

Rekonstrukce žst. Teplice v Čechách - výstavba podchodu pro cestující

**Oznámení záměru zpracované dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. o
posuzování vlivů na životní prostředí s obsahem a rozsahem
oznámení dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/01 Sb.**

Oznamovatel : České dráhy, státní organizace
se sídlem nábr. L. Svobody 1222
110 15 Praha 1
zapsané v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl
A, složka 7764

Zpracovatel: Ing. Josef Tomášek, CSc.
Středisko odpadů Mníšek s.r.o.
Pražská 900
252 10 Mníšek pod Brdy

**Mníšek pod Brdy
únor 2002**

Obsah

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	1
1. Obchodní firma	1
2. IČ	1
3. Sídlo (bydliště)	1
4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele	1
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	2
I. Základní údaje	2
I.1. Název záměru	2
I.2. Kapacita (rozsah) záměru	2
I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	2
I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	2
I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	2
I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	3
I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	10
I. 8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	10
II. Údaje o vstupech	11
II.1. Zábor půdy	11
II.2. Odběr a spotřeba vody	11
II.3. Surovinové a energetické zdroje	11
III. Údaje o výstupech	12
III.1. Množství a druh emisí do ovzduší	12
III.2. Množství odpadních vod a jejich znečištění	14
III.3. Kategorizace a množství odpadů	14
III.4. Hluk a vibrace	19
III. 5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	20
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	21
I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	21
II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	22
II.1. Voda	22
II.2. Ovzduší	23
II.3. Geofaktory životního prostředí	25
II.4. Architektonické a historické památky, archeologická naleziště	26
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	28
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)	28
2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	31
3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	31
4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	31
5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	32
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)	34
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	35
1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení	35
2. Další podstatné informace oznamovatele	35
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	36
H. PŘÍLOHA	38

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma

České dráhy, státní organizace
se sídlem nábr. L. Svobody 1222
110 15 Praha 1
zapsané v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, složka 7764

2. IČ

IČ: 48118664
DIČ: 001-48118664

3. Sídlo (bydliště)

nábr. L. Svobody 1222
110 15 Praha 1

4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Dalibor Zelený
generální ředitel Českých drah

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

1.1. Název záměru

Rekonstrukce žst. Teplice v Čechách - výstavba podchodu pro cestující.

1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Jedná se o rekonstrukci železniční stanice Teplice v Čechách v souvislosti s peronizací a výstavbou podchodu. Realizace peronizace a podchodu pro cestující vyvolává nutnost jiného řešení tras kolejí v dotčeném území a úpravu, nebo jiné řešení navazujících zařízení ČD.

1.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

kraj: Ústecký

obec: Teplice

katastrální území: Teplice

stavební úřad: Drážní úřad Ústí nad Labem

1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Jedná se o peronizaci a výstavbu podchodu v železniční stanici Teplice v Čechách a souvisejících staveb. V rámci tohoto záměru bude provedena rovněž modernizace železničního svršku v dotčeném území.

Výhledový záměr Města Teplice je navázání na stavbu podchodu Českých drah a "prodloužení" podchodu do prostoru přednádraží (ČD) pod vysoce frekventovanou čtyřproudovou komunikací, s možnou vazbou na BUS nádraží a zastávky MHD. Tím by se umožnila vzájemná kvalitativně vyšší vazba železniční dopravy na dopravu městskou. Dalším výhledovým záměrem je prodloužení podchodu opačným směrem (na sever) v souvislosti s výhledovými rozvojovými plány města v tomto území. Tyto výhledové záměry však nebudou v souběhu s realizací záměru dle předkládaného oznámení.

1.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Železniční stanice Teplice v Čechách se nachází na železniční trati Českých drah č. 130 Ústí nad Labem - Chomutov, která je velmi frekventovaná jak v dopravě osobní tak i v dopravě nákladní. Jedná se o tzv. "uhelnou magistrálu", po které se dopravuje většina hnědého uhlí vytěženého v severočeské hnědouhelné pánvi. Intenzita vlakové dopravy ve sledované stanici je velmi vysoká, a to i přesto, že část nákladních vlaků je vedena po

paralelní trati Ústí nad Labem - Světec - Bílina. Zároveň je železniční stanice Teplice vstupní a odbavovací stanicí cestujících okresního a lázeňského města včetně přilehlých obcí.

V současnosti nemá žst. Teplice v Čechách žádné ostrovní nástupiště, což výrazně ovlivňuje jak propustnost stanice a celé železniční trati, tak především bezpečnost nástupu a výstupu cestujících přijíždějících a odjíždějících z tohoto lázeňského města. Část lázeňských hostů z domova i ze zahraničí využívá k dopravě služeb Českých drah, a tak první dojem o místě svého léčebného pobytu získává právě v železniční stanici Teplice v Čechách, která se tak stává vstupní branou města.

Stavba přinese zejména:

- zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravního provozu,
- zvýšení bezpečnosti nástupu a výstupu cestujících,
- zvýšení propustnosti žst. Teplice v Čechách.
- zvýšení kvality odbavování cestujících, zvýšení estetické a společenské úrovně

Tyto důvody vedly pracovníky Českých drah k záměru realizace výstavby ostrovního nástupiště zpřístupněného mimoúrovňově podchodem, který by vyústoval v objektu výpravní budovy železniční stanice.

Současně se záměrem výstavby podchodu byla, z iniciativy zástupců města, projednána možnost prodloužení podchodu do prostoru přednádraží, která by umožňovala vzájemnou kvalitativně vyšší vazbu železniční dopravy v návaznosti na dopravu městskou. Tuto možnost navržené řešení respektuje.

Koncepce záměru byla prověřena studií SUDOP PRAHA z r. 1998, která předložila variantní návrhy trasy podchodu s vyhodnocením přínosů respektive nedostatků řešení a jejich dopadem na provoz ČD. Studie splnila účel a vyhledala optimální trasu podchodu a umístění nového ostrovního nástupiště. Schvalovací protokol ČD i vyjádření dotčených orgánů a především zástupců města doporučily variantu umístění ostrovního nástupiště mezi kolejemi č. 1 a č. 2. Umístění podchodu bude pak umístěno vstřícně oproti výpravní budově ČD s vazbou na vstupní halu této budovy.

1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Předmětnou stavbou je peronizace železniční stanice - výstavba ostrovního nástupiště s mimoúrovňovým přístupem - podchodem a úprava nástupiště u výpravní budovy. Pro tento záměr je nutno upravit kolejiště železniční stanice s další návaznou úpravou zařízení (zabezpečovací a sdělovací, trakční vedení) v nezbytném rozsahu. Výřez z koordinační situace je uveden v příloze č. 2 v kapitole F tohoto oznámení.

6.1. Koncepce řešení stavby

6.1.1. Koncepce podchodu

Vlastní podchod je na navržen tak, že většina cestujících projde podchodem na ostrovní nástupiště, odkud budou odjíždět všechny vlaky na hlavní směry, tj. Ústí n.L. a Chomutov. Řešení respektuje výsledek ze vstupního jednání se zástupci Města Teplice, které předpokládá prodloužení podchodu do přednádraží a případně i do prostoru "za nádražím" - ul. Nákladní, kde se výhledově uvažuje s dalšími záměry v souvislosti s rozvojem města.

Šířka podchodu je navržena 6,00 m, podchodná výška s ohledem na délku podchodu byla navržena 2,50 m s podhledem pro sítě. Součástí řešení je realizace výtahu pro ZTP, který je sSituován v ose podchodu na ukončovaci stěně podchodu.

Vlastní podchod bude tvořen opěrami a deskami pod jednotlivými kolejemi. Pod nástupištěm u výpravní budovy jsou navrženy dvě desky, které budou navazovat na konstrukci pro podchycení obvodové stěny výpravní budovy. Desky zde budou výškově upraveny a uloženy tak, aby kopírovaly úroveň nástupiště.

Podchod v části pod výpravní budovou bude tvořen betonovými stěnami a konstrukcemi podchycujícími stávající stěny a sloupy. Strop bude tvořen betonovou deskou uloženou na jednotlivých nosnících osazených do vytvořených kapes svislých zdí.

Budování v části ve výpravní budově bude postupné, po podchycení jednotlivých částí. Při podchycování a budování podchodu bude potřebné výkop zajistit příložným pažením.

Součástí stavby je úprava bezbariérového přístupu do výpravní budovy ČD.

Na následujících fotografiích je dokumentován prostor budoucí peronizace a podchodu.

Pohled na kolejiště směrem na Ústí n. L.



Pohled na kolejiště směrem na Most



Pohled na výpravní budovu ČD od kolejí



6.1.2. Zásady kolejového řešení

Při zvážení stávajícího stavu kolejí bylo konstatováno, že stávající osové vzdálenosti kolejí neumožňují prosté vypuštění koleje č. 2 a výstavbu ostrovního nástupiště s úpravou osy dotčených kolejí. Pouhé uvedení os kolejí do předpisové vzdálenosti vyžaduje úpravu celého kolejíště, které je v příčném uspřádání limitováno jednak stávajícím nástupištěm u výpravní budovy a jednak rampou u skladu, respektive budovou traťmistrovského okrsku na straně opačné.

V průběhu zpracování přípravné dokumentace bylo s ohledem na výše uvedenou problematiku rozpracováno variantní řešení směrových úprav kolejíště. Po projednání s jednotlivými dotčenými složkami ČD se nadále sledovala jediná varianta návrhu přijatelná jak pro Divizi dopravní cesty, tak pro Divizi obchodně provozní.

Vybranou variantou je směrová a výšková úprava hrany stávajícího nástupiště u výpravní budovy a posun osy přilehlé koleje č. 3 na předepsanou vzdálenost. Dále řešení zahrnuje konstrukci kolejíště ve stanici v osové vzdálenosti 4,75 m pro dopravní koleje, zdoprnění stávající manipulační koleje č. 8, a ponechání manipulačních kolejí č. 10 a 12 ve stávajících polohách.

Výška nástupiště č.1 u koleje č.3 je navržena 250 mm. Nástupiště č.1 bude ukončeno u výpravní budovy v prostoru před zúžením u "pošty" a tím zkráceno na cca 170,0 m. Ostrovní nástupiště bude délky 250 m, výška 550 mm nad TK dle podmínek zadání. Ostrovní nástupiště bude zastřešené v délce 100 m. Zastřešení bude typu "vlaštovka".

Přístup na ostrovní nástupiště pro cestující veřejnost bude schodištěm z podchodu, který bude spojit nástupiště s halou ve výpravní budově. Pro bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště bude sloužit dvojice výtahů, jeden z podchodu na nástupiště a druhý z podchodu do vstupní haly výpravní budovy ČD.

6.1.3. Zabezpečovací zařízení

Rozborem stávajícího stavu zabezpečovacího zařízení možnosti jeho dalšího využití a výsledků jednání je navrženo vybudování zabezpečovacího zařízení s využitím v nejvyšší možné míře stávajících prvků v kolejíšti.

Ovládání zabezpečovacího zařízení bude z výpravní budovy, kde v sousedství dopravní kanceláře bude upraven prostor pro umístění nového zabezpečovacího zařízení. Dopravní kancelář (DK) zůstane na současném místě.

6.1.4. Sdělovací zařízení

Současné zařízení PRAGOTRON bude zrušeno a nahrazeno novým, které kromě textových informací umožní i zvuková hlášení a přenos jednotného času.

