rozvoj dopravní infrastruktury, zlepšení stavebně technického stavu železničních tratí, zlepšování kvality železničních vozidel a v neposlední řadě zabezpečení železničních přejezdů. Cílem je zkvalitnění a zpravidelnění jízdních řádů a zvýšení bezpečnosti.

Z hlediska potenciálního ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví přicházejí v rámci realizace a provozu záměru v dotčené lokalitě v úvahu faktory jako hluk, vibrace, znečišťování ovzduší, vody a půdy, rušení pohody apod.

Pro potřeby dokumentace byla zpracována studie „Posouzení vlivu na veřejné zdraví“ (Ecological consulting, 2019), viz příloha č. 9.

Vzhledem k charakteru záměru byl jako nejvýznamnější faktor ovlivňující zdraví obyvatel identifikován hluk. Mezi dostatečně prokázané účinky hluku patří obtěžování, rušení ze spánku, schopnost učení, změna hladiny stresových hormonů, zhoršená kvalita spánku, zvýšení krevního tlaku, nárůst počtu případů ischemické choroby srdeční (EEA 2010).

**Tab. č. 25 – Celkový počet obyvatel žijících na území dotčených obcí**

Název obce	Počet obyvatel
Ústí nad Labem	92 952
Děčín	48 809
Velké Březno	2 275
Malé Březno	520
Těchlovice	519

Ze studie vyplývá, že v současné době jsou obyvatelé vystaveni vysokým hladinám hluku překračujícím zdravotní limity, a to jak v denní době, tak noční době. Lze proto předpokládat, že obyvatelé jsou vystaveni vyššímu riziku vzniku kardiovaskulárních onemocnění (IHD včetně infarktu myokardu, hypertenzí). V denní době se dále projevuje vysoká míra obtěžování hlukem a zhoršená komunikace řečí. V noční době pak vysoké hladiny hluku mohou vést ke zvýšenému užívání sedativ a léků na spaní, rušení spánku, což se může projevit zhoršenou výkonností a celkovou kvalitou života.

Z výsledků hodnocení je zřejmé, že realizací záměru dojde ke snížení zatížení obyvatel hlukem z provozované železniční trati, a to především v místech navrhovaných protihlukových stěn. S ohledem na výpočet relevantních zdravotních ukazatelů je zřejmé, že dojde ke snížení obtěžovaných obyvatel a snížení rizika vzniku kardiovaskulárních onemocnění.

### *Období výstavby*

Celkově lze označit vliv stavebních prací za relativně významný, bude však představovat pouze krátkodobé zhoršení stavu ovzduší a akustické zátěže. Bude záležet především na technologické kázi a systému kontroly, zda se podaří snížit negativní vliv stavby na bezprostřední okolí. Stavební činnost i staveništní doprava budou během etap uzpůsobeny tak, aby nedocházelo k překračování limitu imisního zatížení ovzduší. Stejně zásady můžeme konstatovat i pro hlukovou zátěž. Obecně lze ve fázi výstavby hodnotit jako lokální, dočasné a celkově nevýznamné. Dle výsledků rozptylové studie můžeme vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví z hlediska znečištění ovzduší hodnotit jako lokální, dočasné a nevýznamné.

### *Období provozu*

Vlivy na hlukovou situaci a vibrace jsou řešeny ve vztahu k hygienickým limitům stanoveným na ochranu zdraví lidí. Únosnost hluku a vibrací vyplývá z konkrétních opatření v rámci optimalizace. Jedná se o realizaci protihlukových stěn, individuálních protihlukových objektů, instalaci antivibračních rohoží. Ve fázi provozu budou tedy vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví trvalé, významné a celkově pozitivní. Faktory pohody ve vztahu k obyvatelstvu budou během provozu výrazně zlepšeny.

## **D.1.2 VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA**

Pro posouzení imisního situace a následného zatížení ovzduší emisemi ze stavebních prací byla zpracována Rozptylová studie (příloha č. 6).

### *Období výstavby*

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací – manipulace s materiálem, výměna šterkového lože apod, recyklace části kolejového lože provozem recyklační linky a zvýšená automobilová doprava. V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic – jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení stavenišť, čištění komunikací, omezení provozu za nepříznivých povětrnostních podmínek, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací v suchém období roku a při provozu recyklační linky.

### *Recyklační linky*

Pro stavbu bude zřízena recyklační linka, umístěná v prostoru žst. Ústí nad Labem – západ, na západním okraji parcely č. 4306/1. Výkon recyklační linky je 80–150 t/hod, uvažováno je s průměrnou hodnotou 100 t/hod. Při provozu bude využíváno skrápěcí zařízení, kterým bude částečně eliminována prašnost.

### *Výsledky rozptylové studie*

Z výsledků vyplývá, že příspěvek daný realizací záměru k průměrné roční koncentraci benzenu a benzo(a)pyrenu a maximální hodinové koncentraci CO bude představovat maximálně několik setin procenta podílu na imisním pozadí i imisním limitu daných látek.

V případě roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> bude imisní příspěvek v místě nejbližší obytné zástavby činit cca 0,209 µg/m<sup>3</sup>, což odpovídá přibližně 1 % podílu na imisním pozadí a imisním limitu. U roční

koncentrace PM<sub>10</sub> dojde k navýšení koncentrace v řádu jednotek procent (maximálně 3 % imisního pozadí a 2 % imisního limitu), realizace záměru však nebude znamenat překročení zákonného imisního limitu. Příspěvek roční koncentrace NO<sub>2</sub> bude v místě nejbližší obytné zástavby činit řádově pouze setiny procenta podílu na imisním pozadí a imisním limitu. Maximální hodinová koncentrace NO<sub>2</sub> v místě nejbližší obytné zástavby byla vypočtena na 0,336 µg/m<sup>3</sup>, tedy cca 0,39 % imisního pozadí a 0,16 % imisního limitu.

K překročení limitních hodnot dojde k 24hodinové koncentraci PM<sub>10</sub>. Je však třeba zdůraznit, že vypočtené hodnoty (28 µg/m<sup>3</sup>, resp. 25 µg/m<sup>3</sup> u nejbližší obytné zástavby) porovnávané s imisními limity jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnejpříznivějšího provozu zdroje a povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje znečištění. Lze konstatovat, že v reálném provozu budou dosahované koncentrace nižší. Maximální vypočtené hodnoty budou dosahovány pouze v některých dnech za nepříznivých rozptylových podmínek. Při provozu zařízení za běžných klimatických podmínek (stabilita III. a IV.) a při bezvětří, případně nízké rychlosti větru, dosahují vypočtené hodnoty téměř maximálních hodnot. Vypočtené příspěvky se snižují zejména v závislosti na rychlosti větru. Nejnižší hodnoty jsou pak vypočteny při labilním teplotním zvrstvení. K překročení limitů bude docházet pouze v časově omezeném období – a to maximálně v období provozu recyklační linky (tedy dle předpokladu max. 38 dní v roce). Po skončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší. Vypočtené hodnoty však nezahrnují opatření na snížení emisí při realizaci stavby, která je nutno vzhledem k předpokládané vysoké zátěži ovzduší prachovými částicemi dodržet. Při dodržení opatření budou prachové emise výrazně eliminovány a s tím i negativní vliv na pohodu a zdraví obyvatel v okolí recyklační základny.

#### *Období provozu*

Celý úsek Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ leží na elektrifikované trati, emisní situace se tedy vzhledem k území nijak nemění.

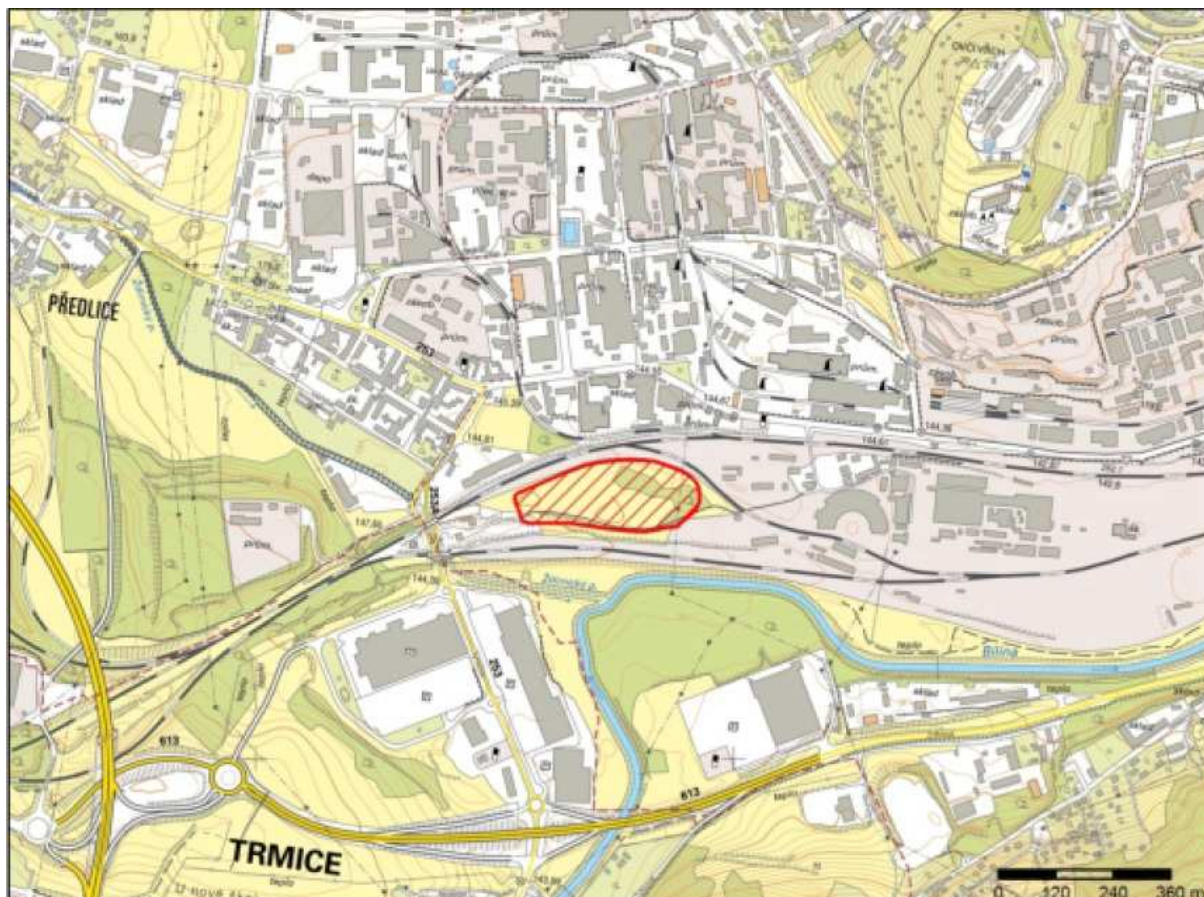
Jelikož je záměr situován na trati, která je v krajině již dlouhodobě stabilizována, nedochází k žádným podstatným změnám stávajících prvků, které by mohly znamenat změny vzhledem k dopadům na charakteristiku klimatu v daném území.

#### *Období výstavby*

Z hlediska vlivů na klima není možné opomenout emise skleníkových plynů strojů a vozidel. Emise budou produkovány pouze dočasně a jejich množství bude zcela nevýznamné. Nepatrné změny lze očekávat pouze v prostoru stavenišť.

#### *Období provozu*

Ve vztahu ke klimatu neznámá provoz záměru v porovnání se stávajícím stavem, téměř žádné změny.



**Obr. 29** – Vymezení plochy pro umístění rec. základny v ŽST Ústí nad Labem-západ (zdroj: Rozptyl.studie)

### D.1.3 VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI A EVENT. DALŠÍ FYZIKÁLNÍ A BIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY

#### **Hluk**

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů (NV č. 217/2016 ze dne 15. června 2016). Toto nařízení vlády zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb. Pro vyhodnocení vlivů záměru v období výstavby i provozu byla zpracována Hluková studie (příloha č. 6)

#### **Období výstavby**

Pro realizaci stavebních prací budou jako stavební stroje používány běžně používané stavební stroje. Jedná se o běžnou stavební činnost prováděnou běžnými technologiemi, které významně neovlivní životní prostředí v blízkém okolí. Pouze v lokalitě recyklační linky bude zhoršena akustická zátěž provozem linky. V současné době není přesně známa konkrétní mechanizace, která bude během stavby použita, nemůžeme tedy přesně hodnotit hluk ze stavební činnosti. Pro snížení hlučnosti v období výstavby budou provedena opatření – hlučné

stavební práce budou prováděny pouze v denní době (8-16 hod), budou použity stroje s garantovanou nižší hlučností apod.

Ovlivnění výstavbou bude dočasné, v místech instalace mobilní recyklační linky jako významné, ale umístění bude pouze dočasné.

#### *Období provozu*

Předmětem stavby jsou úpravy, vedoucí ke zvýšení rychlosti, bezpečnosti a celkového komfortu železniční dopravy. V ŽST Ústí n. L. – Střekov, Velké Březno a Boletice n. L. budou provedeny stavební úpravy, jako rekonstrukce železničního spodku i svršku, zabezpečovacího i sdělovacího zařízení, trakčního vedení, vybudování nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK, EOv a nové osvětlení. V mezistaničních úsecích dojde k rekonstrukci železničního spodku i svršku, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, mostních objektů, trakčního vedení, vybudování nových nástupišť s výškou 550 mm nad TK na zast. Valtířov, Malé Březno n. L., Křešice u Děčína, Děčín – Staré Město.

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 se stávajícím stavem je zřejmé, že nedošlo k prokazatelnému nárůstu hlukové zátěže v okolí posuzované trati. Na úsecích, kde proběhne rekonstrukce, včetně změny z pevného na pružné upevnění kolejnic, dojde k poklesu stavu hluku o 1 dB v denní době a přibližně 2 dB v noční době. V úsecích, kde rekonstrukce již proběhla, dojde naopak k mírnému nárůstu hlučnosti v denní době o 1 dB, v noční době dojde k poklesu o cca 0,5 dB. Železniční trať je využívána silnou nákladní dopravou v průběhu celého dne. Výsledky měření hluku ukazují na ovlivnění okolí, a proto jsou navržena i doplňující protihluková opatření. Pro snížení hodnoty hluku jsou na podkladě uvedeného navržena protihluková opatření, protihlukové stěny i individuální protihluková opatření. Konfigurace terénu, objekty v blízkosti trati, nedostatečná velikost drážních pozemků a úrovně křížení se silničními komunikacemi značně omezují návrh smysluplných protihlukových stěn. Celkem je navrženo 12 protihlukových stěn, v celkové délce 2 618 m.

**Tab. č. 26 – Návrh protihlukových stěn**

(zdroj: Hluková studie)

<b>Umístění stěny</b>	<b>Délka</b>	<b>Výška</b>	<b>Min. pohltivost Ke koleji / od koleje</b>
433,028 – 433,126 L	97,5 m	2,5 m nad TK	A2/A3
433,513 – 433,820 L	307 m	2 m nad TK	A3
434,019 – 434,202 L	183 m	2 m nad TK	A3
434,227 – 434,340 L	113 m	2 m nad TK	A3
434,227 – 434,329 P	102 m	4 m nad TK	A3
434,650 – 434,740 L	90 m	2 m nad TK	A3
434,763 – 435,763 L	1000 m	2 m nad TK	A3
435,635 – 435,765 P	129,5 m	2,5 m nad TK	A3
440,075 – 440,199 L	124 m	1,5 m nad TK	A3
441,237 – 441,413 L	176 m	1,8 m nad TK	A3

441,806 – 441,958 P	152 m	2,5 m nad TK	A3
445,092 – 445,236 L	144 m	1,2 m nad TK	A3

#### Individuální protihluková opatření

V místech, kde není technicky možné umístit protihlukové stěny, například v blízkosti železničních přejezdů, nebo v místech, kde z důvodu nutného zajištění rozhledových poměrů nelze PHS umístit, jsou navržena individuální protihluková opatření. Ve zkušebním provozu bude provedeno měření hluku, které prokáže změnu stavu hlučnosti po provedené rekonstrukci. V případě potvrzení předpokladů, bude nutné u zvolených objektů provést IPO. Jedná se o výměnu oken za nová s vyšší zvukovou nepropustností.

Vliv provozu po rekonstrukci trati s provedením navrhovaných opatření bude mít kladný vliv na stávající hlukovou zátěž (dojde k jejímu zlepšení) bude to změna trvalá a významná.

#### **Vibrace**

Vibrace jsou mechanické chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati. Vibrace se podložím přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky na lidský organismus. Přesné stanovení jejich hodnot je velmi obtížné. Pro vyhodnocení vlivů provozu záměru z důvodu úprav trati, včetně změny rychlosti projíždějících vlakových souprav, byla zpracována také studie Hodnocení vibrací (příloha 8)

#### *Období výstavby*

Během fáze výstavby budou vibrace způsobeny stavebními stroji a technikou, zároveň také zvýšenou automobilovou dopravou. Působení lze hodnotit jako dočasné a celkově nevýznamné.

#### *Období provozu*

Na celém úseku trati nebyla dosud aplikována ani použita žádná antivibrační opatření. Měření probíhalo ve třech bodech a jedná se o hodnoty naměřené a interpretované na období průjezdu vlaků – zdroji vibrací. Naměřené hodnoty byly vždy porovnány s nejpřísnějším limitem, tj. limitem hladiny zrychlení vibrací pro noc – 78 dB. Při realizaci optimalizace bude jedním z antivibračních opatření provedení bezстыkové koleje, event. Podložek pod patou kolejnice. Pozitivní vliv bude mít také zpevnění podloží. Na základě provedeného měření a analýz, jsou navržena opatření v podobě antivibračních rohoží.

### **D.1.4 VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY**

#### ***Povrchové vody***

#### *Období výstavby*

Během výstavby záměru nebudou uskutečněny žádné přeložky vodotečí. V době výstavby bude využit stávající systém odvodnění trati, preferováno je odvodnění pomocí otevřených zpevněných příkopů, příkopových žlabů případně trativodů. Stávající odvodnění kolejiště je řešeno systémem trativodů a příkopů, případně navazujících drážních kanalizací s následným zaústěním do místních vodních toků. Při realizaci záměru bude provedena úprava stávajících trativodů, které budou napojeny do stávající drážní kanalizační sítě.

K negativnímu ovlivnění kvality povrchových vod může dojít v období výstavby v důsledku havárie, technické závady stavebních mechanismů či selhání lidského faktoru. Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. V projektové dokumentaci pro stavební povolení bude z důvodu ochrany čistoty vod v období během realizace stavby vyhotoven návrh pro Havarijný plán stavby. Zároveň je zhotoven i Povodňový plán.

K rekonstrukci nebo přestavbě je navrženo 17 mostů či propustků přes vodní toky vedené centrální evidenci vodních toků. Stavební úpravy mostů a propustků budou řešeny v souladu s metodikou „*Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR 1995*“ a „*Mosty přes vodní toky – ekologické aspekty a požadavky, Hlaváč, 2008*“. V rámci zásahů do propustků se jedná o:

Bezejmenný tok	ID 10237241
Kojetický potok	ID 10220806
Bahniště	ID 10237271
Místní potok (Malé Březno II)	ID 10220005
PVB Labe v ř. km 84,1	ID 102230009
Bezejmenný tok	ID 10236501
PVB Labe Křešice 01	ID 10222397
PVB Labe Křešice – Marjánín	ID 10222778

V rámci zásahů do konstrukce mostů se jedná o:

Luční potok	ID 10100780
LVB Labe v ř. km 83,6	ID 10237133
Těchlovický potok	ID 10230023
Rychnovský potok	ID 10232374
PVB Labe v ř. km 87	ID 10225288
VT Nebočady-Hošnice	ID 10231820
VT 45 Nebočady	ID 10229884
Kamenička	ID 10102310
M. P. Děčín – Staré město	ID 10220415

Stávající železniční trať je vedena v blízkosti vodních toků, kdy jsou na některých z nich (řeka Labe a řeka Ploučnice) stanovena záplavová území. Záplavové území řeky Labe je omezeno záplavovými čarami průtoku vody při Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny záplavového území a je stanoveno rozhodnutím č.j.3282/03/ZPZ/Ko ze dne 18. 3. 2004. Záplavové území řeky Ploučnice je stanoveno rozhodnutím č.j.128217/ZPZ/2010/Ploučnice/Ko ze dne 30. 07. 2010. Při předpokladu, že budou uplatněna vhodná opatření, bude vliv záměru na povrchové vody v období výstavby dočasný a nevýznamný.

#### *Období provozu*

Realizace záměru nezmění ani neovlivní odtokové poměry vodotečí.

Zamýšleným záměrem se nemění počty pracovníků pro obsluhu dopravní cesty. Zároveň nejsou předmětem stavby žádné nové objekty s pobytem osob. Z tohoto důvodu se nepředpokládá změna ve spotřebě vody, ani v odvádění splaškových vod.

Jako součást Plánu organizace výstavby je pro záměr zpracovaný Povodňový plán, řešící soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi.



## Podzemní vody

### Období výstavby

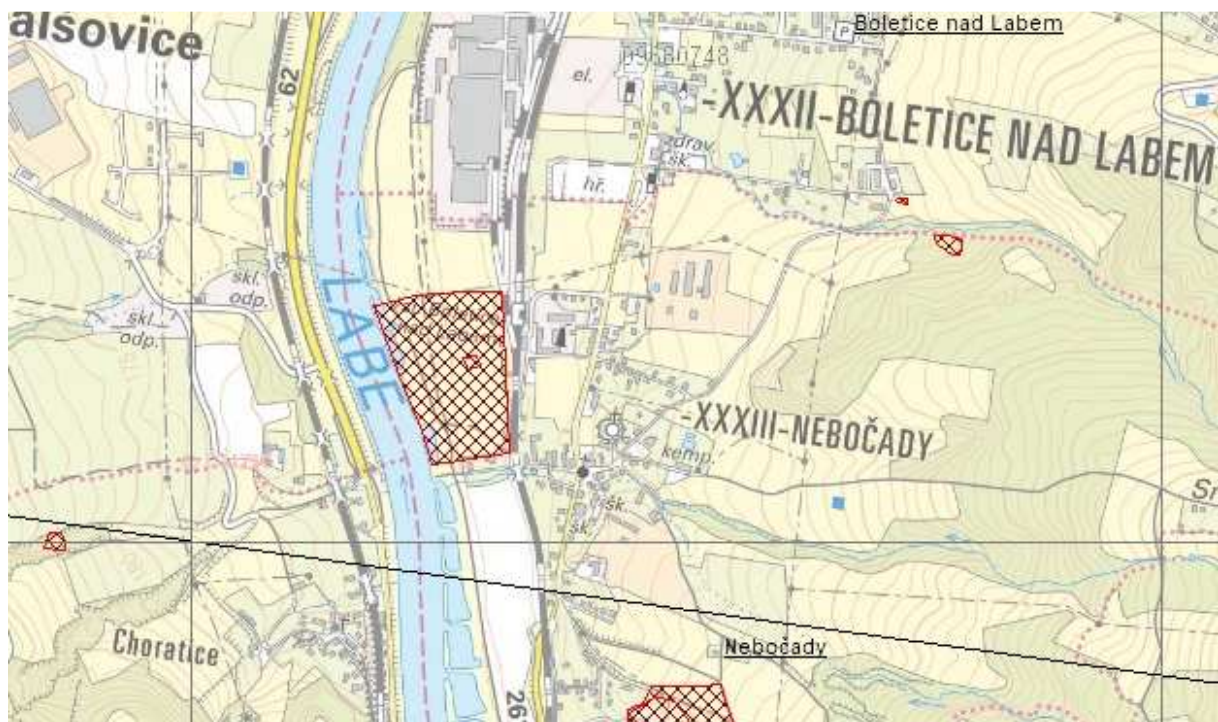
Kvalita podzemních vod může být v období výstavby ovlivněna především v případě havárie spojené s únikem škodlivých látek. Pro výstavbu budou používány stroje s biologicky odbouratelnými mazivy a hydraulickými kapalinami, v dobrém technickém stavu, aby se předešlo úniku a úkapu znečišťujících látek. Nutné je dodržování preventivních opatření při nakládání s potenciálně škodlivými látkami. Pro případ havárie bude vyhotoven Havarijní plán. Ve fázi výstavby se nepředpokládá ovlivnění podzemních vod.

Stavba neleží v chráněné oblasti přirozené ochrany vod. Nejbližší se vyskytující je CHOPAV Severočeská křída, jejíž hranice je stavbě vzdálena nejméně 360 m a to na území města Děčín. Vzhledem k charakteru záměru je jeho ovlivnění nevýznamné.

### Období provozu

Provoz na trati jak v současné době, tak po provedení optimalizace nemůže zásadně ohrozit čistotu podzemních vod. Případné úkapy mazacích látek budou zachyceny štěrkovým ložem nebo stabilizační vrstvou železničního spodku.

Trať je vedena v blízkosti ochranného pásma I. stupně vodního zdroje „vrt v Nebočadech“, které bylo vymezeno rozhodnutím Vod/973/71. Ve vzdálenosti nejméně 320 m od hranice stavby je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „pramenišť vodovodů Těchlovice, Přerov, Zadní Lhota, Babětín, Přední Lhota“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHZL/1722/71/403/1/Ha/Zá. Ve vzdálenosti cca 700 m od železniční trati je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „pramenišť vodovodů pro Boletice, Křešice“, ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHZL/1741/71/403/1/Ha/Zá.



Obr. 30 – Ochranné pásmo vodního zdroje „vrt v Nebočadech“

(zdroj: heis.vuv.cz)

V souvislosti s ovlivněním povrchových a podzemních vod byla vydána následující stanoviska:

Povodí Ohře, zn. POH/21810/2018-2/032100, ze dne 21. 5. 2018

**„I. Vyjádření z hlediska Národního plánu povodí Labe (NPP) a Plánu dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe (PDP):**

„Z hlediska zájmů daných platným zákonem NPP a PDP (ustanovení § 24 a § 26 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, dále vodní zákon) je uvedený záměr možný, protože lze předpokládat, že záměrem nedojde ke zhoršení chemického stavu a ekologického stavu dotčených útvarů povrchových vod a chemického a kvantitativního stavu útvarů podzemních vod, a že nebude znemožněno dosažení jejich dobrého stavu.

S realizací výše uvedené akce souhlasíme za předpokladu dodržení následujících podmínek:

**II. Stanovisko z hlediska správce povodí:**

Rekonstrukcí propustků nedojde ke snížení jejich průtočných kapacit

Zařízení staveniště pro uskladnění materiálu nebude umístěno v území, kde může docházet k rozlivům vody.

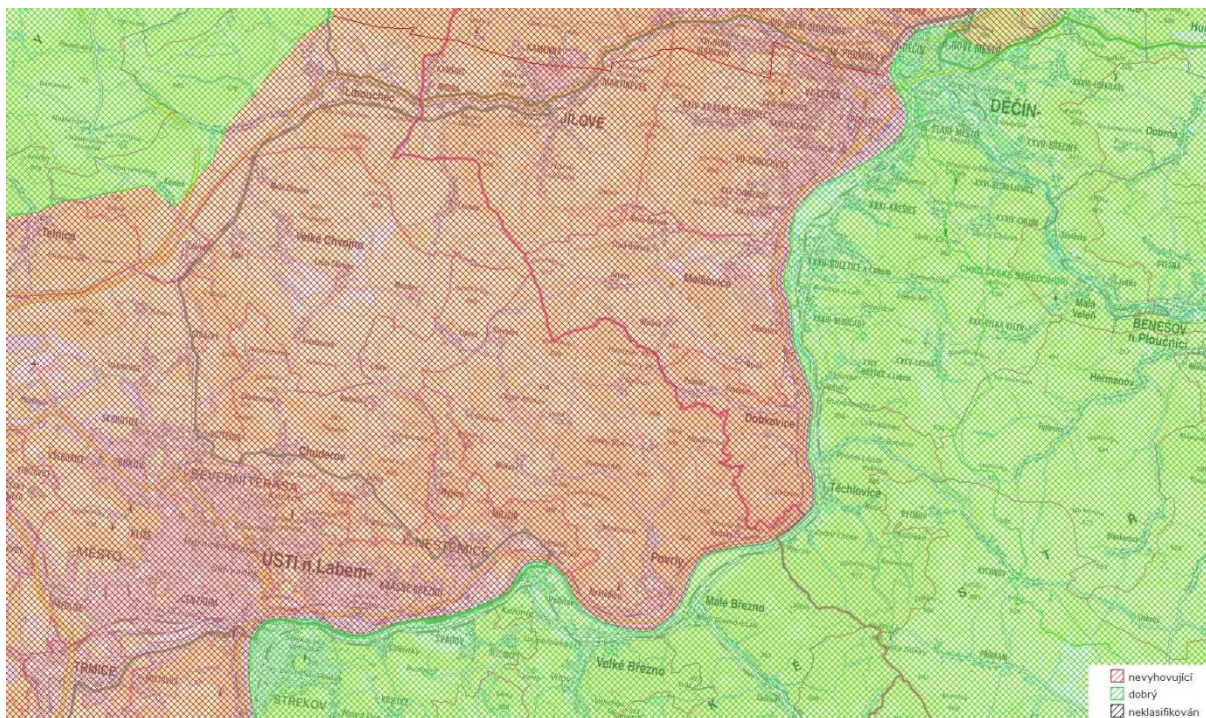
**III. Vyjádření z hlediska Povodí Ohře, státní podnik:**

Začátek a konec stavebních prací budou oznámeny Povodí Ohře, státní podnik, provozu Terezín a provozu Česká Lípa“

Povodí Labe, č.j. PVZ/18/19870/Mf/0, ze dne 16. 5. 2018

„K navrhovanému záměru vydáváme následující stanovisko správce povodí:

- A. Z hlediska zájmů daných § 23a vodního zákona, platným Národním plánem povodí Labe a dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe (§ 24 až 26 vodního zákona) je předmětný záměr možný, protože lze předpokládat, že realizací záměru nedojde ke zhoršení stavu záměrem dotčeného vodního útvaru, a že záměr nebude mít za následek nedosažení dobrého stavu dotčeného vodního útvaru.
- B. Z hlediska dalších zájmů sledovaných vodním zákonem souhlasíme za předpokladu splnění následujících podmínek:  
V záplavovém území požadujeme zachovat stávající niveletu terénu (terén nebude navyšován)“



Obr. 31 - Kvantitativní a chemický stav podzemních vod

(zdroj: heis.vuv.cz)

### D.I.5 VLIVY NA PŮDU

#### Období výstavby

Etapa výstavby představuje určité riziko ohrožení kvality půd a horninového prostředí, zejména v případě havárie. Pro minimalizaci tohoto rizika jsou navržena opatření, například použití strojů v řádném technickém stavu. Případné opravy mechanizace budou prováděny pouze na místech k tomu určených a zajištěných proti úniku provozních kapalin do podloží. Výměny provozních kapalin bude provádět specializovaná firma s příslušným vybavením. Případné havarijní stavy budou řešeny v souladu s Havarijním plánem.