Odjezdový panel bude instalován na současném místě nad vchod na první nástupiště. Příjezdový panel bude instalován do příjezdové části haly. Na nástupiště č. 1 i č. 2 (ostrovní) pak vždy dva oboustranné panely. Do podchodu budou umístěny dva panely ke schodům na druhé nástupiště.

Rozvod jednotného času a hodiny bude součástí tabulí informačního zařízení tam, kde bude instalováno (hala, nástupiště, podchod). V ostatních prostorách zůstane rozvod současný, včetně podružných hodin ovládaných současným hodinovým opakovačem, řízeným radiovým signálem.

Rozhlasová ústředna zůstane současná, rozšířená o jeden zesilovač. Větve pro informaci cestujících se rozšíří o ozvučení ostrovního nástupiště a podchodu.

V rámci stavby "ČD DDC Rekonstrukce žst. Teplice v Čechách - výstavba podchodu pro cestující" bude vytvořen nový "pasivní" informační systém pro cestující. To představuje grafické provedení a instalaci v tabulí s názvem železniční stanice, piktogramů a doplňujících textů.

6.1.5. Trakční vedení

Úprava trakčního vedení bude především sledovat změnu kolejového řešení. Díky vypuštění jedné koleje a výstavbě ostrovního nástupiště dojde i ke změně schématu napájení stanice.

6.2. Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Provozní soubory

C1 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

- PS 101 Staniční zabezpečovací zařízení - vnitřní část
- PS 102 Staniční zabezpečovací zařízení - venkovní část
- PS 1 10 Přečhodné staniční zabezpečovací zařízení
- PS 120 Demontáže zabezpečovacího zařízení

C2 SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

- PS 201 Informační zařízení pro cestující
- PS 210 Rozhlasové zařízení - úprava PS 220 Sdělovací zařízení - úpravy
- PS 230 EPS
- PS 240 Kabelizace - úpravy
- PS 241 Vazební kabel pro autoblok
- PS 251 Informační systém pro cestující
- PS 280 Demontáž stávajícího zařízení PRAGOTRON

C3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE

- PS 301 Napájení zabezpečovacího zařízení

C4 OSTATNÍ TECHNOLOGIE

- PS 400 Výťah I. - bezbariérový výstup ve výpravní budově
- PS 402 Výťah II. - bezbariérový výstup na 2. nástupiště
- PS 405 Zabezpečení vstupů do podchodu v nočních hodinách na nástupišti č. 2

Stavební objekty

D1 ŽELEZNIČNÍ SPODEK A ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

- SO 1001 Železniční spodek
- SO 1011 Odvodnění železničního spodku
- SO 1021 Železniční svršek
- SO 1150 Demontáže kolejí

D2 NÁSTUPIŠTĚ, ÚPRAVY PLOCH A VOZOVKY

- SO 1201 Úprava nástupiště č. 1 u výpravní budovy
- SO 1202 Nástupiště č. 2 - ostrovní
- SO 1212 Kabelovod
- SO 1221 Úprava zastřešení nástupiště č. 1 u výpravní budovy
- SO 1222 Zastřešení nástupiště č. 2

SO 1231	Odvodnění přístřešku a nástupiště č. 1 u výpravní budovy
SO 1232	Odvodnění přístřešku a nástupiště č. 2.
SO 1240	Přejezd kolejiště pro vozíky v km 17,926
SO 1241	Přejezd pro vozíky na nástupiště č. 2 v km 18,226 400
SO 1250	Demontáže nástupiště
SO 1290	Úprava bezbariérového přístupu do výpravní budovy ČD
D3 POZEMNÍ OBJEKTY	
SO 1301	Stavební úpravy ve výpravní budově ČD
SO 1302	Úpravy prostor pro umístění zab. zař.
SO 1310	Zajištění stability výpravní budovy
SO 1380	Ukončení podchodu ve výpravní budově
SO 1381	Dočasné ukončení podchodu ČD ve výpravní budově neobsazeno
D4 PODCHOD, MOSTY A ZDI	
SO 1400	Podchod na nástupiště č. 2 v km 18,118 část A
SO 1403	Podchod ve výpravní budově část BI(část ČD)
SO 1405	Podchod ve výpravní budově část B2(část pro město) neobsazeno
SO 1407	Zajištění stavební jámy pro podchod
SO 1410	Odvodnění podchodu na nástupiště č.2 v km 18,118
SO 1413	Odvodnění podchodu ve výpravní budově
SO 1417	Odvodnění stavební jámy pro podchod
D5 TRAKČNÍ VEDENÍ	
SO 1501	Úprava TV
SO 1502	Ukolejnění ocelových konstrukcí
D6 ELEKTROTECHNIKA	
SO 1601	Přeložky kabelů VN - ČD
SO 1602	Přeložky kabelů NN - ČD
SO 1605	Úprava elektroinstalace ve výpravní budově
SO 1611	Úprava osvětlení na nástupišti č. 1
SO 1612	Osvětlení nástupiště č. 2
SO 1620	Osvětlení podchodu a rozvody NN v podchodu - část A
SO 1623	Osvětlení podchodu a rozvody NN v podchodu - část B
SO 1640	Úprava osvětlení kolejiště v žst. Teplice
SO 1670	Elektrický ohřev výměn
D7 PŘELOŽKY SDĚLOVACÍCH VEDENÍ	
SO 1701	Přeložky sdělovacích kabelů
SO 1710	Úpravy přípojek a rozvodů stávajících sdělovacích zařízení ČD Telecom
SO 1780	Úprava přípojek zařízení Český Telecom

6.3. Zásady řešení staveniště

Na základě technického řešení a rozsahu jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů byl navržen obvod staveniště. Hranice obvodu staveniště vymezuje plochu, na níž bude probíhat stavební činnost a výstavba nových stavebních objektů a provozních souborů. Navrhované staveniště se nacházejí výhradně v prostoru ŽST Teplice v Čechách, kde bude probíhat realizace všech rozhodujících objemů prací v souvislosti s danou stavbou.

Prostor zařízení staveniště



Poněkud odlišným případem je prostor před výpravní budovou "Nádražní náměstí". Na tomto území je v současné době veřejná kapacitní komunikace, kde probíhá veřejná doprava, kterou je logicky podle podmínek vznesených Městským úřadem, Okresním úřadem i Dopravním inspektorátem Policie ČR nutné v průběhu výstavby zachovat v provozu. Zde dojde v průběhu realizace stavebních prací záměru k dočasnému omezení veřejného užívání části stávajících chodníkových ramp pro úpravy umožňující bezbariérový přístup do budovy, a to při jejich opravě a úpravě (po dobu 5 týdnů).

Jako plochy pro využití zařízení staveniště jsou navrženy stávající zpevněné plochy v prostoru severně za kolejištěm v železniční stanici. V tomto prostoru se předpokládá i provoz recyklační jednotky šterkového lože. Tyto prostory jsou přístupné z ul. Nákladní. Tímto směrem se uvažuje i přístup na stavbu, resp. odvoz vytěženého materiálu na skládku – viz. příloha 3 v kapitole F tohoto oznámení.

V době výstavby bude staveniště zabezpečeno tak, aby se zamezilo jak vstup nepovolaným do prostor stavby, tak zamezilo nebezpečí úrazu. Dodavatelská organizace musí dbát, aby nedocházelo ke znečišťování okolí stavby vlivem stavební činnosti. Případná znečištění musí neprodleně odstranit. Nákladní auta před výjezdem ze stavby provedou očistu pneumatik pomocí oklepového roštu realizovaného jako součást zařízení staveniště.

Rozhodující práce v prostoru stanice budou probíhat za částečné výluky železničního provozu v určité části stanice tak, aby byla zajištěna funkčnost železniční stanice. V jedné stavební fázi bude třeba vybudovat provizorní nástupiště v délce 80 m, a to v době, kdy ještě nebude zcela v provozu ostrovní nástupiště a stávající hrany úrovnových nástupišť bude třeba odstranit z důvodu výstavby kolejiště v nové poloze.

Při návrhu stavebních postupů byla současně zohledňována technologie provozu v prostoru ŽST, takže výsledný návrh projednaný s jednotlivými složkami ČD včetně vedení ŽST Teplice v Čechách respektuje požadavek na zajištění provozu této železniční stanice po celé období výstavby.

V prostoru stanice je v období výstavby navržena rychlost jízdy max. 40 km/hod vzhledem k podmínkám daným provozem zabezpečovacího zařízení. V místech přejezdu přes provizoria i 30 km/hod.

Zpracovaný návrh stavebních postupů, zabezpečující funkci provozu v ŽST během stavby, je následně promítnut do návrhu časového plánu výstavby, přičemž celková realizace se předpokládá 19 měsíců.

Postup výstavby byl rozdělen do jednotlivých fází (etap).

Fáze výstavby podchodu pod kolejemi zahrnuje i vybudování podchodu pod halou výpravní budovy (s vyústěním v této hale). Tato fáze bude značně náročná, neboť jediný přístup na vlastní stavbu podchodu v celém jeho rozsahu je přes kolejiště v ose původní kolej č. 2. Rovněž náročné bude vybudování části podchodu pod výpravní budovou a především zajištění stability dotčené části výpravní budovy, která je památkově chráněná. Pro stavbu v prostoru výpravní budovy lze využít pouze drobné mechanizace a omezené dopravní prostředky s ohledem na nepřístupnost tohoto místa a skutečnost, že stavba se nachází v ochranném pásmu I.A léčivých pramenů.

Po vybudování části podchodu pod výpravní budovou dojde k postupnému dokončování podchodu pod kolejemi č.1 a 3, kde budou odstraněna mostní provizoria a provedeny práce na železničním spodku a svršku. Současně s výstavbou koleje č. 3 dojde i k úpravě stávajícího nástupiště u výpravní budovy.

Průběh výstavby byl z hlediska stavebních postupů rozdělen do několika fází (0-11) a v časovém plánu jsou pak ještě doplněny o část s průběžně realizovanými SO a PS, které probíhají přes více fází nebo jsou na těchto fázích nezávislé.

Jednotlivé fáze výstavby jsou uvedeny v následující tabulce.