Významným negativním ovlivněním je zábor půdy. Stavba je v převážné většině umístěna na drážních pozemcích. Nicméně je navržen i zábor nedrážních pozemků pro umístění trvalých staveb a dočasný zábor pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch během realizace stavby. Z hlediska zemědělského půdního fondu dojde záboru na ploše 11 640 m<sup>2</sup>, respektive k trvalému záboru o velikosti 6 475 m<sup>2</sup>.

Optimalizace trati probíhá na stávající železniční trati. V souvislosti s provedením stavby dojde k dočasným i trvalým záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa a také k zasažení pozemků, nacházejících se v ochranném pásmu lesa.

Tab. č. 27 – Pozemky trvalého záboru ZPF a PUPFL

Katastrální území	Parcela č.	Druh pozemku	Plocha záboru [m <sup>2</sup> ]	BPEJ
Děčín-Staré Město	70	zahrada	11	2.28.54
	725	TTP	126	2.28.54

	716	TTP	5	2.14.10
	97	zahrada	15	2.28.11
	15	zahrada	13	2.28.54
	1031/1	zahrada	24	2.28.11
	1033	Orná půda	813	2.28.11, 2.50.11
<b>Křešice u Děčína</b>	780	Orná půda	344	2.22.12
	370/1	Orná půda	434	2.22.12
	13/2	Ovocný sad	32	2.28.11
	896	TTP	801	2.14.10
<b>Malé Březno nad Labem</b>	610/4	TTP	89	2.21.10
	709	zahrada	3	2.28.11
	72/1	TTP	27	2.21.10
	610/7	TTP	13	2.21.10
	72/2	TTP	17	2.21.10
	612	Ovocný sad	8	2.21.10
	634	TTP	106	2.41.99
	684/1	TTP	54	2.56.00
<b>Nebočady</b>	594/1	Lesní pozemek	763	
	760	TTP	83	2.56.00
	762	Orná půda	80	2.56.00
	680/1	Orná půda	56	2.56.00
	25/2	Orná půda	762	2.56.00
	671	TTP	450	2.56.00
	680/2	Orná půda	459	2.56.00

	680/3	Orná půda	13	2.56.00
	734	Zahrada	5	2.41.78
	584/2	Lesní pozemek	133	
	666/1	TTP	134	2.41.78
<b>Přerov u Těchlovic</b>	52/1	Zahrada	73	2.56.00
	45/2	TTP	45	2.08.10
<b>Střekov</b>	3161	TTP	15	2.28.14
<b>Svádov</b>	763	Orná půda	5	2.13.00
	765	Zahrada	9	2.13.00
	532/1	Lesní pozemek	716	
	532/3	Lesní pozemek	6	
	721	TTP	43	2.13.00
	735	Orná půda	156	2.13.00
	704/3	Ovocný sad	17	2.55.00
	532/2	Lesní pozemek	48	
	766/1	Orná půda	39	2.13.00
	724/1	TTP	7	2.41.99
<b>Těchlovice nad Labem</b>	970/2	Orná půda	105	2.56.00
	836/6	Zahrada	5	2.56.00
	1108/4	Orná půda	198	2.56.00
	1108/3	Orná půda	172	2.56.00
	31/6	Zahrada	34	2.56.00
	40/4	Zahrada	1	2.56.00
	1140	TTP	56	2.56.00

	970/3	Orná půda	84	2.56.00
<b>Valtířov nad Labem</b>	324/6	TTP	192	2.28.14, 2.56.00
	324/3	TTP	40	2.56.00
<b>Velké Březno</b>	22/4	Orná půda	114	2.56.00
	176	zahrada	5	2.28.54, 2.08.50

### *Charakteristika pozemků dle BPEJ*

**2.28.54** - spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – střední sklon, skeletovitost – středně skeletovitá

HPJ 28 – kambizem modální eubazická (KAme), kambizem modální eutrofní (KAmb) na bazických a ultrabazických horninách a jejich tufech

**2.14.10** - spadá do II. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí

HPJ 14 – luvizem modální (LUM), hnědozem luvická (HNI), hnědozem luvická slabě oglejená (HNlg) na sprašových nebo svahových hlínách

**2.28.11** – spadá do III. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2 – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí

HPJ 28 - ambizem modální eubazická (KAme), kambizem modální eutrofní (KAmb)

**2.50.11** - spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí, slabě skeletovitá

HPJ 50 – kambizem oglejená (KAG), pseudoglej modální (PGm) na žulách, rulách a jiných pevných horninách

**2.28.01** – spadá do III. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – úplná rovina až rovina, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí, slabě skeletovitá

HPJ 28 – kambizem modální eubazická (KAme), kambizem modální eutrofní (KAmb) na bazických a ultrabazických horninách a jejich tufech

**2.22.12** - spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – slabě skeletovitá

HPJ 22 – kambizem, fluvizem, regozem, pararendzina

**2.21.10** - spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá

HPJ 21 – regozem arenická (RGr), pararendzina arenická (PRr), kambizem arenická (Kar), fluvizem arenická (FLr) na lehkých, nevododržných, silně výsušných substrátech

**2.37.55** - spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – střední sklon, skeletovitost – slabě skeletovitá

HPJ 37 – kambizem litická (Kat), kambizem modální, kambizem rankerová (Kas), ranker modální (RNm) na pevných substrátech

**2.56.00** - spadá do I. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – úplná rovina až rovina, skeletovitost – bezskeletovitá

HPJ 56 – fluvizem modální eubazická (FLme), fluvizem modální mesobazická (FLma), fluvizem kambická (FLk), koluvizem modální (Kom) na nivních uloženinách

**2.41.78** - spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – výrazný sklon, skeletovitost – středně skeletovitá, silně skeletovitá

HPJ 41 – kambizem, rendzina, pararendzina, ranker, regozem, černozem, hnědozem

**2.08.10** - spadá do II. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – bezskeletovitá

HPJ 08 – černozem modální (CEm), černozem pelická, hnědozem modální (HNm), hnědozem luvická (HNI), luvizem modální (LUm), kambizem modální (Kam), kambizem luvická (Kal)

**2.28.14** - spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – mírný sklon, skeletovitost – středně skeletovitá

HPJ 28 – kambizem modální eubazická (KAme), kambizem modální eutrofní (KAmb) na bazických a ultrabazických horninách a jejich tufech

**2.13.00** – spadá do III. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2 – teplý, mírně suchý, sklonitost – úplná rovina, rovina, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí

HPJ 13 – hnědozem modální (HNm), hnědozem modální slabě oglejená (HNmg), hnědozem luvická (HNI), hnědozem luvická slabě oglejená (HNlg), luvizem modální (LUm), luvizem modální slabě oglejená (LUmg), fluvizem modální (FLm), fluvizem stratifikovaná (FLi)

**2.55.00** - spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2 – teplý, mírně suchý, sklonitost – úplná rovina, rovina, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí

HPJ 55 – fluvizem psefilitická (FLy), fluvizem arenická (FLr), fluvizem stratifikovaná (FLi), fluvizem oglejená (FLg), černice arenická (CCr), koluvizem arenická (KOr)

**2.41.99** – spadá do V. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – příkrý sklon až sráz, skeletovitost – bezskeletovitá, s příměsí, silně skeletovitá, slabě skeletovitá, středně skeletovitá

HPJ 41 – kambizem, rendzina, pararendzina, ranker, regozem, černozem, hnědozem

**2.08.50** – spadá do III. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, sklonitost – střední sklon, skeletovitost – bezskeletovitá

HPJ 08 – černozem modální (CEm), černozem pelická, hnědozem modální (HNm), hnědozem luvická (HNI), luvizem modální (LUm), kambizem modální (Kam), kambizem luvická (Kal)

### *Období provozu*

Provozem záměru nebude docházet ke znečišťování půdy, můžeme očekávat stejné vlivy jako při stávající trati. Není předpokládán ani vznik eroze.

Ovlivnění půdy realizací záměru je nevýznamné.

## **D.I.6 VLIVY NA PŘÍRODNÍ ZDROJE**

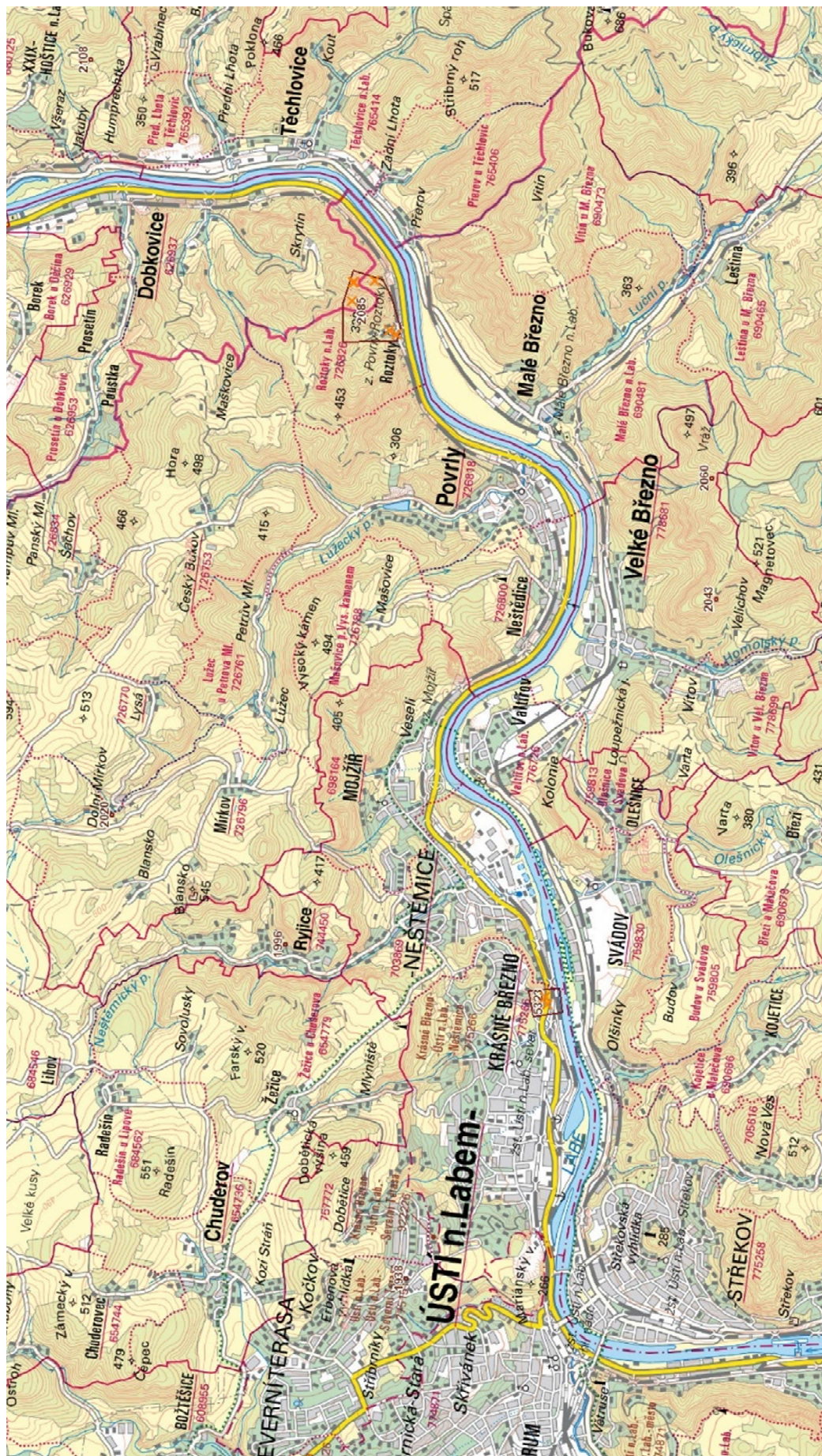
### *Období výstavby*

Posuzovaný záměr se nachází v blízkosti prostoru pro těžbu nerostných surovin – čediče, podél trati mezi obcemi Těchlovice a Nebočady. Během realizace výstavby budou zvýšené nároky na materiál určený pro výstavbu, např. štěrkopísky, drcené kamenivo apod. Po úpravách v recyklačních základnách bude část vytěženého materiálu znovu použita do podkladních vrstev a do spodní vrstvy kolejového lože. Předpokládanými zdroji chybějícího materiálu jsou např. Kamenolom Mariánská skála, kamenolom Těchlovice nebo kamenolom Libochovany.