Fáze	činnost	provozované dopravní koleje	nástupiště u koleje č.
1	zdopravnění koleje č.8	3,1,2,4,6	3,1,2,4,6
2	demontáž části koleje č.2, (přístup na staveb. jámu), demontáž nástupiště u kol.č.6 v dl. 60 m, demontáž nástupiště u části kol. č.2, příjezdová cesta - prac. přístup	3,1,4,6,8, část koleje č. 2	3,9,4,6 a u kusé kol.č.2 (dl.80 m)
3	štětovnicové stěny -- kolmo na osu koleje č.1 a 3 - vedle koleje č. 1 , zajištění staveb.jámy vložení mostních provizorií do kol. č. 1 a 3	4,6,8, omezení na kol. č. 1 a 3 kusá 2	4,6, u kusé č. 2, omezení na kol.č.1,3
4	štětovnicové stěny - vedle koleje č. 4, zajištění staveb.jámy	3,1,6,8, kusá 2	3,1,6, omezené u kol.č.4,u kusé kol.č. 2
5	budování podchodu, budování a zajištění stavební jámy, zajištění stability výpravní budovy, budování podchodu pod halou výpr. budovy, budování podchodu pod kolej (provizorii)	3,1,4,6,8, kusá 2	3,1,4,6 u kusé kol.č. 2
6	budování podchodu ve výpravní budově, opěrné zdi podchodu pod kol č.1,3, zahájení výstavby ostrov nástupiště - TN, po vybudování TV snesení koleje č.6 a část č.4, budování žel.spodku a odvodnění, zrušení nástupiště u kol. č. 4,6	3,9,8, kusá 2	3,1, u kusé kol.č. 2 v dl. 80 m
7	budování sudých kolejí č. 2,4 (napojení nové č.2 do staré č.4), budování ostrovního nást.hrana u kol.č.2	3,1,6, kusá 2	3,1, u kusé kol.č. 2 v dl. 80 m
8	dokončení koleje č.2 - nový stav, zrušení části nástupiště u staré kol.č.2, nová hrana ostrovního nástupiště u kol.č.2, konstrukce nást. a přístřešku, výstavba provizorního nástupiště u kol.č.4	3,1,4,6 č.2 s omezením	3,1,ostrovní hrana u kol.č.2 proviz. nástupiště u kol.č.4 dl.80m

Fáze	činnost	provozované dopravní koleje	nástupiště u koleje č.
9	snesení části lichých kolejí č. 3,1, vyjmutí provizorií + vložení desek podchodu, železniční spodek a odvodnění, přístup na ostrovní nást. - provizorní	2,4,6	část u kol.č.3 ostrovní hrana u kol.č.2 proviz. nástupiště u kol.č.4 dL.80m
10	nová kolej č. 1, dokončení ostrovního nástupiště, dokončení koleje č. 1, výstavba kol.č.3, nástupiště u výpravní budovy (podchod v provozu)	1,2,4,6	ostrovní proviz. nástupiště u kol.č.4 dL.80 m
11	dokončení koleje č. 3, zrušení provizorního nástupiště u kol. č. 4, služební přejezd ke skladům bez napojení na ostrovní nástupiště, služební přejezd pro vozíky na ostrov nástup	3,1,2,4,6	ostrovní dL.250m, nást. u výpravní budovy dL.180 m

I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

zahájení stavby - v průběhu roku 2002 bezprostředně po ukončení přípravných prací a po vydání stavebního povolení (resp. nabytí právní moci)

ukončení stavby - 19 měsíců od zahájení

I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Město Teplice

II. Údaje o vstupech

(například zábor půdy, odběr a spotřeba vody, surovinové a energetické zdroje)

II.1. Zábor půdy

Navrhované staveniště se nachází výhradně v prostoru železniční stanice Teplice v Čechách, kde bude probíhat realizace všech rozhodujících objemů prací v souvislosti s danou stavbou. Nedojde k záboru půdy. Pouze při opravě chodníkových ramp umožňující bezbariérový přístup do výpravní budovy ČD dojde k dočasnému omezení užívání veřejných ploch po dobu 5 týdnů.

II.2. Odběr a spotřeba vody

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 (dle směrnice MLVH ČSR č. 9/1973 Sb.):

pitná 5 l/os./směna

mytí 120 l/os./směna (prašný a špinavý provoz)

Spotřeba vody pro technologické procesy není vyčíslena. Bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace po výběru dodavatele stavby, nemá však praktický význam při hodnocení stavby, neboť pro účely stavby bude dovážena hotová betonová směs a další nároky jsou minimální.

Po uvedení stavby do provozu bude spotřeba vody stejná jako v současné době. Jedná se o spotřebu pro sociální účely související s provozem žel. stanice (zaměstnanci, veřejné WC, nájemci, obyvatelé). Tato voda bude spotřebovávána i během výstavby, neboť nádraží bude v provozu.

II.3. Surovinové a energetické zdroje

Pro výstavbu se předpokládá spotřeba následujících surovinových zdrojů:

- *kamenivo, štěrky a štěrkopísky* - zdrojem těchto materiálů bude standardní těžebna dodavatelské organizace.
- *betony* - zdrojem bude betonárna dodavatelské organizace.
- *betonové dlažby, keramické výrobky, železo pro armatury, svíslé konstrukce, vodorovné konstrukce, střešní krytiny, dřevo, plastové výrobky, apod.* - množství tohoto materiálu není přesně známo, jedná se o obchodní výrobky ze zdrojů mimo řešené území.

Upřesnění množství a přesné určení zdrojů těchto surovin bude provedeno v dalším stupni projektové přípravy.

Část štěrku bude získána v recyklační lince, která bude pro tento účel instalována v prostoru zařízení staveniště. Jedná se v podstatě o linku zahrnující drcení a třídění, přičemž

jsou odděleny materiály s nevhodnými fyzikálně – mechanickými vlastnostmi (jedná především o zrnitostní třídu 0 – 8 mm). Použití recyklačních linek v rámci ČD je zcela běžné a je s nimi dostatek zkušeností.

Nakládání s chemickými látkami a chemickými přípravky musí být prováděno v souladu s platným zákonem č.157/1998 Sb. o chemických látkách a chemických přípravcích. Pro předmětnou stavbu se jedná zejména o nakládání s palivy a mazivy, nátěrovými hmotami, náplněmi do akumulátorů. Od výrobců, resp. dovozců těchto chemických látek je třeba mít vyžádány bezpečnostní listy, v nichž jsou zhodnoceny nebezpečné vlastnosti. Při nakládání s nimi je každý povinen chránit zdraví člověka a životní prostředí a řídit se výstražnými symboly nebezpečnosti, větami označujícími specifickou rizikovost (R-věty) a pokyny pro bezpečné nakládání (S-věty). Nakládání s nebezpečnými chemickými látkami pro přípravky nebo přípravky vlastností vyjmenovaných v § 10 odst. 2 zákona, musí být zabezpečeno autorizovanou osobou.

III. Údaje o výstupech

III.1. Množství a druh emisí do ovzduší

V případě výstavby podchodu pro cestující a s tím souvisejících staveb se jedná pouze o emise v době realizace. Po uvedení do provozu nebude stavba novým zdrojem emisí. Kolejová doprava vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o elektrizovanou trať, není v dané lokalitě zdrojem emisí (s výjimkou omezeně užívaných diesellových hnacích jednotek).

Bodové zdroje znečištění

Bodovým zdrojem znečišťování ovzduší v etapě výstavby bude linka recyklace šterkového lože. Linka bude pracovat přetržitě podle přísunu materiálu po omezenou dobu. Při výkonu 100 t/hod lze odhadnout celkovou dobu chodu linky na 80 hod během realizace stavby. Charakter emisí z tohoto zdroje lze označit jako emise tuhých znečišťujících látek z přírodních, chemicky nepřeměněných materiálů poměrně velkých rozměrů, čímž je výrazně snížena unášecí schopnost a tudíž i plocha případného ovlivnění. Podle analogie s obdobnými provozy lze odhadnout hmotnostní tok tuhých znečišťujících látek do 0,3 g/s.

Působení zdroje je tedy krátkodobé a akceptovatelné.

Liniové zdroje znečištění

Liniové zdroje znečišťování mohou být představovány provozem nákladních aut při odvozu výkopového materiálu a návozu stavebního materiálu. Největší podíl bude mít doprava výkopového materiálu při úpravě železničního spodku a při výstavbě vlastního podchodu.

Při úpravě železničního spodku by mělo být odvezeno cca 9 500 t materiálu a doba výstavby se předpokládá 17 týdnů. Za předpokladu průměrného nákladu 13 t a počtu pracovních dnů 85 se bude jednat v průměru o 9 nákladních aut za den.

Výstavba vlastního podchodu bude trvat cca 11 měsíců. Během této doby by mělo být odvezeno cca 5 800 t materiálu. Při průměrném nákladu 13 t se bude jednat o 447 nákladních aut. Pokud budeme uvažovat, že vlastní zemní práce budou trvat cca 4 měsíce tak při průměrném počtu 20 pracovních dnů v měsíci se bude jednat o cca 6 nákladních aut za den.

Odhad pohybů nákladních automobilů při návozu stavebního materiálu by byl spekulativní. Tato frekvence však bude ve vztahu k celkové frekvenci na okolních komunikacích zanedbatelná, krátkodobá a tudíž akceptovatelná

Areál zařízení staveniště bude napojen na stávající komunikace. V případě odvozu nevyužitelné výkopové zeminy na skládku v Modlanech bude doprava vedena ulicemi Závodní, Nákladní, Riegrova, Okružní, Masarykova a Modlanská.

Pro odhad emisí z nákladní dopravy byly použity následující emisní faktory pro rok 2002:

škodlivina	TNA
	g/km/vozidlo
tuhé látky	2,73
SO ₂	2,52
NO _x	8,58
CO	7,82
C _x H _y	4,79

Emise škodlivin z dopravy nákladními auty jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Úprava železničního spodku:

škodlivina	g/km.den	kg/km za dobu výstavby žel. spodku
tuhé látky	24,6	17,9
SO ₂	22,7	16,6
NO _x	77,2	56,4
CO	70,4	51,4
C _x H _y	43,1	31,5

Úprava železničního spodku:

škodlivina	g/km.den	kg/km za dobu výstavby podchodu
tuhé látky	16,4	7,3
SO ₂	15,1	6,8
NO _x	51,5	23,0
CO	46,9	21,0
C _x H _y	28,7	12,8

Nákladní doprava v souvislosti s realizací záměru je nízká (souvisí to i s rozsahem stavby a jejím časovým rozložením). Ani emise z dopravy v období výstavby dopravně náročnější nepředstavují významnou změnu na dotčených komunikacích.

Plošné zdroje znečištění

Za dočasný plošný zdroj znečišťování je možné považovat vlastní prostor staveniště, který může být zdrojem sekundární prašnosti. Při požadavku dodržování technologické kázně v etapě výstavby zejména s ohledem na situování nejbližší obytné zástavby je nezbytné respektovat následující doporučení:

- v dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat předpokládaná místa očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště
- dodavatel stavby zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek při provádění zemních prací
- dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízení staveniště po celou dobu výstavby

III.2. Množství odpadních vod a jejich znečištění

V období výstavby budou vznikat pouze splaškové vody. Bilance splaškových vod je odvozena ze spotřeby vody. Množství těchto vod bude záviset na počtu pracovníků a rychlosti stavebních prací. Odpadní technologické vody v průběhu výstavby se nepředpokládají.

Po uvedení stavby do provozu bude množství splaškových vod stejné jako v současné době (sociální zázemí zaměstnanců, veřejné WC). Tyto vody budou vznikat i během výstavby, neboť nádraží bude v provozu.

Odvodnění železničního spodku je řešeno v samostatném stavebním objektu - SO 1011 Odvodnění železničního spodku. Odvodnění bude zajištěno sklonem zemní pláně a soustavou trativodů. Příčný sklon zemní pláně je navržen 4 %. Podélný sklon trativodů je navržen 5 ‰. Trativodní roury jsou navrženy průměru 200 mm. Výplň trativodů bude ze štěrkodrti. Na trativodech a svodném potrubí budou umístěny vrcholové, kontrolní a přípojné šachty ve vzdálenostech min. 50 m.

Odvodnění není možné navrhnout do stávající kanalizace z důvodu nežádoucího ředění odpadních vod a následného snížení účinnosti ČOV. Svedení dešťových vod je navrženo trativodem přes lapol do Sviního potoka (řešení je odsouhlasené správcem toku - Povodí Ohře, Chomutov).