### *Období provozu*

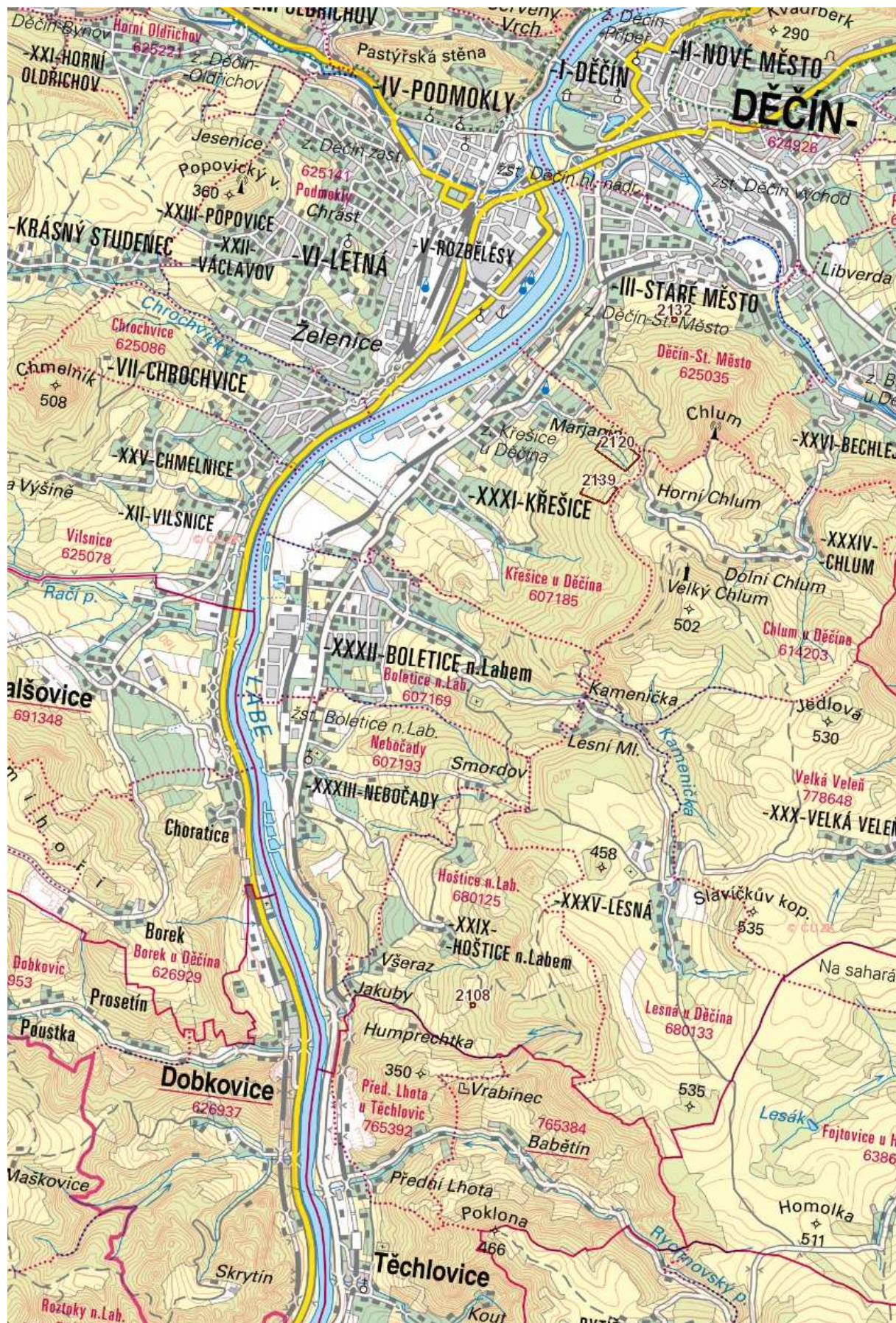
V zájmovém území se nenalézají poddolovaná území (dle archivu Geofondu Praha). V rámci území nejsou patrné žádné projevy nestability území. Významnější vliv z hlediska horninového prostředí lze očekávat pouze v případě havárií a úniku látek škodlivých vodám. Při běžném provozu nejsou havarijní situace očekávány.





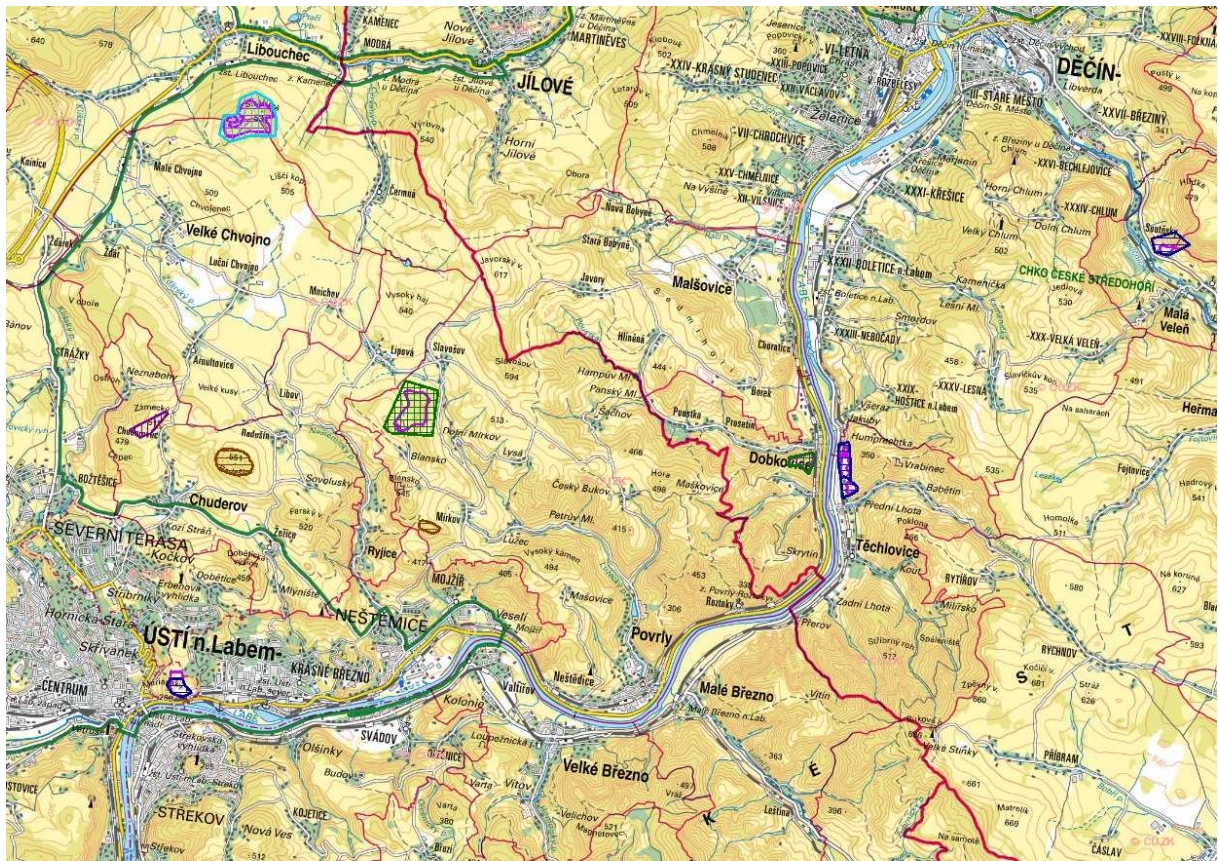
Obr. 32 - Důlní díla a poddolovaná území

(zdroj: geology.cz)



Obr. 33 - Důlní díla a poddolovaná území

(zdroj: geology.cz)



Obr. 34 - Chráněná ložisková území

(zdroj: geology.cz)



Obr. 35 - Důlní díla a poddolovaná území

(zdroj: geology.cz)

## D.1.7 VLIVY NA BIOLOGICKOU ROZMANITOST

Pro zjištění vlivů na biologickou rozmanitost, ve fázi výstavby i provozu, byl zpracován Biologický průzkum (Ecological Consulting, 2017), na základě terénních šetření provedených pro jarní a letní aspekt. Součástí výsledkové zprávy Biologického průzkumu je vyhodnocení z hlediska botanického i zoologického.

### *Období výstavby*

Optimalizace trati spočívá především v zásazích do stávajícího železničního tělesa a prostoru okolo. Období výstavby zahrnuje přípravné práce jako kácení, vegetační úpravy, práce terénní – výkopové práce, skryvky půdy a práce stavební, např. realizace stavebních objektů. Předpokládaná doba výstavby je 2,5 roku, rozsah se bude lišit v závislosti na čase a místě. Během výstavby jsou předpokládány následující vlivy:

- Kácení dřevin – kácení a odstranění dřevin (trvalý vliv)
- Znečišťování či zánik biotopů – zábory pozemků pro zařízení stavenišť (dočasný vliv), zábor pozemku pro realizaci stavebních objektů (trvalý vliv), únik látek ze stavenišť (dočasný vliv)
- Rušení či usmrcování jedinců – opouštění biotopů jedinci v souvislosti s probíhajícími pracemi, pohybem mechanizace a osob nebo hlukem (dočasný vliv), náhodný úhyn jedinců v souvislosti s probíhajícími pracemi (dočasný vliv)
- Splach zeminy – odnos zeminy do okolí nebo do drobných vodotečí (dočasný vliv)

### *Období provozu*

Vlivy záměru se prakticky nebudou lišit od současného stavu. Železniční těleso zůstává neměnné a v krajině je již dlouhodobě stabilizováno. Průchodnost krajiny nebude nijak pozměněna, nedojde ani ke změnám v migrační propustnosti.

Předpokládané vlivy jsou:

- Znečištění biotopu – během nenadálé havárie
- Rušení či usmrcování jedinců – hlukem či vibracemi při provozu železnice (trvalý vliv), při překonávání železniční tratě (trvalý vliv)
- Omezení migrace – shodná se současným stavem (trvalý vliv)

### **Vliv na flóru**

Pro záměr byl zpracován biologický průzkum, v jehož rámci byla zaznamenána přítomnost přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*) a tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), které jsou dle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění, řazeny mezi druhy ohrožené. Jedná se o sekundární stanoviště druhů. Pro tyto druhy bude požádán orgán ochrany přírody o udělení výjimky k zásahu do biotopu dle § 56 zákona č.

114/1992 Sb., v platném znění. Vzhledem k biologii a ekologii přesličky větevnaté předpokládáme její opětovné samovolné šíření po dokončení záměru.

V území byly zaznamenány také některé druhy invazních rostlin, které se krajinou šíří podél liniových koridorů. Jedná se o javor jasanolistý (*Acer negundo*), pajasan žláznatý (*Ailanthus altissimus*), trnovník akát (*Robinia pseudacacia*), pámelník bílý (*Symphoricarpos albus*), ambrosie peřenolistá (*Ambrosia artemisiifolia*), turanka kanadská (*Conyza canadensis*), turan roční (*Erigeron annuus*), bělotrn kulatohlavý (*Echinops sphaerocephalus*), celík kanadský (*Solidago canadensis*), křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*), křídlatka sachalinská (*Reynoutria sachalinensis*), netýkavka žláznatá a malokvětá (*Impatiens glandulifera*, *I. parviflora*) a topinambur hlíznatý (*Helianthus tuberosus*).

Na základě provedené botanické části Přírodovědného průzkumu se doporučuje během stavebních prací zaměřit pozornost na případné další šíření těchto druhů a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. křídlatky). V případě vzniku nových ložisek, zejména křídlatek tyto okamžitě likvidovat. Z důvodu rekonstrukce železničního tělesa je navrženo kácení mimolesní zeleně. Nezbytně nutný rozsah kácení je řešen v Dendrologickém průzkumu (SUDOP EU 11/2017) na základě místního šetření. Převážná část keřových porostů určených ke kácení se nalézá na pozemku dráhy – v prostoru za kolejištěm. Kácení je navrženo v nezbytně nutném rozsahu. O povolení kácení bude požádáno v rámci zpracování inženýrské činnosti pro stavební povolení na příslušný úřad. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny vyhláškou č. 189/2013 Sb. §4 Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona české národní rady č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen). Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Celkem je navrženo ke kácení 470 ks dřevin a 17705 m<sup>2</sup> keřových porostů.

Vzhledem k povaze a typu záměru lze vliv posuzovat jako akceptovatelný. Zaznamenané zvláště chráněné druhy nejsou přímo vázané na těleso železnice – je pro ně sekundárním biotopem. Možné narušení vegetace, ať už na plochách pro zřízení staveniště nebo přímo procesem rekonstrukce, bude pouze dočasné a z jednoho možného hlediska i přínosné – možnost uvolnění prostoru pro jiné druhy.

#### **Vliv na faunu**

Ze závěrů biologického průzkumu lze konstatovat, že záměr představuje z dlouhodobého pohledu nevýznamné ovlivnění dotčeného území. Během zpracování zoologického průzkumu byla zjištěna přítomnost několika zvláště chráněných druhů a druhů zapsaných v Červených seznamech. Jednalo se například o dva druhy motýlů, a to otakárka ovocného (*Iphiclides podalirius*) a dlouhozobku zimolezovou (*Hemaris fuciformis*). V území se vyskytuje také několik zvláště chráněných druhů ptáků. Většina z nich je hnízdně vázána na prostředí, které nebude ovlivněno stavbou. Ze zvláště chráněných druhů předpokládáme v blízkosti tratě pouze hnízdění slavíka obecného (*Luscinia megarhynchos*). Aby nedošlo k ohrožení hnízdění ptáků, bude kácení dřevin prováděno mimo vegetační sezónu. Z hlediska možného hnízdění ptáků v porostech dřevin, které jsou určeny ke kácení, doporučujeme načasovat kácení do období

mimo vegetační sezonu (tedy do období od začátku listopadu do konce března), v případě nutnosti kácení ve vegetační sezoně, zejména v hnízdním období (od dubna do konce srpna) je nutné zajistit přítomnost odborného dohledu, který provede kontrolu dřevin těsně před jejich pokácením a pokud vyloučí hnízdění, je možné dřeviny pokácet.

Vzhledem k charakteru záměru nebudou žádní zástupci fauny ani jejich populace ohroženy. Možné ovlivnění nebo narušení bude pouze dočasné a po ukončení stavebních prací se očekává návrat k původnímu stavu. Nutným ochranným opatřením bude pravidelná kontrolní činnost biologického dozoru, především v místech trvalých záborů a odstraňování porostů, jehož hlavní úkol bude ve stanovení efektivních řešení případných konfliktů mezi požadavky ochrany přírody a potřebami terénních činností. V rámci terénních prací je vhodná přítomnost biologického dozoru, který zajistí případnou aktuální přítomnost/absenci druhu v prostoru stavby a navrhne transfer nebo jiné opatření.

### **Vliv na ekosystémy**

Ovlivnění ekosystémů v souvislosti s optimalizací nebude příliš významné, veškeré zásahy mají vratný charakter a ovlivnění je pouze dočasné – vázané na období výstavby. Trať je lemována mnoha druhy ekosystémů, jedná se o lesy, louky, lány pole nebo třeba vodní toky. Záměr také prochází chráněným územím, železniční trať je však v krajině již dlouhodobě stabilizovaná, nejedná se o novostavbu, a ovlivnění je tedy nepatrné. Částí záměr prochází i zastavěným územím. Stavebními pracemi bude zasaženo například do vodních toků, a to jejich křížením nebo i zásahem do lesní a mimolesní zeleně při kácení. Ovlivněna nebude ani stávající migrační propustnost. To je dáno zachováním současných profilů mostů a propustků.

### **Natura 2000**

Železniční trať prochází nebo se nachází v blízkosti několika Evropsky významných lokalit. Jsou jimi EVL Porta Bohemica, vymezená tokem Labe a jeho okolím, EVL Dolní Ploučnice a EVL Labské údolí. V blízkosti železniční stanice optimalizované části trati se nenachází žádná ptačí oblast, nejbližší jsou Labské pískovce. Přílohou oznámení je stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. OOP – Správy CHKO České Středohoří ze dne 8. 6. 2018 se závěrem, že lze vyloučit významný vliv záměru na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

### **ÚSES**

Z nadregionálních prvků ÚSES je záměrem dotčen NRBK K10 (Labe) „Stříbrný roh – Polabský luh“, kdy je celá trasa železniční trati vedena v jeho ploše. Co se týče regionálních prvků, trať se nedotýká žádného, regionální biocentra se nachází nejméně 200 m od trati, stavba je tedy nezasahuje.



Obr. 36 – Chráněná území

(zdroj: geology.cz)

#### D.I.8 VLIVY NA KRAJINU A JEJÍ EKOLOGICKÉ FUNKCE

V rámci rekonstrukce nedojde k zásadní úpravě polohy kolejí v mezistaničních úsecích. V ŽST Ústí nad Labem-Střekov, ŽST Velké Březno a ŽST Boletice nad Labem dojde k úpravám konfigurace kolejí. Pro omezení hluku ze železniční dopravy dojde také k realizaci protihlukových opáření ve formě protihlukových stěn, které jsou navrženy v souladu s hlukovou studií a představují jedinou relativně významnější změnu, výstavba dalších jiných objektů se nepředpokládá. Prováděné stavební úpravy jsou v souladu s platnou územní dokumentací. Vzhledem k charakteru záměru nedojde rozsahem úprav k výraznému negativnímu ovlivnění krajinného rázu ani krajinných funkcí.

#### D.I.9 VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ ARCHITEKTONICKÝCH A ARCHEOLOGICKÝCH ASPEKTŮ

I přes to, že záměr bude realizován ve stávající trase železnice, přesahuje v některých místech hranici drážního pozemku. Pro realizaci záměru budou tedy nutné zábory pozemků, které nejsou ve vlastnictví investora. Jedná se například o zemědělské pozemky ve vlastnictví soukromých osob nebo o zabor lesního pozemku. V rámci optimalizace proběhnou také demolice (jedná se o demolice staveb, reléových domků apod.), budou demontována traťová zabezpečovací zařízení, přejezdová zabezpečovací zařízení budou upravena nebo nahrazena.

Stavba bude v několika místech procházet územím s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů – UAN I a také ÚAN II – územím, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51–100 %. Mezi ně patří všechny sídelní útvary (obce s první písemnou zmínkou již ve středověku, kterých je převážná většina), území v těsné blízkosti ÚAN I atd. Jelikož železniční trať leží ve stávající trase, nepředpokládá se výskyt žádných archeologických památek. Stavba leží mimo památkovou zónu měst Ústí nad Labem a Děčína. Záměr tedy nebude mít vliv na hmotný majetek, kulturní dědictví ani na zájmy památkové péče.

## **D.II CHARAKTERISTIKA RIZIK PRO VEŘEJNÉ ZDRAVÍ, KULTURNÍ DĚDICTVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘI MOŽNÝCH NEHODÁCH, KATASTROFÁCH A NESTANDARTNÍCH STAVECH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VÝZNAMNÝCH VLVIVŮ Z NICH PLYNOUCÍCH**

Rizika havárií, katastrof či nestandartních stavů se neliší od rizik ze současného provozu trati. Při výstavbě mohou být potenciálními riziky požár, únik škodlivých látek nebo poruchy a nehody vozidel. Při nenadálém úniku závadných látek, které by mohly poškodit půdu, horninové prostředí či podzemní i povrchové vody, budou havarijní stavy řešeny dle zpracovaného Havarijního plánu. Preventivní opatření, minimalizující vznik havarijních stavů a situací, spočívají v dodržování bezpečnostních předpisů.

Ve fázi provozu mohou nastat nehody podobné fázi výstavby, případně mohou nastat nehody spojené s nedbalostí během provozu, při údržbě trati apod.

Při dodržování pracovní kázně a bezpečnostních předpisů je riziko vzniku havárií minimální.

## **D.III KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLVIVŮ ZÁMĚRU PODLE ČÁSTI D BODŮ I A II Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI VČETNĚ JEJICH VZÁJEMNÉHO PŮSOBENÍ, SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA MOŽNOST PŘESHraničNÍCH VLVIVŮ**

Záměr spočívá v rekonstrukci stávajícího drážního tělesa, které je v krajině již dlouhodobě stabilizováno. Stavební úpravy se týkají mezistaničních i staničních úseků. Předpokládané negativní vlivy z hlediska životního prostředí jsou tedy minimální, pro některé složky jsou navržena opatření.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví mohou působit mírně negativně pouze dočasně v souvislosti se zvýšením imisních limitů během výstavby. Ve fázi provozu lze záměr hodnotit pozitivně díky realizaci antivibračních a protihlukových opatření. Z hlediska vlivů na obyvatelstvo se očekávají pozitivní důsledky, což spočívá v dosažení vyššího komfortu pro cestující a zlepšení sociálně ekonomických vlivů.

Vlivy na ovzduší a klima mohou během fáze výstavby a provozu působit negativně pouze lokálně – ve fázi výstavby se jedná o provoz recyklačních linek, zařízení stavenišť a mírného



zvýšení automobilové dopravy. Vlivy však budou dočasné. Záměr celkově vyvolá málo významné změny imisních koncentrací i ovlivnění mikroklimatu bude zanedbatelné.

Hluková zátěž bude vznikat v období výstavby provozem stavebních a dopravních strojů, jedná se tedy o dočasný negativní vliv a také lokální. Stejně tak ovlivnění vibracemi. Během provozu, kdy dojde k zintenzivnění dopravy a navýšení traťové rychlosti, může být v okolí tratě hlukové zatížení umocněno. Díky rekonstrukci a realizaci protihlukových a antivibračních opatření se však situace vyváží.

Nejsou předpokládány ani negativní vlivy na podzemní a povrchové vody. Nejsou plánovány žádné přeložky vodotečí ani větší změny při křížení vodních toků s železniční tratí. Nebudou ovlivněny ani odtokové poměry. Možné ohrožení podzemních vod by způsobily pouze nestandardní a havarijní situace. Ohrožení povrchových vod mohou způsobit úniky a úkapy látek ze stavebních strojů.

Záměr vyžaduje dočasný i trvalý zábor pozemků zemědělského půdního fondu. Dojde i k trvalému záboru lesního pozemku. Ovlivnění půdy je tedy trvalé, avšak z celkového pohledu nevýznamné. Plochy dočasného záboru budou po ukončení rekonstrukce uvedeny do původního stavu. Jiná ovlivnění půdy nejsou předpokládána, nedojde k fyzickému ani chemickému ovlivňování půdy, vodní ani větrné erozi.

Ovlivnění přírodních zdrojů bude pouze lokálního a dočasného charakteru. Nároky na surovinové zdroje vyžaduje pouze realizace záměru, v závislosti na výstavbě stavebních objektů. Odtěžené štěrkové lože bude dle možností recyklováno. Nepředpokládá se poškození ani ztráta geologických či paleontologických památek.

Z hlediska biologické rozmanitosti představuje menší ovlivnění pouze zásah v blízkosti PP Nebočadský luh. Nebude však významné, jelikož zásahy v oblasti budou minimalizovány. Během biologického průzkumu byla zjištěna přítomnost několika zvláště chráněných druhů a druhů zapsaných v Červených seznamech, záměr však nebude znamenat ohrožení pro populace většiny významných druhů živočichů. Vlivy záměru na flóru můžeme považovat za nevýznamné, bude se jednat především o kácení mimolesní zeleně v nezbytně nutné míře. Velkou část dřevin, určených ke kácení, zaujímají dřeviny náletové a nepůvodní. Zvláště chráněné druhy nejsou přímo vázané na těleso železniční tratě, je pro ně sekundárním biotopem.

Záměr vyžaduje také sanaci skalních svahů, která však dlouhodobě patří k šetrným stavebním zásahům do krajiny a životního prostředí. Pro stavbu budou použity materiály přírodního charakteru, či materiály, jež do přírodního prostředí nevyučují látky rizikové pro životní prostředí, můžeme tedy vyloučit negativní dopad na životní prostředí.

Stavbou nebudou významněji narušeny prvky ÚSES ani VKP. Oproti stávajícímu stavu záměr neznamená zhoršení či ohrožení migrační propustnosti. V případě demolicí dojde k omezení pouze na nezbytně dlouhou dobu, po ukončení prací se očekává návrat k původnímu stavu. Postupováno bude v souladu s metodikou AOPK „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, 1995“, metodickou příručkou „Mosty přes vodní toky – ekologické

aspekty a požadavky, 2008“ a „Metodikou mapování koridorů pro velké savce, 2009“. Nijak ovlivněny nebudou ani památné stromy.

V celé délce řešeného úseku záměru prochází železniční trať územím CHKO České středohoří. V převážné většině prochází trať IV. zónou CHKO. Pouze v prostoru Olšinek a v blízkosti zámku Velké Březno se dotýká hranic II. zóny CHKO. Technické řešení je tomu přizpůsobeno a jsou očekávány pouze dočasné a nevýznamné vlivy.

Z hlediska evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000 lze vyloučit významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany.

Záměr bude znamenat mírný nebo žádný zásah do krajinného rázu, který bude málo významný.

Dotčený hmotný majetek se nachází převážně na drážních pozemcích, dál bude uskutečněno několik záborů půdy.

Jedná se o stávající železniční trať ve vnitrozemí České republiky. Přímé negativní vlivy přesahující státní hranice lze vyloučit. Záměr nevyvolává významné negativní vlivy. Nepříznivé vlivy, které lze v souvislosti s realizací očekávat, budou pouze dočasné a lokální, především při období výstavby.

#### **D.IV CHARAKTERISTIKA A PŘEDPOKLÁDANÝ ÚČINEK NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ A SNÍŽENÍ VŠECH VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A POPIS KOMPENZACÍ, POKUD JSOU VZHLEDEM K ZÁMĚRU MOŽNÉ, POPŘÍPADĚ OPATŘENÍ K MONITOROVÁNÍ MOŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (NAPŘ. POST-PROJEKTOVÁ ANALÝZA), KTERÉ SE VZTAHUJÍ K FÁZI VÝSTAVBY A PROVOZU ZÁMĚRU, VČETNĚ OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍCH SE PŘIPRAVENOSTI NA MIMOŘÁDNÉ SITUACE PODLE KAPITOLY II A REAKCÍ NA NĚ**

Během realizace a provozu záměru nelze vyloučit některé dočasné negativní vlivy na okolí. Jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu lze dosáhnout minimalizování negativních vlivů dodržováním předepsaných opatření, uvedených v této kapitole. Uvedena jsou opatření, která by měla eliminovat negativní vlivy stavby z hlediska potenciálně dotčených složek životního prostředí a veřejného zdraví. Dále je zpracován Havarijní plán a Povodňový plán.

##### **Soubor opatření během přípravy záměru**

###### *Ochrana přírody*

- V dalších stupních projektové dokumentace zpřesňovat rozsah kácení mimolesní zeleně

## *Voda*

- Po dobu výstavby navrhnout taková preventivní opatření při nakládání se závadnými látkami, aby bylo minimalizováno znečištění povrchových a podzemních vod těmito látkami
- Zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro etapu výstavby s ohledem na nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (s havarijním plánem budou prokazatelně seznámeni příslušní pracovníci stavby včetně subdodavatelů). Plán bude splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. Plán bude předložen k odbornému stanovisku správcům dotčených toků a ke schválení vodoprávním úřadem. V rámci projektové dokumentace bude zpracován také povodňový plán.

## **Soubor opatření během realizace záměru**

### *Ochrana ovzduší*

- V průběhu celé výstavby provádět důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace, kola automobilů na výjezdu budou očištěna tak, aby se zabránilo znečišťování příjezdové komunikace a veřejných komunikací
- Při výběru dodavatele bude preferováno mimo jiných parametrů i použití moderních stavebních mechanismů s nízkými emisními parametry – emisní limity pro silniční dieselové motory na úrovni Stage IIIB, v případě aplikace technického opatření na úrovni Stage IV.
- Pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště
- Recyklační linky budou umístěny pouze po dobu stavby, doba provozu bude omezena na denní dobu (8-16 hod.)
- V době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, místa pro překládku materiálu budou vybavena mobilním skrápěcím nebo mlžícím zařízením, které bude spouštěno v době déle trvajícího sucha
- Při nepříznivých rozptylových podmínkách neprovádět recyklování štěrků
- Za dlouhotrvajícího sucha a vyšším větrem skrápět recyklovaný materiál

### *Ochrana přírody*

- Likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálení
- V průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
- Po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch
- Zemní a stavební práce je možné provádět celoročně, pokud to bude možné, je vhodné provádět je v době mimo hibernaci (zimování) živočichů, aby měli možnost lokalitu opustit. Doporučuje se provést vyklizení ploch od vegetace (kosení). Tím se sníží fyzická přítomnost živočichů a vznikne tlak na opuštění lokality
- Zařízení staveniště ani staveništní trasy nebudou umístovány do prostorů VKP a ÚSES

### *Ochrana vod*

- Bude zajištěn odvod povrchových vod z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů, před vypuštěním budou předčištěny
- Zachytávání úkapů při odstavení mechanismů, minimalizování možného havarijního znečištění
- Shromaždiště zemin budou umístěna, co nejdále od vodotečí

### *Nakládání s odpady*

- zhotovitel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství. O vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence. Součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití

### *Hluk*

- všechny stavební práce i provoz recyklační linky budou prováděny pouze v denní době
- budou voleny stroje s garantovanou nižší hlučností
- budou kombinovány hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
- zkrácení provozu hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dní po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny)

### *Archeologie*

- v průběhu veškerých zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu.

### **Soubor opatření během provozu záměru**

- zajistit odpovídající údržbu vytvořeného díla

### *Odpady*

- s odpady nakládat v souladu s legislativou platnou v odpadovém hospodářství, v současné době dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech, v platném znění a navazujících vyhlášek
- odpady budou shromažďovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií na vymezených sběrných místech původce odpadu a v příslušných shromažďovacích prostředcích (speciální sběrné nádoby, kontejnery apod., jejichž typ bude dohodnut s oprávněnou osobou, která bude zajišťovat odvoz odpadu – shromažďovací prostředky musí splňovat § 5 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady).
- Nebezpečné odpady budou shromažďovány odděleně podle druhu ve speciálních shromažďovacích prostředcích umístěných ve sběrném místě pro nebezpečný odpad, nepřístupném veřejnosti. Původce nebezpečných odpadů si zajistí pro nakládání s těmito odpady souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy.