V další fázi projektové přípravy je nezbytné respektovat následující doporučení:

- provést výpočet množství dešťových vod včetně přívalových a ověřit zda navržená dimenze trativodu je správná

Během provádění stavebních prací je nutno zabezpečit nakládání s ropnými produkty a to jak na plochách zařízení staveniště, tak v kolejišti. Pro tato místa obecně platí důkladné zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží.

III.3. Kategorizace a množství odpadů

Pro určení množství jednotlivých druhů odpadů byl zpracován seznam materiálů z demolic vycházející z plánovaných prací. Tímto způsobem bylo určeno množství vznikajících odpadů při realizaci záměru. Jedná se především o štěrkové lože ze železničního svršku, výkopové inertní materiály, stavební sutě z demolic, stavební kovové konstrukce a zbytky dřevěných konstrukcí.

Předpokládané množství materiálů z demolic, které se v případě nevyužití (na stavbách) stává odpadem, je uvedeno v následující tabulce:

katalog. číslo	druh odpadu	specifikace odpadu	kategorie	množství t
02 01 03	odpad rostlinných pletiv	smýcení náletových křovin	O	
07 02 99	odpady jinak blíže neurčené	pryžové podložky	O	
07 03 04	jiná organická rozpouštědla	odpadní ředidla	N	
08 01 11	odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla	odpadní nátěrové hmoty	N	
08 01 17	odpady z odstraňování barev a laků s obsahem organických rozpouštědel	staré nátěrové hmoty	N	
16 02 09	transformátory a kondenzátory obsahující PCB	trafo s olejem, PCB a škodlivinami	N	
16 02 14	vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	trafo bez náplně PCB a škodlivin	O	2
17 01 01	beton	beton z demolic objektů, základů TV	O	2
		železniční pražce	O	
		kůly a sloupy betonové	O	
17 01 02	cihly	stavební a demoliční suť	O	1 494
17 01 03	tašky a keramické výrobky	stavební a demoliční suť	O	
		izolátory porcelánové		100 ks
		odpojovače ocel, porcelán 100 kg		
17 02 01	dřevo	dřevo po stavebním použití, z demolic	O	
17 02 02	sklo	odpad z interiérů rekonstruovaných objektů	O	
17 02 03	plasty	odpad z interiérů rekonstruovaných objektů	O	
		PE podložky	O	
17 02 04	sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	železniční pražce dřevěné	N	
		kůly a sloupy dřevěné	N	
17 03 02	asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	O	167
17 03 03	uhelný dehet a výrobky z dehtu	asfaltové stavební nátěry	N	
17 04 01	měď, bronz, mosaz	odpad mědi a jejich slitin	O	1
17 04 02	hliník	odpad hliníku	O	
17 04 05	železo a ocel	železniční pražce ocelové	O	

katalog. číslo	druh odpadu	specifikace odpadu	kategorie	množství t
		železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej	O	1 171
17 04 07	směsné kovy	šrot neželezných kovů	O	
17 04 09	kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	výhybky znečištěné mazadly	N	
17 04 11	kabely neuvedené pod 17 04 10	zbytky kabelů a vodičů	O	1
17 05 03	zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	v případě zjištění kontaminace	N	
17 05 04	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	výkopová zemina - odkop	O	17 242
17 05 07	šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	v případě zjištění kontaminace	N	
17 05 08	šterk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	šterk z kolejiště	O	7 551
		šterk z výhybek	O	759
20 03 99	komunální odpady jinak blíže neurčené	komunální odpad	O	1

V rámci přípravy realizace záměru nového ostrovního nástupiště v železniční stanici Teplice v Čechách byl zpracován orientační průzkum kontaminace (zhotovitel GeoTec-GS, a.s.) v dotčeném území. Výsledky průzkumu byly porovnávány s Metodickým pokynem MŽP pro odstraňování starých ekologických zátěží a odpadářskou legislativou. Výsledky ukazují, že jen ve výjimečných případech bylo dosaženo hodnot nevýznamně nad úroveň kritéria A, tj. nad přirozené pozadí. Rovněž výluhové testy vesměs umožňovaly zařadit předmětné materiály do výluhové třídy I. (nejméně rizikové), s jednou výjimkou kdy byly zjištěny zvýšené koncentrace PAU. Dosavadní výsledky průzkumu ukazují na skutečnost, že v předmětném území není masivní kontaminace šterkového lože ani železničního spodku.

V další fázi přípravných prací je nutno se zaměřit na lokality výhybek a lokality obvyklého stání dieselových hnacích jednotek, které vždy vykazují zvýšenou kontaminaci ropnými látkami. V případě potvrzení tohoto předpokladu je nutno tyto materiály vyloučit z recyklace. Dále je nutno ověřit, zda v jednom případě zjištěná vyšší vyluhovatelnost PAU je věrohodná.

V následujícím textu je podrobněji popsán vznik a nakládání s jednotlivými odpady.

1. Šterkové lože ze železničního svršku

Předpokládá se, že bude provedena recyklace části šterku ze železničního svršku. Je uvažováno s max. využitím stávajícího šterkového lože (recyklátu) v souladu s Obecnými technickými podmínkami "Kamenivo pro kolejové lože".

Zřízení recyklační základny je uvažováno na ploše zařízení staveniště v železniční stanici na drážním pozemku přibližně naproti výpravní budově.

Před odtěžením šterku z trati budou z daného úseku odebrány vzorky pro stanovení kontaminace šterkového lože. Odběrům budou přítomni zástupci ČD, zúčastněných firem, zástupců státní správy - odboru životního prostředí příslušného orgánu státní správy. Podle výsledků chemických analýz bude upřesněno další nakládání se šterkovým ložem.

Provedení vlastní recyklace spočívá v mechanickém zpracování materiálu a jeho rozřídění na zrnitostní frakce 0-8 mm (zahliněná frakce), 8-32 mm (využití zpět do podkladních vrstev železničního spodku) a 32-64 mm (využití zpět do železničního svršku). Využití recyklátu vychází z mechanických vlastností šterku. Při provedení recyklace dojde k oddělení jemné frakce podsítného (zrnitostní frakce 0 - 8 mm) od kamene. Předpokládá se využitelnost zpět do nové koleje cca 40 % stávajícího šterku.

Materiál v areálu recyklace přebírá zaškolená obsluha a provádí jeho uložení na přechodnou deponii. Původ, druh a množství materiálu je průběžně evidováno. Nekontaminovaný materiál je přímo recyklován. Po recyklaci budou opět odebrány vzorky jednotlivých frakcí a laboratorně stanovena míra kontaminace.

Linka se skládá z předtřídícího stroje, rotačního odrazového drtiče a síťového stroje, Stroje jsou napájeny z vlastního dieselařegátu. 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.

V případě průběžného odvozu není nutno materiál přechodně skladovat, a tak jsou omezeny požadavky na přechodné deponie.

Podle katalogu odpadů (vyhl. 381/01 Sb.) je možno šterkové lože zařadit pod kat. číslo 17 05 07 - šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (kategorie odpadu N) nebo pod kat. číslo 17 05 08 - šterk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, (kategorie odpadu O)

Pod katalogové číslo 17 05 07 Šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky je obvykle zařazen železniční svršek z oblastí výhybkových výměn. V předmětné stavbě bude rušeno 6 ks stávajících výhybek, v rámci průzkumu kontaminace byly provedeny odběry ze dvou výhybek (výhybka č. 12 a 30,) a výsledky analýz zvýšené koncentrace NEL nepotvrdily. V evidenci odpadů ve výše uvedené tabulce je šterk z výhybek zahrnut pod katalogové číslo 17 05 08 šterk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07. Do rozsahu kontrolního vzorkování je třeba zahrnout ovzorkování všech rušených výhybek, tak aby bylo možné potvrdit předpoklad, že se nejedná o kontaminovaný šterk.

Z důvodu výstavby ostrovního nástupiště bude rušena stávající kolej č. 2. Stávající šterkové lože bude odtěženo. Stávající technický stav kolejí nevyhovuje technickým požadavkům ani z hlediska kvality materiálu. Tento materiál bude recyklován. Po oddělení podsítného bude obsahovat zanedbatelná množství ropných látek z úkapů pohonných hmot, mazacích olejů apod.

Podsítné z recyklace šterkového lože - bude zařazeno pod kat. č. 17 05 08 - šterk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07 (kategorie odpadu O). Podsítné činí obvykle cca 60% z celkového objemu vytěženého šterkového lože (7 500 t). Jde o úlomky šterku, 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.

Pokud kontaminace nebude překračovat kritéria legislativně stanovená, bude možné tento materiál použít například do násypů, na zpevnění cest, na rekultivace skládek (jde o materiál, který se vzhledem k namrzavosti nehodí pro krycí vrstvy), denní překryvy na

skládkách komunálního odpadu, k sanačním pracem, jinak je nutno uložit tento materiál na příslušné skládce.

2. Výkopová zemina

Přebytečná výkopová zemina v souvislosti s realizací stavby vzniká obnovou železničního spodku, výkopovými pracemi pro realizaci podchodu, odvodnění atp. Celkové množství výkopové zeminy ze stavby dle záměru činí 17 242 t, z toho:

9 407 t - výkopy železničního spodku,

5 800 t - realizace podchodu

2 035 t - je materiál z ostatních stavebních objektů a provozních souborů.

Míra znečištění výkopové zeminy bude ověřena kontrolním průzkumem kontaminace. Dle těchto výsledků bude zemina zařazena dle katalogu odpadů pod kat. č. 17 05 04 - zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (kategorie odpadu O) nebo (s daleko menší pravděpodobností) pod kat. č. 17 05 03 - zemina a kamení obsahující nebezpečné látky (kategorie odpadu N).

Z bilance výkopového materiálu vyplývá, že není možné veškeré využití výkopové zeminy pro předmětnou stavbu. Možnosti využití/zneškodnění výkopové zeminy byly konzultovány na OkÚ Teplice. Z hlediska rozvozných vzdáleností byla vytipována skládka v Modlanech.

Zhotovitel stavby odpovídá při nakládání s tímto materiálem za dodržení podmínek stanovených platnou legislativou a požadavků příslušného orgánu státní správy.

3. Stavební suť beton z demolic objektů

Stavební suť (kód odpadu 17 01 02 - cihly, 17 01 03 - tašky a keramické výrobky, kategorie O) a beton (kód odpadu 17 01 01 - beton, kategorie O) mají být v souladu se zákonem o odpadech přednostně recyklovány. V rámci předmětné stavby se jedná celkově o cca 1 493 t materiálu. V blízkosti stavby není v provozu žádná recyklační základna pro recyklaci stavebních sutí, nejbližší provoz je v okrese Děčín - Malšovice (vzhledem k vzdálenosti není s touto variantou uvažováno). Zřízení mobilní recyklační linky je nutno pro účely recyklace stavební suti přehodnotit s ohledem na množství stavební suti, které by bylo možno recyklovat. Variantně je možné využít recyklační základnu pro recyklaci šterku, případně uložit stavební suť na skládce v Modlanech.

4. Železniční pražce

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci ČD. Využitelnost materiálu železničního svršku bude zhodnocena předkategorizací materiálu žel. svršku v průběhu zpracování projektu pro stavební povolení. Počet pražců, které budou odstraněny jako odpad bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace.