### *Kompenzační opatření*

- Provedení protihlukových stěn v souladu se závěry aktualizované hlukové studie a individuálních protihlukových opatření
- Náhradní výsadba bude řešena na základě požadavku příslušných orgánů

## **D.V CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNOZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ A DŮKAZŮ PRO ZJIŠTĚNÍ A HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Předpokládané vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo byly v dokumentaci a v jejich odborných podkladových studiích hodnoceny a prognózovány obvyklými a obecně používanými metodami a postupy

- Terénním průzkumem dotčeného území (biologický průzkum, dendrologický průzkum atp.)
- Porovnáváním získaných údajů se stanovenými normami a limity, odborným odhadem apod.
- Měřením v terénu, modelováním a výpočty podle schválených postupů a metodik (např. hluková studie)

Potřebné informace a vstupní údaje pro posuzování byly získány z obvyklých a používaných zdrojů jako například průzkumy území, oficiální stránky institucí, informace a údaje z tematických map či webových stránek.

### **Využity byly následující metodiky:**

#### *Hluk*

Pro zjištění hluku z dopravy byla použita německá výpočtová metodika Schall 03, výpočet byl proveden výpočtovým programem LimA 5.5. Průběh šíření hluku je dokumentován izofonovými pásky s doplněním výpočtových bodů. Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v plném znění a k příslušným normám z oblasti akustiky.

#### *Vibrace*

Pro zjištění vibrací byla použita měřící sestava B&K, se spektrálním modulem PULSE B&K typ 3050-A-060, v.č. 100121. Měření a následné vyhodnocení hladin vibrací bylo provedeno v souladu s normou ČSN ISO 2631-2, Část 2: Vibrace v budovách a přihlédnuto bylo k Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

#### *Ovzduší*

Při realizaci záměru bude využita recyklační linka, v rámci zjištění vlivu na ovzduší byla v souladu se zákonem 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší vypracována rozptylová studie. Studie byla zpracována dle metodiky SYMOS '97, aktualizace 2013. Výpočet imisní situace byl proveden pomocí programu SYMOS '97 verze 2013, vyvinutém společností IDEA-ENVI s.r.o. Pro výpočet emisí z liniových zdrojů byl použit software MEFA 13, mapové výstupy byly zpracovány programem ESRI ArcGIS.

### *Veřejné zdraví*

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví probíhá metodou analýzy rizik (Health risk assessment, HRA), z níž vychází i některé metodické postupy vydané Ministerstvem životního prostředí. Celý proces hodnocení zdravotních rizik je složen ze čtyř kroků:

- Identifikace nebezpečnosti
- Identifikace vztahu dávka – účinek
- Hodnocení expozice
- Charakterizace rizika

### *Biologické hodnocení*

Popis přírodních podmínek a stav fauny a flóry byl zpracován na základě terénního průzkumu (4/2017, 8/2017) a doplněn byl o údaje publikované v literatuře. Zpracovatelem byl Ecological consulting a.s.

Faunistický průzkum motýlů byl prováděn terénně, individuálním odchycem do entomologické sítě. Nomenklatura a řazení druhů doplněno dle literatury.

*Dendrologický průzkum* – byl proveden terénně v listopadu 2017 (SUDOP EU).

## **D.VI CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE**

Při zpracování dokumentace se v žádné ze sledovaných oblastí nevyskytly takové nedostatky ve znalostech nebo nedostatky technické, které by ovlivnily závěry.

## **E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**

Předložený záměr byl z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí řešen jednovariantně.

Do procesu posuzování vlivů na životní prostředí se předkládá jedna varianta, která označuje jediné možné řešení, šetrné pro životní prostředí, pro zajištění předloženého záměru. Z hlediska vlastního záměru je možné, že budou z hlediska zabezpečení stanice aplikovány poněkud jiné technické prvky, nikoliv však nižší třídy, ale v souladu s vývojem techniky v předmětné oblasti.

Z tohoto pohledu je tedy posuzovaný záměr monovariantní.

## **F. ZÁVĚR**

Při zpracování dokumentace byly shromážděny a analyzovány veškeré dostupné informace a podklady, byly zhodnoceny veškeré charakteristiky a očekávané vlivy záměru na životní prostředí stanovené přílohou č. 4 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění.

Cílem dokumentace bylo vyhodnotit, posoudit a popsat vliv záměru a zatížení území. Zároveň popsat opatření, která jsou navržena ke zmírnění a minimalizaci negativních vlivů. Při zpracování dokumentace byly souhrnně vyhodnoceny vlivy ve všech požadovaných oblastech. Po celkovém hodnocení je možné konstatovat, že při dodržení popsaných a navržených opatření lze záměr doporučit k realizaci.

## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem předkládaného oznámení je záměr:

### **Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ**

Předmětem zjišťovacího řízení dle §7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí je Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ.

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

Příslušným orgánem v procesu posuzování vlivů na životní prostředí Ministerstvo životního prostředí.

Cílem stavby je rekonstrukce železničních stanic a mezistaničních úseků, díky kterým dojde ke zlepšení kvalitativních parametrů trati. Budou zajištěny parametry pro provoz nákladní dopravy, zejména se jedná o dostatečnou délku staničních kolejí (780 m), tak aby byl umožněn průjezd nákladních vlaků délky 740 m. Budou provedeny nezbytné úpravy a výměny vyžilého technického a technologického zařízení. Rekonstrukce je nezbytná pro zajištění plnění současných legislativních požadavků. Bude provedena rekonstrukce všech částí infrastruktury, vyjma těch, které byly obnoveny novým materiálem po roce 2000. Stanice budou peronizovány a částečně redukovány podle podkladové studie s optimalizací technického návrhu.

Záměr má být realizován na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. a soukromých vlastníků. V rámci realizace záměru dojde k trvalému záboru ZPF v předpokládaném rozsahu 6 475 m<sup>2</sup>. V rámci realizace stavby dojde k trvalému a dočasnému záboru PUPFL. Na základě stávající projektové přípravy lze soudit, že předpokládaná zařízení staveniště týkající se předmětného záměru budou realizována převážně na drážních pozemcích.

V hlukové studii jsou doloženy hlukové mapy a výsledky výpočtu ekvivalentních hladin hluku v přilehlém okolí železniční tratě. Porovnány jsou vypočtené hodnoty, které odpovídají dopravnímu zatížení v roce 2000, v současnosti a ve výhledu.

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy z roku 2000 s výhledovým stavem po provedených stavebních úpravách je zřejmé, že nedochází k nárůstu hlukové zátěže v okolí posuzované železniční tratě. Na úsecích, kde proběhne rekonstrukce, včetně změny z pevného na pružné upevnění kolejnic, dojde k poklesu stavu hluku o 1 dB v denní době a přibližně 2 dB v noční době. V úsecích, kde rekonstrukce již proběhla, dojde naopak k mírnému nárůstu hlučnosti v denní době o 1 dB, v noční době dojde k poklesu o cca 0,5 dB. Železniční trať je využívána silnou nákladní dopravou v průběhu celého dne. Výsledky měření hluku ukazují na ovlivnění okolí, a proto jsou navržena i doplňující protihluková opatření.



Dočasným stacionárním zdrojem ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší bude recyklační linka umístěná na ploše zařízení staveniště. Dalšími vyvolanými zdroji bude manipulace s jednotlivými frakcemi štěrkového lože.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že v lokalitě stavebního záměru (umístění recyklační linky) nedochází v současnosti k překračování imisního limitu pro denní koncentraci PM<sub>10</sub> a roční koncentraci benzo(a)pyrenu, imisní limity ostatních znečišťujících látek jsou dodrženy. Dále vyplývá, že příspěvek daný realizací záměru k průměrné roční koncentraci benzenu a benzo(a)pyrenu a maximální hodinové koncentraci CO bude představovat maximálně několik setin procenta podílu na imisním pozadí i imisním limitu daných látek.

Po skončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Vzhledem k tomu, že nepříznivé stavy způsobuje výlučně recyklace a manipulace se „suchým“ štěrkovým ložem doporučujeme:

- Neprovádět recyklování štěrku v případě nepříznivých rozptylových podmínek
- Zpracovávaný materiál zkrápět, čistit a kropit komunikace

Tato opatření výrazně sníží přítomnost TZL v ovzduší.

Samotný provoz na trati nemůže zásadně ohrozit čistotu vod. Úkapy mazacích látek z projíždějících souprav a přepravovaných kapalných materiálů ulpívají na povrchu štěrkového lože, kde sorbují do prachových částic mezi štěrkovými zrny nebo jsou zachyceny stabilizační vrstvou železničního spodku. K dalšímu pohybu hutnějším zemním tělesem nebo k vyplavování nedochází. Ohrožení podzemních či povrchových vod by bylo možné pouze při lokální havárii. Stavba přichází do kontaktu s vodními toky stávajícími propustky, několik stávajících propustků převádějící vodní toky je navrženo k přestavbě nebo rekonstrukci, podrobněji jsou popsány u jednotlivých SO.

Trať je vedena v blízkosti ochranného pásma I. stupně vodního zdroje „vrt v Nebočadech“, které bylo vymezeno rozhodnutím Vod/973/71.

Ve vzdálenosti nejméně 320 m od hranice stavby je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „prameniště vodovodů Těchlovice, Přerov, Zadní Lhota, Babětín, Přední Lhota“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHZL/1722/71/403/1/Ha/Zá.

Ve vzdálenosti cca 700 m od železniční trati je vedena hranice I. stupně ochranného pásma „prameniště vodovodů pro Boletice, Křešice“. Ochranné pásmo bylo vymezeno rozhodnutím VHZL/1741/71/403/1/Ha/Zá.

V zájmovém území se v místě mezi Přední Lhotou u Těchlovic a Jakuby nachází prostor pro těžbu nerostné suroviny – čediče.

V zájmovém území se nenalézají poddolovaná území. V rámci území nejsou patrné žádné projevy nestability území.

Vlivy na flóru představují kácení dřevin v místech trvalého a dočasného záboru stavby. Před zahájením stavby bude nutné vykácet cca 470 ks dřevin z toho 2 ks o průměru větší 90 cm a 17 705 m<sup>2</sup> keřových porostů. Náhradní výsadba za zeleň odstraněnou z důvodu stavby je řešena v rámci procesu povolení ke kácení zeleně. Pro náhradní výsadbu se nedoporučují plochy v obvodu dráhy, v těsné blízkosti provozovaných tratí.

Z botanického hlediska nehrozí při výstavbě a provozu železničního koridoru žádný závažný střet. V oblasti vlastní byla zaznamenána přítomnost přesličky větevnaté (*Equisetum ramosissimum*) a tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), které jsou dle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění, řazeny mezi druhy ohrožené. Vzhledem k biologii a ekologii přesličky větevnaté se předpokládá její opětovné samovolné šíření po dokončení záměru.

V oblasti byl zjištěn výskyt několika druhů zvláště chráněných živočichů. Jelikož se jedná o rekonstrukci železniční tratě ve stávající trase, nepředpokládá se ovlivnění těchto druhů nebo biotopů, na které jsou živočichové vázáni.

Posuzovaný záměr není v přímém kontaktu s prvky ÚSES. Vzdálenost prvků ÚSES od nejbližší části stavby je min. 200 m. Stavba svým rozsahem prvky ÚSES nezasahuje. Záměrem mohou být nad míru stávajícího zatížení ovlivněny pouze lokální prvky ÚSES, a to jen po dobu výstavby záměru.

Stavba není v kolizi s žádným VKP registrovaným dle §6 zák. č. 114/1992 Sb., všechny registrované VKP jsou ve vzdálenosti min 30 m od hranice stavby. Stavba kříží 28 VKP dle §6 zák. č. 114/1992 Sb. Úpravy stávajících propustků a vodoteče si vyžádají zásahy do VKP. Pro zásah do VKP bude podána žádost o závazné stanovisko k zásahu do VKP.

Stavba prochází územím CHKO České Středohoří, v převážné většině prochází trať IV. zónou CHKO. Pouze v prostoru Olšinek a v blízkosti zámku Velké Březno se dotýká hranic II. zóny CHKO.

Železniční trať není v přímém kontaktu s žádným PR a PP, posuzovaný záměr nezasahuje do památných stromů.

Stávající trať se nachází v blízkosti hranic či prochází několika evropsky významnými lokalitami. V okolí se nenachází žádná ptačí oblast. Správou CHKO České Středohoří bylo vydáno stanovisko dle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ze dne 8. 6. 2018, se závěrem, že u záměru „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ“ lze vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Stanovisko dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody je přílohou oznámení.

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu jako orgán územního plánování příslušný podle § 7 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebního řádu, ve znění zákona č. 225/2017 Sb., přezkoumal podle § 96b odst. 3 stavebního zákona z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování záměr a dne 30. 4. 2018 vydal závazné stanovisko č. j. 209/UPS/2018 se závěrem, že záměr je přípustný.

Na základě údajů uvedených v předchozích kapitolách oznámení lze navržený záměr označit pro dané území za akceptovatelný.

## H. PŘÍLOHY

- H.1 Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- H.2 Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

### Samostatné přílohy:

- Příloha č. 1 – Přehledná situace stavby
- Příloha č. 2 – Hluková studie (Ecological Consulting a.s., 10/2017)
- Příloha č. 3 – Dendrologický průzkum (SUDOP EU a.s., 11/2017)
- Příloha č. 4 – Biologický průzkum (Ecological Consulting a.s., 9/2017)
- Příloha č. 5 – Koordinační situace 1:500
- Příloha č. 6 – Rozptylová studie (Ecological Consulting a.s., 6/2019)
- Příloha č. 7 – Rozsah výluk železniční a silniční dopravy
- Příloha č. 8 – Hodnocení vibrací (Ecological Consulting a.s., 2/2018)
- Příloha č. 9 – Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Ecological Consulting a.s., 6/2019)
- Příloha č. 10 – Biologický průzkum a posouzení (JUROS, 8/2019)

Datum zpracování dokumentace: 5. 9. 2019

Jméno, příjmení, pracoviště a telefon zpracovatele dokumentace a osob, které se podílely na zpracování dokumentace:

RNDr. Jiří Starý (JUROS, s.r.o.) tel.: 728 069 069

Ing. Pavel Majer (JUROS, s.r.o.) tel.: 724 213 889

Spolupráce:

Ing. Jaromír Cápál (Ecological Consulting, a.s.)

- Hluková studie

Mgr. Martina Fialová, Ph.D. (Ecological Consulting, a.s.)

- Biologický průzkum

RNDr. Jiří Grůz (Ecological Consulting, a.s.)

- Hodnocení vibrací

Bc. Andrea Katolická (SUDOP EU a.s.)

- Dendrologický průzkum

Mgr. Petra Reichelová (Ecological Consulting, a.s.)

- Posouzení vlivů na veřejné zdraví

Mgr. Tereza Veselá (Ecological Consulting, a.s.)