Dřevěné pražce, které svou kvalitou již neodpovídají a nemohou být znovu použity pro konstrukci železničního svršku, je nutno odstranit na základě požadavků ČD (kód odpadu 17 02 04 dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N). Použité dřevěné pražce s odpovídající kvalitou, mohou být na základě rozhodnutí ČD znovu používány na vedlejších tratích. Dřevěné pražce nesmí být v žádném případě volně páleny.

Pro nakládání s betonovými pražci platí obdobná organizační opatření jako při nakládání s dřevěnými pražci (kód odpadu 17 01 01 - beton, kategorie O).

5. Kovový odpad

Kovový materiál zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, troleje, nosná lana, konzoly, kabely, spojovací materiál je majetkem ČD. Celkový objem kovového materiálu vychází z platné kategorizace materiálu železničního svršku. Materiál, který se již nehodí pro potřeby ČD (např. znovu použití na vedlejších tratích) nebo pro své opotřebení, stárí, nevyhovující technické vlastnosti je již naprosto nepoužitelný, je využitelný jako druhotná surovina (lze jej odprodat). Způsob nakládání bude proveden dle rozhodnutí příslušných složek ČD (kód odpadu 17 04 05 - Železo a ocel, kategorie O).

6. Transformátory

Zrušena budou dvě zařízení napájení zabezpečovacího zařízení (10 a 5 kVA).

Je nutno prokázat, zda olej v transformátoru je bez obsahu škodlivin (PCB). V novém zákonu o odpadech č. 185/2001 Sb. v §26 a §27 jsou vymezeny podmínky pro používání zařízení s PCB a limituje jejich použití do konce roku 2010. Rovněž se pro nakládání s těmito zařízeními vztahuje Vyhláška o nakládání s PCB 384/2001.

III.4. Hluk a vibrace

Hluk

V současné době není specifikována technika, kterou dodavatel stavby použije pro realizaci stavby. Jelikož je obytná zástavba lokalizována nejbližší cca 300 m a je ještě odstíněna drážními objekty, není předpoklad, že by mohlo dojít k významné změně akustické situace v průběhu provádění stavby. Stavba vzhledem k požadavku na zachování funkčnosti železniční stanice je rozložena na 19 měsíců a bude realizována mimo noční dobu. Výjimku tvoří nájemní byty umístěné v nádražní budově, především ty, které jsou orientovány na sever. U těchto bytů lze předpokládat změnu akustické zátěže v době realizace záměru v období náročnějším na emise hluku. Celkově však považujeme vliv hluku v průběhu realizace na malý a akceptovatelný.

Po dokončení stavby nedojde k významné změně stávající akustické zátěže v dané lokalitě, protože nedochází ke změně dopravní technologie. Spíše lze předpokládat mírné zlepšení situace s ohledem na výměnu železničního svršku a použití nových kolejnic.

Vibrace

Vibrace jsou mechanická chvění vznikající zejména při průjezdech vlaků. Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění je velmi obtížné.

Obytná zástavba se nenachází v bezprostřední blízkosti stavby (pokud pomineme nájemní byty v samotné budově). Jižně od stavby je velmi frekventovaná čtyřproudová komunikace. Projíždějící automobily, nákladní vozy, autobusy a trolejbusy mají z hlediska zatížení vibracemi rozhodující vliv.

Vzhledem k charakteru stavby (úpravy v železniční stanici) není předpoklad ovlivnění obytných objektů vibracemi. Po dokončení stavby (nové šterkové lože) lze očekávat snížení vibrací v bezprostředním okolí stavby.

III. 5. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

V etapě realizace záměru lze za potenciální místo vzniku havárie označit používání stavebních mechanismů ve vodohospodářsky citlivé oblasti (ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů). Veškeré dopady na okolí by se projeví především v kontaminaci vod (příp. horninového prostředí).

V rámci provozu rizika spočívají především v možnosti vzniku havárií vlaku nebo špatně zabezpečené dopravní zásilky. Potom je třeba počítat s únikem technologických kapalin nebo přepravovaného nákladu (včetně kapalin) - látek škodlivých vodám na povrch trati, do příkopů nebo do okolí trati. Tato rizika jsou již za současného provozu nádraží a realizací záměru podchodu se prakticky nezmění.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Záměr výstavby podchodu pro cestující v železniční stanici Teplice v Čechách se nachází v intravilánu města Teplice. Zájmové území je typickou urbanizovanou krajinou, obsahující sídelní zástavbu a dopravní infrastrukturu s provozním zázemím. Situace je zřejmá z přílohy 1 uvedené v kapitole F tohoto oznámení.

Dle biogeografického členění náleží zájmové území formálně do provincie střeoevropských listnatých lesů, do podprovincie hercynské a do sosiekoregionu Mostecká pánev. Pro tento sosiekoregion je charakteristický vegetační stupeň bukodubový až dubobukový, fyto geografická oblast termofytikum a mezofytikum.

Záměr má být realizován ve stávající žel. stanici Teplice v Čechách a nebude zasahovat do okolních pozemků. Záměrem nejsou dotčeny pozemky zařazené do zemědělského půdního fondu ani pozemky určené k plnění funkcí lesa. Tyto pozemky se nevyskytují ani v bezprostředním okolí záměru. Vlastní budova žst. je situována na Nádražním náměstí. Před nádražní budovou vede frekventovaná čtyřproudová komunikace, je zde autobusové nádraží, budovy okresního úřadu, a komerčně využívané prostory (obchody, kanceláře). Severně od vlastního areálu nádraží je objekt bývalého ZZN do kterého vede v současnosti nefunkční vlečka. Některé objekty u nádraží využívá firma distribující pevná paliva, firma PZ servis obchodující s izolačními materiály a firma NOVEL (velkoobchod elektronikou). Tyto firmy využívají převážně přepravu po železnici.

V prostoru nádraží mezi kolejemi se vyskytují pouze náletové rostliny, především ruderalního charakteru. Náletové křoviny se vyskytují v místech navrhovaného zařízení staveniště. V těchto místech byla dříve požární nádrž – nyní zasypaná. Využití předmětného prostoru k zařízení staveniště a následná rekultivace přispěje nepochybně k estetickému vzhledu nádraží. V dotčeném území železniční stanice není dán předpoklad výskytu ohrožených a chráněných druhů flóry a fauny ve smyslu vyhlášky MŽP ČR 395/92 Sb., nerostou zde žádné vyhlášené památné stromy. Stavba nezasahuje do žádného prvku územního systému ekologické stability (ÚSES). V blízkosti žel. stanice Teplice v Čechách se nenachází žádné chráněné území ve smyslu zákona 114/92 Sb.

Nádraží ČD Teplice v Čechách se nachází v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů. O této problematice je podrobněji pojednáno v kapitole C v části II.1. Voda. Jiné surovinové zdroje se v okolí záměru nenacházejí.

Budova nádraží ČD je v Ústředním seznamu kulturních památek. Jedná se o obdélnou budovu skládající se z pěti částí pravidelného půdorysu. Střední hlavní budova je dvoupatrová. V přízemí je umístěno zázemí provozu železniční stanice a nájemci (restaurace, prodejny tabáku a rychlého občerstvení apod.). V prvním patře jsou kanceláře Českých drah a dva byty. Ve 2. patře je 14 bytů.

Dále jsou uvedeny environmentální charakteristiky dotčeného území, které by mohly být záměrem nejvíce ovlivněny (v pořadí podle závažnosti):

1. voda – ochrana léčivých pramenů
2. architektonické a historické památky, archeologická naleziště
3. ovzduší
4. horninové prostředí

II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

II.1. Voda

Nádraží ČD Teplice v Čechách leží na rozhraní dvou dílčích povodí. Jedná se o povodí č. hydrologického pořadí 1-14-01-076 (Sviní potok) a o povodí č. hydrolog. pořadí 1-14-01-075 (Bystřice). Celková situace je patrná z výřezu vodohospodářské mapy v měřítku 1 : 25 000 v příloze 4 v kapitole F tohoto oznámení.

Nádraží ČD Teplice v Čechách se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Krušné hory, která byla vyhlášena Nařízením vlády ČSR 10/79 Sb. Hranice CHOPAV vede cca 3,5 km severním směrem (podél krušnohorského zlomu).

V bezprostředním okolí předmětného záměru se nenacházejí využívané zdroje pitné vody. Tyto se nacházejí v CHOPAV Krušné hory.

Nádraží ČD Teplice v Čechách se nachází v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů. V následující tabulce jsou uvedeny výnosy, usnesení a opatření, která byla vydána k ochraně těchto přírodních léčivých zdrojů:

Teplice v Čechách	
- statut lázeňského místa	Vládní usnesení č.135 ze dne 18.1.1956 - úř.sděl.částka 16/1956 Ú.1.
- prozatímní ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů	Výnos MZ č.j.LZ/3-2884-14.9.1959 ze dne 9.10.1959
	Výnos MZ č.j. LZ/3-403.2-14.9.61 ze dne 2.10.1961
	Výnos MZ č.j. IL-480.4-8.6.1965 ze dne 11.6.1965
- rozšíření pásem	Výnos MZ č.j. ČIL-484-25.9.1975 ze dne 27.11.1975
- zóna nejvyšší ochrany proti kontaminaci ropou a ropnými produkty	MZ č.j. 490-8.7.1977 ze dne 11.7.1977
- změna rozsahu ochranných pásem a zóny nejvyšší ochrany	Nezbytné prozatímní opatření MZ ČR č.j. ČIL-442-8.4.1997/1374 ze dne 9.4.1997
- přírodní léčivý zdroj minerální vody " pramen Hynie"	Výnos MZ ČSR č. 12/1979 Věst.MZ ČSR - ozn. částka 23/1979 Sb
- přírodní léčivý zdroj peloidu "Grünwaldské louky" a "Grünwaldské vřesoviště"	Výnos MZ č.j.LZ/3-2884-21.12.60 ze dne 30.12.1960

Ochranné pásmo ve smyslu zákona 164/01 Sb. hlava V nebylo zatím stanoveno. Dle § 44 tohoto zákona ochranná pásma a prozatímní ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod stolních stanovená podle dosavadních právních předpisů se považují za ochranná pásma stanovená podle tohoto zákona s tím, že ochranná pásma zdroje II. a III. stupně se považují za ochranné pásmo II. stupně podle § 23 odst. 2. Na základě tohoto ustanovení byla prozatímní ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Teplice převedena takto:

širší prozatímní ochranné pásmo - subpásmo 1	ochranné pásmo stupně II C
širší prozatímní ochranné pásmo - subpásmo 2	ochranné pásmo stupně II B
zóna nejvyšší ochrany proti kontaminaci ropou a ropnými produkty v širším prozatímním ochranném pásmu	ochranné pásmo stupně II A
užší prozatímní ochranné pásmo	ochranné pásmo stupně I B
zóna nejvyšší ochrany proti kontaminaci ropou a ropnými produkty v užším prozatímním ochranném pásmu	ochranné pásmo stupně I A

Předmětné nádraží se nachází v pásmu stupně IA, tedy v zóně nejvyšší ochrany. V užším prozatímním ochranném pásmu jsou dle výnosu MZ č.j.LZ/3-2884-14.9.1959 ze dne 9.10.1959 zakázány všechny činnosti, které mohou rušit nebo jinak nepříznivě ovlivnit vydatnost, fyzikální vlastnosti, chemické složení anebo hygienickou nezávadnost přírodních léčivých zdrojů. Výměr MZ č.j.LZ/3-2884-14.9.1959 ze dne 9.10.1959 je uveden v příloze č. 5 v kapitole F tohoto oznámení. Hranice ochranného pásma jsou zakresleny ve vodohospodářské mapě v příloze 4 v kapitole F tohoto oznámení.