- Rozptylová studie

### Seznam obrázků v textu:

- Obr. 1 Vymezení pohybu nákladních automobilů
- Obr. 2 Rozložení referenčních bodů v okolí záměru
- Obr. 3 NRBC Stříbrný roh
- Obr. 4 Regionální biocentra v okolí Ústí nad Labem
- Obr. 5 Regionální biocentra v okolí Děčína
- Obr. 6 Přibližné umístění LBC a LBK
- Obr. 7 Zonace CHKO České Středohoří
- Obr. 8 Nebočadský luh
- Obr. 9 PP Loupežnické jeskyně
- Obr. 10 PP Stříbrný roh
- Obr. 11 PP Magnetovec-skální hřib
- Obr. 12 Památné stromy na území města Ústí nad Labem
- Obr. 13 Památné stromy na území OOP Ústí nad Labem
- Obr. 14 Památné stromy na území města Děčín
- Obr. 15 EVL Porta Bohemica
- Obr. 16 EVL Dolní Ploučnice
- Obr. 17 EVL Labské údolí
- Obr. 18 PO Labské pískovce
- Obr. 19 Klimatické oblasti
- Obr. 20 Aktivní zóna záplavového území
- Obr. 21 Aktivní zóna záplavového území
- Obr. 22 Záplavová území při průtocích Q100
- Obr. 23 Záplavová území při průtocích Q100
- Obr. 24 Hranice CHOPAV Severočeská křída
- Obr. 25 Nerostné suroviny
- Obr. 26 Intenzita dopravy
- Obr. 27 Území s archeologickými nálezy
- Obr. 28 Území s archeologickými nálezy
- Obr. 29 Vymezení plochy pro umístění recyklační základny v ŽST Ústí nad Labem-Střekov
- Obr. 30 Ochranné pásmo vodního zdroje „vrt v Nebočadech“
- Obr. 31 Kvantitativní a chemický stav podzemních vod
- Obr. 32 Důlní díla a poddolovaná území
- Obr. 33 Důlní díla a poddolovaná území
- Obr. 34 Chráněná ložisková území
- Obr. 35 Důlní díla a poddolovaná území
- Obr. 36 Chráněná území

### Seznam tabulek v textu:

- Tab. 1 Výčet navazujících rozhodnutí
- Tab. 2 Trvalé záborů ZPF a PUPFL
- Tab. 3 Spotřeba ŽST
- Tab. 4 Emise znečišťujících látek z dopravy
- Tab. 5 Srovnání vypočtených hodnot imisního příspěvku v místě vybraných dotčených obytných objektů s imisními limity a stanoveným imisním pozadím
- Tab. 6 Odpady z realizace záměru
- Tab. 7 Odpady z budoucího provozu
- Tab. 8 Porovnání stavu hlučnosti v referenčních bodech
- Tab. 9 Rozdílové hodnoty v referenčních bodech
- Tab. 10 Navržené protihlukové clony
- Tab. 11 Naměřené hodnoty vibrací
- Tab. 12 Průměrné měsíční a roční teploty vzduchu na stanici v Ústí nad Labem
- Tab. 13 Průměrné množství srážek na stanici v Ústí nad Labem
- Tab. 14 Průměrná koncentrace škodlivin v ovzduší měřené na stanici v Ústí nad Labem
- Tab. 15 Porovnání vybraných meteorologických jevů
- Tab. 16 Přehled povodí 4. řádu
- Tab. 17 Základní hydrologické údaje z nejbližších stanic
- Tab. 18 Vyhodnocení stavu vodních útvarů podzemních vod
- Tab. 19 Ohrožení vod erozí
- Tab. 20 Potenciální ohrožení větrnou erozí
- Tab. 21 Soupis zaznamenaných druhů
- Tab. 22 Druhy ptáků, zaznamenané nebo uváděné jako vyskytující se v lokalitě záměru
- Tab. 23 Stav obyvatel k 1. 1. 2018
- Tab. 24 Kulturní památky v blízkosti záměru
- Tab. 25 Celkový počet obyvatel žijících na území dotčených obcí
- Tab. 26 Návrh protihlukových stěn
- Tab. 27 Pozemky trvalého záboru ZPF a PUPFL

Použitá literatura a podklady:

Culek M., et al.: Biogeografické členění České republiky. Enigma. Praha. 1996

Dendrologický průzkum: Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín-východ, SUDOP EU, 11/2017

Internetové stránky VÚV TGM - <http://heis.vuv.cz/data/spusteni/identchk.asp?typ=00>

Internetové stránky Krajského úřadu Ústeckého kraje - <http://kr-ustecky.cz/>

Internetové stránky NPU - <http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>

Internetové stránky Českého hydrometeorologického ústavu - <http://www.chmi.cz>

Hluková studie, Ecological consulting 10/2017

Biologický průzkum (Ecological Consulting a.s., 9/2017)

Rozptylová studie (Ecological Consulting a.s., 11/2017)

Přípravná dokumentace stavby „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín-východ“ SUDOP EU a.s.

<http://bpej.vumop.cz>

<http://nature.cz>

<http://geoportal.gov.cz/>

<http://www.geofond.cz/>

<http://www.geology.cz>

<http://www.pla.cz>

#### SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

ATÚ	automatická telefonní ústředna
Čhp	číslo hydrologického pořadí
ČSN	česká technická norma
ČOV	čistírna odpadních vod
DKS	dvojitá kolejová spojka
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
Laeq	ekvivalentní hladina hluku
LBC	lokální biocentrum
MK	místní kabelizace
MŽP	ministerstvo životního prostředí
N	nebezpečné odpady
NBRK	nadregionální biokoridor
NEL	nepolární extrahovatelné látky
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
O	ostatní odpady
OOP	orgán ochrany přírody
OŘ	oblastní ředitelství
PBŘ	požárně bezpečnostní řešení
PD	projektová dokumentace
PO	ptačí oblast
PS	provozní soubor
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PVC	polyvinylchlorid
RID	řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
SK	staniční kolej
SO	stavební objekt
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty s. o.
TK	temeno kolejnice
TNŽ	technická norma železnic
TV	trakční vedení



TŽK	tranzitní železniční koridor
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VO	veřejné osvětlení
ZPF	zemědělský půdní fond
ZS	zařízení staveniště
Žst	železniční stanice

# Krajský úřad Ústeckého kraje

Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem  
Odbor územního plánování a stavebního řádu

Elektronicky podepsáno



23.5.2018 12:59:34

SUDOP EU, a. s.  
Špitálské náměstí 3517  
400 01 Ústí nad Labem

Datum: 30. 4. 2018 |  
JID: 76894/2018/KUUK  
Číslo jednací: 209/UPS/2018  
Vyřizuje/linka: Morche/853  
E-mail: [morche.l@kr-ustecky.cz](mailto:morche.l@kr-ustecky.cz)

Sřředisko	Ústř n. L.
Dořlo dne: 24 - 05 - 2018	
č. j. 229	

## ZÁVAZNÉ STANOVISKO ORGÁNU ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen „KÚ ÚK UPS“), jako orgán územního plánování příslušný podle § 7 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 225/2017 Sb. (dále jen „stavební zákon“), přezkoumal podle § 96b odst. 3 stavebního zákona z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování záměr:

**„Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem - Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)“**,

který obsahuje instalaci nových technologických zařízení a rekonstrukci a modernizaci stávajících zařízení železniční infrastruktury (železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a nástupišť) ve stávající stopě, jehož začátek je na km 429,900 trati (Wien Nordwestbahnhof) - Lysá nad Labem – Děčín - Prostřední Žleb (před ŽST Ústí n. L - Střekov) na území města Ústí nad Labem a konec na km 455,750 téže trati na území města Děčín (před ŽST Děčín Východ). Katastrální území dotčená stavbou jsou Střekov, Svádov, Valtířov nad Labem, Velké Březno, Malé Březno, Přerov u Těchlovic, Těchlovice nad Labem, Přední Lhota u Těchlovic, Nebočady, Boletice nad Labem, Křešice u Děčina, Děčín-Staré Město, Děčín.

**Záměr je přípustný po splnění následující podmínky:**

Záměr bude umístěn v souladu s částí projektové dokumentace nazvané: *Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo)*, výkres C. 1 Přehledná situace oblasti stavby (zpracováno v 3/2018), od zpracovatele SUDOP EU, a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha (hlavní inženýr projektu Ing. Stanislav Jaroš, autorizace ČKAIT 0401370), která je přílohou tohoto závazného stanoviska.

**Závazné stanovisko platí dva roky od jeho vydání.**

Tel.: +420 475 657 111  
Fax: +420 475 200 245

Url: [www.kr-ustecky.cz](http://www.kr-ustecky.cz)  
E-mail: [urad@kr-ustecky.cz](mailto:urad@kr-ustecky.cz)

IČ: 70892156  
DIČ: CZ70892156

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s.  
č. ú. 882733379/0800

## Odůvodnění

Záměr byl předložen Krajskému úřadu Ústeckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu (KÚ ÚK UPS), jako orgánu územního plánování dne 23. 4. 2018 k vydání závazného stanoviska pro investora **Správu železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 PRAHA 1**, zastoupený Stavební správou západ, sídlem Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 (hlavní inženýr stavby ing. Michal Bahenský). Generálním projektantem je společnost s názvem „**SP + SPEU\_Střekov - Děčín\_PD**“ se sídlem Praha 3, Žižkov, Olšanská 2643/1a, PSČ 130 80.

Podklady pro vydání závazného stanoviska:

- Část projektové dokumentace: Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) - Děčín východ (mimo), výkres č. C. 2 Koordinační situace stavby (zpracováno v 3/2018), SUDOP EU, a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha, hlavní inženýr projektu Ing. Stanislav Jaroš (autorizace ČKAIT 0401370),
- Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „aPÚR“) schválené dne 15. 4. 2015 usnesením vlády ČR č. 276,
- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. Aktualizace (dále jen „aZÚR“) účinné od 20. 5. 2017,
- Územní plán Ústí nad Labem, účinný od 31. 12. 2011 (dále jen „ÚP Ústí nad Labem“),
- Územní plán obce Velké Březno (dále jen „ÚPO Velké Březno“), ve znění 4. změny, účinný od 12. 12. 2012,
- Územní plán sídelního útvaru Malé Březno (dále jen „ÚPN SÚ Malé Březno“), ve znění 3. Změny, účinný od 30. 10. 2015,
- Územní plán obce Těchlovice (dále jen „ÚPO Těchlovice“), ve znění 1. změny, účinný od 1. 10. 2010,
- Územní plán Děčín (dále jen „ÚP Děčín“), ve znění 8. Změny, účinný od 26. 2. 2015.

Orgán územního plánování přezkoumal záměr podle § 96b odst. 3 stavebního zákona, zda je záměr přípustný z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací kraje a dotčených obcí, včetně hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování, či nikoliv.

### **Posouzení záměru z hlediska souladu s Politikou územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1:**

- Stavba je vymezena v Politice územního rozvoje České republiky, ve znění aktualizace č. 1, bod 5, Koridory konvenční železniční dopravy, čl. 88 C-E61 - trať č. 073 Děčín - Ústí nad Labem-Střekov.

### **Posouzení záměru z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem, tj. Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje, ve znění 1. Aktualizace:**

Platné Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje daný záměr neřeší. Tato územně plánovací dokumentace stanovuje priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, přičemž v rámci priorit v oblasti Dopravní a technické infrastruktury lze záměr spatřovat v souladu s:

- čl. 19: „Zajistit na úseku dopravní infrastruktury podmínky pro zlepšení vnitřní provázanosti a funkčnosti soustavy osídlení Ústeckého kraje (zejména dostavbou dálnice D8, úseků silnice I/13, zkapacitněním silnice I/7, přestavbou silnice I/27, **modernizací a optimalizací hlavních železničních tratí**, vymezením koridoru Labské vodní cesty mezinárodního významu aj.).“

## Posouzení záměru z hlediska souladu s jednotlivými územně plánovacími dokumentacemi obcí, které jsou záměrem dotčeny:

V ORP Děčín jsou záměrem dotčeny následující město a obec:

### Děčín:

Záměr je dle platného územního plánu města (2002) umístěn převážně do ploch se stanoveným funkčním využitím „PLOCHY A AREÁLY DOPRAVY“ označené indexem (D). Dominantním využitím je mimo jiných typů dopravy i **doprava železniční – nákladní a osobní včetně nádraží**. Regulativy prostorového využití jsou stanoveny počtem podlaží: 1 - 2 (pro HG až 3) a intenzitou zastavění pozemku 90% (zohlednit speciální charakter). Mimo uvedené plochy zasahují níže uvedené stavební objekty (SO) a provozní soubory (PS), do následujících ploch dle funkčního využití:

### ZÓNA ZEMĚDĚLSKÝCH KULTUR (ZPF)

SO 76-61-01 Boletice n.L. - Děčín východ, stavební příprava pro TTS 6 kV  
SO 76-76-01 Boletice nad Labem - Děčín východ, rozvod 6kV, 50Hz  
PS 76-03-61 Boletice n.L. – Děčín Východ, TTS 6 kV, technologie  
PS 75-01-11 ŽST Boletice nad Labem, staniční zabezpečovací zařízení  
PS 75-02-11 ŽST Boletice n/L, místní kabelizace  
SO 76-30-01, Boletice n.L. – Děčín východ, úprava komunikace u přejezdu v km 452,470  
SO 76-30-02, Boletice n.L. – Děčín východ, úprava komunikace u přejezdu v km 452,790  
SO 75-10-01 ŽST Boletice n. L., železniční svršek  
SO 75-11-01 ŽST Boletice n. L., železniční spodek  
SO 74-76-02 TNS Těchlovice - Boletice nad Labem, rozvod 6kV, 50Hz

Jako přípustné využití se v těchto plochách stanovují **účelové stavby, nadřazené trasy technické infrastruktury, komunikační sítě s převahou účelových komunikací**, turistické cesty a vyhlídky, cykloturistika. Regulativy prostorového využití jsou stanoveny počtem podlaží (1 – 2) a intenzitou zastavění pozemku, která se určuje dle konkrétní stavby, není tedy jasně stanovena/omezena. Výše uvedené stavební objekty a provozní soubory plní funkci **účelových staveb**, které jsou v uvedených plochách přípustné. Úpravy stávajících komunikací u přejezdů, které jsou součástí **komunikační sítě** města, jsou v daných plochách taktéž přípustné. Stavební objekt SO 76-30-02 je zároveň navržen do části prostoru zaústění plánované přeložky silnice II/261 v úseku Staré Město – Křešice do stávající trasy komunikace II/261. Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravu křižovatky na téže silnici II/261 zajišťující bezpečnost a plynulost provozu na této komunikaci (do doby realizace přeložky), lze konstatovat, že realizace předmětného záměru (obratišť) neovlivní negativně budoucí realizaci plánované přeložky.