Z tohoto hlediska je nutno v další fázi projektové přípravy projednat předmětný záměr s Českým inspektorátem lázní a vřidel a to především z hlediska použitých postupů a technologií tak, aby nevzniklo realizací záměru riziko ovlivnění léčivých pramenů.

II.2. Ovzduší

Klimatické faktory

Klimaticky leží zájmové území v mírně teplé oblasti. Řadíme jej do okrsku B2 - mírně teplý, mírně suchý, převážně s mírnou zimou.

Průměrné roční teploty vzduchu činí 8,2 °C a roční úhrny srážek 511 mm (ze stanice Teplice-Trnovany (228 m n.m.) za období 1931 – 1960).

Kvalita ovzduší

Ovzduší je převážně znečištěno toxickými produkty ze spalovacích procesů, a to jak ze zdrojů stacionárních, převážně tepelných, tak mobilních zdrojů, tj. automobilové dopravy. Úroveň znečištění výrazným způsobem ovlivňují meteorologické a klimatické podmínky a podmínky provětrávání území, tj. relativní četnost směru chodu větrů, trvání bezvětří a výskyt a trvání typů teplotní stratifikace. Sklon a charakter aktivního povrchu velmi ovlivňují průběh místní cirkulace v přízemní vrstvě ovzduší do výšky 20 metrů nad zemí.

Směr a intenzita cirkulace samozřejmě závisí především na směru vanoucího větru, respektive je možno ji odhadnout ze směrů převládajících větrů. Nepříznivé podmínky pro rozptyl škodlivin v ovzduší vznikají především v chladné polovině roku a to v době existence inverzních stavů atmosféry.

Větrná růžice získaná na stanici ČHMÚ v roce 1999 je uvedena v následující tabulce.

třídy rychlosti	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Součet
1	1,09	0,50	1,12	4,46	2,07	0,39	0,48	0,64	10,75
2	6,26	7,99	6,81	22,46	4,52	9,97	12,50	11,29	81,78
3	0,28	0,29	0,19	0,91	0,01	0,61	3,80	1,38	7,47
součet	7,62	8,77	8,12	27,82	6,60	10,97	16,78	13,31	100,00

třídy rychlosti

1	0 - 0,5 m/s
2	5,0 - 2,5 m/s
3	2,5 - 7,5 m/s

Ve smyslu vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 41/92 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kterou se vymezují oblasti vyžadující zvláštní ochranu ovzduší a stanoví zásady vytváření a provozu smogových regulačních systémů a jejich změn a doplňků (vyhl. 279/93 Sb.) je okres Teplice mezi vyjmenovanými, které vyžadují zvláštní ochranu ovzduší (příloha 1). Okres je také zařazen mezi okresy, ve kterých jsou zajišťovány podmínky pro regulaci zdrojů znečišťování ovzduší (příloha 1 část B).

Hodnocení míry znečištění ovzduší vychází z monitorování koncentrací znečišťujících látek v přízemní vrstvě atmosféry v síti měřicích stanic. Systematicky a dlouhodobě jsou monitorovány koncentrace oxidu siřičitého, prašného aerosolu a oxidů dusíku jako základních indikátorů znečištění, pro které byly opatřením FVŽP ze dne 1. 10. 1991 k zákonu č. 309/1991 Sb., o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami v příloze č. 4 stanoveny příslušné imisní limity.

V Teplicích jsou dvě stanice zařazené do imisní měřicí sítě ČR (ČHMÚ a OHS). Stanice ČHMÚ sleduje koncentrace SO₂, NO, NO₂, CO, frakce prašného aerosolu do 10 μm (PM₁₀), O₃ a meteorologické prvky (směr a rychlost větru, teplota 2 m nad terénem, atmosférický tlak, sluneční záření a relativní vlhkost vzduchu). Manuální stanice OHS měří koncentrace SO₂, NO_x, CO, prašného aerosolu (SPM) a O₃. Naměřené koncentrace SO₂, NO_x, a prašného aerosolu v letech 1996 a 1999 jsou uvedeny v následujících tabulkách (údaje z ročenky ČHMÚ Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v letech, ČR 1996 a 1999).

Naměřené koncentrace škodlivin v roce 1996 (v μg/m³):

číslo stanice	název stanice	SO ₂		prašný aerosol*		NO _x	
		X	MAX	X	MAX	X	MAX
μg/m ³							
1008	Teplice - ČHMÚ	43	665	52*	224	69	285
267	Teplice- OHS	53	413	48	253	70	333

Vysvětlivky: X - roční aritmetický průměr

MAX - denní maximum v roce

* - prašný aerosol - u stanice Teplice - ČHMÚ se jedná o frakci do 10μm

Naměřené koncentrace škodlivin v roce 1999 (v μg/m³):

číslo stanice	název stanice	SO ₂		prašný aerosol*		NO _x	
		X	MAX	X	MAX	X	MAX
μg/m ³							
1008	Teplice - ČHMÚ	14	142	32*	135	54	339
267	Teplice- OHS	27	123	-**	82	69	353

Vysvětlivky: X - roční aritmetický průměr

MAX - denní maximum v roce

* - prašný aerosol - u stanice Teplice - ČHMÚ se jedná o frakci do 10 μ m

Uvedené hodnoty svědčí o zlepšující se kvalitě ovzduší v širší zájmové oblasti. Realizace záměru prakticky neovlivní stávající kvalitu ovzduší. Nárůst nákladní dopravy v souvislosti se záměrem je nevýznamný a je v rámci běžné fluktuace frekvence dopravy.

II.3. Geofaktory životního prostředí

Geologický a geotechnický průzkum provedla firma GeoTec GS, a.s. v 08/2001. Průzkum ověřil základové poměry v ose nového podchodu v prostoru výpravní budovy a kolejiště. Průzkum měl dále za úkol zjistit geotechnické vlastnosti zemin tvořící základovou půdu, ověřit hladinu podzemní vody spolu s její agresivitou.

Práce při provádění geologického průzkumu spočívaly v kopaných sondách do úrovně zemní pláně a jejich dokumentace. Výkopy sond byly provedeny ručně. Celkem byly vyhloubeny 3 sondy:

KS1 - u koleje č. 4 v km 17,950

KS2 - u koleje č. 4 v km 18,120

KS3 - u koleje č. 4 v km 18,300

Souhrn poznatků o pražcovém podloží:

- mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí cca 0,50 - 0,60 m a dosahuje do hloubky až 0,80 m pod temeno kolejnice, štěrkové lože je převážně zcela zanesené drtí a pískem hlinitým.
- materiál zemní pláně tvoří ve zkoumaném úseku při povrchu zemní pláně tufity charakteru jílu se střední plasticitou, ve hlubších partiích pak tufitu charakteru jílovito štěrkovitých zemin.
- v koleji č. 4 byla kopanou sondou KS3 zjištěna kamenná až balvanitá rovnanina (příp. štět) z úlomků o velikosti 0,10 - 0,40 cm, do sebe navzájem zaklíněných. Ruční rozebírání bylo velmi obtížné.

V rámci geotechnického byly provedeny dva vrty:

J1 - hloubka 6,00 m - nástupní hala

J2 - hloubka 4,00 m - ze dna KS 2 u staniční koleje č. 4

Souhrn poznatků:

Základové půdy jsou rozděleny do 2 geotechnických vrstev (I. a II.). Při zařazení zemin do jednotlivých vrstev bylo přihlíženo zejména ke geotechnickým vlastnostem zemin. Do jednotlivých geotechnických vrstev jsou zařazeny tyto zeminy:

- I. navážky : zeminy hlinitoštěrkovitého nebo hlinitopísčitého charakteru, středně ulehlé
- II. tufity charakteru jílu štěrkovitého a štěrku jílovitého tuhé až pevné konzistence

Hladina podzemní vody nebyla vrty zastižena, je v hloubce větší než 6 m, tj. pod úrovní cca 222,60 m n. m.. Dle archivní rešerše (Ježek; 1998) lze hladinu podzemní vody předpokládat v hloubce 7 - 9 m pod povrchem terénu.

Z výsledků geotechnického průzkumu vyplývá :

- základovou půdu budou tvořit tufity (geotechnická vrstva II.) charakteru jílu štěrkovitého a štěrku jílovitého tuhé až pevné konzistence.
- během výkopových prací budou rozpojovány zeminy, spadající většinou do 3. až 4. třídy těžitelnosti (podle ČSN 73 3050)
- stavební jáma bude hloubena ve středně ulehlých navážkách, charakteru zemin hlinitoštěrkovitých nebo hlinitopísčitých a tufitech charakteru jílu štěrkovitého a štěrku jílovitého tuhé až pevné konzistence
- hladina podzemní vody není v dosahu předpokládané základové spáry a neovlivní tudíž návrh konstrukce podchodu
- v případě potřeby pažení stavební jámy jsou na staveništi vhodné podmínky jak pro příložné nebo záporové pažení, tak i pro hnané pažení (např. beraněné štětovnice)

Zájmové území se nenachází v oblastech významných seizmických projevů. Dle ČSN 73 0036 změna 2 (seismická zatížení staveb) spadá území do oblasti makroseismické intenzity 6 stupně (v ČR se vyskytují makroseismické intenzity 5, 6 a 7 stupňů), čemuž odpovídá dle ČSN P ENV 1998-1-1 hodnota efektivního špičkového zrychlení 0,030 g (tzv. návrhové zrychlení podloží). Podle špičkového zrychlení je rozdělena ČR do seizmických zón. Zájmové území patří do zóny G, přičemž nejvyšších hodnot je dosahováno v zóně A (ostravsko) se špičkovým zrychlením 0,085 g a nejnižších hodnot v zóně H se špičkovým zrychlením 0,015 g. Lokalitu záměru lze tedy charakterizovat nízkou seizmickou aktivitou.

Podle Atlasu map ČR GEOČR500 je v předmětném území radonové riziko z geologického podloží převážně nízké.

II.4. Architektonické a historické památky, archeologická naleziště

Stavba se nachází na území městské památkové zóny. Výpravní budova nádraží ČD je v Ústředním seznamu kulturních památek pod číslem 5-5256. Byla postavena v místech bývalých cihelen (majitelů Clary-Aldringena, Uherra), autorem stavby je architekt Josef Turba (podílel se také na plánech teplického divadla v 2.polovině 19.století, 1862 v Praze tzv.Daňkův palác čp. 1441). Jedná se o hodnotnou stavbu, kdy autor uplatnil eklektický přístup typický pro ono období. Jednotlivé prvky jsou spojeny v jednotný celek. Ve své době byla výstavba nádraží hodnocena jako nejkrásnější novostavba nádraží v Rakousku-Uhersku (dnes ještě výzdoba stropu v hlavní hale a restauraci, hodnotné nástěnné malby C. Doerella). Dnešní podoba pochází z let 1876-1878, kdy byla původní budova (z 1859) přestavěna, tzn. z doby největšího rozkvětu lázeňského města Teplice. Železniční doprava měla pro lázeňské město velký význam, neboť většina klientů přijížděla právě po železnici. Teplice byly v té době označovány za salón Evropy.