### OSTATNÍ PLOCHY

SO 76-13-07 - Boletice n. L. - Děčín východ, přejezd v km 454,145  
SO 75-10-01 ŽST Boletice n. L., železniční svršek  
SO 75-11-01 ŽST Boletice n. L., železniční spodek

Tato plocha nemá stanovené funkční využití. Stavební objekt SO 76-13-07 zasahuje do ostatní plochy, v níž je vedena silnice II/261, a která se nachází v zastavěném území. Úpravy železničního svršku (spodku) SO 75-10(11)-01 ve stanici Boletice nad Labem zasahují do nezastavěného území, kde lze na základě §18 odst. 5, stavebního zákona, v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, mj. pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

## ZÓNA PRŮMYSLOVÉ VÝROBY (PV)

76-12-01 Boletice n. L. - Děčín východ, zast. Křešice – nástupiště  
SO 76-13-04 - Boletice n. L. - Děčín východ, Přejezd v km 452,790

Jako dominantní využití se v těchto plochách stanovují průmyslová výroba v celém spektru odvětvové činnosti, výrobní služby, skladové plochy a areály (PHO), **zařízení a související provozu železniční dopravy včetně nádraží**, nákladní přístavy. Regulativy prostorového využití jsou stanoveny počtem 1 - 3 podlaží (zohlednit speciální výrobní charakter – 15 m) a intenzitou zastavění pozemku 80%.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná.**

### Těchlovice:

Záměr je umístěn zcela do ploch se stanoveným využitím „doprava a technická infrastruktura“. Plochy jsou v hlavním výkresu dále členěny na plochy „doprava a technická infrastruktura – železnice“ a plochy „doprava a technická infrastruktura – plochy technické infrastruktury“. Pro uvedené plochy platí společné podmínky přípustného využití a to „*stavby a zařízení k technické obsluze území, zejména koridory dopravy a vedení technické infrastruktury, stavby provozních budov pro funkci a obsluhu nezbytné, zejména pracoviště dozoru, kontroly, údržby a zajištění provozu a ochrany včetně služebního bydlení nebo ubytování*“. Regulativy prostorového využití v platném územním plánu (2004) obce nejsou stanoveny.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná.**

### Malé Březno:

Záměr je umístěn převážně do ploch se stanoveným využitím „železnice“. Mimo tyto plochy zasahují objekty SO 74-76-01 Velké Březno - TNS Těchlovice, rozvod 22kV, 50Hz a SO 74-76-03 Velké Březno - Boletice nad Labem, napájení přejezdů, které částečně zasáhnou do ostatních ploch (plochy bez stanoveného využití) nacházejících se mimo zastavěné území, po nichž vede v současné době cyklostezka. Platný územní plán sídelního útvaru (1997) nestanovuje podmínky funkčního využití pro jednotlivé plochy. Stanovuje podmínky pro *smíšené území malých sídel, produkční území, sportovní plochy a rekreaci, území veřejných prostorů, plochy veřejně prospěšných staveb a neurbanizované území*. V neurbanizovaném území nesmí být umístovány novostavby s výjimkou staveb pozemních komunikací a **liniových staveb technického vybavení**, objektů zemědělské výroby, meliorací zemědělské a lesní půdy a úprav vodních toků. Oba uvedené objekty lze jako technické vybavení dráhy, v souladu s podmínkami využití neurbanizovaného území, umístit.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná.**

### Velké Březno:

Záměr je umístěn převážně do „ploch železnice“. Stavební objekt SO 73-76-01 ŽST Velké Březno, rozvody nn a osvětlení, zasahuje částečně do „ploch a objektů vybavenosti, komerční území“, která je tvořena staniční budovou. Nové stožáry trakčního vedení v ŽST Velké Březno zasahují částečně do ploch „louky a pastviny“. Územní plán obce (2001) nestanovuje podmínky funkčního využití pro jednotlivé plochy, stanovuje podmínky pro jednotlivé lokality a volnou krajinu. Stávající těleso dráhy je v platném územním plánu obce vymezeno samostatnou stabilizovanou plochou pro železnici. V lokalitách A, B, C, D a v

Krajský úřad Ústeckého kraje, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem  
Tel.: +420 475 657 111    Url: www.kr-ustecky.cz    IČ: 70892156  
Fax: +420 475 200 245    E-mail: urad@kr-ustecky.cz    DIČ: CZ70892156

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s.  
č. ú. 882733379/0800

„ostatní krajíně“ (kam a navrhované stavební objekty zasahují) není funkční využití pro technickou infrastrukturu výslovně uvedeno, přestože v nových zastavitelných plochách je realizace technické infrastruktury nutnou podmínkou pro výstavbu. Z toho lze usuzovat, že územní plán se řešením technické infrastruktury v jednotlivých lokalitách zvláště nezabýval a nechal ji jako nezbytnou účelovou infrastrukturu na zřetel ani v rámci definování funkčního využití jednotlivých ploch.

Dále stavební objekt SO 72-76-03 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, zast. Valtířov, rozvody nn a osvětlení, zasahuje částečně do ploch „orná půda“, mimo zastavěné území. Z hlediska §18 odst. 5, stavebního zákona, kdy lze v nezastavěném území (v souladu s jeho charakterem) umisťovat stavby, mj. pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, lze tento objekt do uvedené plochy umístit.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná.**

### Ústí nad Labem:

Záměr je dle platného územního plánu města (2015) umístěn převážně do ploch se stanoveným využitím „plochy dopravní infrastruktury drážní“ označené indexem (DI-D). Převažujícím účelem využití jsou plochy zahrnující obvod dráhy, tzn. **plochy staveb a zařízení železniční dopravy**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny. Mimo uvedené plochy zasahují následující stavební objekty (SO) a provozní soubory (PS) plochy dle funkčního využití:

#### DI-S plochy dopravní infrastruktury silniční

SO 72-27-01 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, protihlukové stěny (PHS)  
SO 72-54-03 Ústí n. L. - Střekov - Velké Březno, přeložky kabelů ČEZ  
PS 71-01-11 ŽST Ústí nad Labem - Střekov, SZZ

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná zařízení technické infrastruktury**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny.

#### PV plochy veřejných prostranství

PS 72-01-21 Ústí nad Labem - Střekov - Velké Březno, traťové zabezpečovací zařízení  
PS 70-02-51 ŽST Ústí n/L Střekov – ŽST Děčín východ, telekomunikační dálkový optický kabel  
PS 71-02-11 ŽST ŽST Ústí n/L Střekov, místní kabelizace  
SO 72-76-01 Ústí n. L.- Střekov - Velké Březno, rozvod 22kV, 50Hz  
SO 72-76-02 Ústí n. L.- Střekov - Velké Březno, napájení přejezdů  
SO 72-30-01, ŽST Velké Březno, úprava komunikace u přejezdu v km 439,297  
SO 71-76-01 ŽST Ústí n. L. - Střekov, rozvody nn a osvětlení  
SO 71-11-01 ŽST Ústí n. L. – Střekov, žel. spodek (svodné potrubí trativodu)

Přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná zařízení dopravní a technické infrastruktury**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny.

#### PUPFL plochy lesní

SO 72-76-01 Ústí n. L.- Střekov - Velké Březno, rozvod 22kV, 50Hz  
SO 72-76-02 Ústí n. L.- Střekov - Velké Březno, napájení přejezdů

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná dopravní a technická infrastruktura**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny.

ZV-L plochy zeleně na veřejných prostranstvích – pobytové louky

SO 72-30-01, ŽST Velké Březno, úprava komunikace u přejezdu v km 439,297  
PS 71-01-11 ŽST Ústí nad Labem - Střekov, SZZ

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná dopravní a technická infrastruktura**. Podmínkou funkčního a prostorového uspořádání je zachování rozptýlené zeleně minimálně 20% rozlohy pozemku.

ZV-P plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park

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

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná dopravní a technická infrastruktura**. Podmínkou funkčního a prostorového uspořádání je, že *zastavěné* plochy nesmí přesahovat 15% plochy parku.

ZO plochy zeleně ochranné a izolační

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

Podmíněně přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná dopravní a technická infrastruktura**. Regulativy prostorového využití nejsou pro tyto plochy stanoveny.

ZX plochy zeleně se specifickým využitím

SO 71-11-01 ŽST Ústí n. L. – Střekov, žel. spodek (svodné potrubí trativodu)

Podmínky funkčního využití stanovené pro tyto plochy neuvádí jako přípustné využití stavby pro technickou infrastrukturu, nicméně vzhledem k tomu, že předmětný úsek potrubí se nachází v nezastavěném území, lze stavbu umístit na základě §18 odst. 5, stavebního zákona.

BI plochy bydlení v rodinných domech městské a příměstské

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

Přípustným využitím v daných plochách jsou **nezbytná zařízení dopravní a technické infrastruktury**. Regulativy prostorového využití, které jsou pro tyto plochy stanoveny, se netýkají objektů pro dopravní a technickou infrastrukturu a jsou na tuto konkrétní stavbu neaplikovatelné.

Z výše uvedeného vyplývá, že **realizace daného záměru je v uvedených plochách přípustná**.

Z výše uvedeného posouzení záměru s územními plány dotčených obcí vyplývá, že záměr je v souladu s těmito územně plánovacími dokumentacemi, neboť záměr je v každé obci vymezen z převážné části do ploch, které jsou vyhrazeny železniční (dražní) dopravě. V částech, kde jednotlivé stavební objekty a provozní soubory zasahují mimo plochy dražní dopravy je jejich realizace umožněna v rámci přípustného, případně podmíněně přípustného využití dané plochy. V případech kdy stavby zasahují do nezastavěného území je lze umístit na základě §18 odst. 5 stavebního zákona, tedy jako veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu.

### **Posouzení záměru z hlediska souladu s cíli a úkoly územního plánování:**

V souladu s §96b odst. 3 stavebního zákona byl záměr přezkoumán také z hlediska souladu s cíli a úkoly územního plánování, které jsou stanoveny v § 18 a § 19 stavebního zákona a to zejména z hlediska:

- *vytváření předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, který spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích*
- *zajištění předpokladů pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území*
- *zajištění předpokladů pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území*

Cílem projektu je rekonstrukce tratě, která povede ke zlepšení jejích kvalitativních parametrů. Úpravy povedou ke kvalitativnímu a kvantitativnímu zlepšení infrastruktury. Odstraněním technicky nevyhovujícího stavu železniční dopravní cesty (vyžilá technická a technologická zařízení) a odstraněním rušení protisměrných jízd peronizací (z důvodu úrovněových přístupů na nástupiště), nebo vysunutím nástupišť za zhlaví dojde k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu. Dojde k zajištění parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí, což umožní provoz nákladních vlaků délky 740m a splnění parametrů daných technickou legislativou, zejména bude umožněno nasazení ETCS. Budou splněny podmínky TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015, TSI PRM 2015), řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015), bezbariérový přístup na nástupiště (TSI PRM 2015) a parametry dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť (Core Network) nákladní dopravy TEN-T. Zavedením dispečerského řízení trati dojde ke snížení provozních nákladů infrastruktury a také snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení nutnosti velkých oprav po dobu hodnocení projektu. V neposlední řadě dojde ke snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

Z výše uvedeného vyplývá, že existuje veřejný zájem na realizaci předmětného záměru, neboť modernizace tohoto traťového úseku přispěje ke zkvalitnění železniční dopravy a ke zvýšení její bezpečnosti. Stavba bude realizována v maximální míře na stávajících drážních pozemcích, a proto lze předpokládat, že nedojde k negativnímu ovlivnění podmínek příznivého životního prostředí, naopak lze předpokládat, že stavba naplňuje předpoklady pro zajištění udržitelného rozvoje území. Záměr je v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

### **Z uvedených důvodů dospěl orgán územního plánování k závěru, že posuzovaný záměr je přípustný.**

Platnost závazného stanoviska lze prodloužit, pokud se nezmění podmínky v území.

Závazné stanovisko nepozbývá platnosti:

- a) bylo-li na základě žádosti podané v době jeho platnosti vydáno územní rozhodnutí, společné povolení nebo jiné obdobné rozhodnutí podle jiného zákona a toto rozhodnutí nabylo právní moci,
- b) byla-li na základě návrhu veřejnoprávní smlouvy nahrazující územní rozhodnutí nebo společné povolení podaného v době jeho platnosti uzavřena veřejnoprávní smlouva a tato veřejnoprávní smlouva nabyla účinnosti, nebo



- c) nabyli-li právních účinků územní souhlas nebo společný územní souhlas a souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru vydaný k oznámení stavebního záměru učiněného v době platnosti závazného stanoviska.

Dostane-li se toto závazné stanovisko do rozporu s politikou územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentací, která byla vydána po vydání závazného stanoviska, orgán územního plánování, který závazné stanovisko vydal, je nahradí z moci úřední novým závazným stanoviskem.

Ing. Zdenka Švehlová  
vedoucí odboru

Příloha: Výkres C. 1 Přehledná situace oblasti stavby, 1:10 000 (SUDOP EU, 3/2018)

Na vědomí: Magistrát města Děčín – odbor SÚ – odd. úřad územního plánování  
Magistrát města Ústí nad Labem – odbor investic a územního plánování –  
odd. územního plánování

<b>Středisko</b>	<b>Ústí n. L.</b>
Došlo dne: 13 -06- 2018	
<i>J. J. 275</i>	

Dle rozdělovníku

**REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE  
SPRÁVA CHKO ČESKÉ STŘEDOHORÍ**  
Michalská 260/14  
412 01 Litoměřice  
tel.: +420 416 574 611  
e-mail: cstred@nature.cz  
www.nature.cz  
DS: 6npdyiv

**NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ:**

**VYŘIZUJE:** Jan Kyselka

**DATUM:** 8. 6. 2018

**Věc: Stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k záměru: "Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)"**

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti České středohoří (dále jen „Agentura“) jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 75 odst. 1 písm. e) příslušný dle ust. § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), na základě žádosti společnosti SUDOP EU, Špitálské náměstí 3517, 400 01 Ústí nad Labem (IČ: 05165024), která na základě plné moci zastupuje v dané věci Správu železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem: Dlážděná 1003/7 (IČ: 70994234) (dále jen „předkladatel“), doručené dne 14. 5. 2018 a doplněné dne 31. 5. 2018, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto:

#### **STANOVISKO**

**U záměru "Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)" lze vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) a ptačích oblastí.**

#### **ODŮVODNĚNÍ**

Předkladatel doručil dne 14. 5. 2018 správnímu orgánu žádost o vydání stanoviska dle § 45i zákona k záměru "Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)" (dále jen „záměr“). Přílohou žádosti je projektová dokumentace záměru (SUDOP EU, a.s. 03/2018). Dokumentace byla doplněna dne 31. 5. 2018.

Záměr představuje rekonstrukci stávající dvoukolejné elektrifikované železniční tratě v délce 25,850 km, která povede ke zlepšení jejích kvalitativních parametrů. Záměr je umístěn v k.ú. Střekov, Svádov, Valtířov nad Labem, Velké Březno, Malé Březno, Přerov u Těchlovic, Těchlovice nad Labem, Přední Lhota u Těchlovic, Nebočady, Boletice nad Labem, Křešice u Děčína, Děčín-Staré Město a Děčín. Náplní akce je instalace nových technologických zařízení a rekonstrukce a modernizace stávajících zařízení železniční infrastruktury (železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a nástupišť) ve stávající stopě. Trať zůstane dvoukolejná na současném drážním pozemku, s rychlostmi vyplývajícími z nepříznivých směrových poměrů v terénně náročném a chráněném území kaňonu Labe.