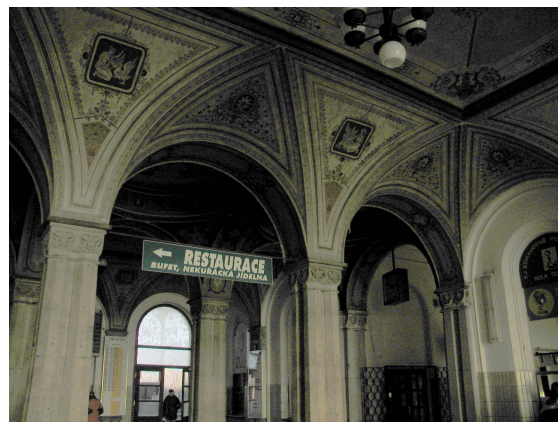
Jedná se o obdélnou budovu skládající se z pěti částí pravidelného půdorysu. Střední hlavní budova je dvoupatrová, s mírně předstupujícími rizality po stranách a balkonem představeným před hlavním vchodem. Střecha sedlová krytá eternitem. Fasáda budovy je členěná po celé délce mezi přízemím a prvním patrem diamantováním, mezi prvním a druhým patrem suborezem a motivy čtyřlístů. Pod hlavní římsou je obloučkový vlys. Před balkonem situovány dvě pískovcové sochy v nadživotní velikosti.

Dále je uvedena fotodokumentace výpravní budovy.

pohled na výpravní budovu ČD
z Nádražního náměstí



interiér budovy



strop v budově



D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

A. Vlivy na obyvatelstvo

Záměrem, respektive jeho výstavbou, mohou být teoreticky ovlivněni jednak zaměstnanci železniční stanice Teplice v Čechách (50 - 60 v jedné směně) a jednak cca 40 obyvatel nájemních bytů v 1 a 2. patře nádražní budovy (2 byty v prvním patře, 14 bytů ve 2. patře). Z těchto 40 nájemníků může být významněji ovlivněna zhruba polovina, kteří obývají byty situované severním směrem. Tito zaměstnanci a obyvatelé mohou být ovlivněni emisemi hluku ze stavby a případně prašností. Mohou být částečně narušeny faktory pohody a to i u cestujících.

Vzhledem k tomu, že výstavba bude probíhat jen v denní dobu v určitém omezeném časovém úseku, nejsou navržena žádná dočasná protihluková opatření.

Případnou sekundární prašnost z vlastního staveniště a skládek sypkých materiálů lze technicky eliminovat. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou pro etapu výstavby formulována následující doporučení:

- při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)
- dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací; zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašností budou minimalizovány; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch
- celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména ve dnech pracovního klidu; v souladu s platnou legislativou nebude povolena stavební činnost v době od 21:00 do 07:00 hod

Z hlediska doby realizace záměru a jeho rozsahu při respektování výše uvedených doporučení lze hodnocený vliv považovat z hlediska velikosti za malý a akceptovatelný.

B. Vlivy na složky životního prostředí

Dále jsou uvedeny environmentální charakteristiky dotčeného území, které by mohly být záměrem nejvíce ovlivněny:

1. voda
2. ovzduší
3. horninové prostředí
4. architektonické a historické památky

1. Vlivy na vodu

Zájmová oblast se nachází v ochranném pásmu přírodního léčivého zdroje 1A, tzn. v pásmu, které bylo dříve označeno jako zóna nejvyšší ochrany vůči kontaminaci ropou a ropnými produkty. Ochranná pásma jsou zakreslena ve vodohospodářské mapě v příloze 4 v kapitole F tohoto oznámení. Úplná dokumentace pro stavební rozhodnutí bude v rámci příslušného řízení předložena k vyjádření Ministerstvu zdravotnictví - Českému inspektorátu lázní a zřídel k vyjádření.

Pro minimalizaci negativních vlivů jsou pro etapu realizace formulována následující doporučení:

- **při realizaci záměru (především podchodu) respektovat pracovní postupy a technologie a další opatření stanovené Českým inspektorátem lázní a vřidel.**

Vlastní etapa výstavby nepředstavuje významnější riziko ohrožení kvality vod v případě respektování dobrého stavu techniky používané při výstavbě.

Specifikace množství a jednotlivých druhů odpadů v průběhu výstavby bude provedena v rámci zpracování prováděcích projektů, kdy budou konkretizovány i použité stavební materiály. Pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří investor potřebné podmínky. Za dodržování předpisů pro nakládání s odpady, včetně vyhovujícího způsobu likvidace, které vzniknou v průběhu výstavby odpovídá zhotovitel stavby. Tato povinnost by měla být zapracována do smlouvy o provedení prací. Množství všech odpadů vznikajících v etapě výstavby nelze objektivně určit. Z hlediska problematiky odpadů je nezbytné požadovat, aby byly v dalších stupních projektové dokumentace respektovány následující podmínky:

- **v prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití, respektive zneškodnění**
- **investor 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 zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby (zejména výkopovou zeminu) nejprve nabídnout k využití**
- **v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich zneškodnění**

Pro eliminaci rizika během provádění stavebních prací jsou navržena následující opatření:

- **všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek**
- **zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží**
- **v dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat předpokládaná místa očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť včetně návrhu zařízení**

2. Vlivy na ovzduší

Hlavním zdrojem znečištění ovzduší při realizaci budou vlastní stavební práce, přesun materiálů, pohyb stavebních mechanismů a recyklace šterkového lože. Při realizaci budou stavební práce prováděny postupně, stavební odpad bude odvážen a na stavenišť dopravován nový stavební materiál.

Minimalizaci znečištění ovzduší lze dosáhnout zejména organizačními opatřeními:

- koordinací stavebních prací,
- koordinací přesunů stavební techniky,
- optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut,
- snižováním prašnosti kropením,
- udržováním techniky v dobrém technickém stavu a čistotě

Všechna tato opatření jsou v kompetenci dodavatele stavby. Zodpovědným pracovníkem za jejich dodržování je stavbyvedoucí. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých látek (zejména prach) na okolí považovat za nepodstatný.

Nejvyšší hodnoty škodlivých látek v ovzduší se vyskytují v topné sezóně, tedy v zimní čísti roku při nepříznivých rozptylových podmínkách (velmi slabé proudění, teplotní inverze atd). Hlavní podíl stavebních prací bude (dle přípravy a organizace výstavby) proveden mimo toto exponované období.

Po své realizaci stavba neovlivní stávající stav kvality ovzduší. Kolejová doprava vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o elektrizovanou trať, není v dané lokalitě zdrojem emisí. Vliv emisí z dieselových hnacích jednotek, které jsou zde rovněž omezeně využívány, je vzhledem k charakteru zájmové oblasti zanedbatelný. Realizace záměru prakticky neovlivní stávající kvalitu ovzduší. Nárůst nákladní dopravy v souvislosti se záměrem je nevýznamný a je v rámci běžné fluktuace frekvence dopravy.

3. Vlivy na horninové prostředí

Významnější vliv z hlediska horninového prostředí lze očekávat pouze při realizaci podchodu. Vlastnosti dotčeného horninového prostředí jsou známy z průzkumných prací a jsou promítnuty do technického řešení. Vlastní technologické postupy a použitá technika bude zpřesněna na základě požadavků Českého inspektorátu lázní a zřidel.

4. Vlivy na architektonické a historické památky

Stavba se nachází na území městské památkové zóny. Budova nádraží ČD je v Ústředním seznamu kulturních památek. Veškeré úpravy ve výpravní budově souvisejí výhradně s vyústěním podchodu uvnitř budovy. Technické řešení je obsahem stavebního objektu SO 1301 Stavební úpravy ve výpravní budově. Veškeré návrhy vnitřních stavebních úprav byly konzultovány s architektem Památkového úřadu. V rámci stavebního řízení bude k předložené dokumentaci vydáno OkÚ Teplice - odborem kultury vyjádření z hlediska památkové péče.

Vzhledem k tomu, že při výkopových pracích není vyloučen archeologický nález, je třeba se řídit odst. 2 § 22 zákona č.20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Je-li stavebníkem právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník, jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum.

Z hlediska archeologie se k záměru stavby vyjadřují archeologická pracoviště - Regionální muzeum v Teplicích nebo Archeologický ústav severozápadních Čech Most. Lze předpokládat, že v souladu se zákonem č.20/1987 Sb. o státní památkové péči a jeho novely č. 242/1992Sb. bude požadováno toto:

- sdělit termín zahájení stavby
- ohlásit přesné datum zahájení zemních a výkopových prací cca 1-3 týdny před termínem a upřesnit místo stavební aktivity
- zabezpečit místní šetření archeologického pracoviště při a po provedení výkopových prací
- hlášení náhodných archeologických nálezů učiněných v průběhu stavby
- v případě archeologických nálezů umožnit záchranný archeologický výzkum podle §22 zákona č.20/1987.

2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby (probíhá v prostoru stávající žel. stanice, mimo obytnou zástavbu) rozsah vlivů je malý a nevýznamný.

3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Při realizaci záměru nelze předpokládat vlivy přesahující státní hranice.

4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

V dalším textu je uveden návrh opatření dle zpracovatele oznámení, které je účelné zohlednit v další fázi přípravných prací záměru, příp. při realizaci stavby.

- v dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat předpokládané místa očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť (např. oklepový rošt na zařízení stavenišť)
- dodavatel stavby zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek při provádění zemních prací
- dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízení stavenišť po celou dobu výstavby
- podrobnější průzkum na výhybny a lokality s obvyklým stáním dieselových hnacích jednotek
- prověřit reálnost přítomnosti materiálů s vyšší vyluhovatelností PAU
- prověřit přítomnost PCB v olejích v transformátorech
- provést výpočet množství dešťových vod včetně přívalových a ověřit zda navržená dimenze trativodu je správná
- vypracovat návrh na konečný stav území, které bude v rámci realizace záměru užíváno jako zařízení stavenišť. Tento návrh zapracovat do prováděcího projektu záměru.

Předmětné nádraží se nachází v ochranném pásmu stupně IA. léčivých vod (nejcitlivější zóna). V užším prozatímním ochranném pásmu jsou dle výnosu MZ č.j.LZ/3-2884-14.9.1959 ze dne 9.10.1959 zakázány všechny činnosti, které mohou rušit nebo jinak nepříznivě ovlivnit vydatnost, fyzikální vlastnosti, chemické složení anebo hygienickou nezávadnost přírodních léčivých zdrojů.

- Úplná dokumentace pro stavební rozhodnutí bude předložena k vyjádření Ministerstvu zdravotnictví - Českému inspektorátu lázní a zřídelskému úřadu k vyjádření
- při realizaci stavby budou respektovány podmínky formulované Českým inspektorátem lázní a zřídelskému úřadu

Vlastní provádění prací

- při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)
- dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací; zásoby sypaných stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrácení příslušných stavebních ploch
- celý proces výstavby bude organizačně zajištěn tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména ve dnech pracovního klidu; v souladu s platnou legislativou nebude povolena stavební činnost v době od 21:00 do 07:00 hod
- investor 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 zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby (zejména výkopovou zeminu) nejprve nabídnout k využití
- všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek
- zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží

Ve vztahu k možným archeologickým nálezům:

- sdělit termín zahájení stavby
- ohlásit přesné datum zahájení zemních a výkopových prací cca 1-3 týdny před termínem a upřesnit místo stavební aktivity
- zabezpečit místní šetření archeologického pracoviště při a po provedení výkopových prací
- hlášení náhodných archeologických nálezů učiněných v průběhu stavby
- v případě archeologických nálezů umožnit záchranný archeologický výzkum podle §22 zákona č.20/1987.

5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Oznámení bylo zpracováno na základě přípravné dokumentace stavby „ČD DDC Rekonstrukce žst. Teplice v Čechách“ zpracované firmou SUDOP PRAHA a.s. v prosinci

roku 2001, terénní obhlídky lokality, konzultací s projektantem, investorem, informací orgánů státní správy, knihovny Regionálního muzea v Teplicích a dalších podkladů, včetně osobních zkušeností. Ve vlastním projektu se mohou objevit dílčí změny proti předkládanému oznámení, které však zásadně nemohou ovlivnit celkovou koncepci záměru a hodnocené vlivy na životní prostředí, mohou však již odrážet návrhy obsažené v tomto oznámení a v každém případě závěry z projednání záměru v dalších stupních přípravy.

Z hlediska zpracovatele oznámení jsou podklady ke stavbě dostatečné k posouzení významnosti vlivů na životní prostředí.

Oznámení se podrobně zabývá problematikou výstavby záměru (podchodu pro cestující) ale nezabývá se vlastním provozem železniční stanice. Provoz železniční stanice před a po realizaci záměru bude ve vztahu k vlivům na životní prostředí téměř stejný, (s výjimkou částečného snížení emisí hluku a vibrací v důsledku modernizace kolejového svršku).

Oznámení se také logicky nezabývá případným teoretickým ukončením provozu železniční stanice, neboť se předpokládá její další dlouhodobé využití.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (pokud byly předloženy)

V přípravné fázi záměru bylo posuzováno variantní řešení podchodu. Na základě jednání se zástupci Města Teplice a s orgány státní správy byla přijata jako konečná varianta umožňující budoucí návaznost na záměr Města Teplice – prodloužení podchodu pod frekventovanou čtyřproudovou komunikací s návazností na autobusové nádraží, a případně i do prostoru "za nádražím" - ul. Nákladní, kde se výhledově uvažuje s dalšími záměry v souvislosti s rozvojem města.

Šířka podchodu je navržena 6,00 m, podchodná výška s ohledem na délku podchodu byla navržena 2,50 m s podhledem pro sítě. Situování výtahu pro ZTP je v ose podchodu na ukončovací stěně podchodu.

Rovněž peronizace a řešení směrových úprav kolejiště byla předmětem variantních studií. Po projednání se nadále sledovala jediná varianta návrhu tak, jak je presentována v oznámení.

Vybranou variantou je směrová a výšková úprava hrany stávajícího nástupiště u výpravní budovy a posun osy přilehlé koleje č.3 na předepsanou vzdálenost. Dále konstrukce kolejiště ve stanici v osové vzdálenosti 4,75 m pro dopravní koleje, zdopravnění stávající manipulační koleje č. 8, a ponechání manipulačních kolejí č. 10 a 12 ve stávajících polohách.

Tato varianta je popsána v tomto oznámení.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Na dalších stránkách jsou uvedena následující přílohy:

1. Situace 1 : 5 000
2. Výřez z koordinační situace 1 : 1 000
3. Přístupové komunikace na stavbu - trasa na skládku Modlany
4. Výřez vodohospodářské mapy 1 : 25 000 (zvětšeno) se zakreslením ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů
5. Výměr MZ č.j.LZ/3-2884-14.9.1959 ze dne 9.10.1959

2. Další podstatné informace oznamovatele

Záměr ČD vybudovat podchod pro cestující v železniční stanici Teplice v Čechách vyvolává potřebu rekonstrukce železniční stanice, což přinese zároveň modernizaci železničního svršku a spodku.

Jedná se o akci, která je v rámci ČD zcela běžná a je technicky zvládnutelná bez větších problémů. Je zcela běžné, že obdobné rekonstrukce a modernizace se provádějí ve stísněných stavebních podmínkách při zachování provozu s preferováním realizace celé akce na pozemcích ČD.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Železniční stanice Teplice v Čechách se nachází na železniční trati Českých drah č. 130 Ústí nad Labem - Chomutov, která je velmi frekventovaná jak v dopravě osobní, tak i v dopravě nákladní. Jedná se o tzv. "uhelnou magistrálu", po které se dopravuje většina hnědého uhlí vytěženého v severočeské hnědouhelné pánvi. Intenzita vlakové dopravy ve sledované stanici je velmi vysoká, a to i přesto, že část nákladních vlaků je vedena po paralelní trati Ústí nad Labem - Světec - Bílina. Železniční stanice je zároveň „vstupní branou“ do okresního a lázeňského města. Stávající stav předmětné železniční stanice neodpovídá současným požadavkům na bezpečnost provozu ani společenskému poslání.

V současnosti nemá žst. Teplice v Čechách žádné ostrovní nástupiště, což výrazně ovlivňuje jak propustnost stanice a celé železniční trati, tak především bezpečnost nástupu a výstupu cestujících přijíždějících a odjíždějících z tohoto lázeňského města. Část lázeňských hostů z domova i ze zahraničí využívá k dopravě služeb Českých drah, a tak první dojem o místě svého léčebného pobytu získává právě v železniční stanici Teplice v Čechách, která se tak stává vstupní branou města.

Stavba přinese zejména:

- zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravního provozu,
- zvýšení bezpečnosti nástupu a výstupu cestujících,
- zvýšení propustnosti žst. Teplice v Čechách.
- zvýšení estetické úrovně a společenské úrovně stanice

Tyto důvody vedly pracovníky Českých drah k záměru realizace výstavby ostrovního nástupiště zpřístupněného mimoúrovňově podchodem, který by vyústoval v objektu výpravní budovy železniční stanice.

Předmětnou stavbou je peronizace železniční stanice - výstavba ostrovního nástupiště s mimoúrovňovým přístupem - podchodem a úprava nástupiště u výpravní budovy. Pro tento záměr je nutno upravit kolejiště železniční stanice s další návaznou úpravou dalších zařízení (zabezpečovací a sdělovací, trakční vedení) v nezbytném rozsahu.

Návrh vlastního podchodu je proveden s ohledem na změnu obslužné situace v žst. Teplice, kdy většina cestujících projde podchodem na ostrovní nástupiště, odkud budou odjíždět všechny vlaky na hlavní směry, tj. Ústí n.L. a Chomutov.

Šířka podchodu je navržena 6,00 m, podchodná výška s ohledem na délku podchodu byla navržena 2,50 m s podhledem pro sítě. Prostor před schodištěm pod ostrovním nástupištěm s ohledem na situování výtahu je navržen tak, aby byl rovnocenný (neomezený) přístup na obě strany nástupiště. Zrcadlo před ústeckým schodištěm bylo navrženo v délce 6,00 m, přičemž je do této části již zahrnut i potřebný prostor před výtahem pro osoby se sníženou pohyblivostí.

V projektové dokumentaci je respektováno možné prodloužení podchodu do prostoru před nádraží tak, jak to vyplynulo z jednání se zástupci Města Teplice. Ti předpokládají prodloužení podchodu pod komunikací na Nádražním náměstí (autobusové nádraží) a případně i do prostoru "za nádražím" - ul. Nákladní, kde se výhledově uvažuje s dalším rozvojem města. Součástí podchodu jsou i výtahy pro ZTP a to jak ve výpravní budově, tak na nástupišti.

Kromě výstavby ostrovního nástupiště a podchodu budou součástí stavby:

- výstavba nového zabezpečovacího zařízení
- instalace nových sdělovacích zařízení (odjezdový panel bude instalován na současné místo nad vchod na první nástupiště; příjezdový panel do příjezdové části haly; na nástupiště č. 1 i č. 2 (ostrovní) vždy dva oboustranné panely; do podchodu budou umístěny dva panely ke schodům na druhé nástupiště).
- úprava trakčního vedení

Rozhodující práce v prostoru stanice budou probíhat za částečné vyluky železničního provozu jen v určité části stanice tak, aby byl zajištěn vždy průjezd stanicí - 3 dopravní koleje a rovněž aby byly ve funkci minimálně 3 nástupištní hrany a to podle postupu prací buď stávající nebo už zprovozněná nová hrana nástupiště. V jedné stavební fázi je třeba vybudování provizorního nástupiště v délce 80 m, kdy ještě není zcela v provozu ostrovní nástupiště a stávající hrany úrovnových nástupišť je třeba odstranit z důvodu výstavby kolejiště v nové poloze.

Záměr má být realizován ve stávající žel. stanici Teplice v Čechách na pozemcích ČD a nebude zasahovat do okolních pozemků. Záměrem nejsou dotčeny pozemky zařazené do zemědělského půdního fondu ani pozemky určené k plnění funkcí lesa. Tyto pozemky se nevyskytují ani v bezprostředním okolí záměru.

Nádraží ČD Teplice v Čechách se nachází v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů 1A – tedy v nejvíce citlivé zóně. Z toho důvodu bude technologie a použité mechanismy při realizaci podchodu konzultovány s Českým inspektorátem lázní a zřídel a jejich podmínky budou beze zbytku respektovány.

Budova nádraží ČD je v Ústředním seznamu kulturních památek. Jedná se o obdélnou budovu skládající se z pěti částí pravidelného půdorysu. Střední hlavní budova je dvoupatrová. V přízemí je umístěno zázemí provozu železniční stanice, restaurace, prodejny tabáku a rychlého občerstvení. V prvním patře jsou kanceláře Českých drah a dva byty. Ve 2. patře je 14 bytů. Řešení podchodu respektuje podmínky ochrany předmětného objektu. Záměr nezasahuje do vnějšího vzhledu budovy.

Nákladní doprava související s realizací záměru bude směřována přes severní předpolí železniční stanice, kde bude také umístěno zařízení staveniště. Žádná doprava související s realizací záměru nebude vedena po komunikaci na Nádražní náměstí.

Jediným zásahem na Nádražním náměstí bude omezení užívání části stávajících chodníkových ramp u budovy nádraží pro úpravy umožňující bezbariérový přístup do budovy, a to při jejich opravě a úpravě (po dobu 5 týdnů).

Celkový záměr má být realizován za 19 měsíců při zachování funkčnosti nádraží. Jedná se rozsahem o menší akci. S akcemi obdobného druhu mají ČD dostatek praktických zkušeností a není předpoklad významných komplikací.

H. PŘÍLOHA

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Zpracovatel oznámení:

Ing. Josef Tomášek, CSc. (oprávněná osoba ve smyslu § 19 zákona 100/01 Sb. - č.o.
69/14/OPV/93)

Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900

252 10 Mníšek pod Brdy

IČO: 46349316

DIČ: 060-46349316

tel.: 0305/591770-71

0603/525 045

fax: 0305/591772

e-mail: som@dob.czn.cz

Spolupracovaly:

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. (oprávněná osoba ve smyslu § 19
zákona 100/01 Sb. - č.o. 7232/876/OPVŽP/99)

Ing. Eva Horálková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Datum zpracování oznámení: 15. 2. 2002

Podpis zpracovatele oznámení: